


# Další finské město má získat tramvaje. Vrátit se mají do Turku

22.05 2026 21:25, Libor Hinčica, Tramvaje

Město Turku bychom nalezli na jihozápadě Finska na pobřeží Baltského moře, přičemž jde o historicky významné sídlo, neboť až do roku 1812 šlo fakticky o finské hlavní město. Dnes zde žije okolo 206 000 obyvatel, což dělá z Turku šesté největší finské město, v němž má zastoupení i švédská menšina (necelých 6 % obyvatel). Již v roce 1890 začaly ve městě sloužit tramvaje (v podobě koňky), které se ale udržely v provozu pouhé dva roky. Kvůli vysokým nákladům byl jejich provoz zastaven a znovu se tramvaje – tentokrát již elektrické – vrátily do města v roce 1908. I tento provoz byl ale zrušen, a to v roce 1972. Nyní se zdá, že by se mohly tramvaje do města vrátit potřetí. Vedení města nevelkou většinou odhlasovalo, že upřednostňuje projekt tramvají před BRT systémem.

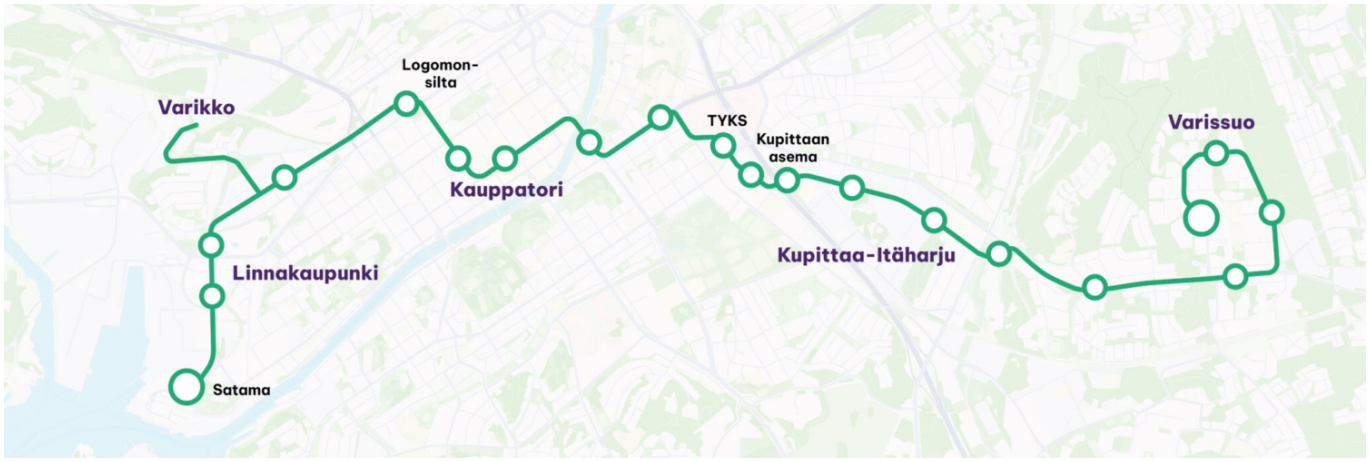
Už po druhé světové válce se Turku rozhodovalo, jak dále naložit se svým tramvajovým provozem. Návrhy na jeho likvidaci byly zprvu odmítány a sluch byl dopřán zastáncům rozvoje sítě na bázi lehké železnice, která by mohla propojovat i přilehlé obce a města. V roce 1956 bylo pořízeno dokonce osm čtyřnápravových tramvají moderní konstrukce, jež byly zamýšleny pro provozní nasazení na oné síti se segregovanými tratěmi, jenomže z celého záměru se podařilo realizovat jen kratičké prodloužení linky číslo 2, načež byl projekt pro jeho nákladnost zavržen a město bylo znovu postaveno před otázku, jak s tramvajemi naložit. Nakonec zvítězili zastánci likvidace provozu, jehož dny byly sečteny dne 1. 10. 1972.




Jeden z osmi vozů Valmet MR 2 z roku 1956. Šlo o poslední nově dodané vozy, jež měly stát na počátku rozvoje příměstských tramvajových linek. (zdroj: Wikipedia.org)

Už od 90. let se ale začalo hovořit o tom, zda by se tramvaje neměly do Turku vrátit. V prosinci 2000 si zadalo město studii, z níž vzešel fakticky návrh jakési vlakotramvaje (využita měla být částečně již existující železniční infrastruktura). Tento návrh nebyl později dále rozpracováván a namísto něj byla v roce 2008 zadána další studie, tentokrát již na klasickou tramvaj (bez využití železnice). Ani na jejím základě ale nebylo ještě přijato závazné rozhodnutí a město se uchýlilo pouze ke stanovení krátkodobé strategie rozvoje veřejné dopravy s dočasným zavedením autobusů na bázi BRT (Bus Rapid Transit), přičemž skloňována byla i varianta využití trolejbusů. K uvedení BRT linek do provozu (natož trolejbusů) ovšem nedošlo. Namísto toho byly dál utráceny peníze za další studie a návrhy, a to jak za ty, které sledovaly tramvaj, tak za ty, které se zabývaly implementací BRT. Spor o to, zda je pro město vhodnější kolejová doprava, anebo systém BRT se pak táhl nepřetržitě až do letošního roku.

Z pohledu návratu tramvají byl klíčový především jeden dokument – obsáhlý generální plán tramvajové dopravy z roku 2015, který stanovoval základní trasu a k ní návaznou výhledovou široce rozvětvenou síť, která by – podobně jako je tomu dnes v Helsinkách – přecházela i daleko za hranice města. Tento plán byl dále rozpracováván a v roce 2019 zpřesněn. Na základě tohoto dokumentu bylo v roce 2021 rozhodnuto, že dojde k vypracování detailnější studie základní navržené páteřní linky Satama – Varissuo.




Navržená trasa má délku 12 km. Výhledově se počítá s dalšími větvemi. (zdroj: město Turku)

Po dokončení této detailní studie se městská rada Turku v říjnu 2023 rozhodla, že dojde k vypsání výběrového řízení na zhotovitele kompletní projektové dokumentace. Zvolená trasa má mít délku 12 km a má se na ní nacházet celkem 20 zastávek. Pro obsluhu je navrženo pořízení 14 tramvají, které by měly mít celodenně interval 7,5 minuty. Kromě základní trasy má vzniknout také 1,1 km dlouhá odbočná trať do vozovny. Podle studie by v dostupnosti tramvajové tratě měl žít zhruba každý čtvrtý obyvatel Turku, což je příslibem nemalého počtu cestujících.

Sdružení společností pod názvem *Auratikka* bylo dne 19. 3. 2024 vybráno jako vítěz soutěže na vyhotovení projektové dokumentace, která byla dokončena v závěru roku 2025. Mezitím do plánování opět vstoupila problematika BRT autobusů, jejichž myšlenka nebyla nikdy zcela smetena ze stolu – naopak od 1. 7. 2025 byl do provozu uveden systém linek „*runkolinjat*“ zahrnující páteřní autobusové linky, jež se dočkaly zkrácení intervalu, a tím výrazného posílení (o cca 20 %). Otázka, zda je výhodnější autobus či tramvaj, se tak opět dostala na přetřes. Kritici tramvají argumentovali především tím, že původní studie z roku 2019 náklady na tramvaje značně podhodnotila, zatímco naopak náklady na autobusy byly uměle navýšené. Město proto v srpnu 2025 nechalo zadat ještě studii, která měla variantu tramvaje a tzv. „superbusu“ dále posoudit.




Vizualizace tramvají v Turku. Výstavba trati je zároveň vítanou příležitostí pro celkovou rekonstrukci města. (zdroj: město Turku)

Výsledek dal kritikům tramvají částečně zapravdu – zatímco v roce 2019 byly náklady odhadovány na 273 mil. € včetně vozidel, nově šlo již o cca 530 mil. € (bez tramvají 465,2 mil. €). Oproti tomu BRT systém (superbus) byl vyčíslen v roce 2019 na 102 mil. €, v letošním roce předběžně na 241 mil. €. I přes výrazný rozdíl se ale město rozhodlo, že dá přednost tramvajím, pro něž rozhodla i jejich městotvornost. Turku operuje s tím, že tramvaje nejsou jen náklad, ale i příjem, kdy zastánci tramvají poukazují na vyšší jistotu pro developery, celkovou proměnu ulic (náklady předpokládají rekonstrukci dotčených ulic v celé šíři; „od domu k domu“), vyšší přepravní kapacitu systému atp. Proti obřím nákladům na stavbu jsou na misku vah vkládány očekávané příjmy ze samotné existence tramvají, jež byly vyčísleny do roku 2060 na 840 mil. €.

Dne 18. 5. 2026 se konalo klíčové jednání zastupitelstva, které zavedení tramvají konečně odsouhlasilo, byť je nutno říci, že na projektu nepanuje právě široká politická shoda – pro bylo jen 36 zastupitelů, zatímco proti se postavilo 31. Souhlas je navíc podmíněn tím, že se podaří získat státní příspěvek na stavbu ve výši 30 %, což je u obdobných investic (tramvaj by představovala vůbec největší investici v historii města) v zemi tisíců jezer běžné. První část prací zahrnující hlavně přípravné činnosti v centru města, archeologický výzkum atp., má již spolufinancování ze státní pokladnice zajištěné. Naceněna byla na 33 mil. € a stát pokryje 10 mil. € z této sumy. Schválení kofinancování hlavní části stavby se předpokládá v roce 2028. Výstavba by pak měla proběhnout v letech 2028–2033.

Url: Další finské město má získat tramvaje. Vrátit se mají do Turku