

Praha dokončila první periodickou opravu tramvaje 14T. Trvala 4,5 roku

15.02 2026 20:22, Libor Hinčica, Roman Hloch , Tramvaje

Dne 14. 2. 2026 se poprvé v Praze na lince s cestujícími objevila tramvaj Škoda 14T ev. č. 9136, jež prošla tzv. periodickou opravou (PO), což je v terminologii pražského DP ekvivalent velké (celkové) prohlídky vozidla. Doba odstavení se protáhla na těžko uvěřitelných 1 622 dnů, tj. bezmála 4,5 roku.

Pražský DP v současné době provozuje 55 tramvají Škoda 14T z původně šedesáti dodaných, z nichž první začaly sloužit cestujícím před 20 lety (zkušební provoz s cestujícími byl zahájen 28. 1. 2006). Pět vozů (ev. č. 9112, 9127, 9163, 9164 a 9165) bylo vyřazeno a zlikvidováno po dopravních nehodách.

Vozidla, u nichž již samotný proces pořízení (zadávacího řízení) budil emoce, byla často předmětem kritiky a pozornosti médií. Již v roce 2009 byl omezován jejich provoz na vybraných tratích z důvodu jejich zhoršeného technického stavu, který byl dáván do souvislosti právě s provozem tramvají Škoda 14T. Nutno říct, že výrobce vozidla – společnost Škoda Transportation – tehdy toto tvrzení pražského DP ostře odmítl jako nepodložené domněnky a odkazoval na skutečnost, že vůz plní předepsané normy týkající se nápravových tlaků (což byla pravda).

V létě 2012 rezonovaly zprávy o nutnosti odstavení zhruba poloviny vozidel kvůli závadám na převodovkách, které již nebylo možné reklamovat a DPP musel přistoupit k jejich opravám na vlastní náklady. Očekávaná životnost převodovky měla být 2,5 miliónu kilometrů, reálně se ale v Praze odporoučely po najetí zhruba desetiny této vzdálenosti.



Setkání tramvají Škoda 14T v původním provedení a ve verzi s oranžovými panely po periodické opravě. (foto: Roman Hloch)

Největší problém se vyskytl v létě roku 2014, kdy byly objeveny trhliny v příčnících nosných článků v místech uchycení podvozků. Ještě na jaře uvedeného roku DPP uvedl, že by rád vozidla prodal, žádného zájemce o ně se ale nepodařilo nalézt. Objevení trhlin jakékoli úvahy o možném odprodeji pohřbilo. V srpnu 2014 muselo dojít k odstavení všech vozů 14T a po provedených kontrolách byly zpět po třech měsících uvolněny pro provoz pouze tři vozy. Ani tuto závadu přitom nebylo možné s ohledem na znění původní kupní smlouvy z éry Pavla Béma reklamovat. Škoda Transportation převzala od DPP v říjnu 2015 jeden vůz, jež nechala vzorově opravit a vypracovala k uvedené opravě dokumentaci a manuál, načež vše předala – bezplatně – pražskému DP. Ten si pak musel nákladnou opravu na zbylých vozech (tehdy 56) realizovat sám ve svých dílnách, případně v pronajatých prostorech v areálu bývalých ČKD Dopravních systémů na Zličíně. Projekt dostal „krycí jméno“ KOJOT, pod čímž se ukrývalo poněkud nesourodé označení **K**ontrola **OJ**nice **O**prava **T**ramvaje.

Nezbytná oprava byla alespoň využita coby příležitost pro vylepšení uspořádání interiéru, který byl kritizován pro použití podélných sedadel nad podvozky. První takto repasovaný vůz opatřený i novým polepem dle návrhu doc. Ing. arch. Patrik Kotase (jenž byl i autorem úpravy interiéru) byl představen dne 18. 4. 2016. Původním cílem bylo realizovat uvedenou úpravu (nazývanou též jako malá modernizace) u všech vozů 14T, a to již do konce roku 2018. Vzhledem ke zpoždění s dodávkami nezbytných dílů pro provedení uvedených úprav ale bylo na tento záměr rezignováno a za prioritní bylo považováno navrácení tramvají do provozu. Nakonec tak byla provedena uvedená rošáda sedadel v interiéru jen na 31 tramvajích.

S ohledem na rozhodnutí aplikovat na vozidla nové barevné schéma Pražské integrované dopravy se později ustoupilo od používání barevného řešení navrženého architektem a designérem Kotasem, takže Praha má dnes v případě vozů 14T pestrou směsici, kdy je část vozů v původním řešení v červené barvě se stříbrnými čely (23 ks), část v provedení „Kotas“ (24 ks) a část se svislými pruhy nového schématu PID (8 ks). Do tohoto kabátu byl oděn i vůz ev. č. 9136 čerstvě vypuštěný do provozu po periodické opravě. Jako u prozatím jediného je u něj „PIDžamo“ vyvedeno lakováním, nikoli fólií.



Pohled do upraveného interiéru s rozděleným výškovým stupněm na dva schůdky. Dva schůdky mají i příbuzné vozy Škoda 13T dodávané do Brna, u nichž šlo o úpravy z výroby na sérii dodávané od roku 2016. Brněnské provedení je však od toho pražského odlišné. (foto: Roman Hloch)

Vůz ev. č. 9136 byl přistaven do dílen již na jaře 2022, přičemž oprava byla pojata jako vzorová s tím, že podle ní mají být následně repasovány i další vozy. Novinkami je použití nových informačních oranžově svítících LED panelů z produkce společnosti BUSTEC (namísto dřív užívaných zelených

DOT-LED z produkce společnosti BUSE), přičemž panel s alespoň číslem linky se konečně podařilo dostat i na levou bočnici. Tradiční sestavu informačních panelů navíc doplňují i elektronické kurzovky/čísla pořadí (s bílými LED) na obou bočnicích. Informace o následujících zastávkách se poté zobrazují i v interiéru na LCD monitorech, ty však nejsou zavěšeny pod stropem, ale tvoří interiérovou stranu informačních panelů, takže jsou dostupné jen části cestujících. Fakticky jde o konzervaci původního stylu vyobrazování, jež je dávno za zenitem.

Po vzoru vozů T3R.PLF byla použita i nová interiérová tlačítka STOP a zvnějšku bylo poprvé instalováno osvětlení dveří včetně červené výstrahy při zavírání dveří. V interiéru zaujmou nové schůdky. Zatímco původně bylo pro vstup do vyvýšených oddílů nutné překonávat jeden větší schůdek, nově došlo k doplnění dalšího schůdku, od čehož je očekáván pohodlnější přístup. U vozu ev. č. 9136 došlo i k úpravě uspořádání sedadel, neboť patřil mezi ty tramvaje, u nichž nebyla tato změna v rámci dřívější opravy příčníků provedena.



Polopantograf Sécheron SPL 26 (z řady SPL R) na fotografii výrobce ještě s trubkovými spodními rameny. (foto: Sécheron)

Zajímavostí je také použití nového typu pantografu typu Sécheron SPL 26, který na první pohled zaujme použitím profilů čtvercového průřezu, nikoli klasickou trubkovou konstrukcí. Sécheron představil tuto řadu sběračů již v roce 2018, nicméně od té doby na nich provedl několik zásadních

inovací a změn. Zatímco původní provedení bylo pouze trubkové, později byla použita verze s horními rameny pantografu vyhotovenými již z ocelových hranolů a aktuální varianta uplatněná i v Praze na voze Škoda 14T ev. č. 9136 už trubkovou konstrukci s kruhovým průřezem nepoužívá vůbec. Pražský DP měl v září 2025 zakoupit celkem tři takové sběrače – jeden za 316 000 Kč bez DPH.

Periodická oprava tramvaje 14T ev. č. 9136 bohužel nebyla (a ani u dalších kusů nebude) využita ke zlepšení komfortu cestujících z hlediska tepelné pohody. Zachována zůstala původní okna s výklopnými větračkami a nedošlo ani k instalaci klimatizace salónu cestujících. Pražský Dopravní podnik se přitom možností dosazení klimatizačních jednotek na tramvaje 14T v minulosti zabýval (disponuje interní zprávou, která možnosti provedení takové úpravy řešila), nicméně rozhodl se ponechat původní provedení s nepříliš účinnou ventilací. U typu, který sám dopravce považuje za nadále perspektivní, tak byla promrhána jedinečná příležitost na to, aby kromě vyjmenovaných dílčích pozměněných detailů došlo k nějakému skutečně hmatatelnému vylepšení pro cestující.

Oprava tramvaje ev. č. 9136 byla dokončena již v loňském roce, první zkoušky mimo areál ústředních dílen se uskutečnily už v březnu 2025. Přesto uběhl od té doby téměř další celý rok, než se tramvaj podařilo do provozu vrátit. Premiéru na lince si vůz odbyl až dne 14. 2. 2026 na 23. pořadí linky č. 17. Další tramvaje Škoda 14T by měly periodickou opravou procházet už v Ostravě či v Šumperku. Jejich realizaci zastřešuje ostravská Škoda Ekova, s níž DP uzavřel v únoru 2025 smlouvu v hodnotě 295 mil. Kč, která provádění těchto oprav externím subjektem předpokládá. Rekonstrukce jednoho vozu podle dosud uzavřených dílčích smluv vychází na částku 8 955 020 Kč, což je součet nabídkových cen za opravu vozidla bez elektrické výzbroje v rozsahu PO (6 818 422 Kč) a za opravu elektrické výzbroje v rozsahu PO bez opravy samotného vozidla (2 136 598 Kč). Dosud takto byly objednány opravy vozů ev. č. 9125, 9128, 9140, 9141, 9144 a 9168, z nichž tramvaje ev. č. 9128 a 9168 se již stihly vrátit zpět do Prahy (na své znovuzařazení do provozu ovšem ještě čekají).

Url: Praha dokončila první periodickou opravu tramvaje 14T. Trvala 4,5 roku