



Brandenburg an der Havel potvrdil objednávku na čtyři tramvaje Škoda 48T

10.09 2026 18:08, Libor Hinčica, Tramvaje

Německé město Brandenburg an der Havel potvrdilo v závěru srpna 2026 objednávku čtyř tramvají Škoda 48T z rodiny ForCity Plus kombinující použití otočných a neotočných podvozků. Navzdory údajům z některých médií, že tím naroste flotila škodoväckých tramvají na 12 vozů, nejde ve skutečnosti o využití poslední části opce z původního kontraktu uzavřeného v roce 2021. Brandenburg pouze formálně potvrdil dodávku tramvají, k jejichž převzetí od výrobce se zavázal už na konci roku 2024.

Připomeňme, že Brandenburg (an der Havel) vypsál společné výběrové řízení na nové tramvaje společně s Cottbusem (zde jako model 47T) a Frankfurtem nad Odrou (46T), a to již v roce 2018. Celkem bylo poptáváno až 45 tramvají, z nichž však jen 24 představovalo fixní objednávku, zbytek mohli a nemuseli provozovatelé přikoupit.

O vítězství českého producenta bylo rozhodnuto už v roce 2019, ale série odvolání nakonec vedla k tomu, že k podpisu smlouvy mohlo dojít až v únoru 2021. Samotná dodávka vozidel pro všechna tři města se pak oproti původním předpokladům výrazně opozdila (první vozy měly být původně předávány již v létě 2023, ve skutečnosti došlo k posunu na rok 2024, kdy se jako vůbec poslední dočkal prvního svého vozu právě Brandenburg, a to až v prosinci 2024).



Pohled zezadu na tramvaj Škoda 48T v centru Brandenburgu. (foto: Libor Hinčica)

Z uvedené trojice měst si jako jediný opci nevyjednal Frankfurt nad Odrou, který si pořídil celkem 13 vozů 46T. Cottbusu se podařilo získat peníze dokonce na více tramvají, než měl původně zasmulvněno (7 fixně + 13 opčně), takže navýšil objednávku o další dva kusy na celkem 22 vozů 47T (všechny už jsou fyzicky ve městě, poslední čtyři ale ještě nebyly uvedeny do provozu). Nejsložitější situace s financováním panovala v Brandenburgu.

Ten měl dle smlouvy nárok na až 12 vozů, ale fixní objednávka počítala jen se čtyřmi. První vůz (ev. č. 110) byl dodán těsně před koncem roku 2024 (18. 12. 2024), další (ev. č. 111) následoval dne 8. 3. 2025, třetí (ev. č. 112) dne 28. 8. 2025 a poslední čtvrtý (ev. č. 113) dne 2. 10. 2025. Tramvaje podnikaly nejprve zkušební jízdy bez cestujících, přičemž před jejich plošným zavedením bylo nutno upravit kvůli většímu vybočování celkem 12 zastávek. Obvykle se jednalo pouze o drobné úpravy u zastávek situovaných v obloucích, pouze v jednom případě (na zastávce Sankt-Annen-Galerie) bylo nutno přistoupit k většímu zásahu a posunout obrubníky zastávky až o sedm centimetrů.

Po zkouškách bez cestujících vyjely dne 1. 11. 2025 první dva vozy i do provozu s pasažéry (ev. č. 110 a 113). Později je následovaly i zbylé dvě tramvaje. Vozidla ovšem stále neměla finální povolení pro provoz, což platilo ještě na konci srpna letošního roku, kdy bylo potvrzeno, že tramvaje jezdí po ulicích jen díky dočasnému povolení a nadále u nich fakticky probíhá zkušební provoz. Schválení ze strany technického úřadu se předpokládá do konce září.



Pohled do poněkud nešťastně řešeného interiéru. Dopravní podnik VBBr zvolil světlé odstíny podlahy i potahů sedadel. Obojí se ukazuje v provozu jako vysoce nepraktické. (foto: Libor Hinčica)

Na tramvajích přitom stále probíhají nejrůznější ladění systému. V březnu 2026 si média všimla, že musely být všechny čtyři vozy z provozu staženy, senzacechtivé novináře nicméně dopravce odbyl tím, že tramvaje nemají žádnou vážnou závadu a obdobné dětské nemoci jsou zkrátka u nových výrobků běžné. Po několika dnech odstavení se tramvaje vrátily zpět do ulic.

Ladění se aktuálně týká zejména softwaru, avšak každá další jeho úprava podléhá posouzení německým TAB (*Technische Aufsichtsbehörde*; obdoba českého Drážního úřadu na úrovni jednotlivých spolkových zemí). To ovlivňovalo možnost nasazování nových tramvají do provozu s cestujícími, kdy vůz, na němž byl testován nový software, nesměl vždy do vydání vyjádření TAB přepravovat pasažéry (dopravce takovou tramvaj zpravidla využíval alespoň pro zácviky řidičů). Schvalovací procesy v Německu jsou přitom nesmírně náročné - už při zařazení tramvají do provozu s cestujícími na počátku listopadu 2025 uvedlo město, že technickému úřadu muselo být předloženo celkem 244 nejrůznějších dokumentů (u typu, který je částečně příbuzný s dalšími dvěma modely!). Od té doby v důsledku prováděných úprav jejich počet ještě nabobtnal.

Obecně platí, že s novými tramvajemi v Brandenburgu panuje spokojenost a dopravce doufal, že se mu podaří sehnat prostředky na využití celé opce, která by mu umožnila vyřadit celou flotilu tramvají KT4D a KTNF6-B. Čáru přes rozpočet mu ale udělala spolková země, která na další tramvaje neposkytla prostředky. Město přitom původně počítalo s tím, že mu ze zemské pokladnice přitečou finance pokrývající 50 % hodnoty vozů, které navíc nebyly ani na české poměry příliš drahé - jeden vůz vychází na pouhých 2,7 mil. € (cca 65 mil. Kč).

V časové tísní - využít opci bylo dle smlouvy možné jen do konce roku 2024 - bylo nakonec 18. prosince 2024 (s příchodem prvního vozu) potvrzeno, že město využije opci pouze na další čtyři

tramvaje, které uhradí plně ze své pokladnice. Právě o těchto čtyřech tramvajích se v závěru prázdnin letošního roku začalo v médiích opět hovořit, čímž vznikla vzhledem k takřka dvouletému časovému odstupu iluze, že město dokoupí další čtyři vozy (tím by využilo celou dříve sjednanou opci). Tramvají ale, jak už jsme uvedli v úvodu, nebude 12, ale po dokončení dodávky jen 8 – v srpnu došlo „jen“ k podepsání závazné smlouvy na ony čtyři vozy. Město očekává dodání tramvají na konci roku 2027. Bez tatrovácích tramvají KTNF6-B se ani pak neobejde, byť by měly do budoucna plnit zejména roli provozní zálohy.

Url: [Brandenburg an der Havel potvrdil objednávku na čtyři tramvaje Škoda 48T](#)