

Všechny plzeňské tramvaje jsou nízkopodlažní. Vozy T3R.P v tichosti dojezdily

28.02 2025 21:05, Libor Hinčica, Tramvaje

Plzeňské městské dopravní podniky (PMDP) stáhly z provozu dne 18. 2. 2025 poslední dva provozní vozy typu T3R.P, které sloužily již jen jako zadní vozy v soupravách s částečně nízkopodlažními tramvajemi T3R.PLF s novou vozovou skříní. Od následujícího dne tedy byly v ulicích k vidění již jen výhradně vozidla (alespoň částečně) nízkopodlažní.

Připomeňme že tramvaje T3R.P vznikaly modernizací „té trojek“ za využití elektrické výzbroje TV Progress z portfolia společnosti Cegelec a. s. (dnes Electric Components; součást skupiny Škoda Group), přičemž v Plzni bylo možné napočítat celkem 35 těch vozů (z toho jeden služební), jež vznikly rekonstrukcí v letech 2001 až 2005, k nimž je nutné připočíst ještě dvě tramvaje s novou vozovou skříní VarCB3 označené následně jako typ T3R.PV. První série vozidel T3R.P byla modernizována v úzké kooperaci dopravce a společnosti Datatechnik Plus, další část prošla ústředními dílnami v Ostravě, přičemž zhotovitelem těchto modernizací byl na základě uzavřené smlouvy Inekon.



Souprava T3R.P ev. č. 217+218 ve spojení PX (zadními čely k sobě) během jedné z etap rekonstrukcí sadů Pětatřicátníků přijíždí do zastávky U Gery dne 8. 5. 2003. (foto: Jan Šlehofer)

V rámci modernizace se tramvaje dočkaly vedle nové výzbroje i polopantografů (s výjimkou prvních dvou vozů), úpravy čel a dosazení nových elektronických transparentů (z produkce BUSE Blansko), hlásičů zastávek, poptávkového systému otevírání dveří (v Plzni se však začalo používat až od 17. 11. 2007), nových sedadel osvětlení či dveří (s výjimkou prvních dvou vozů) atp. Změněn byl rovněž i systém vytápění s novými elektrickými podsedákovými topnicemi, kterých u prvních modernizovaných vozů nebyl dostatek, a tak se později musely namontovat ještě přídavné.



Budoucí vůz T3R.P ev. č. 252 v ostravských dílnách v Martinově dne 29. 8. 2004. (foto: Jan Šlehofer)

První souprava vozů T3R.P ev. č. 282+283 vyrazila do provozu v březnu 2001, načež bylo do konce roku 2004 v součinnosti PMDP a firmy Datatechnik Plus zmodernizováno dalších 26 vozů. V průběhu roku 2004 pak začaly i dodavatelské modernizace od Inekonu, který podepsal s PMDP rámcovou smlouvu v hodnotě 220 mil. Kč, v jejímž rámci mohlo být modernizováno až 32 vozů. Celý program se ale zarazil jen na osmi vozech, jež byly dokončeny už do konce roku 2005. Podvozky se v případě tzv. „Ostrav“, jak se vozidlům s ohledem na místo realizace rekonstrukcí přezdívalo, podrobily opravě v DP měst Mostu a Litvínova, na čtyřech vozech participovaly kvůli vytíženosti ostravských ústředních dílen významnou měrou také Krnovské opravny a strojírny.

Na rozdíl od dříve modernizovaných tramvají T3R.P byly tramvaje z Ostravy vybaveny již novější verzí elektrické výzbroje s digitálním regulátorem pohonu, současně však u nich bylo použito nožní řízení namísto ručního řadiče, a to s ohledem na požadavky řidičů. Ti později prostřednictvím odborů naopak požadovali, aby se tramvaje sjednotily a byl u nich použit řadič ruční, k čemuž v průběhu roku 2017 skutečně došlo.



Sólo vůz T3R.P ev. č. 257 během cvičné jízdy přijíždí na Slovany dne 21. 10. 2024. V té době již byly nasazovány tramvaje T3R.P výhradně jako zadní vozy, ale pro účely výuky mohla být „vysoká“ sóla ještě také použita. (foto: Jan Šlehofer)

Po ukončení modernizací na typ T3R.P (a dvou vozů na typ T3R.PV ev. č. 196+198; k užití zcela nových skříní vedla v jejich případě skutečnost, že jako základ rekonstrukce posloužily tramvaje po vážné nehodě) přešly PMDP k částečně nízkopodlažním vozům. Ve spolupráci se společností Pars nova vznikla v letech 2005 a 2006 přestavbou čtyř tramvají T3 čtveřice unikátních vozů K3R-NT, na něž se díky vložení nízkopodlažního článku podařilo čerpat evropskou dotaci (i jejich provozní éra ještě v letošní roce skončí). Poté už nastala éra modernizací za využití nových vozových skříní z produkce Pragoimexu (potažmo Krnovských opraven a strojíren) typu VarCB3LF. Výsledný model označovaný jako T3R.PLF nabídl nízkopodlažní prostor u středních dveří, přičemž v letech 2008 až 2010 vzniklo celkem 18 vozů, které byly dávány do souprav právě s dříve modernizovanými vozy T3R.P, jež pak byly řazeny jako druhé v soupravě. Jelikož tramvají T3R.P (a T3R.PV) bylo modernizováno více než vzniklo nízkopodlažních „té trojek“, zůstalo nadále v provozu devět čistě vysokopodlažních souprav.



Jediná plzeňská souprava tramvají T3R.PV ev. č. 198+196 vjíždí do zastávky Sady Pětatřicátníků dne 21. 6. 2005. (foto: Jan Šlehofer)

S vyřazováním tramvají T3R.P začaly PMDP v roce 2019, od roku 2021 se pak spíše výjimečně objevovaly v provozu vysokopodlažní soupravy, jejichž definitivní konec ale přinesl až 30. červen 2023. Poté už byly tramvaje T3R.P nasazovány výhradně jako zadní vozy. S pokračujícími dodávkami tramvají Škoda 40T však bylo možné přistoupit postupně k odstavování i těchto tramvají a k utváření homogenních souprav z dvojice vozů T3R.PLF. Poslední dva „Progressy“ ev. č. 257 (v soupravě s čelním vozem ev. č. 331) a 260 (s čelním vozem ev. č. 332) byly vypraveny dne 18. 2. 2025. Vlak tvořený vozy ev. č. 332+260 byl ještě ráno téhož dne odstaven pro závadu, a tak směnu dokončil už jen jediný vůz T3R.P ev. č. 257. Od následujícího dne byla výprava zajištěna již výhradně nízkopodlažními vozy.

V provozu v Plzni tak zůstane z tramvají T3R.P už jen jediná – vůz ev. č. 175 –, který prošel v letech 2001 až 2005 táhnoucí se přestavbou za využití výzbroje TV Progress na služební vůz (kolejový brus a měřicí vůz).



Souprava tramvají T3R.PLF + T3R.P ev. č. 318+260 projíždí po protisměrné koleji před plzeňskou radnicí, během rekonstrukce Zbrojnické ulice dne 5. 6. 2024. (foto: Jan Šlehofer)

Autor článku děkuje za spolupráci při sepsání textu panu Janu Šlehoferovi z webu Plzeňské tramvaje, na nějž si dovolujeme zájemce o bližší informace o provozu (nejen) tramvají T3R.P odkázat.

Url: Všechny plzeňské tramvaje jsou nízkopodlažní. Vozy T3R.P v tichosti dojezdily