



Konec „Dubnických pomst“ - V. část

28.07 2026 18:41, Libor Hinčica, Tramvaje

A máme tady závěrečný díl. Na konci článku pak naleznete ke stažení všechny díly ve formě krátké brožurky ve formátu PDF.

Provoz tramvají T3AS a T3MOD v Bratislavě

Ačkoli se po velkém úsilí podařilo obě tramvaje konečně schválit a provedené výměny motorů vedly k navýšení provozní spolehlivosti, byly přesto vozy často pro nejrůznější závady odstavovány. Špatné reference z obou měst, v nichž byla elektrická výzbroj z EVPÚ použita, srazily šance na jakoukoli další expanzi výrobce z Nové Dubnice s uvedeným typem zařízení. Ten tak po krátkém čase ztratil na dalším vývoji pro tramvaje zájem. Díru na trhu s modernizacemi zvládla ovládnout v krátké době pražská filiálka Alstomu (v roce 2002 přejmenovaná na Cegelec), jehož výzbroj si zvolila pro další větší repase vozů T3 i Bratislava, která první vůz (zmodernizovaný externě v ŽOS Zvolen) nechala osadit danou výzbrojí už v roce 2002.

V první polovině roku 2010 byl vůz T3MOD ev. č. 7304 poslán do ústředních dílen v rámci vyššího stupně opravy, přičemž na něm došlo k několika úpravám. Ty se ovšem netýkaly problematické elektrické části, ale především designu. Barevné schéma vycházející z původního řešení tramvají T3S/K2S bylo nahrazeno novým městským lakem tvořeným pouze červeným lakováním, v interiéru byla původně žlutá madla nalakována na oranžovo a pantograf od Lekovu nahradil Stemann Fb 700 (tj. stejný typ jako na prototypu T3AS ev. č. 7303). Zajímavostí bylo, že DPB přistoupil i na výměnu předního čela, kdy bylo použito klasické provedení dle typu T3, do nějž byl pouze vyříznut větší transparent. To znamená, že oproti provedení z ŽOS Zvolen nebyl použit dodatečně „nalepený“ kšilt pro informační panel. Důvod této změny byl čistě estetický, přičemž provedenou úpravou došlo ke sjednocení s ostatními bratislavskými tramvaji s takto upravenými čely.



V roce 2010 získala tramvaj T3MOD ev. č. 7304 celočervený lak, který byl později ještě jednou změněn. (foto: Jiří Černý)

Zkušební jízdy po opravě se odehrály v závěru června 2010 a již v červenci byl vůz vypraven opětovně do provozu s cestujícími. Dlouho se v něm ovšem neohrál, protože DPB se rozhodl nepoužívat nadále sólo tramvaje ani v roli záložních vozidel a nejmenší provozní jednotkou se staly vozy kategorie K2. Obě tramvaje s elektrickou výzbrojí z EVPÚ však nikdy nebyly zamýšleny pro provoz v soupravě, i proto byly vybaveny pouze spřáhly pražského typu a měly oba klimatizaci stanoviště řidiče. V roce 2012 byly proto oba vozy degradovány jen do role záložních vozidel, přičemž vůz T3AS ev. č. 7303 byl ještě v témže roce převezen a odstaven v areálu ústředních dílen a vůz T3MOD ev. č. 7304 čekal stejný osud o rok později. Stalo se tak paradoxně v době, kdy se konečně podařilo většinu opakovaných závad „vychytat“ a kdy delší prodlevy v odstavení vozů byly způsobeny především skutečností, že na elektrickou část byly (s ohledem na její atypičnost) dlouhé dodací lhůty náhradních dílů.

Tramvaje zůstaly odstaveny bez užitku v dílnách až do roku 2016, kdy bylo rozhodnuto o jejich návratu do provozu s tím, že budou uzpůsobeny pro provoz v soupravě. Tato úprava byla mj. spojena s další změnou lakování vozu T3MOD ev. č. 7304, kdy červenou vystřídaly znovu původní barvy, nicméně s odlišným uspořádáním barevných ploch, které ve spojení s vozem T3AS ev. č. 7303 držely vizuálně linie jednotlivých horizontálních pruhů lakování, což originální řešení z ŽOS Zvolen z počátku tisíciletí nerespektovalo.



Provoz v soupravě byl posledním pokusem o návrat tramvají T3AS a T3MOD do provozu po dlouhodobé odstávce. (foto: Michal Chrást)

Pro požadovanou úpravu na sprážení bylo nutné získat součinnost původního výrobce elektrické výzbroje, tedy EVPÚ, protože změna vyžadovala i zásahy do elektrických obvodů a softwaru vozidel. Současně bylo nutné doplnit a vyměnit některé komponenty v elektrické části a v neposlední řadě došlo také na výměnu spráhel. Zatímco původně měly tramvaje spráhla tzv. pražského typu, nyní dostal vůz T3AS ev. č. 7303, jenž byl určen jako první vůz soupravy, zadní poloautomatické spráhlo ESW a vůz T3MOD ev. č. 7304, který měl být trvale řazen jako druhý, obdržel přední poloautomatické spráhlo. Spráhla ovšem neměla propojovací kabel pro přenos vysokého napětí (600 V DC), takže obě tramvaje při jízdě v soupravě musely využívat tak jako tak sběrač.



Detail spojení vozů. (foto: Jiří Černý)

Jistou zajímavostí pak bylo prohození klimatizačních jednotek stanoviště řidiče mezi oběma tramvaji – čelní vůz T3AS obdržel výkonnější klimatizační jednotku Webasto, zatímco zadní vůz T3MOD obdržel jednotku Brema. Tento stav přitom trval ve výsledku jenom krátce, protože už v roce 2020 byla pro vůz T3AS pořízena zcela nová klimatizační jednotka ThermoKing, načež se na vůz T3MOD vrátila původní jednotka od Webasta.

Obě tramvaje po provedených úpravách vykonaly dne 13. 3. 2018 samostatně technickobezpečnostní zkoušku, načež bylo spojení a chování vozidel testováno po dobu několika měsíců v uzavřeném areálu vozovny. Povolení ke zkušebnímu provozu bez cestujících bylo vydáno až 12. 9. 2018 s tím, že souprava měla za stanovených podmínek najezdit bez závad minimálně 1 500 km. Jak se však ukázalo, chování tramvajového vlaku nebylo optimální, a tak bratislavský DP zažádal o prodloužení zkušebního provozu, čemuž bylo vyhověno dne 13. 11. 2018.



Dne 15. 5. 2009 byl na smyčce Ružinov, Astronomická zachycen vůz T3AS ev. č. 7303 v sousedství nejstaršího modernizovaného vozu K2S ev. č. 7101. (foto: Michal Chrást)

V období mezi 5. 10. 2018 až 18. 12. 2018 najezdila souprava bez větších závad 1 666 km, takže první část testovacích jízd mohla být ukončena a dne 25. 1. 2019 bylo vydáno rozhodnutí o zkušebním provozu s cestujícími (s omezením na linky č. 4, 5 a 9), a to v rozsahu 3 000 km. Předešlá fáze bez pasažérů ale ukázala, že nebyla správně zajištěna součinnost elektrodynamické a čelistové brzdy (v důsledku softwarové chyby) a že nebyly mezi vozy soupravy vzájemně sladěny omezovače rychlosti. Ze strany ministerstva bylo proto nařízeno před nasazením do provozu s cestujícími tyto vady odstranit. To bylo ověřeno zkušební jízdou dne 22. 2. 2019, načež mohly od 27. 2. 2019 vyrazit tramvaje do ostrého provozu. Zkušební jízdy byly ukončeny již za pět týdnů – 3. 4. 2019 –, kdy souprava najela bez závad 3 391 km. Dopravný podnik Bratislava následně požádal o finální schválení podstatné změny vozidel, čemuž bylo dne 21. 5. 2019 vydaným rozhodnutím vyhověno.

Přestože od uvedeného data mohla souprava T3AS+T3MOD bez jakýchkoli omezení jezdit, v praxi tomu tak nebylo. Po ukončení zkoušek na začátku dubna 2019 zůstaly oba vozy odstaveny rok a půl ve vozovně a znovu se na linkách objevily až 27. 10. 2020. Jejich provozní nasazení ovšem trvalo pouhopouhý měsíc, než došlo k dalšímu odstavení, které tentokrát trvalo takřka přesně rok. Teprve od konce listopadu 2021 se netradiční souprava vrátila do ulic, přičemž tentokrát už byla nasazována sice bez souvislých prodlev, ale i tak jen ve velmi omezené míře – od 24. 11. 2021 do 18. 11. 2022 byla vypravena podle dostupných dat pouze 31x, z toho navíc jednou coby autoškola (přehled ovšem nemusí být úplný).



Rozebrané vozy T3MOD ev. č. 7304 a T3AS ev. č. 7303 před odvozem na likvidaci.

18. listopad 2022 byl nakonec posledním dnem, kdy byla unikátní souprava vypravena do ulic, konkrétně na 23. pořadí linky č. 9 (Ružinov – Karlova Ves). Navzdory provedeným investicím bylo po následném vypršení revizí asynchronních motorů rozhodnuto, že budou „Dubnické pomsty“ odstaveny.

I když se zdálo být nasazení vozů v soupravě způsobem, jak tramvaje s minimálním nájezdem kilometrů vrátit na bratislavské koleje a zužitkovat tak dříve vynaložené investice, ukázalo se, že spojení vozů navzdory provedeným zkouškám nebylo funkčně bezchybné.

Nikdy se například zcela nepodařilo sladit funkce omezovačů rychlosti obou vozů. Jakmile došlo k překročení rychlosti 54 km/h, docházelo nadále k situacím, kdy se snažil jeden vůz dále přidávat, zatímco druhý brzdil. Vzhledem k tomu, že v dané době byla všude v Bratislavě maximální rychlost stanovena na 50 km/h (dnes jde na některých úsecích již o 60 km/h), nepředstavovala daná závada v případě, že řidiči dodržovali předpisy, žádný problém a řešení tohoto nedostatku bylo odloženo.



Nakládka vozu T3AS ev. č. 7303 na silniční trajler před odvozem na likvidaci. (foto: Peter Pankrác)

Zásadnější chybu představovala skutečnost, že souprava mnohdy svým průjezdem blokovala rádiově ovládané výhybky. Příčinou bylo zřejmé vzájemné rušení frekvence elektrické výzbroje s frekvencí výhybek. Výsledkem bylo, že zablokovaná výhybka se stala zcela nefunkční a její odblokování museli zajistit pracovníci údržby trakčního vedení. Výrobce elektrické výzbroje EVPÚ přitom přestal problémy týkající se tramvají T3AS a T3MOD již řešit. V době realizace projektu na spojení vozů do soupravy sice podal pomocnou ruku, ale následně získal velkou vojenskou zakázku (právě práce pro ozbrojené složky představuje dlouhodobě hlavní část zaměření EVPÚ), a další pálení času na neperspektivním projektu si již nemohl dovolit.

Pomineme-li fakt, že tramvaje byly u provozního personálu oblíbené pro mimořádně svižné dynamické vlastnosti, není toho mnoho, co by mohlo být na jejich projektu hodnoceno pozitivně. Bratislavský DP opakovaně vynaložil velké úsilí a finanční prostředky do projektu, který byl od počátku zoufalý. Namísto investice do náhrady elektrické výzbroje při zachování kvalitně repasovaných vozových skříní se opakovaně pokoušel restartovat provoz nevyzrálé technologie, kterou se ani během takřka čtvrt století nepodařilo zcela vyladit. Na konci roku 2025 bylo formálně rozhodnuto, že budou obě tramvaje, jež v dané době byly již více než tři roky odstaveny, papírově vyřazeny.

Ačkoli byly po celou dobu deponovány v areálu vozovny Jurajov dvor (Trnávka), byly z obou tramvají neznámými pachateli ukradeny měděné vodiče a další komponenty zpeněžitelné ve sběrných surovinách, takže vozy ještě před „papírovým“ vyřazením byly nepojízdné. Z tramvají byly později vytěženy ještě náhradní díly a očesané skelety byly dne 13. 5. 2026 odvezeny k likvidaci, čímž se kapitola bratislavských vozů T3AS a T3MOD uzavřela.

Všechny díly ke stažení jako [brožura ve formátu PDF pod tímto odkazem](#).

[Odkaz na I. díl](#)

[Odkaz na II. díl](#)

[Odkaz na III. díl](#)

[Odkaz na IV. díl](#)

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