

Z Flexity je Urbanliner. Berlín představil první novou tramvaj

07.07 2024 18:12, Libor Hinčica, Tramvaje

Berlínský Dopravní podnik (BVG AG) ve spolupráci s výrobcem Alstom představil dne 3. 7. 2024 na dvoře vozovny Lichtenberg první z nových tramvají, jež si původně německá metropole objednala ještě u Bombardieru coby pokračovatele řady vozidel Bombardier Flexity Berlin, jež byla do Berlína dodávána v letech 2008 a 2011 až 2022 v celkovém počtu 231 kusů. Přestože se i o nástupnickém typu hovořilo jako o modelu Flexity (potažmo Flexity Berlin), původní obchodní jméno dnes již zaniklé divize kolejových vozidel Bombardieru bylo čerstvě nahrazeno novým pojmenováním „Urbanliner“.

Připomeňme, že smlouva s Bombardierem počítající s dodáním až 117 nových tramvají v kombinaci vozů o délce cca 32 m (pětičlánková modifikace) a necelých 51 m (devítičlánkové provedení) byla podepsána na konci roku 2020. Základní objednávka však počítala jen s dvacítkou vozů, zbylých 97 tramvají si může dopravce pořídit v rámci opce. Ony dvě desítky tramvají byly poptány v dosud (pro Berlín) nejdelší verzi. Předchozí generace Flexity Berlín sice rovněž zahrnovala dvě délková provedení, avšak to delší bylo „pouze“ sedmičlánkové (o délce rovných 40 m), primárně pro potřeby linky M4 ovšem berlínský DP hodlal pořídit tramvaje ještě delší, čemuž Bombardier vyšel ve své nabídce vstříc tramvají o délce 50 890 mm.



Současná generace tramvají Flexity Berlin byla dodávána ve dvou délkových variantách, ta delší měla rovných 40 m. Nový Urbanliner je takřka o 11 metrů delší. Čtenáři si zároveň mohou porovnat designy obou generací vozidel. (zdroj: Wikipedia.org; foto: Janusz Jakubowski)

Dnes přitom na lince M4 jezdí tramvajové vlaky delší, protože BVG zde nasazuje vozidla GT6N v soupravách, takže každý spoj je obsluhován „dvojčetem“ o délce cca 54 m. Do hodiny jde ve špičce o 18 takových spojů v jednom směru, takže není divu, že zde tramvaje denně přepraví okolo 100 000 pasažérů. Přestože nové devítičlánkové vozy mají být kratší, Berlín se dušuje, že ke snížení přepravní kapacity nedojde. Urbanlinery jednak nezahrnují neproduktivní prostory (druhou kabinu řidiče, spřahovací ústrojí mezi vozy) a jednak jsou oproti starším tramvajím širší. Zde je nutno upozornit na chybu, kterou publikovala řada médií, když uváděla, že Urbanlinery mají být širší oproti původní verzi vozů Flexity Berlin. Ve skutečnosti jsou oba modely vozů z hlediska šířky identické (2 400 mm) a vyjádření Berlína o větší šířce bylo vysloveno v porovnání se staršími vozy GT6N, které jsou opravdu užší (2 300 mm). Celková kapacita vozu Alstom Urbanliner o délce bezmála 51 m má činit 312 cestujících, z toho 92 sedících, zatímco u soupravy vozů GT6N má jít o 300 pasažéů. Všech prvních dvacet Urbanlinerů bylo poptáno v obousměrném provedení. Hmotnost plně obsazeného vozu může činit až 100 tun, vozidlo je usazeno na pětici podvozků, z nichž čtyři jsou hnací. Celkový výkon činí 880 kW, přičemž pohon zajišťují asynchronní motory poháněj ící každé kolo zvlášť (celkem jde tedy o 16 motorů pro 16 kol, každý o výkonu 55 kW).



Model části tramvaje v měřítku 1:1 (tzv. mock-up) byl představen již v červenci 2021. Oproti původnímu modelu Flexity Berlin došlo k dílčím úpravám designu, který má být údajně inspirován výtvarnou školou Bauhaus z období Výmarské republiky. (foto: BVG)

Dodávka nových tramvají nabrala oproti původním smluvním ujednáním velké zpoždění. Partner pro zhotovení vozů se změnil jen krátce po podpisu smlouvy mezi BVG a Bombardierem, protože Alstom dokončil dříve oznámenou akvizici již v lednu 2021. Už dříve bylo určeno, že výroba – na rozdíl od dřívější generace vozů Flexity Berlín – neproběhne na „super-domácí" půdě, tj. v někdejším závodu Bombardieru v Hennigsdorfu přímo v Berlíně, ale jen na „domácí" půdě, konkrétně v Bautzenu ve spolkové zemi Sasko. V červenci 2021 se BVG pochlubil prvním „mock-upem", jenž se stal pro mnoho měst v posledních letech standardem. Model v měřítku 1:1 vyobrazující věrně kabinu řidiče a část interiéru sloužil zejména pracovníkům BVG pro konzultace detailů výsledného provedení vozidla s výrobcem, dne 30. 10. 2021 se s ním však mohla obeznámit v rámci zvláštní akce i veřejnost (na základě předem zakoupených vstupenek). Tehdy se ještě stále uvádělo, že první vůz by měl být do Berlína převezen na konci roku 2022.

O pár měsíců později se již situace změnila. Výrobce i dopravce se pochlubili, že dne 7. 2. 2022 začalo svařování hrubé stavby prvního jednapadesát metrů dlouhého vozidla, jehož dodání se očekávalo nově *„počátkem roku 2023"*. Následně došlo k posunu na léto 2023, poté na první měsíce roku 2024, až nakonec raději přestal BVG další termíny avizovat. Důvodem obřího zdržení měly být dozvuky pandemie Covidu-19 (narušení dodavatelských řetězců) a následná válka Ruské federace proti Ukrajině. První tramvaj tak byla ve vozovně Marzahn složena až v noci z 19. na 20. 6. 2024 a slavnostní prezentace jedné z nejdelších tramvají na světě se konala, jako již zaznělo v úvodu článku, dne 3. 7. 2024. V rámci Německa je Urbanliner tramvají vůbec nejdelší, toto prvenství si ale vůz udrží jen na chvíli, protože dopravce RNV z Mannheimu (a okolí) se již brzy dočká první z nových tramvají Škoda 38T o délce 58 690 mm, která tak berlínský primát smaže (a současně se stane vůbec nejdelší tramvají na světě, což byl titul, jímž se od roku 2016 chlubily budapešťské tramvaje CAF

Urbos 3 o délce 55 900 mm).



Pohled do interiéru tramvaje Alstom Urbanliner pro Berlín. (foto: BVG)

Před takřka čtyřmi lety, když byla smlouva na dodávku nových tramvají podepisována, bylo zdůrazňováno, že Berlín opětovnou objednávkou u Bombardieru získává výhodu v oblasti dodávek náhradních dílů, protože nové tramvaje měly být s těmi dříve dodávanými maximálně příbuzné. Brzy se však ukázalo, že bude zapotřebí nové tramvaje cestujícím prodat i marketingově, protože spojovat budoucnost veřejné dopravy s vozidly, od jejichž prvního dodání uplynulo v době podpisu nové smlouvy již 12 let, není příliš atraktivní. Začalo se tak poukazovat na „vychytávky“, která měla nová generace vozů – až od letošního července nazvaná oficiálně jako Urbanliner – do provozu přinést.

Konkrétně šlo například o možnost jízdy za využití baterie na vzdálenost až 400 m v případě závady, instalaci antikolizního systému či blíže nespecifikovanou *„přípravu“* pro napájení ze spodní kolejnice. Nová má být i konstrukce podvozků, což má přispívat k tiššímu chodu vozidla. Další zmiňovaná vylepšení jsou vskutku detaily, jde například o dveře s módním svítícím zvýrazněním otevření (zelená barva) a uzavírání (červená barva), o záchytná madla u dveří se strukturou tzv. golfového míčku, která umožňuje lepší orientaci nevidomým a slabozrakým, dále o sedadla ve dvou výškových stupních od úrovně podlahy (standardně 51 cm a 40 cm pro osoby nižšího vzrůstu), o použití kamer místo zpětných zrcátek či o osvětlení interiéru, které mění teplotu barev podle denního období. Úprav se dočkaly již v roce 2021 také designové křivky čela, které získalo mírně ostřejší rysy a podle dřívějšího vyjádření BVG má *„znatelně odkazovat na Bauhaus-Design“*, tedy slavnou školu výtvarného umění, která v Německu působila v období Výmarské republiky.

První z dodaných „ex-Flexity Berlin“ vozů čeká nyní v Německu tradičně náročný program zkušebních jízd. Cestující by se tak měli s tramvajovým dlouhánem projet až v prvním čtvrtletí roku 2025. Všech dvacet objednaných vozů by mělo – s ohledem na zpoždění v projektu – do německé

metropole zamířit do konce roku 2026. O objednávce dalších tramvají prozatím nebylo rozhodnuto, byť se všeobecně očekává, že k ní město nakonec přistoupí, a to nejen kvůli rostoucímu počtu pasažérů a potřebě postupné obnovy vozového parku, ale i s ohledem na rozvoj své tramvajové sítě, který sice šnečím tempem, ale přesto pokračuje. Na nákup dalších vozidel ovšem prozatím nebyly z pokladnice spolkové země (připomeňme, že Berlín je současně také jednou z německých spolkových zemí, podobně jako je u nás Praha samostatným krajem) přiklepnuty žádné prostředky.

Url: Z Flexity je Urbanliner. Berlín představil první novou tramvaj