



## Tramvaje T6A5 v sobotu v Praze končí

15.06 2021 21:12, Libor Hinčica, Tramvaje

Další kapitola MHD v českém hlavním městě se uzavírá. Pražský DP se v sobotu 19. 6. 2021 definitivně rozloučí s tramvajemi T6A5, z nichž provozních je momentálně jen posledních pět vozů (z toho 3 zasahují či nedávno ještě zasahovaly do běžného provozu). Tramvaje budou mimořádně nasazeny na linku číslo 4 ve zkrácené trase Čechovo náměstí – Smíchovské nádraží, a to v čase od 8:00 do 18:00. Večer projede po levém břehu Vltavy konvoj vozidel na smyčku Špejchar, kde budou všechny tramvaje vystaveny.



Nejvíce tramvají typu T6A5 bylo dlouhodobě soustředěno ve vozovně Motol, což nastiňuje i snímek z jejího bezprostředního okolí. (foto: Honza Tran)

Praha byla největším provozovatelem tramvají typu T6A5, a to přesto, že na počátku 90. let tento typ odmítla. Za první prototyp tramvaje T6A5 lze považovat vůz, který toto označení ještě nenesl, a sice prototyp vozu T5A5 dokončený v roce 1981. Po tomto vozidlu měla následovat ověřovací série – již označená jako typ T6A5 (resp. T6A5t) – a sériová výroba měla naběhnout od roku 1985 s tím, že prvních 270 vozů mělo být rozděleno mezi československé provozovatele – tedy i Prahu. Z tohoto záměru ale sešlo a přednost dostal vývoj vozů KT8D5 a odvozených tříčlankových vozů pro rychlodrážní tratě (nerealizován). Sériová výroba tramvají T6A5 tak začala až v roce 1991, přičemž prvním odběratelem se stal DP Bratislava. Rozdíl mezi sériovými vozy a deset let starým prototypem T5A5 byl minimální, což jasně demonstrovalo, jak zastaralý výrobek ČKD Tatra na trh vlastně uváděla (samotný design navíc pocházel už z let sedmdesátých).



V závěru provozu a ještě dlouho před ním byla jednou z typických útočišť vozů T6A5 linka 21 trasovaná ze Sídliště Modřany na Radlickou. Obrázek nabízí zátiší s vozy ev. č. 8659 a 8602 z I. série. (foto: Honza Tran)

Ostatně právě osvědčenost koncepce vedla k tomu, že ČKD rezignovalo na výrobu dalších prototypů a místo toho přišlo s tzv. předsunutými vozy, které nesly ev. č. 0026 a 0027. Oba následně skončily v Bratislavě, někdy se však u nich uvádí, že byly určeny právě pro Prahu. Toto tvrzení není postaveno zcela na vodě. V roce 1988, když se začalo jednat o přípravě projektu tramvají T6A5, se hovořilo o tom, že mezi prvními odběrateli nových tramvají bude i pražský DP. K převzetí vozů mělo dojít v letech 1991 a 1992. Smlouva na onu konkrétní dvojici (ani žádné jiné vozy T6A5) ale podepsána nebyla. Předsunuté vozy absolvovaly v Praze zkušební jízdy, avšak Praha tento typ tramvají odmítla, a to s ohledem na upřednostnění nákupu nových autobusů a skutečnost, že ve vozovém parku tramvají panoval v dané době nadstav a uspokojivé průměrné stáří. Město navíc už snilo o dohánění západní Evropy v podobě dodávek moderních nízkopodlažních vozů.



Májová noční fotografie ze zastávky Vodičkova odhaluje jeden z posledních pěti přeživších vozů, konkrétně ten s ev. č. 8658. (foto: Honza Tran)

Ty se ale ukázaly pro hlavní město jako nedostupné. Západní produkty byly cenově nedosažitelné, slibovaná československá nízkopodlažní tramvaj přišla později, než výrobce sliboval (i tak její vývoj maximálně urychlil, což, jak se ukázalo, bylo k velké škodě celého projektu). Jelikož během pár let potřeba obnovy vozového parku opět vyvstala, bylo rozhodnuto sáhnout po nepřilíš chtěném, ale zato relativně levném řešení v podobě nákupu vozů T6A5. Jejich zastaralost se snažil výrobce řešit konzultací se svým tehdejším dvorním designérem – doc. Ing. Arch. Patrikem Kotasem. Ten vhodnou volbou barevného provedení, otočením polopantografu, návrhem užití výklopných dveří a celkovou inovací interiéru docílil stavu, kdy vozidlu propůjčil výrazně modernější vzhled, než v jakém producent tramvaj standardně nabízel, a to při respektu k původním křivkám designéra Ivana Linharta. Značné množství nově použitých prvků pocházelo ze zahraničí, což výrazně prodražovalo tramvaj jako celek. Zájemem však bylo ukázat, že se v pražské tramvajové dopravě odehrává nějaký pokrok. Hlavní nedostatek – absenci nízkopodlažnosti – ale sebelepší designová změna odstranit nemohla.



Kromě linek klasických vystřídal pražské „Té šestky“ i mnoho těch výlukových. Při svém vypravení na linku 39 byla souprava vedená vozem ev. č. 8730 zvěčněna u zastávky Na Padesátém, jež by v souvislosti s otevřením stanice Praha-Zahradní Město a přilehlé tramvajové zastávky měla zaniknout. (foto: Honza Tran)

Praha schválila záměr nákupu nových vozidel v roce 1994 s tím, že celkem bylo objednáno 150 vozů coby nouzové řešení do zahájení nákupu nízkopodlažních vozů. Životnost byla plánována na 20-25 let. V průběhu let 1995 až 1997 bylo skutečně všech 150 tramvají pořízeno a zařazeno do provozu, a to – s ohledem na užití osvědčené koncepce – bez větších technických problémů v době zavádění nového typu do provozu. Tramvaje byly rozděleny mezi vozovny Motol (ev. č. 8601–8680 z roku 1995 a 8681–8730 z roku 1996) a Žižkov (ev. č. 8731–8750 z roku 1997). Slavnostní premiéra první nové tramvaje se konala dne 26. 5. 1995 v rámci otevření nové tramvajové trati do Modřan. Vůz ev. č. 8602 ovšem ještě nebyl dokončen a oživen, a tak stál jen jako statický exponát, zatímco pozvaní hosté se museli svézt vozem KT8D5 (ostatně „té šestka“ ještě nebyla ani v majetku DPP, ten ji převzal společně s vozem ev. č. 8601 až 24. 6. 1995). První jízda s cestujícími se tak konala až 23. 9. 1995 v rámci oslav 120. výročí pražské MHD, pravidelný provoz byl zahájen na lince č. 4 dne 6. 11. 1995 (se soupravou vozů ev. č. 8603+8604). Vozy T6A5 se tak v sobotu 19. 6. 2021 symbolicky rozloučí na lince, na níž před 26 lety v Praze začínaly.



Když už jsme zmínili historickou úlohu vozu ev. č. 8603, můžeme se lehce rozepsat i o jeho osudu. Zatímco většina jeho pražských kolegů našla své další útočiště na kolejích, na fotce zachycená tramvaj skončila v majetku developera odstavená v poli u dálnice D1. Nebo jen jela pro brambory, jako ona slavná pohádková mašinka? (foto: Matěj Stach)

Vedle 150 vozů T6A5, které byly všechny vyrobeny v závodě ČKD Dopravních systémů na Zličíně a na síť DPP byly s výjimkou prvních vozů přetahovány po nově vybudované vlečce ze žst. Praha-Zličín (u smyčky Sídliště Řepy), byl dokoupen ještě jeden vůz, jenž byl označen jako typ T6A5.3. V Praze obdržel ev. č. 8600 a oficiálně mělo jít o modernizace tramvaje T3 za využití nové vozové skříně. Z původních prvků vozu T3 se použily podvozky a vybrané drobné díly, například klasický „té trojkový“ pantograf KE23. Vůz byl navíc vybaven novou elektrickou výzbrojí TV14Z, která byla nekompatibilní s ostatními „té šestkami“. Takto provedená modernizace se ale ukázala jako finančně velmi náročná a další následovníky vůz T6A5.3, jenž byl do provozu zařazen v červnu 1999, neměl. Vůz se udržel v provozu jen do roku 2008, kdy byl odstaven a v roce 2012 zlikvidován. Důvodem bylo jeho atypické provedení (zejména elektrické části), které způsobovalo v provozu problémy.



Nejen vůz 8600 byl v řadách pražských vozů T6A5 něčím atypický. Například trojice vozů z vozovny Motol (ev. č. 8655, 8675 a 8676) obdržela v letech 2005–2006 plenty bez výřezů na podvozky. (foto: Honza Tran)

Kromě tohoto vozu bylo do roku 2015 vyřazeno jen pět vozů T6A5, přičemž úplně první vyřazenou „té šestkou“ se stal vůz ev. č. 8671, který byl účastníkem dopravní nehody, jež se odehrála dne 1. 9. 2008 u vjezdu do vozovny Motol. V blízkosti motolské vozovny se pak uskutečnila ještě další tragická nehoda z 19. 9. 2011, kdy se po zdravotní indispozici řidiče rozjela nekontrolovatelně souprava vozů ev. č. 8697+8698, jež se zastavila až o tramvaj Škoda 14T ev. č. 9165 stojící v zastávce Kotlářka. Teprve 36letý řidič soupravy vozů T6A5 přišel při nehodě o život, avšak podle závěrečné zprávy nikoli z příčin souvisejících s nehodou. Všechny tři tramvaje byly nárazem (nárazová rychlost byla cca 65 km/h) natolik poškozeny, že bylo rozhodnuto o jejich vyřazení. Poslední nehodou zrušený vůz byl vůz ev. č. 8738 (zadní vůz soupravy), do nějž dne 31. 7. 2013 u zastávky Slavia najela tramvaj T3R.P ev. č. 8388. Už v lednu 2014 byl poté z provozu odstaven i vůz T6A5 ev. č. 8702, a to již s cílem zachovat jej jako muzejní exponát. Nad tramvajemi T6A5 se totiž začínalo smrákat.



V průběhu let se na pražských vozech T6A5 začala na úkor poloautomatických spřáhel Sécheron postupně objevovat rovněž tzv. pražská spřáhla s mechanickou hlavou. Tramvaje jimi vybavené pak mohly jezdit buď sólo, anebo s pevně danou pozicí v rámci soupravy, jež logicky musela být i nadále propojena spřáhly Sécheron. (foto: Honza Tran)

V souvislosti s dodávkami nových tramvají Škoda 15T se diskutovalo o budoucnosti složení vozového parku pražských tramvají pro nadcházející léta. Ačkoli vozy T6A5 byly z hlediska roky výroby mladší než tramvaje T3, prošla flotila vozů T3 po roce 2000 rozsáhlými generálními opravami spojenými s rekonstrukcemi na typ T3R.P (za využití nové výzbroje TV Progress z produkce Alstomu, později Cegelec) a odvozené modifikace (T3R.PV a T3R.PLF), takže byly z pohledu budoucnosti vozového parku vnímány jako perspektivnější. I u tramvají T6A5 sice existovaly úvahy o jejich možném modernizaci (a to dokonce s cílem přeměny na článkové vozy s nízkopodlažními oddíly), tyto návrhy ale byly zamítnuty a namísto nich bylo rozhodnuto o postupné likvidaci celé flotily „té šestek“. Tomu mj. nahrálo rozhodnutí o opravě odstavených vozů Škoda 14T (jejich předešlé odstavení vozům T6A5 život jen nepatrně prodloužilo) i skutečnost, že Praha se zasekla v oblasti stavby nových tramvajových tratí (tento deficit se snaží novými investicemi splácet až v poslední době).



Zatoulaná motolská souprava vozů T6A5 čísel 8657+8658 byla dne 19. dubna 2018 zachycena na lince 20 mezi zastávkami Nádraží Podbaba a Zelená. Cestující si tak mohli připomenout, jaké to bylo, když jim do Podbaby jezdila místo linek 8 a 18 mimo jiné právě „dvacítká“. (foto: Honza Tran)

V roce 2015 každopádně měla Praha k dispozici ještě 145 vozů T6A5. Následně ale začalo jejich hromadné vyřazování, přičemž o vozidla byl velký zájem z řad provozovatelů především ve východní a jihovýchodní Evropě. Tramvaje se tak dostaly do Sofie, Charkova, Kamjanskeho či Kyjeva. Zajímavostí poté bylo využití možnosti nákupu ex-pražských vozů ze strany brněnského DP. Dva vozy T6A5 – ev. č. 8601 (tedy úplně první pražská „té šestka“) a 8750 (tedy naopak poslední pražská „té šestka“, pomineme-li „nepravý“ vůz T6A5.3 ev. č. 8600) – byly z provozu odstaveny s cílem ponechat je pro provoz na retrolince. U vozu ev. č. 8601 se dokonce skloňovala možnost prohození v muzejních sbírkách s tramvají ev. č. 8702 deponované od roku 2016 ve střešovickém muzeu. Tramvaj ev. č. 8702 ale byla v mezechase ukázkově opravena, a tak bylo rozhodnuto, že první a poslední pražská „té šestka“ budou ponechány pro potřeby retrospoju a vůz ev. č. 8702 bude plnit roli výstavního klenotu.



A zase ta devítka. Vzhledem k tomu, že tato linka dlouhodobě spojuje vozovny Motol a Žižkov, byla pražskými „Té šestkami“ vždycky obsypána. (foto: Honza Tran)

„Té šestka“ ev. č. 8601 byla odstavena dne 18. 8. 2017, tramvaj ev. č. 8750 dne 7. 7. 2020. Obě ale svezou v sobotu 19. 6. 2021 cestující na vložených spojích linky číslo 4. Sekundovat jim bude trojice vozů T6A5, která se v provozu udržela nejdéle, konkrétně vozy ev. č. 8637, 8658 a 8748. Tyto tramvaje byly na akci plánovanou pro sobotu 19. 6. 2021 již delší dobu připravovány, takže bylo nutné hlídat kilometrický proběh vozidel do jejich vyřazení. Pečlivě bylo sledováno, kolik tramvaje najíždějí a byl vypracován harmonogram jejich nasazení na linky (byť vícekrát upravený). Vůz ev. č. 8748 se kritické hranici najetých kilometrů přiblížil již v minulém týdnu, a tak byl odstaven, aby mu zbývala porce kilometrů akorát na plánovanou sobotní akci. Vůz ev. č. 8637 jezdí poslední dny pravidelně na šejdrové lince č. 21 (Radlická – Sídliště Modřany), vůz ev. č. 8658 je vypravován ještě stále na noční kurzy.

Doplňme, že tramvaje T6A5 měly po celou dobu svého působení v Praze svůj domov ve vozovnách Žižkov a Motol. Pouze v období let 2008 až 2013 byla část flotily (max. však 44 vozů) deponována i ve vozovně Strašnice.



Od dubna roku 2017 se vůz ev. č. 8748 permanentně nacházel oděný do reklamních kabátků lákajících na našeho jižního souseda. Až v únoru 2021 se definitivně svlékl a poslední provozní měsíce v pražské síti si tak odbyl v laku z pera doc. Ing. Arch. Patrika Kotase. Snímek vyobrazuje vůz v zastávce Újezd. (foto: Honza Tran)

V sobotu 19. 6. 2021 bude moci veřejnost vidět všech 6 tramvají T6A5, které jsou v Praze nyní pojízdné. 5 vozů (zmíněné 3 provozní plus dvojice určená pro retrolinku) bude jezdit v 15minutovém intervalu od 8 do 18 hodin na lince číslo 4, šestý vůz – historický ev. č. 8702 – bude vystaven na Smíchovském nádraží, kde bude možné získat pamětní jízdenky a razítka. V 18:15 se všech šest tramvají vydá společně na spanilou jízdu pražskými ulicemi v trase Smíchovské nádraží – Anděl – Újezd – Malostranské náměstí – Malostranská – Chotkovy sady – Špejchar, kde budou tramvaje od 18:30 do 19:00 vystaveny pro fotografie. V 19:00 a 19:01 opustí smyčku nejprve vozy zatahující do vozovny Žižkov (v trase Špejchar – Letenské náměstí – Vltavská – Palmovka – Vozovna Žižkov), mezi 19:02 a 19:04 se mají rozjet i vozy do motolské vozovny (Špejchar – Chotkovy sady – Anděl – Vozovna Motol). Historie pravidelného nasazování vozů T6A5 v Praze se po 26 letech důstojně uzavře.

Url: [Tramvaje T6A5 v sobotu v Praze končí](#)