

Tramvajová trať "v Kodani" je kompletní

23.08 2026 17:35, Libor Hinčica, Tramvaje

První novodobá tramvajová trať v dánské metropoli byla dokončena a dne 22. 8. 2026 se odehrálo slavnostní zahájení provozu na dosud chybějícím bezmála 14,5 km dlouhém severním úseku, jenž navázal na první etapu otevřenou loni v říjnu. Celkově má tak nyní dvoukolejná trať délku 27,443 km. Náklady na její vybudování se během deseti let vyšplhaly na 9,6 mld. dánských korun (cca 30,96 mld. Kč).

Ačkoli je projekt všeobecně považován za symbolický návrat tramvají do Kodaně (ty původní byly zrušeny v roce 1972) a celý systém je nazýván jako *Hovedstadens Letbane*, což lze přeložit jako „tramvaj hlavního města“, ve skutečnosti tramvajová trať napojuje osm samostatných obcí přiléhajících ke Kodani, avšak Kodaň samotnou vůbec neobsluhuje. Ani v samotném projektu se proto dánská metropole přímo neangažovala (v Kodani je však poněkud paradoxně situováno sídlo provozovatele).

Plány na vybudování moderní tramvajové rychlodráhy se přetřásaly v širší metropolitní oblasti i Kodani samotné už po roce 2000. Výběrové řízení na zhotovitele stavby se ale podařilo vypsat až v roce 2016, přičemž vítězem se stalo konsorcium společností Per Aarsleff A/S a Siemens. Zatímco první jmenovaná firma byla zodpovědná za většinu stavebních prací, na Siemensu záviselo dodání veškerého signalizačního a komunikačního zařízení, vybavení dílen a vozovny, elektrifikace trati včetně napájení a v neposlední řadě i výroba samotných vozidel.

Jako do jednoho z mála měst se tak „do Kodaně“ podařilo Siemensu prorazit se svým modelem Avenio, zde konkrétně v jeho čtyřčlánkovém provedení o délce 37 m. Tramvají, jež byly vyráběny v srbském závodě Siemensu v Kragujevaci, bylo objednáno celkem 29 (původní objednávka činila jen 27 vozů, avšak později došlo k navýšení o dva kusy), přičemž první vůz byl výrobně dokončen již na konci roku 2022 a do Dánska byl převezen v září 2023. Zkušební jízdy se odehrávaly nejprve pouze ve vozovně, až od roku 2024 je bylo možné postupně rozšiřovat na dokončované úseky.



Testovací jízdy na severní větvi ke konečné Lundtofte byly zahájeny dne 16. 3. 2026. Povolení pro provoz bylo vydáno dne 10. 8. 2026, slavnostní zahájení se uskutečnilo o 12 dnů později. Fotografie s navěšenými komponenty pro měření průjezdu vozidla pochází již z dřívějších etap zkoušek (na první etapě trati). (zdroj: Hovedstadens Letbane)

Stavba byla plánovaně rozdělena do dvou etap, přičemž jako první byla dne 26. 10. 2025 uvedena do provozu jižní část tratě o délce cca 13,1 km s 12 zastávkami Ishøj – Rødovre Nord. Na severním úseku práce ještě pokračovaly, zkoušky bez cestujících byly zahájeny až od 16. 3. 2026, povolení pro jeho provozování bylo vydáno dne 10. 8. 2026. Za méně než 14 dnů od tohoto data se pak uskutečnilo slavnostní zprovoznění chybějící části, která má délku přibližně 14,3 km a spojuje stávající konečnou Rødovre Nord s úvratí Lundtofte. Na novém úseku bylo vybudováno celkem 17 zastávek.

První jízda pro pozvané hosty se uskutečnila dne 22. 8. 2026 s odjezdem v 10:30 z nyní již bývalé konečné Rødovre Nord. Slavnostní přestřižení pásky se odehrálo na trojici zastávek – *Herlev Bymidte, Lyngby Centrum* a *Anker Engelunds Vej*. Zajímavá situace se odehrála ve stanici Lyngby Centrum, kde se sice prvního přivítání tramvaje účastnila i místní starostka Sofia Osmani, avšak nůžky k přestřižení pásky vzal místo ní do rukou místostarosta Simon Pihl Sørensen. Důvodem byla skutečnost, že starostka projekt tramvaje dlouhodobě odmítala, a proto předem avizovala, že symbolický akt zahájení provozu nebude proveden její rukou.

Kromě politických exhibicí posloužilo otevření trati také jako prostředek zábavy pro místní občany. Až do 15. hodiny byly v jednotlivých stanicích pořádány nejrůznější akce, ať už šlo o vystoupení umělců, bleší trh, slevové či sportovní akce (účastnit se například bylo možné pětikilometrového běhu podél trati) atp. V některých lokalitách byly také zdůrazňovány přínosy tramvaje, jež významně proměnila veřejný prostor. Například již ve zmíněném Lyngby se jedna z hlavních městských ulic proměnila k nepoznání, když z ní byla vytlačena auta (dříve jich tu denně projíždělo několik tisíc), která byla nahrazena dvoukolejnou tramvajovou tratí a zbytek ulice byl proměněn na veřejný prostor

s řadou kaváren a restaurací.

Svezení tramvají bylo první den zdarma, stejně jako souběžně vedeným autobusem linky 300S. Od dalšího dne již bude platit běžný tarif a linka 300S se stane definitivně minulostí. Na tramvajové trati by měl prozatím zůstat zachován interval 10 minut, po uběhnutí blíže nespecifikované „záběhové“ fáze se očekává zkrácení na pouhých 5 minut v pracovní dny a v sobotu. V okrajových částech dne a v neděli bude ponechán interval 10 minut.

Tramvaj přitom již na prvním úseku zprovozněném v říjnu 2025 dokázala, že o cestující nouzi mít nebude. Původně se počítalo s tím, že služeb tramvaje využije v prvním půlroce jen 3 500 pasažérů denně, realita byla výrazně lepší, když se průměr drží kolem 5 400 cestujících. S otevřením celé trati se předpokládá nárůst na 12 000 cestujících denně a do roku 2030 další přírůstek až na 38 000 cestujících v pracovní den.

Url: Tramvajová trať "v Kodani" je kompletní