

V Praze vyjel do provozu první vůz KT8D5 z Miskolce

26.09 2020 07:03, Libor Hinčica, Tramvaje

Pražský DP vypravil dne 25. 9. 2020 na ranní zátahové pořadí linky číslo 5 vůz KT8D5.RN2P ev. č. 9102, která se tak stala první z ex-miskolcských tramvají KT8D5, která vyrazila do provozu s cestujícími.

Pražský DP v minulosti zařadil do provozu celkem 48 tramvají typu KT8D5. Pomineme-li první dva prototypy testované v ulicích (tehdy ještě) československé metropole od roku 1984, byly první tramvaje tohoto typu předány pražskému DP do užívání v roce 1986. Šlo o první čtyři vozy z desetikusové ověřovací série, které obdržely ev. č. 9001 až 9004. Na tyto tramvaje navázaly další „ká té osmičky“ z již sériové produkce od roku 1989. Už o rok později – po dodání 44. vozu ze sériové výroby (ev. č. 9048) – byly ale další dodávky nových tramvají tohoto typu zastaveny, přestože se s nimi původně počítalo. I když byly nové tramvaje zpočátku poměrně neoblíbené, což mj. vycházelo z nekvalitní výroby, s níž se závod ČKD Tatra na přelomu 80. a 90. let již potýkal, a celkově se zastaralým provedením nerespektujícím soudobý vývoj v kapitalistických státech; navíc jim bylo vyčítáno pro Prahu údajně nevhodné provedení představků a osové vzdálenosti podvozků vyžadující úpravy v kolejové síti, ukázaly se vozy KT8D5 v průběhu let především během výlukových činností jako nenahraditelní pomocníci s opravdu vysokou přepravní kapacitou.

Od roku 2004 byl zahájen rozsáhlý modernizační program tramvají, který měl dva nejdůležitější jmenovatele. V případě mechanické části se jednalo o náhradu původního středního nízkopodlažního článku za nový z produkce Krnovských opraven a strojíren (ML8LF), v případě elektrické o náhradu původní tyristorové výzbroje TV3 za novou výzbroj TV Progress výrobce Cegelec na bázi IGBT tranzistorů. Rozsah modernizace byl však výrazně větší a dotkl se také otázky hlučnosti (použití plent u podvozků), designu (použití nového barevného schématu, dveří, úpravy čela atp.), stanoviště řidiče (dosazena byla mj. podpodlahová klimatizační jednotka a zcela nová kabina) a pochopitelně také interiéru, který po provedené opravě nesmírně prokoukl (původní řešení interiéru vycházelo fakticky z počátku 70. let a bylo vskutku zastaralé).

Jako první byl pro účely modernizace vybrán vůz ev. č. 9032, přičemž vůz byl kompletně repasován v závodě Pars nova v Šumperku. Oprava vzorového vozidla trvala téměř rok. K předání v areálu ústředních dílen v Hostivaři došlo až 1. 4. 2005, tedy po cca 11 měsících od odvezení vozidla. Tramvaj nově nesla ev. č. 9082, neboť bylo rozhodnuto, že vozy po modernizaci obdrží nové číslo, jež vznikne součtem původního čísla a čísla 50. Modernizační program se měl týkat všech 47 pražských vozů KT8D5 (jeden vůz – ev. č. 9006 – byl po nehodě v roce 1994 vyřazen). Celkem 23 vozů bylo

modernizováno dodavatelsky s realizací v Pars nova, poté si projekt převzal pod sebe pražský DP, jenž zahájil rekonstrukce vozů ve vlastních ústředních dílnách.

Dne 21. 5. 2013 byly naposledy do provozu vypraveny poslední dva vozy KT8D5 v původním provedení. Vůz ev. č. 9048 (poslední do Prahy dodaná „ká té osmička“) byl předán do sbírek podnikového muzea. Druhý vůz – ev. č. 9030 – byl přistaven na modernizaci, jež byla dokončena o rok později. Mohlo by se zdát, že tím bude příběh modernizace tramvají KT8D5 v Praze ukončen, avšak nestalo se tak. Spokojenost s vozy KT8D5.RN2P, jak jsou tramvaje po rekonstrukci označovány, a finanční výhodnost modernizace vedly k rozhodnutí pořídit další vozy KT8D5, a to nejprve z německého Strausbergu, který svá vozidla vyřazoval v souvislosti s nákupem nových vozů Flexity Berlin. Z trojice vozů ze Strausbergu (všechny původně ex-Košice) byl jeden pro Strausberg rekonstruován po vzoru pražských vozů a vrátil se zpět do své německé domoviny, zbylé dva vozy strausberských ev. č. 23 a 21 byly odkoupeny do Prahy, která vozy přistavila na modernizaci. Jeden z vozů obdržel po opravě ev. č. 9056, a vyplnil tak mezeru v číselné řadě vzniklou absencí pražského vozu ev. č. 9006, druhý získal číslo 9098, což by bylo číslo, které by obdržel vůz ev. č. 9048, pokud by nebyl zachován coby historický exponát.



Vůz ev. č. 9102 se stal prvním ex-miskolcským vozem, který svezl pasažéry. Pro drobnou závadu však musel být první den z linky stažen.

Následně se Praze naskytla příležitost odkoupit tramvaje KT8D5 z maďarského Miskolce, kam své nové vozy dodala Škoda Transportation. Miskolc vlastnil celkem 18 tramvají KT8D5, které nakoupil z Košic (první 10 vozů ev. č. 200–209 v průběhu let 1990 a 1992) a Mostu (8 vozů ev. č. 210–217 v letech 1996 a 1997). Z této flotily si po dodávkách škodováckých vozů ponechal dopravce pouze tři tramvaje. Zbylé nabídl k odprodeji. Praha postupně od ledna do září 2016 nechala přepravit z Miskolce 7 vozů KT8D5. O tři roky později využila možnosti nákupu i zbylých 8 vozů. Kapacita

pražských ústředních dílen ovšem modernizaci tak velkého množství vozidel najednou neumožňovala, zvlášť při složité situaci na trhu práce v odborných profesích. Tramvaje tak byly odstaveny v areálu ústředních dílen, částečně i provizorně na naboso položených kolejích, a jejich modernizace probíhá postupně. Již v loňském roce se zdálo, že by měla být dokončena modernizace prvních dvou vozů 9101 a 9102. Při zkouškách se ale ukázaly vybrané nedostatky na mechanické části vozidel, které musely být řešeny s dodavateli. Zařazení ex-miskolckých vozů do provozu se tak oproti očekávání výrazně natáhlo.

Teprve 25. 9. 2020 tak mohl být na linku číslo 5 (Smíchovské nádraží – Ústřední dílny DP), pořadí 113, vypraven vůz ev. č. 9102, který přitom sovu technicko-bezpečnostní zkoušku absolvoval již 15. 1. 2020. Dnes již pražský vůz ev. č. 9102 byl v roce 1990 dodán do Dopravního podniku měst Mostu a Litvínova, kde jezdil do roku 1996 pod ev. č. 318. Po odprodeji do Miskolce nesl ev. č. 212. V Miskolci byl vůz odstaven po dodání nových vozů Škoda 26T a v roce 2016 odprodán v první várce do Prahy, kam dorazil dne 1. 7. 2016.

Na voze jsou oproti dříve generálkovaným vozům použita některá drobná vylepšení v souladu s novějšími trendy. Úvahy o redesignu čela (navrženého doc. Ing. arch. Patrikem Kotasem) či doplnění klimatizace salónu cestujících ale vzaly nakonec za své. První vypravení na linku ovšem tramvaj nedokončila podle jízdního řádu. V ranních hodinách musel být vůz stažen pro závadu informačního systému.

Url: V Praze vyjel do provozu první vůz KT8D5 z Miskolce