



10 let tramvají Škoda 14 T v Praze

21.02 2016 08:50, Redakce, Nezařazené

Závěrem ledna 2016 uplynulo 10 let od doby, kdy se poprvé na lince s cestujícími objevily tramvaje Škoda 14 T, resp. v dané době šlo o tramvaj jedinou. Metropole odebrala v letech 2005–09 celkem 60 těchto tramvají, které obdržely ev. č. 9111–9170. Po dopravních nehodách musely být tři tramvaje z uvedeného počtu zlikvidovány, ze zbylých 57 však do provozu zasahují k dnešnímu dni jen tři vozy. Zbylé tramvaje jsou odstavené z důvodu objevení vzniku trhlin v příčnicích nosných článků (v místě uchycení), případně vinou dopravní nehody (v jednom případě).

Tramvaje Škoda 14 T, původně označované ještě jako ANITRA PLUS v odkazu na obchodní jméno škodovackých tramvají dodávaných do Brna, byly do Prahy dodány na základě vítězství ve výběrovém řízení, které pražský DP vypsal na nákup nových tramvají v roce 2003. Kromě plzeňské Škodovky se chtěly o kontrakt ucházet ještě další firmy – Inekon a Siemens, obě však nesouhlasily s nastavením podmínek výběrového řízení a podaly proti soutěži protest. A zdálo se, že úspěšně, protože Úřad pro ochranu hospodářské soutěže nařídil vypsat soutěž znovu. Posléze ale na základě odvolání pražského DP byl dopravce nucen pouze poupravit vybrané body v zadávací dokumentaci, takže nic nestálo v cestě tomu, aby bylo možné pokračovat v rozběhlém tendru, jehož vítězem byl nakonec na počátku roku 2004 zvolen plzeňský výrobce. Původně se předpokládalo, že Praha odebere 20 vozů, nicméně ještě před dodáním prototypu se rozhodl DP aktivovat opci a odebrat také dalších 40 vozidel.

První tramvaj se prezentovala v ulicích Prahy ještě na konci roku 2005, čímž se podařilo naplnit politické sliby. Posléze začaly první dodané vozy vykonávat zkušební jízdy a rozeběhly se sériové dodávky, ukončené až v roce 2009, kdy byl předán poslední z 60 vozů. Pro atypický design čel, který pro Škodu Transportation (resp. původně Škodu Dopravní techniku) navrhlo studio Porsche Design, se tramvajím začalo přezdívat „Porsche“. Ostatně také pražský primátor Pavel Bém při předvádění prvního vozidla prohlásil, že: *„Každý Pražan může mít nyní své Porsche,“* čímž zastínil českou značku Škoda coby dodavatele vozidel.

Tramvaje ovšem v provozu v Praze neměly právě ustláno na růžích, přičemž je nutné říci, že část kritiky byla neoprávněná, neboť se týkala i bodů, které dopravce specifikoval v zadávací dokumentaci (a které by tedy víceméně byly pod palbou kritiky patrně i u výrobků jiných producentů). Nepřípravenost pražské kolejové sítě i zázemí údržby pro nové tramvaje měla vliv na urychlení rozvoje řady výrobních vad vozidel, neboť tramvaje byly vystavovány podmínkám, s nimiž se při

jejich projektování nepočítalo. U zbylých dopravců provozujících vozidla podobné koncepce (v Brně a Wroclawi) se některé z těchto závad vůbec neobjevily, případně se projeví jen v omezené míře. Ve výsledku ovšem poruchovost vozidel vedla několikrát k odstavení velké části flotily vozů 14 T v Praze, což zesílilo kritické názory na jejich provoz v hlavním městě. Praha dokonce začala usilovat o odprodej vozidel, k němuž ale i vinou objevení zásadních závad v podobě praskání příčnicků nosných článků nedošlo.

Tramvaje Škoda 14 T se tak dnes musejí podrobovat postupně opravám, takže v provozu se objevují k dnešnímu dni pouze tři vozy (do počátku února byly dokonce čtyři, jedna z opravených tramvají však měla vážnou dopravní nehodu, znamenající pravděpodobně její vyřazení). Další opravy se dokončují, jedna ze zprovozněvaných tramvají již dokonce najíždí zkušební kolometry a brzy zasáhne do provozu. Osud tramvají Škoda 14 T tedy příliš nepřál, nicméně vozidla přinesla i řadu pozitivních aspektů, o nichž se příliš nehovoří. Podrobně se desetiletí provozu tramvají Škoda 14 T budeme věnovat v článku v čísle 1/2016, které by mělo vyjít na konci února.

Url: [10 let tramvají Škoda 14 T v Praze](#)