

V Brně vyjely všechny čtyři tramvaje K3R-N. Po 11 letech

14.10 2020 20:54, Libor Hinčica, Tramvaje

Dopravní podnik města Brna dokončil opravu posledních dvou vozů typu K3R-N, což mu umožnilo vypravit dne 14. 10. 2020 do provozu poprvé po 11 letech všechny čtyři tramvaje tohoto typu, které má k dispozici.

První tramvaj typu K3R-N vznikla jako modernizace vozu K2 v šumperské společnosti Pars nova v roce 2003, přičemž prototyp byl nejprve přímo v majetku výrobce, který si pro účely přestavby odkoupil o rok dříve brněnský vůz typu K2 ev. č. 1065 (r. v. 1974). Prezentace tramvaje, která obdržela mj. nový střední nízkopodlažní článek a novou elektrickou výzbroj (TV Progress) a jejíž délka narostla na 28 250 mm, se konala poprvé na strojírenském veletrhu v Brně v roce 2003, načež byl vůz testován v síti DPMB (původně bez evidenčních čísel). V roce 2004 tramvaj brněnský DP podle očekávání odkoupil a v mezičase si stihl objednat rekonstrukci dalšího vozu (ex-ev. č. 1115 z roku 1977). Druhý vůz byl dodán do Brna v říjnu 2004. O dva roky později byly dodány ještě další dva vozy, které byly formálně vykazovány jako rekonstrukce tramvají K2 ev. č. 1068 a 1071 (oba tyto vozy byly vyrobeny v r. 1975), avšak v tomto případě už nebyly repasovány původní skříně vozidel, ale došlo ke stavbě zcela nových skříní i pro krajní články (šlo tedy fakticky téměř o novostavby).



Vůz ev. č. 1752 vyfocený dne 7. 6. 2016 mezi zastávkami ZOO a Přístaviště. (foto: Lukáš Novotný)

Tramvaje K3R-N obdržely v Brně ev. č. 1751 až 1754 a jejich rekonstrukce se stala vzorem pro další projekty šumperského Parsu (zejména vozidel Satra III pro Bosnu). Další přestavby „ká dvojek“ na typ K3R-N už neproběhly. Dopravní podnik města Brna se přeorientoval na produkci Pragoimexu, Pars byl navíc záhy pohlcen Škodovkou, která dřívější vlastní tramvajový program Parsu utlumila.

U tramvají K3R-N pro Brno bylo použito netradiční řešení zavěšení středního článku na články krajní. Namísto obvyklého řešení s jedním kloubovým čepem byly použity čepy dva na každé straně nového článku (celkem tedy byly na vozidle 4 otočné čepy, z toho dva hlavní a dva pomocné, navíc vzájemně propojené pomocí mezimostu). Toto řešení se ovšem záhy ukázalo jako problematické, neboť zde v důsledku působících sil docházelo k vydírání pouzder čepů kloubového spojení, což si po zjištění závady vyžádalo postupné odstavení všech čtyř vozů.



Přední článek vozu ev. č. 1754 během výroby v Parsu. (foto: Michal Chrást)

Jako první byl odstaven vůz ev. č. 1753, a to již v roce 2009 (tedy po pouhých třech letech provozu). Problematické místo sice bylo opraveno a vůz se vrátil v říjnu 2011 do provozu, pro jinou závadu ale v lednu 2012 musel být vůz znovu odstaven. V červenci 2012 došlo k odstavení vozu ev. č. 1751 a v říjnu a v prosinci 2016 musely být odstaveny i dříve rovněž provizorně opravené tramvaje ev. č. 1754 (předtím již odstavena v letech 2010 až 2013) a 1752 (předtím již mimo provoz v letech 2009 až 2012). Tramvaje zůstaly odstaveny a DPMB vstoupil do jednání s původním výrobcem vozidel, přičemž požadoval uznání reklamace (tramvaje nedosáhly deklarované životnosti 15 let v provozu). S ohledem na atypické provedení vozů (vycházejí ze skutečnosti, že tramvaje vznikly jenom čtyři) a jejich nejasnou budoucnost se dokonce zvažovala možnost jejich likvidace. Nakonec se podařilo prosadit (i vzhledem k vysoké zůstatkové hodnotě), že tramvaje budou přece jen opraveny s tím, že první dva odstavené vozy (ev. č. 1751 a 1753) budou repasovány vzorově celkově v Šumperku, zbylé dva si pak dokončí brněnský DP za asistence pracovníků Parsu.

Náklady na opravu všech čtyř tramvají byly vyčísleny na 2 378 600 Kč, přičemž na každý z vozů připadala jiná suma (na vůz ev. č. 1751 šlo například o 987 000 Kč, na vůz ev. č. 1754 ale jen o 258 000 Kč). Smlouva byla podepsána dne 31. 10. 2017. Mimoto byla podepsána ještě separátní smlouva se společností Pragoimex na opravu elektrické části tramvají K3R-N, která počítala se sumou 1 408 668 Kč. První dvě tramvaje byly do Parsu odeslány v prosinci 2017 a podle smlouvy se měly vrátit zpět za 14 (resp. v případě vozu ev. č. 1753 dvanáct) týdnů. Oprava zbylých dvou vozů měla být v Brně hotová během 8 týdnů. Uvedené lhůty se ale v žádném případě nepodařilo naplnit a Pars nova vrátil tramvaje zpět do Brna až po roce – v lednu a únoru 2019. Dodatečně pak bylo rozhodnuto, že v Parsu proběhne s ohledem na náročnost oprava středních článků i vozů ev. č. 1752 a 1754. Oba články byly do Parsu odvezeny dne 12. 2. 2019. Ani v tomto případě se však lhůty nepodařilo stihnout.



Dne 25. 8. 2019 zachycený vůz ev. č. 1751 v zastávce Mostecká na tenkrát výlukově odkloněné 3. (foto: Lukáš Novotný)

První dvě opravené tramvaje byly do provozu zařazeny na jaře a v létě 2019, zprovoznění zbylých dvou bylo očekáváno do konce roku 2019, což se ale opět ukázalo jako příliš optimistické. Opravené články byly dodány až 8. 1. 2020 (ev. č. 1752) a 29. 1. 2020 (ev. č. 1754), i když se počítalo s jejich dodáním v létě 2019, následně se protáhl i proces kompletace v DPMB v souvislosti s naplněnou kapacitou ústředních dílen. Vůz ev. č. 1752 tak vyrazil do provozu až 6. 10. 2020. Dne 14. 10. 2020 byl vypraven i vůz ev. č. 1754, přičemž v tento den vyjely na linku číslo 5 všechny čtyři vozy K3R-N. Taková situace nastala po dlouhých 11 letech, protože v následujícím období (tedy od roku 2009 do roku 2016) byl vždycky min. jeden z vozů dlouhodobě odstaven.

Url: V Brně vyjely všechny čtyři tramvaje K3R-N. Po 11 letech