

Nejdelší most ve Finsku již slouží tramvajím

08.11 2026 18:34, Libor Hinčica, Tramvaje

Dne 7. 11. 2026 se uskutečnilo slavnostní zahájení provozu na nové tramvajové trati, která spojuje centrum finské metropole s jeho východní částí Laajasala. Zajímavostí nové tramvajové spojnice je její vedení po soustavě mostů, které jsou souhrnně nazývány *Kruunusillat*, což lze do češtiny přeložit jako Korunní mosty. Mezi nimi je i vůbec nejdelší most ve Finsku měřící bezmála 1,2 km pojmenovaný *Kruunuvuorensilta* (česky most Korunní hory). Mimořádné stavební a inženýrské dílo slouží pouze pro potřeby tramvajové dopravy, pěších, cyklistů a složek integrovaného záchranného systému. Běžné osobní či nákladní automobily na něj nesmí.

Idea spojení centra Helsinek s ostrovy na východě města je stará takřka čtvrtstoletí, do územního plánu byla zakotvena už v roce 2002. O šest let později bylo rozhodnuto, že primární úlohu v dopravní obslužnosti této východní části Helsinek budou mít tramvaje, přičemž z několika posuzovaných variant nakonec zvítězila ta, jež počítala s celkem trojicí mostů využívajících ostrovy v oblasti. Město už v roce 2011 vypsalo mezinárodní architektonickou soutěž, která se protáhla na dva roky a do níž přišlo nakonec 52 přihlášek. Vítězem se stal návrh nazvaný *Gemma Regalis* připravený studii WSP Finland a Knight Architects z Velké Británie. Finální rozhodnutí o realizaci projektu padlo poslední srpnový den roku 2016, načež se rozeběhly přípravné projekční práce, po nichž až od října 2021 mohla začít samotná stavba (nutné bylo předtím mj. navýšit rozpočet, který nově počítal s částkou 326 mil. €, tedy astronomickými cca 8 mld. Kč).



Snímek z výstavby nejdelšího mostu ve Finsku, který slouží potřebám tramvají, pěších a cyklistů. (foto: Město Helsinky)

Kromě mostů byla v nákladech zahrnuta i výstavba dvoukolejné tramvajové trati o délce 7,75 km včetně souvisejících úprav stávajících komunikací a zřízení nových chodníků a cyklostezek. Další vyvolané investice (úpravy nábřeží, inženýrských sítí atp.) už ale byly hrazeny samostatně (za šest let se měly celkové náklady těchto doprovodných staveb vyšplhat na 225 mil. €/5,5 mld. Kč).

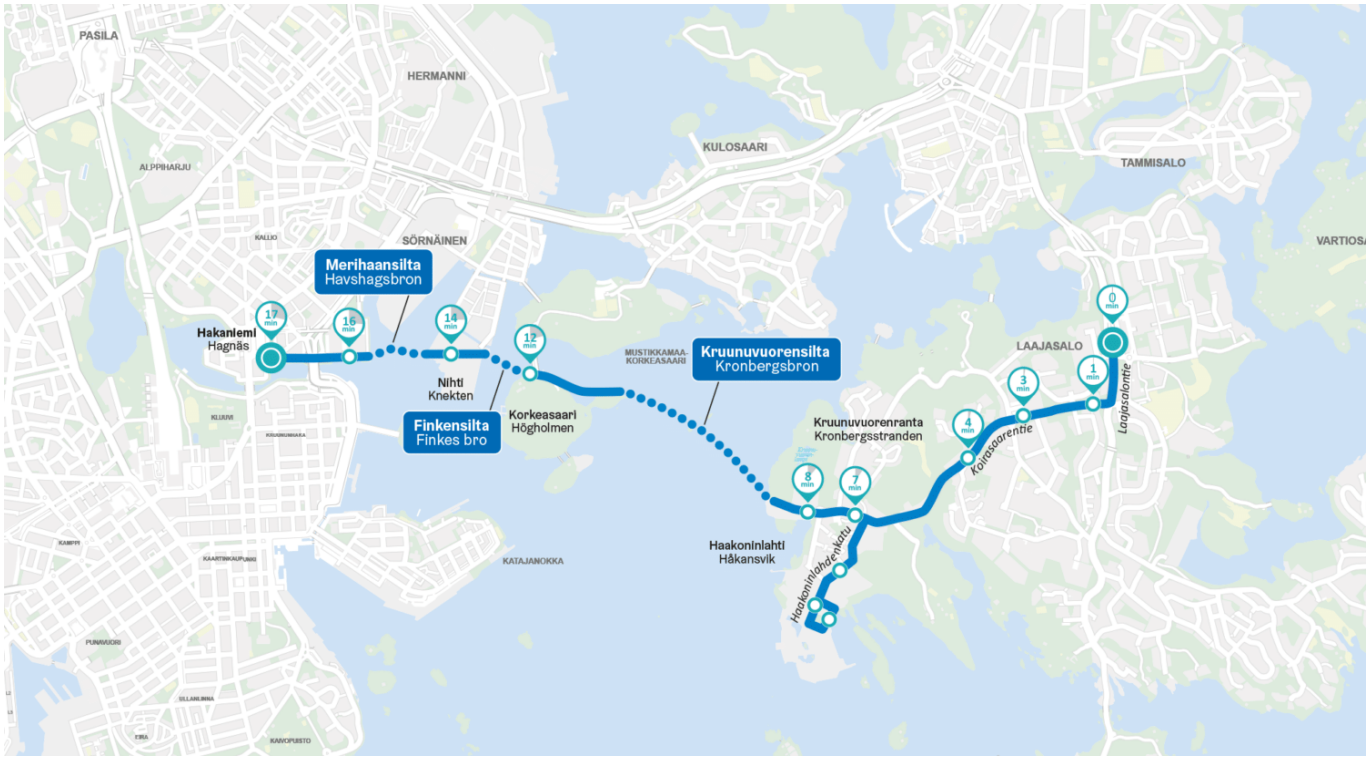
Mosty vznikly celkem tři o délkách 422 m, 293 m a 1 191 m, přičemž poslednímu z nich dominuje obří betonový pylon, jehož vrchol se nachází ve výšce 135 m nad mořem a který byl speciálně konstruován s ohledem na proudění větru a vznik námrazy na závěsech. Přesto nelze vyloučit, že v případě mimořádně nepříznivých povětrnostních podmínek bude provoz tramvají na trati z preventivních důvodů zastavován. Nový most překonal o celých 146 m dosud nejdelší finský most *Raippaluoto*, jenž se nachází na západě Finska u města Vaasa.



Jedna z řady zkušebních jízd s tramvají Škoda ForCity Smart Artic X54. (foto: Město Helsinky)

Samotná stavba tramvajové trati probíhala po etapách, přičemž jako první byl dokončen koncový úsek v Laajasale. Za účelem ověření vystavěné trati bylo rozhodnuto provést zde jízdní zkoušky ještě předtím, než bude dokončen samotný most, což znamenalo dopravit do oblasti tramvaje oklikou za využití silničního trajleru. K testování byly použity dvě nově dodané tramvaje Škoda ForCity Smart Artic X54 ev. č. 634 (dodána 19. 6. 2025) a 635 (dodána 8. 7. 2025), jež byly ve dnech 5. 8. a 6. 8. 2025 převezeny do Laajasala, nicméně samotné zkoušky zde byly zahájeny až od 11. 9. 2025. Zpět do vozovny v Helsinkách byly převezeny 1. 10. 2025 (ev. č. 635) a 2. 10. 2025 (ev. č. 634). Tytéž vozy byly následně používány také v rámci testování dalších dokončených úseků nové trati.

První zkouška na mostě *Kruunuvuorensilta* proběhla dne 17. 3. 2026 a už 18. 4. 2026 začalo dílo sloužit veřejnosti, avšak prozatím pouze pěším a cyklistům. Stavba jako celek nebyla dokončena (v případě tramvajové trati například chyběly systémy ovládání výhybek, zařízení pro mazání kolejnic, počítalo se rovněž s broušením kolejnic atp.). Celé čtyři měsíce – od července do října 2026 – poté probíhala školení řidičů na nové trati, celkem prošlo seznámením s novým úsekem téměř 600 řidičů, přičemž na trati byly vždy maximálně čtyři „školní“ tramvaje a v každé z nich max. dva řidiči, kteří se seznamování podrobovali.



Nově vybudované tramvajové tratě. Jižní smyčku obsluhuje linka číslo 11, na severu je ukončena linky číslo 12 úvratí. (foto: Město Helsinky)

Zajímavá byla zkouška, jež se odehrála dne 31. 10. 2026, tedy týden před bezprostředním zahájením provozu s cestujícími. Uvedený den byly nasazeny tramvaje na trasy budoucích linek č. 11 a 12 a simulovaly zde celodenní provoz dle navržených jízdních řádů včetně zastavování na zastávkách. V případě tramvají nasazených na budoucí linku č. 12 (obsluhujících za mostem větev na konečnou *Yliskylä*) probíhaly testy dokonce až do 2:00 následujícího dne, u „linky“ č. 11, jež za mostem odbočuje ke smyčce *Haakoninlahti*, byly zkoušky ukončeny kolem 19. hodiny.

Slavnostní zahájení provozu s tramvajemi Škoda ForCity Smart Artic X54 se uskutečnilo dne 7. 11. 2026 od 10:00. Linka č. 11 je vedena v trase *Haakoninlahti – Kalasatama – Pasila* v intervalu 15 minut, přičemž v části své trasy je proložená s linkou číslo 13 (nikoli však na nově vybudovaném úseku). V případě linky č. 12 (*Yliskylä – Hakaniemi – Rautatientori*) činí interval 7,5 minuty. Původně se u ní předpokládalo, že bude končit už na konečné *Hakaniemi*, ale nakonec bylo rozhodnuto protáhnout spoje až k hlavnímu vlakovému nádraží, byť má jít jen o řešení dočasné po dobu dopravních omezení souvisejících s rekonstrukcí mostu metra. Jízdní doba až do centra k nádraží má trvat 24 minut. Autobusové linky na východě Helsinek zůstaly prozatím zachovány ve stejném rozsahu jako před zahájením provozu tramvají a město hodlá přistoupit k jejich reorganizaci až od 7. 1. 2027. Ostatně tramvajová trať (a s ní i celé dílo) byla dokončena předčasně, protože původně se počítalo se zahájením provozu právě až od počátku roku 2027.



Pro potřeby linek 11 a 12 bylo pořízeno celkem 23 tramvají vyrobených Škodou Transtech. Dodáno bylo prozatím 22 z nich. (foto: Město Helsinky)

Pro provoz na obou nově zřízených linkách byly zakoupeny tramvaje Škoda ForCity Smart Artic X54, které představují unikátní konstrukci, jež vzešla z hlavy bývalého pracovníka helsinského dopravního podniku a později Škody Transtech Ollipekky Heikkiläho (i Škodovku nicméně již opustil). Celkem bylo pro potřeby obou linek zakoupeno 23 těchto tramvají, které si už dříve Helsinky objednaly i pro linku č. 15 (dodáno pro ni bylo v letech 2021–2024 devětadvacet vozů). Zdržení při dodávkách tramvají se stalo předmětem sporu mezi Helsinkami a výrobcem v době probíhajícího výběrového řízení na dodání nových tramvají, kdy se zadavatel snažil uvádět jako důvod vyloučení Škodovky mj. zdržení při dodávkách vybraných vozů pro linky č. 11 a 12, navíc se měla Škodovka dle tvrzení zadavatele pokoušet vydírat zákazníka upozorněním, že případná prohra v zadávacím řízení (k níž později skutečně došlo) by mohla ovlivnit harmonogram dodávek vozidel pro „Korunní mosty“.



Nezbytné přestřižení pásky dne 7. 11. 2026 při otevření nové tramvajové tratě, potažmo tratí. (foto: Město Helsinky)

Pořízení tramvají Artic X54 bylo součástí samostatného projektu. Jejich nákup vyšel na 97,6 mil. € (cca 2,4 mld. Kč; tj. 103 mil. Kč/vůz, jde ale o pouhý aritmetický průměr, cena zahrnovala i další plnění, například dodávky vybraných náhradních dílů). První z nich byla dodána dne 26. 2. 2025, nyní se již v Helsinkách nachází 22 z 23 objednaných tramvají. Pro tramvaje se původně počítalo i s výstavbou nové vozovny v Laajasale za zhruba 2 mld. Kč (96 mil. €), avšak tato položka byla ze záměru vyškrtnuta s tím, že lze prozatím vystačit se stávajícím zázemím a případná výstavba bude nejspíše zapotřebí až ve druhé polovině 30. let.

Novou tramvajovou trať by mělo dle prognóz využívat okolo roku 2030 zhruba 23 000 cestujících. Toto číslo počítá s navýšením počtu obyvatel ve východní části Helsinek (v Laajasale a okolí), což je podepřeno intenzivní bytovou výstavbou v dané lokalitě. Navýšením počtu obyvatel byla mj. obhajována ekonomická návratnost projektu, kdy poměr přínosů a nákladů vzešlý z ekonomické analýzy dle normalizované finské metodiky činil pouze 0,45. Za pozitivní dopad je přitom považována hodnota vyšší než 1, takže výsledek analýzy byl vskutku špatný. Přesto Helsinky záměr výstavby podpořily s tím, že metodika nezahrnuje všechny pozitivní dopady, které výstavba mostů a tratí přinese.

Url: Nejdelší most ve Finsku již slouží tramvajím