

Po 25 letech hotovo. Berlín se dočkal prodloužení metra U5

04.12 2020 22:52, Libor Hinčica, Metro

Dne 4. 12. 2020 bylo do provozu uvedeno prodloužení berlínského metra linky U5 mezi Alexanderplatzem a hlavním nádražím. Plány na západní prodloužení linky U5 (dříve D) pocházejí již z období 50. let minulého století. S ohledem na rozdělení Berlína (byť v dané době ještě bez slavné zdi) se ale v západních sektorech ani ve východním sektoru s přípravou stavby nijak nechvátalo. Po definitivním uzavření západních sektorů v srpnu 1961 plán zcela zapadl, a ačkoli východní Němci uvažovali o možnosti prodloužení linky U5 (resp. D) i západním směrem (i když pouze po území svého sektoru), metro se prodlužovalo pouze dále do nových čtvrtí na východě města.

Teprve po sjednocení Německa byl plán na prodloužení metra U5 západním směrem opět oprášen. Jediná trasa, která se celou svou délkou nacházela na území někdejšího východního Berlína, měla být protažena od Alexanderplatzu k novému hlavnímu nádraží (Hauptbahnhof), a dále směrem ke stanici Turmstraße a výhledově až k letišti Tegel, což s ohledem na to, že toto letiště bylo od 8. 11. 2020 uzavřeno, už dnes postrádá smysl.



Slavnostní zahájení provozu v roce 2009 na úseku linky U55, který měl pouze tři stanice. (zdroj: Wikipedia.de)

Výstavba trati byla zahájena už v roce 1995, a to směrem od budoucího hlavního nádraží k Alexanderplatzu. Fakticky se práce v této etapě soustředily jen na relativně krátký úsek zahrnující tři stanice, a sice Hauptbahnhof, Bundestag a Brandenburger Tor. V roce 2002 byl ale projekt zastaven ze strany berlínského senátu pro nedostatek finančních prostředků. V úseku mezi Bundestagem a Braniborskou bránou komplikovala výstavbu nízká hladina podzemní vody, což mělo výstavbu značně prodražit. Na financování metra se ale podílela státní pokladna a na federální úrovni se námět zastavit práce na výstavbě metra pramálo zamlouval. Hrozilo, že by Berlín musel vrátit 170 mil. €, které spolková vláda do projektu už napumpovala, a tak se hledalo řešení, které by vrácení peněz zamezilo.

Výsledkem se stal námět na provozování samostatné linky metra pouze na izolovaném – v té době rozestavěném – úseku s tím, že napojení od Braniborské brány směrem k Alexanderplatzu mělo být dokončeno až později. V roce 2006, kdy Německo hostilo mistrovství světa ve fotbale, vznikl dokonce nápad, že by bylo možné provozovat metro jen na 610 m dlouhém úseku od nádraží k budově Bundestagu. Tato idea ale byla záhy zavržena kvůli vysokým nákladům a nulové dopravní funkci. Metro se tak na lince označené U55 (což sice odkazovalo na linku U5, ale zároveň nemátlo cestující) rozjelo 9. 8. 2009. Spolková vláda v té době požadovala kvůli nesplnění dříve stanovené povinnosti provozovat metro na vystavěném úseku navrácení 70 mil. €, ale po spuštění provozu v srpnu 2009 – byť opožděném – bylo od vymáhání této sumy upuštěno.



Od roku 2017 sloužily v berlínském podzemí na lince U55 opět jednotky řady D a DL přezdívané Dora. Na snímku je však zachycen ještě dvouvozový vlak tvořený původně zde nasazovanými jednotkami F. (foto: Libor Hinčica)

Jednou ze zajímavostí linky U55 bylo, že zde od roku 2017 sloužily jednotky typu D a DL („Dora“) z 50. let, které byly pro účely nasazení na lince vráceny do služby po 13 letech od vyřazení posledních vozů. Důvodem byl nedostatek vagónů metra pro provoz na klasické síti metra, a tak byly jednotky řady F dosud izolované na lince U55 převedeny do standardního provozu, zatímco jednotky „Dora“ mohly sloužit na separátním úseku a být i atrakcí pro fanoušky veřejné dopravy a návštěvníky města (nejmladší úsek metra tak vlastně sloužil pro retro linku). Linka U55 byla provozována až do 18. 3. 2020, kdy došlo k zastavení jejího provozu, a to v souvislosti s přípravami na propojení s návazným chybějícím úsekem mezi stanicemi Brandenburger Tor a Alexanderplatz.

Výstavba chybějícího spojovacího úseku mezi linkami U5 a U55 o délce 2,2 km byla zahájena již v roce 2009, nicméně symbolický slavnostní akt se uskutečnil až 13. 4. 2010. Původně se uvádělo, že stavba pod historickou částí města by měla být ukončena v roce 2019, termínový plán ale zkomplikoval nález pozůstatků středověké berlínské radnice, nízká hladina podzemní vody (mezi podzimem 2013 a březnem 2014 musely být práce na tunelech prakticky zastaveny) a propad silnice u stanice Unter den Linden. Aktualizovat se pak musely i náklady na výstavbu. Původní odhad 433 mil. € byl již v roce 2013 upraven na 525 mil. €.



Celá trasa linky U5 včetně zaznačení původně plánovaného vedení trasy metra až k letišti Tegel. Povšimněte si zaznačení tunelu mezi stanicemi Jungfernheide a Heckerdamm pod vodním kanálem v této oblasti. Plánek jej vyobrazuje již jako dokončený, a to z toho důvodu, že zde skutečně kompletní tunel existuje. Vybudován byl již při výstavbě linky U7 jako paralelně vedený k tunelu této linky, na obou koncích je ale slepě ukončen a uzavřen bezpečnostními protipovodňovými vraty. Tunel dnes slouží pro cvičení složek záchranářů a hasičů. S ohledem na to, že s vedením linky U5 k letišti Tegel se už nepočítá, nebude tento tunel patrně nikdy provozně využit. (zdroj: Wikipedia.de)

Na novém úseku byly naplánovány tři stanice, a sice Rotes Rathaus, Museumsinsel a Unter den Linden. První jmenovaná stanice je situovaná velice blízko původní konečné Alexanderplatz, fakticky vznikla v místech, která byla využívána pro zázemí metra již od roku 1930. Stanice Unter den Linden je řešena jako přestupní (s linkou U6). Plášť obou tunelů, jež byly stavěny technologií ražení, byl dokončen v březnu 2017, kdy došlo také k symbolickému proražení (22. 3. 2017) do tunelu linky U55 ve stanici Brandenburger Tor. Od 9. 4. 2018 poté došlo k zastavení provozu na koncovém úseku linky U5 u Alexanderplatzu, když už nebylo možné využívat obratové a odstavné koleje. Nově metro končilo i začínalo přímo u nástupiště, u nějž zastavilo. Aby bylo možné zajistit přejezd na správnou kolej, musely být v předstihu vybudovány nové výhybky na opačném konci stanice.



Od roku 2018 byl obrat ve stanici Alexanderplatz prováděn přímo na nástupišti, neboť již nebylo možné používat odstavné a obratové koleje na konci stanice. (foto: Libor Hinčica)

První zkušební jízda na celé trase linky U5 až k nádraží proběhla v noci z 22. na 23. 6. 2020. O tři měsíce později – 21. 9. 2020 – předala dceřiná společnost BVG Projekt GmbH stavbu své mateřské společnosti BVG, jež pak od 22. 9. 2020 zahájila zkušební jízdy bez cestujících, které probíhaly denně od 6 do 22 hodin. Čas zkoušek byl využit také pro obeznámení pomocného personálu a bezpečnostních složek.

Slavnostní otevření bylo naplánováno na 4. 12. 2020, avšak současná situace monstrózním akcím příliš nenahrává. Lidé tak mohli sledovat otevření všech tří stanice alespoň online. Oficiální část programu začala od 11:40 a po 12. hodině již byly až k hlavnímu nádraží vedeny všechny soupravy linky U5. Ve stanici Museumsinsel ale vlaky ještě nezastavují. Výstavba se zde protáhla a dokončení stanice je naplánováno až na polovinu roku 2021.

Nadále se pak výhledově počítá i s prodloužením linky metra U5 dále západním směrem, a to o cca 1,7 km ke stanici Turmstraße. Na prodloužení až k letišti Tegel už bylo rezignováno, a to přesto, že již byly v minulosti provedeny některé přípravné práce, z nichž nejvýznamnější je kompletní tunel pod vodním kanálem Westhafenkanal, který se zřejmě nikdy provozního využití nedočká.

Url: [Po 25 letech hotovo. Berlín se dočkal prodloužení metra U5]