

Příměstská tramvajová trať Arad – Ghioroc osiřela

06.06 2025 18:05, Matěj Stach, Tramvaje

Poslední dráha svého druhu na rumunském území – majestátní příměstská tramvajová trať o délce 22 km spojující Arad s městem Vladimirescu, Mândrulocem, Cicirem, Sâmbăteni a koncovým Ghiorocem – je v souvislosti se zahájením rekonstrukce východní části městské sítě v Aradu od pondělí 2. června 2025 mimo provoz. Čekání na návrat tramvají se přitom může značně protáhnout. Důvodem jsou investiční akce na souběžných komunikacích i plány na rekonstrukci celé dráhy, jejíž přípravy se ovšem nacházejí teprve na začátku.

Příměstská tramvajová trať do Ghiorocu je pozůstatkem sítě místních drah Arad-Podgoria o rozchodu 1000 mm, která byla tvořena trojicí tratí hvězdicovitě se sbíhajících v místě dnešního obratového trojúhelníku v Ghiorocu. Vedle Aradu vedly dráhy v souhrnné délce 57,5 km do severně položené Pâncoty a jihovýchodně ležící Radny. Krátce po otevření systému započaly práce na výstavbě elektrizace stejnosměrným napětím 1 500 V, které skončily v roce 1913. Soustava místních drah se tím stala první a až do roku 1965 (!) i jedinou elektrizovanou součástí železnice na území dnešního Rumunska.

Transformace místních drah na tramvajové odstartovala v 70. letech 20. století v souvislosti s výstavbou chemického kombinátu ARCHIM (dříve Combinatul chimic Arad) severovýchodně od města Vladimirescu (původně Glogovăț). Jeho poloha byla mimochodem údajně vybrána tak, že Elena Ceaușescuová – manželka tehdejšího rumunského diktátora – ukázala na lokalitu prstem z letadla. Závod byl uveden do provozu roku 1977, tramvaje nahrazující nedostačující místní železnici se k němu rozjely o rok později. V rámci této první etapy došlo k napojení na městskou síť, zdvoukolejnění úseku přes Vladimirescu a především k vybudování nové tratě o délce 1,2 km ke

kombinátu, kam byla prodloužena také místní dráha z Ghiorocu. Přestupování cestujícím skončilo v roce 1982, od kdy jezdí tramvaje po jednokolejce s výhybnami až do Ghiorocu. Dopravní společnost župy Arad *Intreprinderea Judeteană de Transport Local Arad (dnešní dopravní podnik CTP Arad)* následně k 1. 1. 1983 převzala i provoz dvou zbylých místních drah.



Duewag GT8 č. 51 s reklamou na EURO 2008, kterou obdržel během působení v Innsbrucku, na kolejovém trojúhelníku v Ghiorocu. Ani tento vůz nezapře, že nocuje na ulici v zastávce za autorovými zády. (foto: Matěj Stach)

Původně se plánovalo zahájení provozu tramvají také na zbylých dvou větvích do Pâncoty a Radny. Po zhroucení režimu Nicolae Ceaușesca na sklonku roku 1989 se ovšem Rumunsko octilo v nové realitě, která nejdříve vyústila k 1. 11. 1990 v uzavření zánovního chemického závodu ve prospěch zajištění životaschopnosti kombinátu v Târgu-Mureş (později byl aradský závod fyzicky zlikvidován). Následně došlo od 1. 10. 1991 k zastavení provozu na obou místních drahách, které dnes připomíná obratový trojúhelník v Ghiorocu. Příměstská tramvajová trať zemětřesení přežila, od roku 1982 každopádně neprošla žádnou větší rekonstrukcí, což se dlouhodobě projevovalo na komfortu i rychlosti cestování. Jedinou významnější investicí se stala výstavba přemostění silnice DJ708C přes železniční trať Arad – Alba Iulia na předměstí Ghiorocu, v jejímž rámci vznikla v tomto téměř půlkilometrovém úseku i dvoukolejná přeložka.

Tramvajové spoje před zastavením provozu jezdily ve špičkách do Ghiorocu zhruba po hodině, a to na linkách 11 a 12 lišících se ukončením v rámci Aradu. Mezi ním a Vladimirescu pak byly v provozu posilové spoje linky č. 9, která se otáčela u chemického kombinátu za městem. V jízdním řádu sice měla uvedené zastávky v jeho blízkosti, ty ale fyzicky za uplynulé dekády pohltila zelená džungle, takže na nich vystoupit skoro ani nebylo možné. Na příměstské trati jezdila velmi omezeně ještě linka 14, a to od kombinátu do Ghiorocu.

Přerušení provozu od pondělí 2. 6. 2025 bezprostředně souvisí se zahájením rekonstrukčních prací ve východní části aradské městské tramvajové sítě, jejichž součástí je také ulice Calea Radnei, po které jezdí spoje do Vladimirescu a Ghiorocu. Zhotovitel Sylc Con Trans má na celou akci 19 měsíců, což posouvá hypotetické obnovení provozu na přelom let 2026 a 2027.



Pohled do salonu vozu ev. č. 51. (foto: Matěj Stach)

Na jaře měla začít také výstavba přemostění přes železniční trať procházející mezi Aradem a Vladimirescu, jež v současné době úrovňově kříží vytíženou silnici DN7 i tramvajovou dráhu do Ghiorocu. Nové přemostění má sloužit oběma druhům dopravy, přičemž jeho stavba může trvat až 3 roky a od určitého okamžiku bude rovněž vyžadovat tramvajovou výluku. Do třetice mají letos začít ještě práce na rozšíření komunikace mezi Sâmbăteni a Ghiorocem, která vede souběžně s tramvajovou tratí. Ty by každopádně dlouhodobé zastavení provozu vyžadovat neměly.

Souběh tří jmenovaných stavebních akcí přispěl k rozvedení myšlenky o souběžném provedení rekonstrukce tramvajové trati Arad – Ghioroc za podpory z evropských fondů. Studie proveditelnosti existuje již od roku 2011, nyní má dojít k její aktualizaci a dalšímu rozpracování, na což naváže zhotovení návazných dokumentací. V únoru byl v této souvislosti uzavřen pakt mezi Radou hrabství Arad a městskou radnicí, která bude z důvodu zajištění financování hlavním tahounem projektu. Vedle samotné tratě má dojít také k rekonstrukci zastaralé napájecí infrastruktury včetně měníren.

Politici trvání prací odhadují na tři roky, což je vzhledem ke skutečnosti, že v současné době dochází teprve k aktualizaci studie proveditelnosti, optimistický odhad. Pozitivní zprávou je každopádně zájem o rekonstrukci celé příměstské dráhy o délce 22 km, která si před přerušením provozu určitě nemohla stěžovat na nedostatek cestujících.

Url: Příměstská tramvajová trať Arad – Ghioroc osiřela