



## První rok provozu Stadlerů v Ostravě

13.08 2019 07:27, Redakce, Nezařazené

Dnes (13. 8. 2019) je tomu přesně rok, kdy tramvaje Stadler Tango NF2 vyjely v Ostravě do provozu. Z objednaných 40 vozidel chybí dodat již jen pět posledních kusů spadajících do 10vozové opce uplatněné DP Ostrava předloni [v prosinci](#).

Nákup článkových tramvají znamenal v celé České republice revoluci, a to nejen proto, že se jednalo o první případ, kdy v této zemi uspěl v tendru na tramvaje zahraniční výrobce, ale také kvůli nízké ceně, se kterou Stadler dokázal uspět. Ta totiž potvrdila, co se již delší dobu tušilo, a sice že ceny na tuzemském trhu byly dlouhodobě nadhodnocené. Opětovně se toto prokázalo v tendru pro Ostravu na dalších 40 vozidel, označených poněkud směšně za velkokapacitní, kdy byl do elektronické aukce připuštěn pouze jeden uchazeč, který si pak mohl nastavit cenu podstatně vyšší, ačkoli jím vyráběná tramvaj bude sotva o 2 m delší než [Stadler Tango NF2](#).

Ačkoli se je možné na různých místech dočíst “zaručené” informace, že zakázka byla nebo musela být pro švýcarského výrobce prodělečná, zapomíná se na to, že konkurenční výrobce nabídl cenu ještě nepatrně nižší a Stadler vyhrál díky vyššímu celkovému počtu bodů v soutěži, neboť [splňoval technická kritéria](#) lépe.

Provoz nových tramvají neprobíhal od počátku zcela bez problémů, ostatně dětské nemoci nových výrobků nejsou ničím neobvyklým. Všechny peripetie se navíc podařilo mezi DP Ostrava a výrobcem promptně vyřešit. Brzy se tak tramvaje vyšvihly na špičku v provozní spolehlivosti. Co se komfortu tramvají Stadler Tango NF2 týče, reakce cestující veřejnosti byly různé, ale vesměs spíše pozitivní než negativní. Nejlepšího hodnocení se dočkala podle očekávání klimatizace vozidel, jejíž prosazení do výběrových řízení v Ostravě se přitom rodilo tak těžce. Naopak kritiku sklidila vozidla za uspořádání interiéru, které je ale vynucené požadavkem na otočné podvozky. Negativně bylo vnímáno také houpání vozů, především v zadní části při jízdě vyšší rychlostí. U všech tramvají sice byly použity tužší tlumiče, než byly původně u prvního dodaného vozu, přesto se nepodařilo tento jev (daný ale opět koncepcí vozu vycházející ze zadávací dokumentace) zcela eliminovat. Některé další úpravy na vozech vycházely z požadavků řidičů, přičemž k některým změnám na stanovišti řidiče by ještě mělo dodatečně dojít.

Závěrem lze Stadlerům k jejich prvnímu výročí popřát vše nejlepší do dalších let.

*Text: Vít Hinčica*

Url: [První rok provozu Stadlerů v Ostravě](#)