

Hamburg otestoval patrový autobus z Berlína

12.11 2025 19:11, Libor Hinčica, Autobusy

Netradiční svezení si mohli vychutnat pasažéři expresní autobusové linky X80 v Hamburgu v uplynulých dvou týdnech. V rámci testovacího provozu byl na linku nasazen žlutý patrový autobus Enviro500 z produkce britské společnosti ADL, který byl zapůjčen z Berlína (zde pod ev. č. 3576).

V Berlíně oslavily letos patrové autobusy sté výročí od svého uvedení do provozu, v Hamburgu se jejich historie začala psát jen o něco málo později, když byly první vozy pořízeny v roce 1928. V poválečném období zde – jako v jediném německém městě – jezdily i klasické patrové trolejbusy, byť jen velmi krátce. Později ale Hamburg upřednostňoval autobusy standardní délky a kloubové vozy, takže doubledeckery z běžných spojů MHD záhy zmizely. Poslední patrové autobusy sice bylo možné na linkách veřejné dopravy v Hamburgu spatřit ještě relativně nedávno, avšak jen na zvláštních zrychlených, komfortních a příplatkových spojích propojujících Hamburg s okolními obcemi (tzv. *Schnellbusy*), které ale byly postupně v 21. století utlumovány a poslední z nich byl oficiálně zrušen v roce 2021 (patrové vozy v podobě pro linkový provoz uzpůsobených Seter S 431 DT zmizely již o řadu let dříve).

Nyní přemýšlí město o tom, že by se mohly patrové autobusy na linky městské dopravy vrátit. Městský dopravce vystupující dnes pod moderní zkratkou *vhh.mobility* (pod níž se skrývá *Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH)* se rozhodl otestovat jejich vlastnosti zapůjčením jednoho z dieselových vozů z Berlína, který si v letech 2020 až 2023 pořídil rovných 200 vozů Enviro500 od britské společnosti ADL.

V Hamburgu obdržel vůz berlínského ev. č. 3576 insignie dopravce a propagační polepy do prostoru mezi okny – na pravé straně šlo o upozornění, že se jedná o „Berlíňana v Hamburgu“, na levé byla připomínána skutečnost, že autobus nabízí 50 míst k sezení s výhledem na *„nejkrásnější město“*, čímž byla ale myšlena pouze místa ve vrchním podlaží (celkově má autobus sedících míst 80, dalších 32 pak může ve vozidle stát). Menší dodatečný polep se objevil i na zadním čele a Hamburg v něm děkoval berlínskému DP za zapůjčení autobusu.



Pakliže se Hamburg rozhodne nasadit do provozu patrové vozy, mělo by se jednat o elektrobusy, nikoli dieselové vozy. (foto: vhh.mobility)

Vozidlo bylo nasazeno na lince X80 spojující autobusové nádraží (ZOB) a konečnou Bergedorf, a to od 29. 10. do 12. 11. 2025. Písmeno „X“ přitom neznačí výlukovou trasu, jak jsme obvykle navyklí z našich končin, ale odlišuje expresní linky, které do značné míry postupně od roku 2019 nahradily zbylé *Schnellbusy*.

Cestující mohli dát zpětnou vazbu k testování doubledeckeru prostřednictvím QR kódu, který po načtení zobrazil krátký dotazník. Nezvyklý autobus vzbudil v ulicích města pochopitelně pozornost a všímala si jej i lokální média. Samotný dopravce *vhh.mobility* uvedl, že o případném budoucím nasazení obdobného typu vozidla není rozhodnuto, nicméně má údajně při zvažování této alternativy zohlednit i názory cestujících. Pokud by však byly v budoucnu dvoupodlažní vozy požadovány, muselo by se jednat o elektrobusy, jejichž je Hamburg v rámci Německa největším provozovatelem (v součtu mají městští dopravci *Hamburger Hochbahn* a *vhh.mobility* flotilu čítající bezmála 650 elektrobusů!).

Požadavek na elektrobusy přitom není ani pro ADL coby potenciálního dodavatele takových vozů překážka, protože výrobce má aktuálně v nabídce hned tři základní verze elektrobusu – Enviro400EV o délkách 11 a 10,5 m, třínápravový vůz Enviro500EV o délce rovných 12 m a 13,36 m dlouhý třínápravový elektrobus označený taktéž jako Enviro500EV s určením pro severoamerický trh.
Na domácím (britském) trhu ovšem musí ADL tvrdě bojovat s čínskou konkurencí, která je pochopitelně schopná a ochotná dodávat i vozy s levostranným řízením pro zákazníky z kontinentu.

Url: Hamburg otestoval patrový autobus z Berlína