

Berlín povolává zpět do pravidelné služby Doru. Metro z 50. let

04.11 2016 07:58, Redakce, Nezařazené

Berlínský DP (BVG) se rozhodl zajímavým způsobem řešit nedostatek vozidel ve své síti metra. V hlavním městě Německa je každoročně přepraveno více a více cestujících, tempo nákupu nových vozidel ale zvyšujícím se požadavkům na přepravu pasažérů neodpovídá. Nové jednotky, které má na základě dřívější objednávky pro podzemní dráhu dodávat Stadler, jsou určeny zejména pro tzv. maloprofilové metro. Novější úseky metra umožňující provoz vozidel s širší vozovou skříní se zatím musejí obejít bez nových souprav (byť soupravy řady IK od Stadleru budou díky své konstrukci umožňovat provoz i na nich, nejsou však pro ně určeny prioritně). Dopravce se rozhodl nedostatek vozů řešit na přechodné období poněkud kuriózním způsobem. Do služby povolává několik starších souprav metra řad D a DL, které se v pravidelném provozu s cestujícími objevují momentálně jen v severokorejském Pchjongjangu.

Soupravy řady D a DL jsou prvními poválečnými soupravami dodávanými pro rostoucí síť západoberlínského metra. Výroba řady D byla zahájena v roce 1956 a běžela do roku 1965. Během této doby bylo předáno dopravnímu podniku 115 dvouvozových jednotek. Následně se ještě šest let – do roku 1971 – vyráběl modernizovaný typ DL (101 souprav), který se vyznačoval užitím hliníkových částí v konstrukce skříně (a nižší hmotností). Soupravám se přezdívalo všeobecně „Dora“. Pro odlišení novějších a starších provedení (D a DL) se pro vlaky vyráběné do roku 1965 používalo někdy pojmenování „Ocelová Dora“. Do Severní Koreje byly poslány v roce 1999 právě starší „Ocelové Dory“, ty novější typu DL byly v pravidelném provozu do roku 2004. Následně zůstalo zachováno několik jednotek jako historické a služební (D i DL). Nyní se část z nich vrací do služby.

Celkem tři dvouvozové vlaky by měly být do provozu zařazeny v následujících týdnech. První z nich (ev. č. 2020+2021) představil berlínský DP ve středu 2. 11. 2016 po provedené opravě. Technicky z hlediska elektrické části zůstalo takřka vše zachováno na svém místě, vozová skříň však prošla kompletní opravou a získala nový lak. Podobně se pečlivé rekonstrukce dočkal i interiér, v němž zaujmou původní sedadla s tmavě zelenou koženkou nebo zářivkové osvětlení. Elektrická část se musela uzpůsobit hlavně s ohledem na požadavky zabezpečovacího systému. Upraveny musely být rovněž dveře, na něž byla doplněna tlačítka namísto původních klik. Prostor pro cestující je nově sledován pomocí kamer, navíc přibyly interkomy a na stanovišti strojvůdce nechybí moderní rozhlasové zařízení.

Náklady na opravu třech starých souprav metra se vyšplhaly na 1,9 mil. eur, což je ovšem výrazně méně, než by stála výroba nových jednotek. Další souprava ev. č. 2000+2001 by měla být po opravě připravena v průběhu příštího týdne, poslední jednotka ev. č. 2246+2247 odpovídající modernějšímu typu DL by měla být předána koncem listopadu. Zatímco zmíněné vozy řady D byly využívány již předtím k muzejním jízdám, souprava typu DL sloužila od svého vyřazení jako sklad v depu Friedrichsfelde.

V provozu s cestujícími by se měly jednotky po absolvování zkušebních jízd objevit od prosince 2016. Nejprve by měly jezdit prakticky na všech standardních linkách velkoprofilového metra (tj. U5 až U9), v prvním čtvrtletí roku 2017 by se pak měly přesunout na linku U55. Ta má poněkud specifický charakter, protože představuje separátní úsek o délce pouhých 1,8 kilometrů, na němž se nacházejí jen tři stanice (Hauptbahnhof, Bundestag, Brandenburger Tor). Fakticky se jedná o část prodloužení linky U5, nicméně stavba začala ve směru od hlavního nádraží, přičemž spuštěna byla v roce 2009 jen krátká část směřující k Brandenburské bráně, která je častým cílem turistů. Trasa metra U55 má tak prozatím zejména turistický charakter. Na dostavbu zbylé části k Alexanderplatzu se zatím čeká. Předpokládá se, že hotovy by měly být stavební práce v roce 2020. Pak by se měla linka U55 fakticky zrušit a celou trasu budou obsluhovat vlaky linky U5.

Dnes se na trase linky U55 objevují jednotky řady F. Ty by se měly po příchodu souprav Dora přesunout na linku U6, na které je zapotřebí posílit provoz. Staré soupravy na lince U55 jsou vnímány ze strany BVG jako zajímavé zpestření dopravy pro turisty. Jak jsme si prozradili, linka U55 má momentálně hlavně turistický charakter, a tak se ze souprav metra D a DL stane zajímavý doplněk nabídky dopravce v oblasti provozu historických (resp. retro) vozidel. Už od roku 2000 jsou například na autobusové lince č. 218 pravidelně za standardní jízdné nasazovány historické autobusy, což z ní dělá častý cíl turistů.

Url: Berlín povolává zpět do pravidelné služby Doru. Metro z 50. let