



Za trolejbusy do Bulharska (5) - Sofie

26.08 2019 09:55, Redakce, Nezařazené

V pátém díle se krátce podíváme na trolejbusový provoz v Sofii. Ten má ve městě bohatou historii, která by vydala na samostatnou knihu, a tak se zaměříme hlavně na současnost.

Místní trolejbusová síť byla zprovozněována dvakrát. Dne 14. února 1941 byla otevřena první trať o délce 3,3 km, na kterou byly nasazeny dva trolejbusy MAN MPE 4500. Nicméně válka skromnému trolejbusovému provozu nesevřela, jelikož nebylo možné získat ani náhradní díly na vozidla, ani kupovat nová, a tak provoz v původní podobě roku 1947 skončil. Dne 1. května 1948 se trolejbusy rozjely do ulic Sofie znovu, tentokrát už ale otěže převzaly vozy sovětské výroby, a sice typu MTB-82, kterých do města přišlo v letech 1948–1950 27 ks, zatímco původní německé vozy už jen sekundovaly. Od typu MTB-82 pak byly odvozeny vozy typu TB-51 místní výroby, jež byly zařazeny mezi léty 1950–1955 v počtu 42 kusů. Postupně se síť rozšiřovala a přibýval i vozový park, který byl částečně tvořen i ojetinami, a to především ze západní Evropy (Dortmund, Linec). V parku se přitom objevily i nové československé vozy 9 Tr a 14 Tr. Velkou vzpruhou pro místní síť byl ve druhé polovině 80. let nákup kloubových trolejbusů Ikarus, z nichž některé dosud jezdí, ať už v modernizované (Ikarus 280.92F), nebo původní podobě (Ikarus 280.92). Je přitom zajímavé, že sovětské vozy ZiU nebyly v Sofii natolik rozšířené jako Ikarusy, protože "ZiUček" dorazilo do města něco přes 60 ks, zatímco Ikarusů bylo přinejmenším 2x tolik. V roce 1986 do města přibýly také více než dvě desítky nových vozů DAC-Čavdar 317ETR rumunsko-bulharského původu (prototyp zkoušen roku 1984, vyřazen byl po dvou letech).



U zastávky Ulica Knjaz Boris I.



Uvnitř modernizovaného trolejbusového Ikarusu.



Západní konečná Ž. K. Ljulin-3. (10x)

















Při výjezdu z konečné Ž. K. Ljunin-3.





Pametnika Levski (východně od centra).



Pohled "z bidýlka" při cestě na východ města.

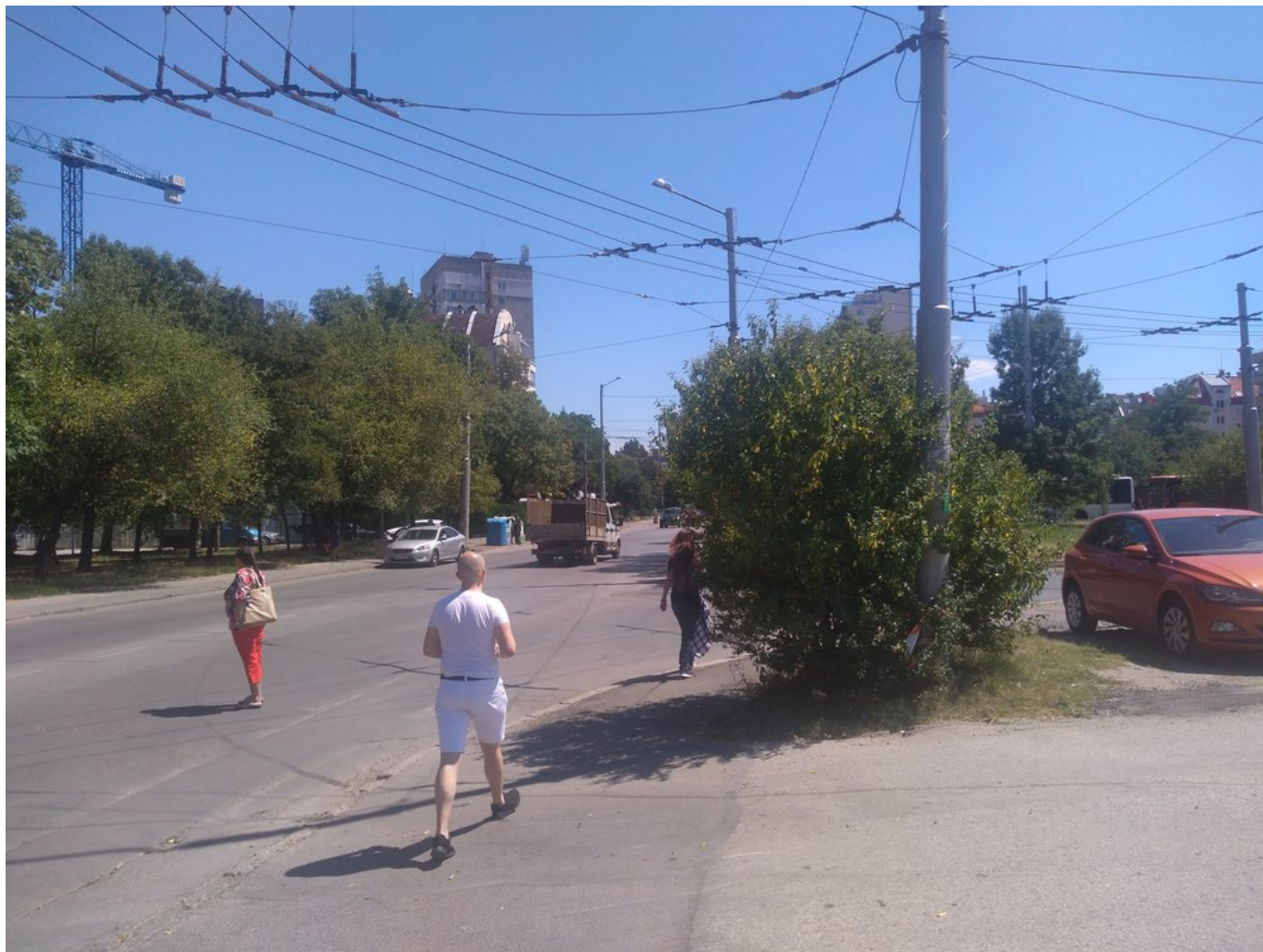


Konečná Ž. K. Levskij-G (východ města).



U zast. Ul. Makgaxan (východně od centra) (2x).





Jižní konečná Ž. K. Goce Delčev (5x).













Na jižní konečné Ž. K. Mladost-2 (nedávno k ní byly dovedeny troleje z konečné Ž. K. Mladost-1). (3x)







Dva pohledy od konečné Ž. K. Mladost-2 směrem ke konečné Ž. K. Mladost-1 a centru města.





Konečná Ž. K. Družba-1. (2x)





Vozovna Iskar (2x).





U vozovny Iskar (jihovýchod města).



Na jihovýchodní konečně Ž. K. Družba-2. (3x)







U zastávky General Josif Gurko.



V centru města na lince 9.



Jihozápadní konečná Ž. K. Bakston.

V 90. letech 20. století se obnova vozového parku novými vozidly zastavila a nepříznivý trend panoval i na počátku tohoto století. V letech 2003 až 2005 přibyly tři nové vozy typu Güleryüz Cobra GD 272 / Tramkar. Jednalo se o lokální výrobu low-entry trolejbusů odnoží sofijské dopravní společnosti Stoličen Elektrotransport EAD zvanou Tramkar, která využívala turecké podvozky výrobce Güleryüz, ale na tuto počáteční akvizici už nákupy nových vozidel navázáno nebylo. Namísto toho se podařilo získat několik použitých vozidel Gräf & Stift GE152 M18 z Innsbrucku.

Obnova v tomto století

Vysvobozením pro město se tak staly až evropské fondy, díky kterým přibyly roku 2010 nejprve tři desítky vozů typu Škoda 26 Tr Solaris. V letech 2013 a 2014 se následně do města podívalo 50 kloubových vozů Škoda 27 Tr Solaris.

Dnes má místní provoz celkem 9 trolejbusových linek, a to 1 až 11, s výjimkou čísel 3 a 10. Ty zasahují do všech světových stran a jsou obsluhovány 114 trolejbusy (z toho 80 Škoda/Solaris), dopravce jich ale v parku eviduje o 22 více. K nim je ještě nutné připočítat 4 muzejní a jeden služební vůz. Trolejbusových tratí bylo v minulosti zrušeno naprosté minimum, dopravce totiž již více nevyužívané úseky ponechal obvykle jako manipulační. Existoval ambiciózní plán na rozšiřování trolejbusového provozu, nicméně v tomto století se podařilo realizovat jen zlomek projektů. Poslední novou investicí byla trolejbusová trať v jižní části města otevřená letos, kterou roku 2018

předcházelo jižní prodloužení linky č. 5 díky nové troleji na úseku Ž. K. Mladost-1 – Ž. K. Mladost-2. Po letos rozšířeném úseku jezdí dnes nejdelší trolejbusová linka ve městě, č. 7. Její délka je 14 km.

Momentálně se Sofie připravuje na nákup dalších 30 nových kloubových trolejbusů. Kromě toho chce ještě koupit 25 tramvají o délce zhruba 30 m (tendr již běží) a 82 elektrobusů různých délek (město dosud otestovalo více než pět elektrobusů, včetně značky SOR). Nové trolejbusy nahradí staré Ikarusy operující na linkách 6, 7 a 11 a výběrové řízení na jejich pořízení bylo vypsáno v květnu tohoto roku (stejně jako u tramvají bez předem zajištěného financování). Nové vozy musí být opatřeny bateriemi nebo superkapacitátory umožňujícími autonomní dojezd alespoň 5 km. Jeden vůz by měl podle odhadů stát cca 16,7 mil. Kč.

Trolejbusový provoz v Sofii funguje dobře, infrastruktura je udržována, byť je místy zastaralá, intervaly jsou na většině linek zhruba 10 až 15minutové. Trolejbusy nejezdí v noci, provoz zahajují obvykle po čtvrté hodině ranní a končí jej po 11. hodině večerní. Jízdenky je nutné koupit ve specializovaných nebo autorizovaných stáncích, dále je možné je koupit u řidiče nebo v automatech umístěných přímo ve voze. Tento automat ovšem nemusí vždy fungovat, jelikož je již poněkud obstarožní, případně může ve voze chybět. Výhodou pro turistu, který nemá předplatní kartu a nechce si kupovat jednorázové jízdné, je možnost pořízení celodenní jízdenky v hodnotě zhruba 52 Kč (4 BGN), za které se člověk může vozit po celý den do půlnoci jakýmkoli druhem MHD na území města (s výjimkou nočních autobusů). Je to ta nejlepší varianta, protože nastudovat si a pochopit tarif místní MHD vyžaduje opravdu hodně času.

Důvod, proč je sofijský systém jízdného tak komplikovaný, je poměrně prostý: dle dostupných údajů metro provozuje městská společnost Metroliten EAD, tramvaje a trolejbusy provozuje městská společnost Stoličen Elektrotransport EAD a autobusy provozuje jednak městská společnost Stoličen Avtotransport EAD a jednak několik privátních společností.



12 snímků z roku 2014. (autor: Zdeněk Sýkora)























Celá trolejbusová síť se dá projet i za jeden den, ačkoli je poměrně rozsáhlá. Z hlediska atraktivity se spíše jedná o průměr, protože trolejbusy jezdí zpravidla po páteřních městských komunikacích. Zajímavostí je ovšem [tunnel](#) již od centra města, kterým trolejbusy projíždějí.

Text a neoznačené foto: Vít Hinčica

Poděkování: Zdeněk Sýkora, Alexandr Klišin / transshemy.ru

První díl seriálu [zde](#), druhý díl [zde](#), třetí díl [zde](#), čtvrtý díl [zde](#), šestý díl [zde](#).

Url: [Za trolejbusy do Bulharska \(5\) - Sofie](#)