



## Za trolejbusy do Bulharska (1) - Varna a Burgas

18.08 2019 19:40, Redakce, Nezařazené

Bulharsko má momentálně 10 trolejbusových provozů, kterými jsou Sofie, Stara Zagora, Burgas, Varna, Ruse, Chaskovo, Pleven, Pazardžik, Sliven a Vraca. Je přitom zajímavé, že ze 16 kdy vzniklých trolejbusových systémů v Bulharsku jich bylo 12 postaveno v 80. letech 20. století, výjimky představovaly pouze Sofie (40. léta), Plovdiv (1955), Chaskovo (1993) a Pazardžik (1993). Šest provozů zmizelo v letech 1999 až 2015, dalších 6 bylo v 80. letech rozpracováno, ale nikdy nedokončeno. Jde vidět, že 80. léta měla znamenat pro rozvoj trolejbusů v Bulharsku zlatý věk, nicméně překotný rozvoj si vybral oběti nejen v podobě nedostavěných systémů, ale i v relativně brzkém zániku pěti z nich (výjimkou byl Plovdiv, kde trolejbusy přestaly jezdit po 57 letech), za čímž stál především nedostatek prostředků na obnovu infrastruktury a zejména vozového parku, i když, jak známo, na autobusy se finance paradoxně vždy nějaké najdou a dnes už nejen na ně. Momentálně je totiž v kritickém stavu provoz ve Slivenu, kde jezdí jen několik jednotek vozů, a zastaralý je i park ve městě Vraca. V obou případech se ale zdá, že se namísto kompletní obnovy trolejbusového parku půjde cestou obnovy pouze částečné, přičemž dojde k paralelnímu nákupu elektrobusesů. O tom snad ale někdy příště.

Čtyři nadále existující provozy, Burgas, Varna, Stara Zagora a Pleven, se podařilo teprve roku 2014 doslova zachránit hromadným nákupem 100 trolejbusů Škoda 26 Tr-Solaris. My se nyní podíváme na dva z nich, a sice ty přímořské.

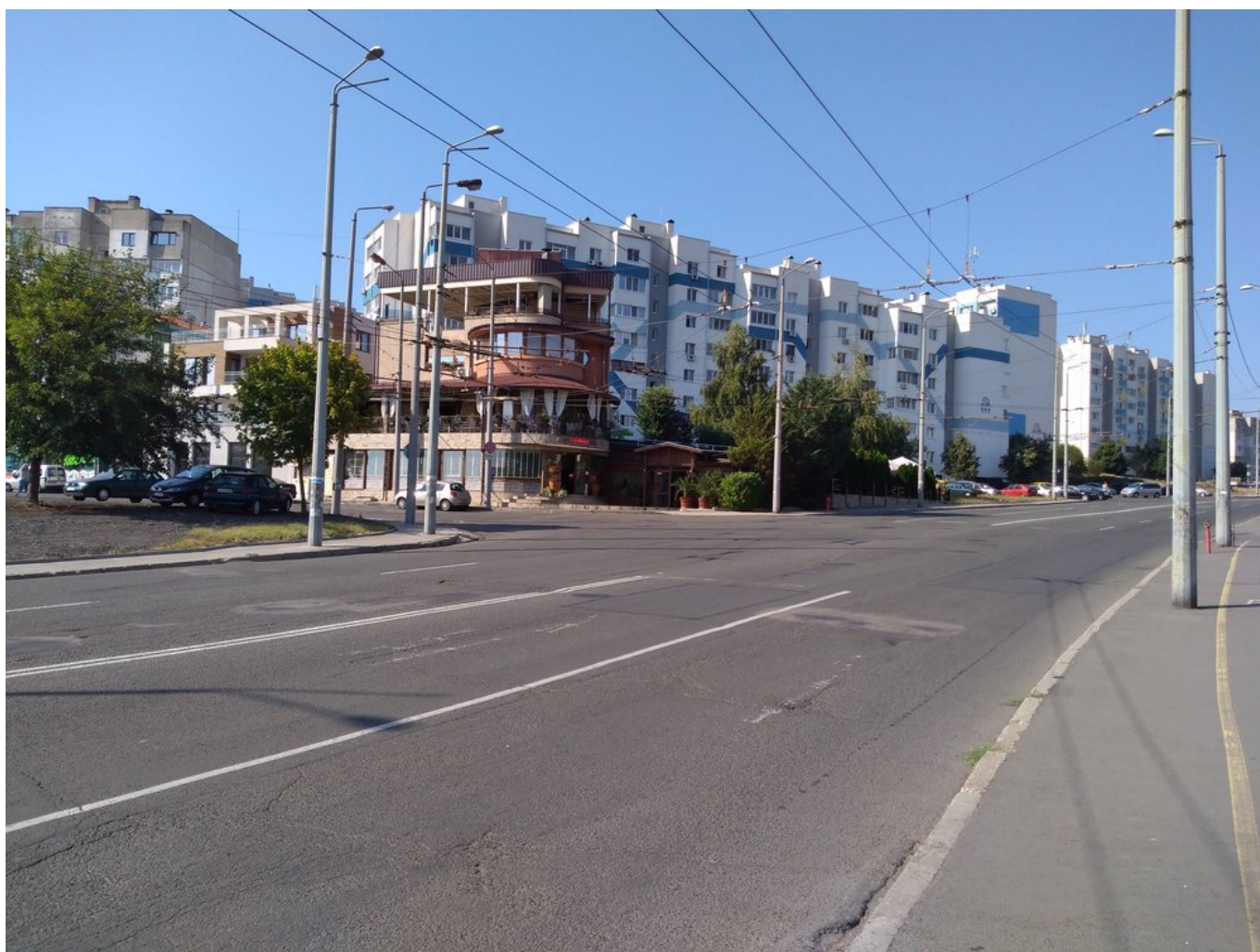
Ze 100 vozidel připadlo 22 vozů na Burgas, který celou zakázku v hodnotě 1,2 mld. Kč uzavřenou na podzim roku 2013 také zastřešoval, zatímco na Varnu připadlo 30, na Pleven 40 a na Starou Zagoru 8 trolejbusů (Stara Zagora si ale ještě roku 2015 koupila 14 Trollin, rovněž s českou výzbrojí, a Pleven loni získal 14 parciálních [Trollin](#), taktéž s českou výzbrojí). Všechny vozy byly vybaveny pomocným dieselaagregátem.

### Burgas

Trolejbusová síť v Burgasu byla otevřena teprve 25. září 1989 a sestávala původně pouze z jedné hlavní trati vedené z centra města, kde byl vytvořen jednostopý okruh, na jižně ležící a tehdy teprve se rodící sídliště Meden Rudnik, na jehož konci vznikla vozovna a ve kterém byla také vybudována další trať umožňující alternativní napojení vozovny ve směru od východu. Tato trať zřejmě nebyla čistě manipulační, jelikož vede středem sídliště, avšak bližší informace k tomu, jak byla přesně využívána, se nepodařilo získat.

Dnes burgaská síť nadále spojuje centrum města se sídlištěm Meden Rudnik, přičemž v centru města jsou vytvořené už dva jednostopé okruhy, které se na jedné z ulic stýkají, zatímco jinak je dráha dvoustopá. V provozu jsou dvě linky, a sice T1 a T2, obě polookružní. Druhá uvedená linka přitom byla zavedena až 25. července 2011 (první předtím měla nést číslo 209), kdy došlo ke zprovoznění nové jednostopé trati podél nádraží, třídě Demokracija, ul. Dunov a třídě Stefan Stambolov, tj. kdy vznikl onen druhý jednostopý okruh centrem města.

Zatímco až do vytvoření nového terminálu Meden Rudnik otevřeného roku 2017 jezdily obě linky po levé (západní) straně sídliště, zatímco trať po pravé (východní) straně sloužila jako manipulační, nyní jezdí linka T1 po levé části sídliště a linka T2 po části pravé, přičemž obě linky se setkávají na novém terminálu, kde se mohou na točně obrátit a putovat zase stejným směrem zpět. Kdysi toto vedení nebylo možné, jelikož konečná Meden Rudnik byla řešena jako nácestná s tím, že byla výhybkami přístupná jen ze západu, zatímco trolejbusy jedoucí po východní ("alternativní") trati (ta měla být navíc několik let přerušena, tj. ve stavu neumožňujícím provoz) konečnou míjely.



Sídliště Meden Rudnik a přístup do vozovny.



















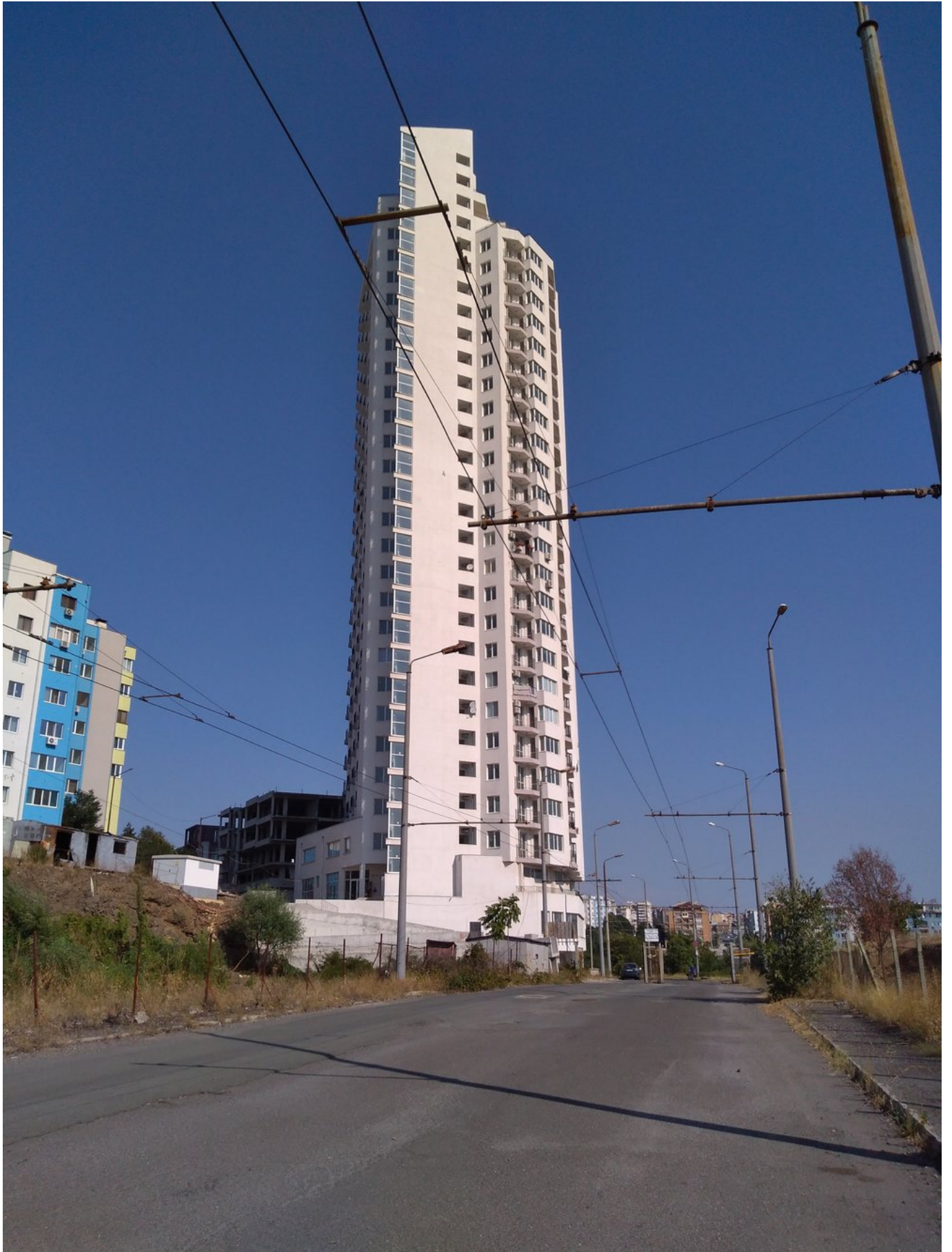
















Dál jsme se již nedostali, proto využijeme 3 starší snímky z Google Maps. Po nich následují snímky

pořízené z ulice výše.



























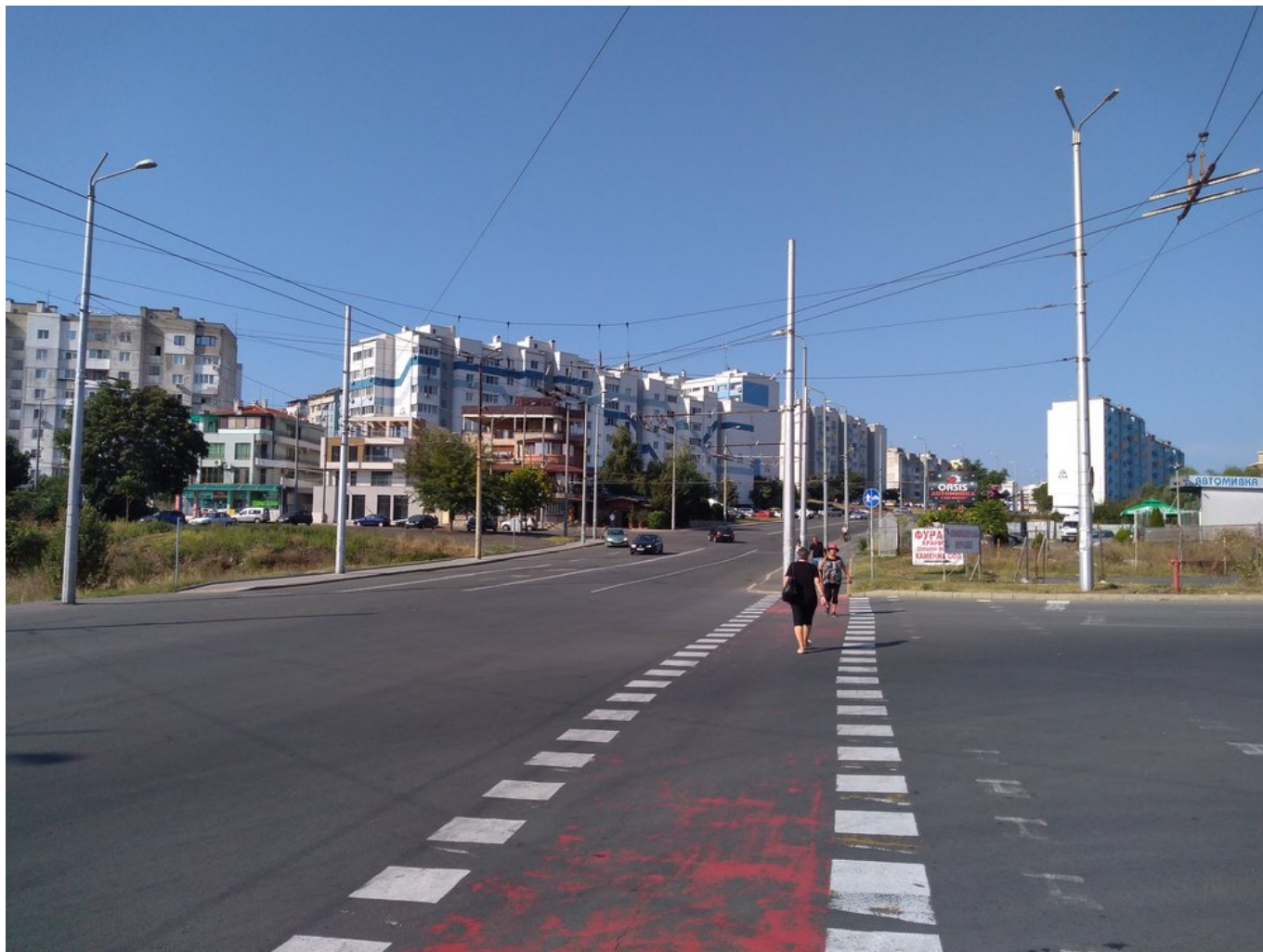






Linka T2 je mimochodem zajímavější, jelikož se klikatí stoupavými ulicemi podobně, jako tak činí například trolejbusy v banskobystrické městské části Fončorda. Nicméně po trase linky T1 je možné pro změnu zahlédnout odbočku do vozovny a tato odbočka za návštěvu rozhodně stojí. Návštěvníkovi se totiž otevírá doslova apokalyptický pohled na přístup do zrezlého areálu vozovny, kolem kterého vyrostly četné křoviny plné tlejícího komunálního odpadu a nasáklé výkaly všeho druhu.



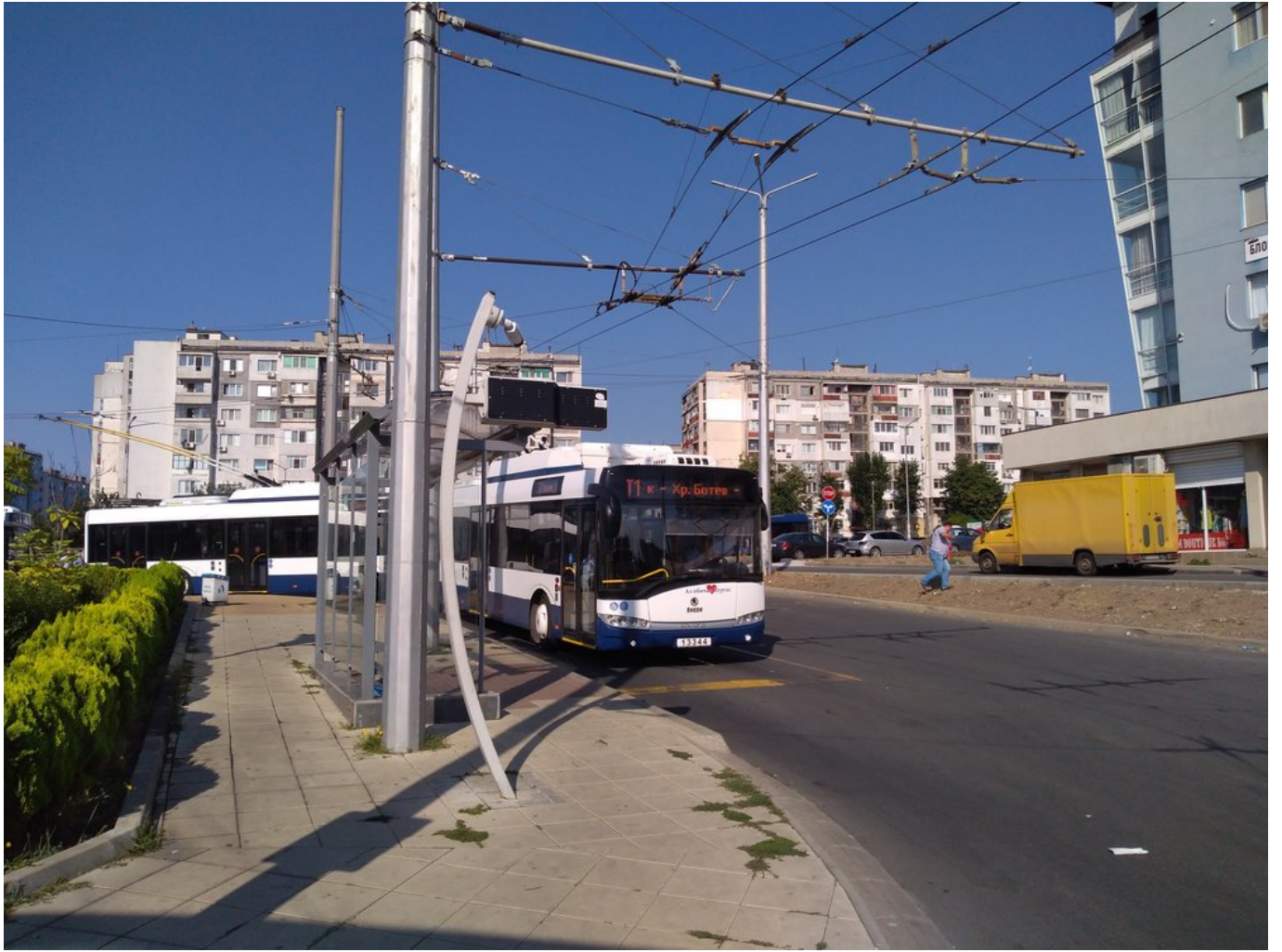


Terminál Meden Rudnik.























ЛИНИЯ 61	ЧАС	ИНТЕРВАЛ МИН.
Работни дни	от 04:40 до 06:00	20 мин.
	от 06:00 до 21:00	10 - 12 мин.
	от 21:00 до 23:10	20 - 25 мин.
Предпразник /събота/	от 05:00 до 06:00	20 мин.
	от 06:00 до 21:00	10 - 12 мин.
	от 21:00 до 23:10	20 - 25 мин.
Празник /неделя/	от 05:00 до 06:00	20 мин.
	от 06:00 до 21:00	10 - 12 мин.
	от 21:00 до 23:10	20 - 25 мин.

Работни дни	от 05:50 до 21:10	20 - 25 мин.
	от 21:10 до 23:20	20 мин.
	от 04:50 до 05:50	10 - 12 мин.
Предпразник /събота/	от 05:50 до 21:10	20 - 25 мин.
	от 21:10 до 23:20	20 мин.
	от 4:50 до 5:50	10 - 12 мин.
Празник /неделя/	от 5:50 до 21:10	20 - 25 мин.
	от 21:10 до 23:20	20 - 25 мин.

ЛИНИЯ 11	ЧАС	ИНТЕРВАЛ МИН.
Работни дни	от 04:40 до 06:00	20 мин.
	от 06:00 до 21:00	10 - 12 мин.
	от 21:00 до 23:00	15 - 20 мин.
Предпразник /събота/	от 05:00 до 06:00	20 мин.
	от 06:00 до 21:00	12 - 14 мин.
	от 21:00 до 23:00	20 мин.
Празник /неделя/	от 05:00 до 06:00	20 мин.
	от 06:00 до 21:00	12 - 14 мин.
	от 21:00 до 23:00	20 мин.

ЛИНИЯ 12	ЧАС	ИНТЕРВАЛ МИН.
Работни дни	от 04:45 до 06:06	20 мин.
	от 06:05 до 20:52	10 - 12 мин.
	от 21:00 до 23:10	15 - 20 мин.
Предпразник /събота/	от 05:00 до 06:06	20 мин.
	от 06:06 до 20:52	12 - 14 мин.
	от 20:52 до 23:10	20 мин.
Празник /неделя/	от 05:00 до 06:06	20 мин.
	от 06:06 до 20:52	12 - 14 мин.
	от 20:52 до 23:10	20 мин.

ЛИНИЯ 3	ЧАС	ИНТЕРВАЛ МИН.
Работни дни	от 05:10 до 18:30	25 - 30 мин.
	от 18:30 до 23:00	40 - 70 мин.
Предпразник /събота/	от 05:10 до 18:30	25 - 30 мин.
	от 18:30 до 23:00	40 - 70 мин.
Празник /неделя/	от 06:00 до 20:00	60 мин.
	от 20:00 до 23:00	80 - 100 мин.

ЛИНИЯ 4	ЧАС	ИНТЕРВАЛ МИН.
Работни дни	от 5:00 до 21:00	20 - 30 мин.
Предпразник /събота/	от 6:00 до 21:00	60 мин.
Празник /неделя/	от 6:00 до 21:00	60 мин.

ЛИНИЯ 7	ЧАС	ИНТЕРВАЛ МИН.
Работни дни	от 05:00 до 21:20	15 - 20 мин.
	от 21:20 до 23:00	50 мин.
Предпразник /събота/	Линия 77 от 5:00 до 18:45 ч. часовете се изпълняват през ул. "Спорлинг" от/до Автогара "Запад"	50 мин.
	Линия 7 от 19:00 до 23:00 ч. часовете се изпълняват от/до Автогара "Запад"	15 - 20 мин.
Празник /неделя/	от 05:00 до 21:20	15 - 20 мин.
	от 21:20 до 23:00	50 мин.

ЛИНИЯ 6	ЧАС	ИНТЕРВАЛ МИН.
Работни дни	от 05:15 до 21:20	25 - 60 мин.
Предпразник /събота/	от 21:20 до 22:40	80 мин.
Празник /неделя/	от 05:15 до 21:20	25 - 60 мин.
	от 21:20 до 22:40	100 мин.

ЛИНИЯ 7А	ЧАС	ИНТЕРВАЛ МИН.
Работни дни	от 21:00 до 22:40	40 - 95 мин.







Trolejová síť v Burgasu je spíše na zachovalé úrovni, od doby svého otevření nebyla až na lokální výjimky (jako třeba onen terminál) rekonstruována, k vidění je ještě stále i malý pozůstatek bývalé středové části trati mezi centrem a sídlištěm, jelikož trať byla v této části původně umístěna blíže Burgaskému jezeru. Původně dopravu zahajovala ZiUčka (pro výuku ale sloužily hlavně dvě “devítky” získané ze Sofie), poté musely vypomáhat ojetiny Berna 4GTP z Winterthuru a Volvo B58/Hess z Lucernu. Nyní už je park zcela v režii vozů Škoda 26 Tr-Solaris.

Z 22 vozidel tohoto typu jich je ale pravidelně nasazována do provozu zhruba polovina. Jeden obrat sídliště - centrum - sídliště trvá oběma linkám zhruba 35-40 minut (závisí na intenzitě provozu, trasa linky T1 je o něco kratší), přičemž nejkratší nabízený interval je 10 minut, z čehož (i po započtení delšího pauzování na terminálu) opravdu vyplývá, že více vozidel není potřeba a trolejbusový park není optimálně využit. Je to poněkud s podivem, jelikož v nemalé části tras obou linek jezdí autobusy, které mohly mít trasu zkrácenou, a trolejbusová doprava mohla být posílněna. Nicméně není to tak dávno, co byl nejkratší interval trolejbusů jen 15 minut, a tak je spíše třeba chválit.



Zastávka Aleksandrovska.





Zastávka Aleksandrovska, příjezd k terminálu.



Po cestě k Meden Rudnik.







3x na sídlišti Meden Rudnik (linka T1).











2x zastávka Slivnica.









Při odjezdu z centra města.



U zastávky Ivan Vazov (2x).







Ulice Demokracija.





Další snímky jsou pořízeny v oblasti nádraží.





















V době naší návštěvy jezdily trolejbusy na krátkém úseku se zapnutým dieselaagregátem, který bohužel pro místní cestující svým hlukem připomíná startující letadlo. Ve vozech funguje klimatizace a zatím tedy nedochází k neblahé praxi přítomné u řady provozovatelů střední i východní Evropy, kdy jsou otevírány nouzové větračky i za horkých letních dnů, zatímco tolik propagovaná klimatizace zůstává na ozdobu. Jízdenky se kupují u průvodčího, který posedává, kde se mu zachce. Jedna jízda stojí 1,5 leva, což je téměř 20 Kč, a tedy bratru žádná láce.

## Varna

Varna se trolejbusů dočkala již 1. ledna 1986. Troleje se rozvinuly do různých světových stran a místní síť tedy byla o něco větší než ta burgaská. Nicméně původně bohatý trolejbusový provoz začal postupně chátrat a linky, kterých bylo v jednu dobu i 10, začaly mizet jedna za druhou, až nakonec zbyly jen tři.





Interiér trolejbusů je i po pěti letech čistý.









Tyto automaty jsou nyní akorát na okrasu.



Zatímco v Burgasu se uplatnily především ruské vozy, ve Varně se prosadily kloubové vozy bulharsko-rumunské produkce DAC-Čavdar 317ETR a české vozy 14 Tr a 15 Tr. Jako školící byly již v letech 1985 a 1986 povolány dvě "devítky" ze Sofie a jedna z Plovdivu. Nicméně vozový park postupně stárnul a nový se dostavil teprve v roce 2014. Avšak ani solidní počet 30 nových vozů nepomohl k tomu, aby se provoz podstatně zintenzivnil. Došlo sice k navrácení linky č. 86 jedoucí ze čtvrtě Asparuchovo umístěné až za Varenským zálivem na jihu města do severovýchodní části města, avšak nastavený interval 20 minut byl posléze natažen na 30. Linka č. 82 spojující nádraží se severozápadní konečnou Vladislavovo ve stejnojmenné čtvrti je nejvíce zatížená, přesto na její obsluhu stačí ve špice zhruba 10 vozidel. Linka č. 83 je zkrácenou verzí linky č. 82, s mírně pozměněným trasováním, a její interval je 20 minut, s provozem pouze v pracovních dnech. Linka č. 88 spojuje Vladislavovo s centrem města a čtvrtí Asparuchovo a její nejkratší interval je 15 minut. O víkendech se ale intervaly natahují. Ze sledování provozu vyplývá, že okolo 10 vozů stojí během špičky ve vozovně a o víkendu jich musí být odstaveno ještě více. Proč například linka 86, v jejíž trase jezdí desítky autobusů za hodinu, není posílená, zůstává záhadou.

Provoz starých českých vozů skončil před dvěma lety, nyní dopravce udržuje dvě čtrnáctky jako služební, zbytek parku byl zlikvidován nebo ještě chátrá.



V centru města.









Nevyužívaná nácestná konečná Dimčo Debeljanov v centru města.





Trolejbus přijíždí k zastávce Dimčo Debeljanov.



Kruhový objezd západně od centra s novou trolejí.





Následující snímky ukazují konečnou Vladislavovo s okolním stejnojmenným sídlištěm.





































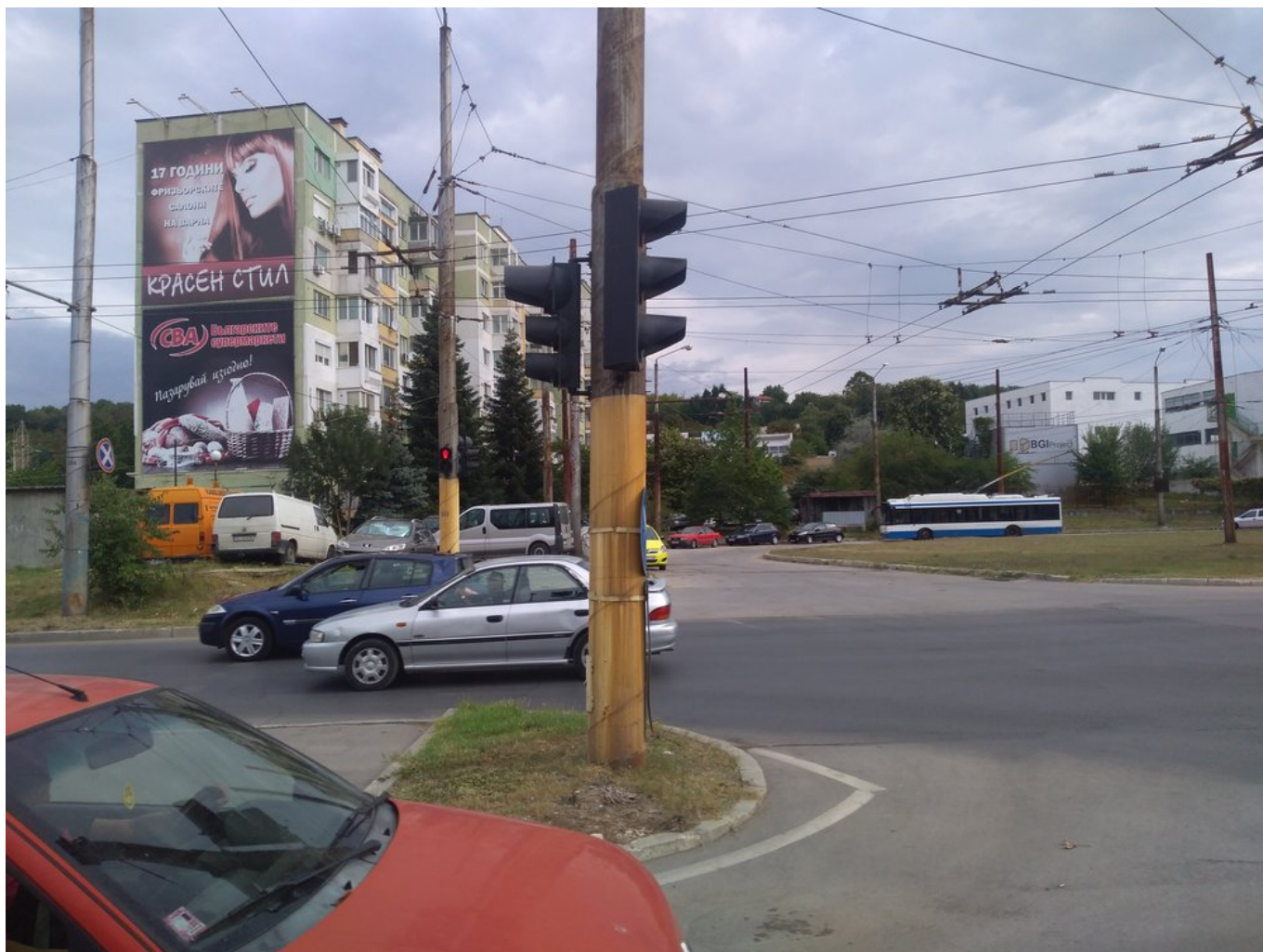


Kolem sídliště Vladislavovo vede trolejbusová trať, ta je ale už více než 10 let nevyužívaná.





Trolejbus se chystá k odjezdu z konečné Vladislavovo.



Nácestná konečná TIS "Sever", kde končí zkrácená verze linky č. 82, tj. linka č. 83.





Na dalších čtyřech snímcích vidíme konečnou Asparuchovo.













Ze čtvrti Asparuchovo je možné vidět most přes Varenský záliv, po kterém trolejbusy jezdí.



Pokud jde o cestování varenskými trolejbusy, je podobně jako v Burgase pohodlné. Vozy jsou čisté, klimatizované, občas ale polepené zvenčí různými nápisy, které vypadají, jako by byly vytištěny na kancelářské kopírce. Zastávky, na kterých trolejbusy zastavují, jsou povětšinou neuklizené, stejně jako většina Varny, pokud člověk opustí centrum. Infrastruktura je zachovalá, lokálně obnovená. Ve vozech se nacházejí prodejní automaty na koupi klasických jízdenek a terminály na koupi elektronických jízdenek, které ale sloužily jen pár měsíců a dnes už nefungují, takže si člověk musí “po staru” koupit jízdenku u průvodčích, a pokud tito nejsou ve voze přítomni, tak u řidiče. Prodejní automaty instalované na zastávkách jsou rovněž mimo provoz a některé se dočkaly vandalismu. Dle místních médií se automaty, které zabírají ve vozech nemálo místa, i terminály ukázaly jako nespolehlivé (registrovány byly výpadky systému, automaty neakceptovaly některé mince aj.) a uživatelsky nepřívětivé, a tak bude nutné podniknout na novém odbavovacím systému, který byl zaveden pilotně po odkladech až na konci roku 2017, úpravy. Dodejme, že jízdné je ve Varně o něco nižší než v Burgasu, a to jen 1 lev, tj. zhruba 13 Kč.





U konečné Počivka. Poptávka po přepravě MHD je na severovýchodně města dostatečná, přesto sem trolejbusy jezdí jen jednou za půl hodiny a v pozdějších večerních hodinách už sem nesměřují vůbec, zatímco poptávku obsluhují hromadně autobusy.





















Při cestě do centra.





V centru.



Další snímky ukazují situaci u nádraží.











Vyfotit tři trolejbusy současně vyžaduje velkou míru štěstí, trolejbusy totiž ve Varně v krátkých intervalech nejezdí. Zde se sešly dva trolejbusy na lince s trolejbusem, který jel bez cestujících.









Sympatické obratiště okolo kruhového objezdu za nádražím.

Jak burgaskou, tak varenskou trolejbusovou síť lze projet už za tři hodiny, pokud má člověk štěstí na trolejbusy.

*Text a foto: Vít Hinčica*

*Poděkování: Zdeněk Sýkora; Alexandr Klišin / transshemy.ru*





Snímky z Burgasu z roku 2014. (foto: 9x Zdeněk Sýkora)



























Následují snímky z Varny z roku 2014. (foto: 9x Zdeněk Sýkora)

























Url: [Za trolejbusy do Bulharska \(1\) - Varna a Burgas](#)