

Smrákání nad Düwagy. V Sofii začala stavba prodloužení linky č. 23

29.08 2026 20:49, Libor Hinčica, Tramvaje

Nejstarší provozní tramvaje v bulharské metropoli – vozy Düwag GT8 z roku 1960, jež se do Sofie dostaly v polovině 90. let jako ojeté z německého Bonnu – mají před sebou patrně poslední rok provozu. Šestice tramvají uvedeného typu je dnes využívána na lince č. 23, která na svém konci v sídlišti Družba 2 (Дружба 2) není vybavena smyčkou. Vzhledem k tomu, že „Düwagy“ jsou jedinými obousměrnými tramvajemi na normálněrozchodné síti v Sofii, město se bez jejich služeb nemůže prozatím obejít. Dne 28. 8. 2026 však byla zahájena stavba prodloužení ke stanici metra Mladost 3 (Младост 3), kde se již počítá s ukončením smyčkou, což umožní tramvaje GT8 vyřadit.

Stavba tramvajové trati na sídliště Mladost 3 má velmi zajímavou historii, protože koleje do sídliště se budou nyní pokládat již podruhé. Tramvaje měly napojit oblast již v 80. letech, kdy vznikala sídliště na jihu a jihovýchodě města. Pro přepravu cestujících měly sloužit normálněrozchodné tramvajové rychlodráhy inspirované koncepcí sovětských „rychlých tramvají“. Podobné projekty ostatně v dané době řešila řada východoevropských států, Československa nevyjímaje. Normálněrozchodné trasy v Sofii skutečně vznikly, ta první byla otevřena v roce 1987 (linka č. 20), druhá se podařila dokončit se zpožděním až v roce 1995 (linka č. 22).

Třetí trasa měla propojit sídliště Družba (začínat měla odbočením z trati linky č. 20), Mladost 3 (zde byla plánována odbočka do sídliště Mladost 4) a pokračovat dále až do centra, přičemž se zde počítalo i s podzemními úseky. I v tomto případě byla stavba zahájena, jenomže pro nedostatek finančních prostředků po pádu komunistického režimu nebyla dokončena, stejně jako plánovaná návazná infrastruktura (především dnešní třída Kopenhagen) a obytné celky. Mezi Družbou a sídlištěm Mladost tak zůstal nevyužitý prostor, o jehož budoucí zástavbě se vedly dlouhé diskuze, čehož v mezičase zneužily nejrůznější podnikatelské skupiny, které si zajistily parciálně rozparcelování oblasti a bez ohledu na budoucí urbanistickou zástavbu zde zajistily komerční

výstavbu, jež rozbila původně navrhovaný rastr vedení ulic.



Obousměrná tramvaj GT8 zachycená na společném úseku sdíleném s linkou č. 20. (foto: Libor Hinčica)

Ze stavby tramvajové trati se podařilo dokončit převážnou většinu od odbočení z trasy linky č. 20 v oblasti nazývané Gara Iskar až do sídliště Mladost 3 v podobě dvoukolejné tratě, a to včetně trojúhelníku, který měl umožnit napojení sídliště Mladost 4. Částečně byly také vztyčeny sloupy trolejového vedení. S ohledem na existenci trojúhelníku se nabízelo dokončení stavby s možností otáčení vozů v této oblasti, k tomu ale nikdy nedošlo. Namísto toho začaly být postupně po roce 2000 některé části tratě snášeny, většího měřítka nabrala likvidace v roce 2009. Nepoužívaná tramvajová trať tehdy ustoupila mj. prodloužení stavby metra – dnešní stanice Mladost 3 se nachází prakticky na místě onoho trojúhelníku.

Může se zdát nelogické, že při výstavbě metra nebyla zohledněna možnost napojení stanice na tramvajovou dopravu, zvlášť když absence spojení mezi Družbou a Mladostí byla dlouhodobě kritizována, ve skutečnosti byl ale opak pravdou. Stavba metra byla vnímána jako příležitost, jak konečně tramvajovou trať mezi Družbou a sídlištěm Mladost 3 dokončit, byť v poněkud pozměněné ose s ohledem na změny, jež se v oblasti v mezičase odehrály. Právě v tomto období tak byly zahájeny práce na rekonstrukci části dosud chátrající trati od odbočení z linky č. 20 na provizorní úvraťovou konečnou Družba 2. Tramvaje – v podobě starličkých Düwagů GT8 – zde konečně vyjely dne 17. 2. 2010. Dokončení návazné novostavby (v nové ose) cca 1,4 km dlouhé tratě ke stanici metra Mladost 3 bylo tehdy slibováno již na následující rok. Jenomže záměr byl několikrát odsunut.

Teprve v prosinci 2018 schválila městská rada podrobný územní plán dané oblasti, jenž fixoval pozici tramvajové tratě. Po přípravných pracích se podařilo v roce 2021 zajistit financování od Evropské investiční banky (EIB), načež bylo o rok později zahájeno vyvlastňování pozemků a vypsáno výběrové

řízení na zhotovitele stavby. Zakázka přilákala velké množství zájemců (celkem osm), jenomže i ten nejlevnější z nich překročil původně plánovaný rozpočet o cca 10,2 mil. € (zhruba 250 mil. Kč). Sofie vybrala dodavatele a soutěž uzavřela, následně ale odmítla podepsat smlouvu s odkazem na příliš vysoké náklady.

Zdálo se, že prodloužení tramvaje opět padne, jenomže vítězné konsorcium se nehodlalo s uvedeným postupem města smířit a obrátilo se na soud. Ten opakovaně (zakázka se řešila až na úrovni bulharského nejvyššího soudu) potvrdil, že Sofie má v zásadě jenom dvě možnosti – buďto nepodepsat smlouvu, zaplatit vítěznému konsorciu ztrátu a nemít tramvajovou trať, anebo smlouvu podepsat, zaplatit tak jako tak a tramvajovou trať mít. Dne 12. 5. 2025 tak došlo přece jen k podpisu smlouvy se zhotovitelem.

Zahájení stavby následovalo po vyhotovení projektu a získání potřebných povolení dne 28. 8. 2026, na dokončení běží lhůta 350 dnů. Za necelý rok by se tak Sofie měla dočkat nové tramvajové trati, která umožní nasazení jednosměrných vozů. Poslední Düwagy GT8 by se tak měly po takřka 70 letech provozu stát definitivně historií.

Url: Smrákání nad Düwagy. V Sofii začala stavba prodloužení linky č. 23