

Berlín se konečně dočká. Nové tramvaje svezou poprvé cestující

08.07 2026 18:06, Libor Hinčica, Tramvaje

Počínaje dnešním dnem (8. 7. 2026) byly zahájeny zácviky řidičů na již schválené tramvaji Alstom Urbanliner (označované též jako model Flexity 2 Berlin), které jsou předzvěstí před zahájením ostrého provozu s cestujícími, jenž je avizován na polovinu července. Skončila tak dlouhá éra průtahů, které prodloužily schvalovací proces na těžko uvěřitelné dva roky.

Připomeňme, že Berlín podepsal smlouvu – tehdy ještě s Bombardierem – na dodávku až 117 nových tramvají v prosinci 2020. První objednávka počítala jen s dvaceti vozy, z nichž tři měly být pětičlánkové o délce cca 32 m a zbylých 17 mělo být devítičlánkových o délce takřka 51 m. Původně avizovaný termín dodávek byl nastaven na konec roku 2022, avšak v důsledku pandemie Covidu-19 došlo k prvnímu výraznému zpoždění, takže v únoru 2022 se dopravce chlubil, že začíná teprve stavba první hrubé skříně v závodě v Bautzenu. K dokončení první tramvaje pak vedla ještě dlouhá cesta. Po testování ve výrobním závodě byl vůz, jenž obdržel nové obchodní jméno Urbanliner, představen poprvé ve vozovně Lichtenberg až 3. 7. 2024.

Předpokládalo se, že zkušební provoz zabere necelý rok a že potřebné schválení pro provoz obdrží výrobce počátkem roku 2025. Na první čtvrtletí uvedeného roku proto bylo v médiích slibováno zahájení provozu s pasažéry. Berlín se v mezičase rozhodl využít poprvé opčního práva a přiobjednal si v lednu 2025 dalších 45 vozů (všechny o délce 50,89 m). Společně s první objednávkou na 20 tramvají si tak město zajistilo dostatečný počet vozů pro nahrazení všech vozů řady GT6N (v provedení GT6NÖ, GT6Nu a GT6N-ZR), kterých je aktuálně v provozu v součtu 146 a jsou běžně nasazovány do dvouvozových souprav.



Slavnostní prezentace Urbanlineru v červenci 2024. K zahájení provozu musely uplynout více než dva roky. (foto: Alstom)

Dodávky sériových Urbanlinerů se vzhledem k absenci povolení pro provoz s cestujícími rozmělnily. Alstom sice měl tramvaje vyrobeny, jenomže Berlín je nebyl schopen přijímat. Aktuálně se tak v Berlíně nachází stále pouze šest vozů.

Zpoždění měly zpočátku způsobovat ryze technické problémy, týkající se softwaru, ale i funkčnosti nouzového signálu či záznamové jednotky (tachografu). Po vyřešení těchto na první pohled neviditelných, ale pro provoz zcela zásadních nedostatků, se začala v médiích přetřásat jiná otázka – hmotnost vozů.

Prázdná tramvaj Urbanliner o délce 50,89 m váží zhruba 63,5 tun a plně obsazená 100 tun. V porovnání s „dvojčetem“ tramvají řady GT6N (o délce 53,6 m) nešlo o zásadní rozdíl, protože prázdná souprava byla jen o tunu a půl lehčí. V součtu měla ale celkem 12 náprav, takže průměrně činil nápravový tlak vlaku tvořeného dvěma „gé té šestkami“ okolo 5,17 tun. Oproti tomu Urbanliner má náprav jenom deset, takže nápravový tlak je zde výrazně vyšší – 6,35 tun na nápravu u prázdného vozidla a zhruba 10 tun u plně obsazeného.

Už koncem roku 2025 se začaly v médiích objevovat zprávy, že hmotnost může být příliš vysoká pro některé z berlínských mostů a že Urbanlinery mají problém se zábrzdnou dráhou. Berlínský DP (BVG) se nejprve k těmto zprávám nevyjadřoval, později je dementoval jako nepravdivé, nicméně přiznal jiné úskalí – obavy o únosnost stropní desky na klíčovém dopravním uzlu na Alexanderplatzu, pod kterým podchází linky U2 a U5 berlínského metra.



Urbanliner na propagační fotografii výrobce. Na pozadí je vidět slavná televizní věž, která je dominantou Alexanderplatzu. (foto: Alstom)

Právě nejasnosti kolem Alexanderplatzu vedly k tomu, že Berlín musel znovu odložit plánovaný

termín zahájení provozu s cestujícími, který byl již oficiálně oznámen na 16. 2. 2026. Technický dozorový orgán (TAB; *Technische Aufsichtsbehörde*; obdoba českého Drážního úřadu) rozhodl, že povolení pro provoz Urbanlinerů nevydá, dokud nebude otázka stropní desky rozřešena.

Nutno dodat, že výrobce, který do té doby nesl vinu za většinu zpoždění v projektu, byl v tomto ohledu nevinný, protože parametry tramvaje byly známy od počátku projektu a vůz všechny deklarované hodnoty plnil. Na vině byla nepochopitelná liknavost samotného dopravce, jenž – jak sám později přiznal – se otázkou navýšení nápravových tlaků po dlouhou dobu vůbec nezabýval a „drážnímu úřadu“ dodal nedostatečné výpočty, jež nezohledňovaly plnou obsaditelnost vozidel a jejich možné míjení na trati v kritickém úseku.

Po přepočtení bylo přispěcháno s návrhem doplnění dodatečných podpěr v tunelech metra, a sice dvou na trase linky U2 a jedné na trase linky U5. První z nich se podařilo osadit již koncem května 2026, zbylé do konce června. Dne 1. 7. 2026 – se zhruba tříletým zpožděním oproti původnímu plánu – se pak konečně podařilo dosáhnout schválení typu pro provoz.

Do konce letošního roku se počítá se zařazením přibližně 15 Urbanlinerů, v příštím roce by mělo být v provozu už 30 nových tramvají. Jejich první trasou bude linka M4, později se plánuje rozšíření na linky M2, M8 a M10.

Url: Berlín se konečně dočká. Nové tramvaje svezou poprvé cestující