

Berlín se dočkal prodloužení tramvají do části Moabit

10.09 2023 18:39, Libor Hinčica, Tramvaje

Takřka po 60 letech se vrátily tramvaje do „západoberlínské“ části Moabit, v níž tvořila pouliční dráha kolorit ulic už od roku 1875 až do 1. 8. 1964, kdy byl jejich provoz v rámci redukce tramvajové dopravy v tehdejších západních sektorech Berlína zrušen (poslední západoberlínské tramvaje vyjely jen o tři roky později). O jejich návratu do této lokality se po znovusjednocení Berlína (a Německa) opakovaně hovořilo, v Berlíně však vynikají především v malování čar do map a vyhlašování klimatických cílů, samotné překlápění studií do projektů a projektů do reality je jako třetina dálkových vlaků Deutsche Bahn – se značným zpožděním a mnohdy s naprostými výpadky.

Reálnějších obrysů začal plán nabírat až s tím, jak se realizoval projekt výstavby tramvajové tratě od Nordbahnhofu k novému hlavnímu nádraží (Hauptbahnhof). Již tehdy se počítalo s tím, že trať bude prodloužena dále, když návrhy možného směřování trasy byly konzultovány s veřejností už v roce 2015. O dva roky později (2017) byl záměr schválen, následně však berlínský DP (BVG) udělal chybu ve zprávě o vlivu tramvajové tratě na hluk, což vedlo k prodloužení papírové bitvy s úřady o další dva roky. Teprve v roce 2019 se tak mohl projekt pošoupnout dále a v roce 2021 bylo možné vítězoslavně zahájit budování prodloužení tratě o 2,2 km s pěti zastávkami ke konečné Turmstraße. I ta je přitom vnímána jen jako dočasná, neboť tramvaje by měly dosáhnout až ke stanice metra Jungfernheide, jež je ještě o další takřka čtyři kilometry dále. Vybudování tohoto prodloužení je ale plánováno nejdříve

v roce 2028. Při otevření tratě k Turmstraße politici o brzkém protažení tramvají k Jungfernheide (a do mnoha dalších částí Berlína) pochopitelně hovořili a slibovali jej, odpovědi na dotazy novinářů pídících se po konkrétním roce realizace 3,8 km dlouhé plánované tratě dál do nitra někdejšího Západního Berlína ale připomínaly šlágr Dalibora Jandy z roku 1984 o hraní kličkované (v níž teda byli nakonec politici těmi, kteří mohli prohlásit: *„Kamaráde, já jsem vyhrával.“*)



Ulice v části Moabit je v této podobě již minulostí. Snímek ze srpna 2021 ji představuje ještě v původním provedení bez tramvajové tratě. (foto: Libor Hinčica)

Samotná stavba první etapy do Moabitu ke konečné Turmstraße byla rozdělena na 21 fází a pěti stanovišť, první stavební činnosti se týkaly budování nového napájecího zázemí (měnírny). Výstavbě tramvajových kolejí musel ve vybraných úsecích ustoupit jeden jízdní pruh, dále přibližně 100 parkovacích míst a 52 stromů. Náhradou za vykácenou zeleň se stala zeleň nová včetně zatravnění tramvajové tratě všude tam, kde to prostorové uspořádání tramvajového pásu umožňovalo. Náklady v době podpisu smlouvy se zhotovitelem stavby byly odhadovány na 33 mil. € (tehdy cca 850 mil. Kč), finální účtenka je ale vzhledem k vícepracím poněkud delší a suma se zastavila na 37 mil. € (dnešním kurzem cca 903 mil. Kč). Poměrně vysoké náklady na realizaci stavby (kilometr stavby vychází na cca 410 mil. Kč!) byly dány skutečností, že Berlín tradičně využil budování tramvaje k tomu, aby od základů přebudoval celé ulice, do nichž byly koleje pokládány. Berlínský DP tak získal 2,2 km dlouhou tramvajovou trať a ostatní se mohou těšit i z nových silnic, chodníků, cyklopruhů, parkovacích míst, inženýrských sítí atp. Část prostředků na výstavbu tratě poskytla EU.



Berlínský DP v souvislosti s prodloužením tramvajové tratě do části Moabit přišel s vtipným reklamním sloganem, který říká, že si lze konečně plně vychutnat tzv. Deutschlandticket (platící v celém Německu), neboť nově je možné jet linkou M10 až do Západního Berlína. Ve skutečnosti však vybrané tramvajové tratě na katastr někdejších sektorů západních spojenců zajížděly již dříve. (zdroj: BVG)

Zkušební provoz bez cestujících byl zahájen už v polovině července (úplně první jízda se uskutečnila dne 13. 7. 2023), provoz s pasažéry na prodloužené lince M10 byl zahájen až od 9. 9. 2023, přičemž se předpokládá, že denně využije nový úsek 16 000 cestujících. Jízdní doba na vybudovaném prodloužení trvá 6 minut, tedy podle jízdního řádu a za předpokladu, že tramvaj nezůstane stát v některé z dopravních zácp. Ačkoli bylo cílem tramvajovou trať co nejvíce segregovat od okolního provozu, ne všude to bylo možné, takže částečně tramvaje musí sdílet silnici s automobily (a pak platí rovnice, že stojí-li auta, stojí i tramvaje). To je v kombinaci s tím, že tramvaje v Berlíně mohou jen v omezené míře využívat systém preference na křižovatkách, což (patrně v rámci dodržování

folklórních tradic) platí i pro nové prodloužení do Moabitu, reálnou jízdní dobu ve špičkách poněkud prodlužuje.

Url: Berlín se dočkal prodloužení tramvají do části Moabit