

V Rumunsku vznikne nový tramvajový provoz

05.08 2020 20:30, Libor Hinčica, Tramvaje

Do rumunského města Reșița (česky Rešice), které je fanouškům železniční dopravy známé především pro místní výrobu lokomotiv (z nichž jednu lze obdivovat např. na úzkorozchodné dráze Třemešná ve Slezsku – Osoblaha), se mají vrátit tramvaje. Zdejší tramvajový provoz byl uzavřen v roce 2011, město nicméně usiluje o jeho obnovení, přičemž projekt je spolufinancován EU. Došlo už také na objednání nových vozidel.

Tramvajový provoz ve městě Reșița byl odrazem rozvoje elektrických systémů v Rumunsku v průběhu 80. let, který byl vyhlášen stejně jako v řadě dalších zemí východního bloku v reakci na prožité ropné krize. Od roku 1984 do roku 1988 se podařilo uvést v Rumunsku do provozu hned šest nových systémů – Reșița byla tím posledním, který byl otevřen dne 23. 8. 1988. Délka prvního úseku činila jen 2,8 km, prodloužení byla otevřena nadvakrát v průběhu roku 1989 (1. 5. a 23. 8. 1989). Celková délka jediné tratě spojující sídliště na severu města s areálem železáren na jihu dosáhla 9,5 km. Napětí v troleji činilo 750 V a na trati se nacházelo celkem 18 zastávek. Na trase však neexistovala jediná linka, která by jezdila v celé délce, ale dvě linky, které měly společné středový úsek, takže pokud chtěl někdo absolvovat celou trasu, musel přestoupit.

Výstavba tramvajového provozu nicméně odrážela tehdejší kondici rumunské ekonomiky. Tratě byly postaveny nekvalitně, což se projevilo ještě v roce 1989, kdy muselo v listopadu dojít k zastavení provozu na koncovém úseku ke smyčce Stavila. Stalo se tak pouhé tři měsíce poté, co byl úsek uveden do provozu. Problémy způsobovala také absence údržbového zázemí vozidel. Tramvaje byly odstavovány venku a opravovány v doslova polních podmínkách – vozovna s dílnami totiž byla dokončena až v polovině roku 1992. Do té doby se podařilo dopravci rozebrat nemalou část z 22 dodaných vozů (11 souprav) typu Timiș 2 (oficiální typové označení bylo TM 69 E pro motorové vozy a TR 69 E pro vlečné vozy), neboť absence náhradních dílů byla řešena kanibalizací starších vozidel.



Ilustrační snímek tramvaje Timis 2 s vlekem v Temešváru v roce 1987. Celkem bylo vyrobeno (v letech 1970-1990) 541 motorových a 531 vlečných vozů. Do Rešice bylo dodáno 11 souprav. (zdroj: Wikipedia.org)

Mimochodem tramvaje Timiș 2 byly v době dodání do města již značně zastaralé. Jejich vývoj byl zahájen na konci 60. let a v roce 1970 vyjel první prototyp. Zajímavostí bylo, že na vývoji vozidel vyráběných v Temešváru se podíleli technici ze západního Německa. Rumunsko jako protislužbu za tuto práci poskytlo 40 dělníků, kteří v Mnichově pomáhali rekonstruovat tramvaje řady P na provoz bez průvodčích. Tramvaje Timiș 2 byly zpočátku dokonce vybaveny západoněmeckou elektrickou výzbrojí od společnosti Kiepe, nicméně postupně se přecházelo na čím dál tím více komponentů domácí provenience, což kvalitu vozů zhoršovalo. Naprostý úpadek přišel po roce 1980, kdy byl import dále omezen (tramvají se dotkl především zákaz používat dovážený hliník), takže vozidla pro město Reșița dodaná v letech 1988, 1989 a 1990 patřila k tomu vůbec nejhoršímu, co temešvárský závod na výrobu tramvají opustilo.

Abychom toto tvrzení ilustrovali na konkrétních číslech, připomeňme si provozní statistiky z let 1991 a 1992. V roce 1991 byl na trase už jenom 15minutový interval, přičemž obsluha byla zajišťována 4 soupravami. V září 1992 pak byly pro provoz k dispozici poslední tři soupravy. Zbytek zůstával odstaven. Jelikož tři tramvajové vlaky pochopitelně nemohly pokrýt potřebu města, byla zavedena na zbylých kurzech náhradní autobusová doprava, kterou zajišťovaly autobusy značky Ikarus, které byly do města převezeny z Německa jako ojeté. Situace vyvrcholila v srpnu 1994, kdy byl tramvajový provoz poprvé zastaven a znovu obnoven až v únoru 1995 (stále však bez koncového úseku Piata Republicii – Stavila) po provedené dílčí opravě. Situaci ve vozovém parku se podařilo vyřešit díky nákupu ojetých tramvají GT8 z Dortmundu. V průběhu let 1997 až 2000 bylo zařazeno celkem 21 vozů, na které navázalo v listopadu 2004 dalších 8 vozů, tentokrát typové řady N, které byly převzaty z Frankfurtu nad Mohanem. Teprve nákup ojetých tramvají poté umožnil obnovit tramvajový provoz

v celé délce 9,5km trati až ke konečné Stavila, přičemž tentokrát již byla zavedena i linka (1b), která obsluhovala celou délku trasy (linka 1 poté nadále končila na smyčce Piata Republicci).

Stav nekvalitně postavené tramvajové trati se ale dále zhoršoval, stejně jako ekonomická situace provozovatele, jímž byla od počátku 90. let městská společnost PRESCOM (předtím místní krajský dopravce). V roce 2011 upadl provozovatel nakonec do konkurzu. Oficiálně došlo k převedení tramvajových linek na autobusovou dopravu dne 27. 8. 2011. Již před tímto termínem se už ale tramvaje objevovaly ve městě spíše výjimečně.



Záběr z roku 2007 představuje ex-dortmundský vůz GT8 poblíž jižního nádraží. Pro značení vozů evidenčními čísly sloužila linková orientace, jak je patrné ze snímku (vůz tedy nesl ev. č. 15). Fotografie rovněž zřetelně dokumentuje zvlněné koleje na trati. (zdroj: Flickr.com; foto: tramfan239)

Na rozdíl od jiných rumunských měst, která zastavila pod nejrůznějšími záminkami svůj trolejbusový nebo tramvajový provoz se ale Reșița pod novým městským vedením (od r. 2016) nehodlala svých tramvají vzdát a snažila se usilovat o jejich návrat do ulic. Tomu výrazně pomohla možnost čerpání peněz z EU. Městu, v němž dnes žije okolo 85 000 obyvatel, se totiž podařilo získat dotaci na celkovou rekonstrukci původní tramvajové trasy i nákup nových vozidel. Závěrem června 2020 byla podepsána smlouva v hodnotě 135,4 mil. lei (včetně DPH; tj. asi 750 mil. Kč), která předpokládá dodání celkem 13 tramvají z produkce turecké společnosti Durmazlar. Pro ni jde o druhý úspěch na trhu EU poté, co zvítězila ve výběrovém řízení na dodání tramvají pro polský Olsztyn.

Durmazlar se tendru účastnil jako jediný, přičemž nabídl 18m obousměrné plně nízkopodlažní tramvaje s kapacitou 135 cestujících (z toho pouze 26 k sezení). Zdálo se přitom, že k podpisu

smlouvy vůbec nedojde. Turecká strana totiž dodatečně žádala zvýšit cenu za vozidla s ohledem na dopady pandemie čínského koronaviru na ekonomiku Turecka. Nakonec však Turci ustoupili a k podpisu smlouvy přece jen došlo. Tramvaje mají být dodány do 24 měsíců od podpisu smlouvy. Práce na obnově tramvajového provozu mají začít na jaře 2021 a dokončeny by měly být do jara 2023 – včas na to, aby se podařilo vyčerpat přidělenou dotaci.

Url: V Rumunsku vznikne nový tramvajový provoz