



Konec „Dubnických pomst“ - I. část

24.07 2026 18:37, Libor Hinčica, Tramvaje

S koncem roku 2025 vyřadil Dopravný podnik Bratislava (DPB) dvojici dlouhodobě odstavených tramvají typů T3AS a T3MOD, které byly na počátku milénia vybaveny elektrickou výzbrojí vyvinutou ve společnosti EVPÚ z Nové Dubnice. V květnu 2026 pak byly obě tramvaje odvezeny na likvidaci. S ohledem na častou poruchovost si tramvaje ve slovenské metropoli vysloužily nelichotivou přezdívku „Dubnické pomsty“. V pětidílném miniseriálu se postupně pokusíme přiblížit nejen historii obou bratislavských vozů, ale i jejich jediného příbuzného, jenž byl vůbec první modernizovaným vozem T3 s výzbrojí z EVPÚ – košickou tramvaj T3MOD. Autor článku by rád poděkoval za spolupráci a konzultace při zpracování textu a získání fotografií pánům Máriu Kováčovi, Pavlovi Polákovi, Peteru Pankráci a Michalu Chrástovi, stejně jako čtenářům, kteří reagovali na výzvu redakce s prosbou o zajištění ilustračních materiálů do článku.

Stručné nastínění historického kontextu

V devadesátých letech trpěly dopravní podniky napříč rozdrolené federace nedostatkem finančních prostředků na nákup nových vozidel i zajišťování provozu. Tuzemští výrobci se sice předháněli ve vývoji nových produktů a příslibem lepších zítřků byly i nejrůznější slibované kooperační produkce se západními výrobci, jenomže koupěschopnost dopravců byla na velmi nízké úrovni. Často tak musely vzít česko-slovenské dopravní podniky zavděk vozidlům, o jejichž technické vyzrálosti měly nevalné mínění, avšak jejich pořízení méně zatěžovalo napjaté rozpočty.

Velkým tématem se stala otázka modernizace dříve pořízených vozidel, které se v důsledku pozastavené průběžné obnovy dostávaly na hranici své původně plánované životnosti. Po zkušenostech s tyristorovými elektrickými výzbrojemi se především u tramvají (v omezené míře pak i u trolejbusů) nabízelo použití nových zařízení, která by nahradila původní nevhodné elektrické výzbroje, a to konkrétně u tramvají T3/T3SUCS, které po dobu takřka třiceti let opouštěly výrobní linku výhradně v provedení s tzv. zrychlovačem.



Zítřejší II. díl připomene začátek projektu modernizace tramvají T3 s výzbrojí z EVPÚ, a sice košický vůz T3MOD ev. č. 359. (foto: Robin Vysoký)

Dvorní dodavatel česko-slovenských dopravních podniků – závod ČKD Tatra – věřil, že se mu podaří prorazit na nově otevřených trzích i oživit část padlých trhů východních s dodávkami kompletně nových tramvají (na spadnutí navíc byl prodej ČKD zahraničnímu investorovi). Živen touto iluzí, výrobce potenciál modernizací zprvu neodhadl a k prvním projektům s použitím nově vyvinuté elektrické výzbroje TV8 (z dílny sesterské ČKD Trakce) přistupoval vlažně. To umožnilo vyrůst lokální konkurenci, kdy si část trhu modernizací zvládla krátkodobě uzumout plzeňská Škoda Dopravní technika. Později ČKD Tatra, přesněji řečeno již ČKD Dopravní systémy, přišly s konceptem hloubkové modernizace tramvají T3 s užitím nových čel dle návrhu Ing. arch. Patrika Kotase, který byl označen jako model T3R. Výrobce přitom nabídl možnost koupě zcela nových tramvají s tímto označením, anebo modernizaci starších, čehož však přímo u ČKD využil pouze brněnský DP na prototypovém voze ev. č. 1615 (v roce 1995). Druhý vůz – tentokrát pražský původního evidenčního čísla 7005 –, jenž měl projít obdobnou modernizací v ČKD, nebyl nikdy dokončen (rozpracovaný byl později sešrotován).

Následně ČKD Dopravní systémy umožnily další modernizační projekty s tímto designem realizovat závodu Pars DMN ze Šumperka (později Pars nova, dnes Škoda Pars) na základě poskytnuté licence. Šumperská společnost zvládla nabytou licenci zúročit při modernizacích tramvají T3 a K2 pro Brno a Bratislavu (a s odstupem času také pro další teritoria). Zpočátku přitom byly používány výzbroje z produkce ČKD Trakce (TV8 s GTO tyristory a později tranzistorová výzbroj TV14), nicméně s pádem ČKD Dopravních systémů, které v lednu 2000 skončily v konkurzu, se Pars mohl od produkce původního vlastníka práv odstříhnout a přeorientoval se na nové hráče na trhu.

Tím bezpochyby nejznámějším se stala pražská odnož Alstomu (v roce 2002 vyčleněná a

přejmenovaná na Cegelec; dnes Electric Components, součást Škoda Group), která pod svá křídla převzala nemalou část „mozků“ ze zhroutené ČKD. Ta nejprve přišla se stejnosměrnou elektrickou výzbrojí TV Progress, která vycházela vstříc požadavkům na minimalizaci modernizačních nákladů, neboť bylo možné zachovat původní stejnosměrné motory z produkce ČKD. Stále častěji však byly na přelomu 90. let a milénia zdůrazňovány výhody použití asynchronních pohonů, které se mohly především díky příchodu GTO tyristorů a později IGBT tranzistorů začít plošně používat. Asynchronní elektrické výzbroje slibovaly výrazné snížení nákladů na údržbu, vyšší účinnost, a tím nižší ztráty, lepší rekuperaci i regulaci pohonu, nižší hmotnost atp. Vývojem asynchronní elektrické výzbroje se zabývaly i ČKD Dopravní systémy (resp. do nich vtělená ČKD Trakce), nicméně projekt známý jako TV30 se nepodařilo dostat do sériové výroby. S projektem asynchronní elektrické výzbroje určené pro modernizace tramvají Tatra tak přišli nejprve na Slovensku.

Url: [Konec „Dubnických pomst“ – I. část](#)