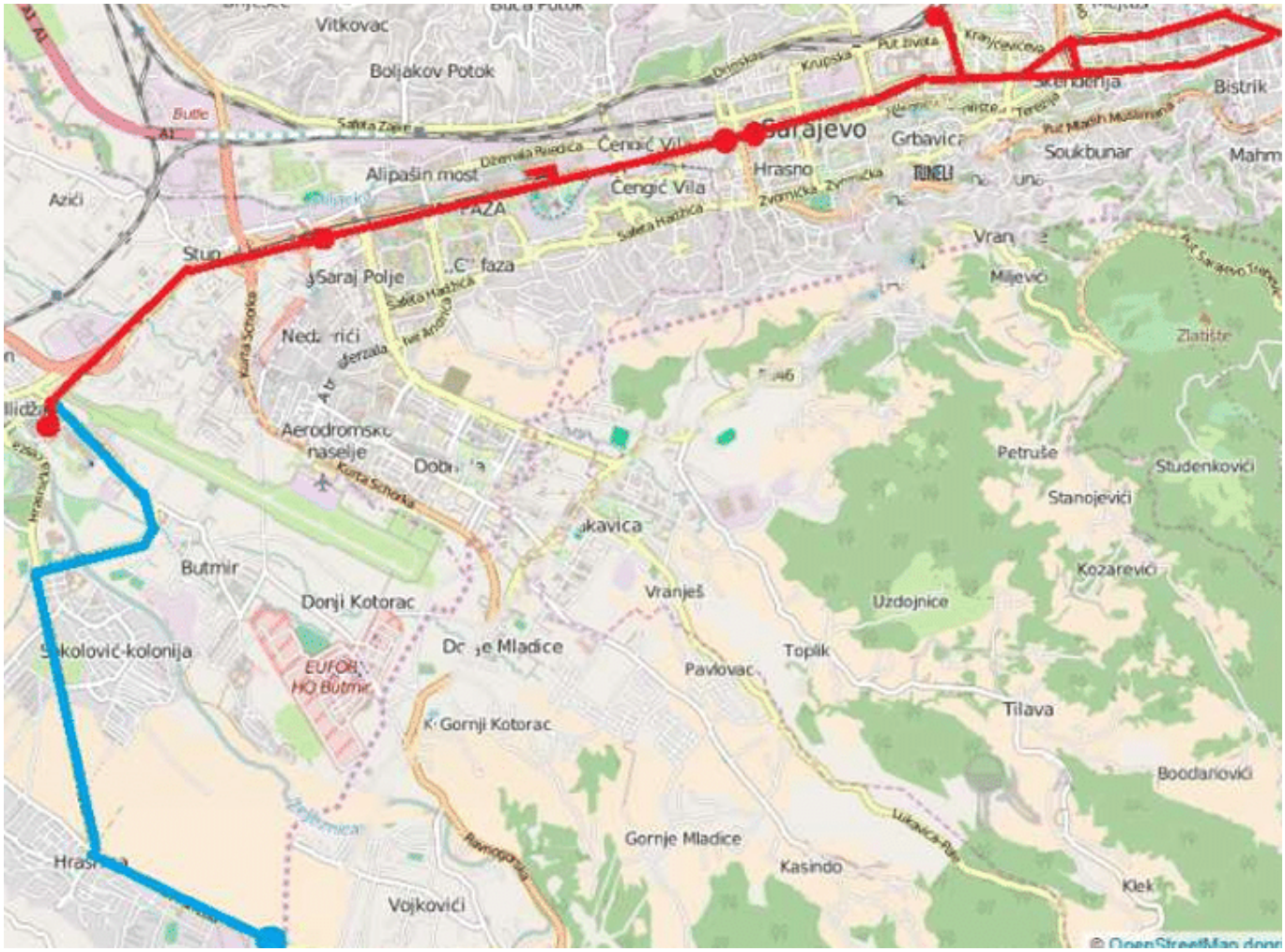


Sarajevo se dočkalo. 5,9 km dlouhá trať do Hrasnice byla zprovozněna

28.09 2026 18:33, Libor Hinčica, Tramvaje

Významný milník historie tramvajové dopravy v Sarajevu se odehrál dne 27. 9. 2026. V 5:30 ráno vyjel první pravidelný spoj z nové konečné Hrasnica, která je situována na konci prodloužení tramvajové tratě od stávající konečné Ilidža. Jde o první novou tramvajovou trať v bosenské metropoli od roku 1962, kdy tramvaje dosáhly právě Ilidže.

Oficiálně uváděná délka novostavby obousměrně včetně smyčky a všech kolejí činí 12 961,3 m, jednosměrně jde konkrétně o 5,9 km. Na trati vzniklo celkem 10 nových zastávek (včetně nové zastávky v rámci dosavadní konečné Ilidža, kde došlo ke kompletní přestavbě původní smyčky; na samotné novostavbě se tedy jedná o zastávek devět). Trať byla vybudována jako z větší části segregovaná od okolního provozu s vedením ve středovém pásu mezi vozovkami, a to na pevné jízdní dráze. Příslušný koridor byl pro tramvajovou trať už v minulosti vyhrazen, jenomže se stavbou se kvůli nedostatku finančních prostředků (a to ještě za éry Jugoslávie) nezačalo. Součástí díla byla i dvojice nových měníren a 251 stožárů trakčního vedení (převážně středových s výložníky).



Tramvajová síť v Sarajevu nepříliš zdatně zakreslená do jednoho ze strategických dokumentů města. Modře je vyznačena nová tramvajová trať do Hrasnice. (foto: Kanton Sarajevo)

Většina nákladů byla uhrazena z prostředků, které ve formě úvěru poskytla Evropská banka pro obnovu a rozvoj (EBRD), jež původně alokovala na základě projektu v roce 2021 částku 20 mil. € (cca 490 mil. Kč). Celkové náklady byly odhadovány na 25,15 mil. € (cca 615 mil. Kč), přičemž chybějící suma měla být financována kombinací různých zdrojů (včetně menšího evropského nevratného grantu).

Zakázku na stavbu trati získalo v květnu 2023 konsorcium tureckých společností (*Yapı Merkezi İnşaat ve Sanayi A.Ş.* a *Yapıray Demiryolu İnşaat Sistemleri ve Ticaret A.Ş.*), které původní odhadovanou hodnotu zakázky mírně překročilo (26,20 mil. €/640 mil. Kč).

V dalších letech se ovšem musely do projektu přisypat další peníze, přičemž i ty z velké části poskytla EBRD, když navýšila úvěrový rámec postupně až na 30 mil. €. Důvodem byly nepředvídané vícepráce během realizace projektu, především neočekávané přeložky inženýrských sítí, které v původním projektu nebyly zakresleny, a tudíž se s nimi nepočítalo. Celkové náklady tak nakonec vystoupaly na 38,488 mil. € (cca 940 mil. Kč).



Testovací jízda dne 26. 9. 2026 před zahájením provozu s pasažéry. Technika focení by chtěla ještě vypilovat. (foto: Kanton Sarajevo)

Vícepráce pak ovlivnily i tempo stavby. Podle původního zadání mělo být dílo dokončeno do 540 dnů (18 měsíců), což by odpovídalo jaru 2025. Namísto toho se stavba o rok a půl protáhla a s dodavatelem byl dodatkem sjednán nový termín dokončení (do 2. 11. 2026).

Od 19. 2. 2026 musel být dočasně zkrácen tramvajový provoz i na stávající hlavní trati do Ilidži v souvislosti s přestavbou místní smyčky. Ta pak byla znovu uvedena do provozu od 12. 7. 2026. Měsíc poté – 20. 8. 2026 okolo třetí hodiny ráno – proběhla i vůbec první zkušební jízda na nové trati až na smyčku Hrasnica. Dokončovací práce a další zkoušky poté trvaly více než měsíc, než bylo možné dne 27. 9. 2026 zahájit pravidelný provoz.

Pro obsluhu Hrasnice byla zavedena nová tramvajová linka č. 11, jež je vedena až do centra Sarajeva. Číslo přitom nenavazuje na stávající systém číslování linek sarajevské MHD a bylo vybráno v odkazu na bosenského fotbalistu Edina Džeka, kapitána fotbalové reprezentace Bosny a Hercegoviny, jenž je někdy označován za jednoho z nejlepších fotbalistů světa své generace. Edin Džeko se v Sarajevu narodil a samotné číslo 11 je pak nepřekvapivě spojeno s jeho dresem.

Url: Sarajevo se dočkalo. 5,9 km dlouhá trať do Hrasnice byla zprovozněna