

Za trolejbusy a tramvajemi do Ploiești

20.07 2020 18:42, Vít Hinčica, Tramvaje Trolejbusy

Více než 200tisícové Ploiești, které se nachází asi 55 km severně od Bukurešti, je jedním z mála rumunských měst, které se může pochlubit tramvajemi i trolejbusy zároveň, byť tramvaje v něm měly ještě před nedávnem namále. Následujícím příspěvkem si shrneme nejpodstatnější dějové události a podíváme se také na to, co město v následujících letech čeká.

Tramvaje

Výstavba tramvajové sítě začala v tomto městě v roce 1985 a první trať Spitalul Județean – Gara de Sud, vedoucí ze severozápadního sídliště přes centrum města k jižnímu vlakovému nádraží, byla zprovozněna v roce 1987. Jednalo se o jeden z několika nových tramvajových provozů, které se v dané dekádě v Rumunsku nově budovaly, a na přelomu 80. a 90. let už bylo ve městě v provozu šest linek. Místní infrastruktura byla stavěna kvapně, neboť, jak dvacet let po revoluci uvedl poslední komunistický primátor města, panovaly obavy, že by se ve městě mohla objevit Elena Ceaușescu. I z tohoto důvodu byla kvalita nových tratí špatná a například asfalt položený okolo kolejí podlehl na řadě míst rychlému rozpadu.



Vjezd do tramvajové vozovny.

Spolu s padající poptávkou po přepravě veřejnou dopravou tedy nemohlo být divu, že už od konce 90. let byly tramvajové linky postupně ukončovány, přičemž se krátil i rozsah sítě. Roku 1998 skončil jako první provoz na lince č. 105, která jezdila od jižního vlakového nádraží (*Gara de Sud*) přes centrum na konečnou Cablul Românesc. Tato konečná leží na severozápadě města a uzavřením koncového úseku k ní se tramvajová síť zkrátila asi o pět set metrů, zbytek trati byl tehdy ušetřen (viz tento plánek a fialovou linku v levém horním rohu). Téhož roku skončil provoz na lince 107 od západního nádraží (*Gara de Vest*) na konečnou Uztel ležící na východní periferii města (bez rušení trati) a v roce 2001 na lince č. 103 Gara de Vest – Gara de Sud (bez rušení trati). Roku 2003 byly do autobusového režimu převedeny linky 104 Armoniei – Uztel, 106 Gara de Sud – Uztel a 28 Spitatui Județean – Uztel, čímž byl ukončen provoz na rameni po ulici Mihai Bravu (viz plánek zde ukazující situaci v roce 1998 a viz dlouhou fialovou linku v pravé části tohoto plánku) a od té doby fungovaly jen poslední dvě z původních osmi linek, a sice 101 a 102. Návrat tramvají aspoň na koncovou část tohoto ramene, jak se jednu dobu zvažovalo, nenastal.

V roce 2009 tehdejší primátor Andrei Volosevici navrhl zavřít i linku 101 Spitalul Județean – Gara de Sud, při veřejné debatě na jaře toho roku ovšem narazil na silný odpor místních, protože linka spojovala obytné oblasti s centrem a jižním vlakovým nádražím. Okolo roku 2010 byla situace na přeživší síti shledána jako kritická, naštěstí se ale podařilo zajistit z evropských a dalších fondů finance na zahájení modernizačních prací, jejichž celková hodnota se vyšplhala v přepočtu někde k 1,5 mld. Kč. Práce se s výjimkou vozovny týkaly bez výjimky celé sítě. Rekonstrukce probíhala ve čtyřech etapách v letech 2014 až 2016. Na nějakou dobu byl sice tramvajový provoz částečně

uzavřen, avšak zanedlouho byl opět obnoven.

Dnes tak přežívají v Ploiești dvě tramvajové linky, a sice č. 101 Spitalul Județean – Gara de Sud a č. 102 Spitalul Județean – Gara de Vest. Síť tramvají má délku okolo 11,5 km (jednosměrně), je ale bohužel řešena tak, že není možné se přímo dostat z jižního na východní nádraží přímo. Spojení obou vlakových nádraží sice zajišťuje několik železničních spojů denně, avšak pro cestu do centra z jihozápadního sektoru města a zpět musí cestující z tramvaje přestupovat, případně využívat autobusy nebo si dojít na trolejbus.



Konečná Spitalul Județean.

Modernizované tramvajové tratě jsou s výjimkou cca 1,5km zatravněného úseku před západním nádražím řešeny bez oddělení od okolní silniční dopravy a s asfaltovým povrchem, takže tramvajové koleje dostávají pod tíhou automobilové dopravy poměrně zabrat, nicméně zatím se asfalt pozvolna drolí jen v úrovni křižovatek. Ani Ploiești nezůstává ušetřeno vlivům místní nátury, protože zastávky, z nichž se některé konstrukčně povedly a další pro změnu ne (vysoko posazená stříška, která neochrání před deštěm, aj.), jsou už všechny bez výjimky polepené různou podomácku vyrobenou i profesionální reklamou a jsou poškozovány malůvkami či škrábanicemi, zatímco jízdní řády nejsou nikde vyvěšeny a cestující tak může jen hádat, kdy něco pojede. Některé zastávky ještě nejsou ušetřeny velkého nepořádku, a pokud to tak půjde dále, za několik málo let si již nikdo nevšimne, že se místní tramvajová infrastruktura pracně modernizovala.



Nevábně vypadající prostor nedávno zmodernizované výstupní zastávky tramvajové linky 101 u jižního vlakového nádraží.

Vozový park byl v počátcích provozu tvořen třicítkou vozů typu ITB V3A vyráběného v Bukurešti a také 22 vozy typu Timiș TR69E vyráběného v Temešváru. K nim se na konci 90. let přidalo pár „kusovek“ z různých západních měst a existovaly také pokusy o modernizaci vozidel domácí produkce, nicméně žádné velké zázraky se nakonec nekonaly. Velkou obměnu tak zaznamenal místní park až v roce 2016, kdy dorazilo do města okolo 30 tramvají typu Tatra KT4D a sedm tramvají Tatra KT4DM. Není asi nutné uvádět, že už pouhých pár let provozu v Ploiești dalo interiéru těchto second-handových vozů poněkud zabrat…

Trolejbusy

Trolejbusy zamířily do Ploiești ještě později než tramvaje. Dne 1. září 1997 byla otevřena linka č. 201 o délce 3,8 km, Podul Înalt – Coreco. Podul Înalt je poslední zastávka na západě města, za kterou se nachází železniční podjezd a za ním smyčka pro obrat trolejbusů a dále vjezd do rozsáhlé, leč dnes už chátrající vozovny. Coreco je pro změnu zastávka umístěná poblíž hlavního kruhového objezdu ve středu centru města. Stopy této trolejbusové trati se těsně před centrem musely od sebe dvakrát vzdálit, neboť do téže ulice by se spolu nevešly, a tak se na jinak téměř přímočaré trati nakonec podařilo vykouzlit i některá pěkná zákoutí. Nasazena byla na linku 201 pětice nových sólo trolejbusů Rocar 312.



2 Neoplany u jižního vlakového nádraží.

V roce 2001 došlo k prodloužení první trati z centra města na jižní vlakové nádraží, načež vznikla linka č. 202, po které jezdily ony trolejbusy Rocar 312 a dále 5 second-handových vozů Berliet ER100 ze Saint-Étienne. Linka 201 od chvíle zavedení linky 202 začala jezdit jen v letní sezóně, kdy se třída Bulevardul Independenței, jedna ze dvou, po kterých bylo realizováno ono prodloužení k jižní železniční stanici, uzavírala silniční dopravě.

V roce 2006 byla z centra města dovedena směrem na západ další trolejbusová trať, která měla konečnou Malu Roșu, což je zároveň zastávka na tramvajové trati, kterou kříží linka č. 202 o něco jižněji. K Malu Roșu byla od jižního vlakového nádraží zavedena linka 244, později přečíslená na 44. Linka č. 44 jezdí ve směru na západ částečně v trase linky 202 (viz starší plánek). Roku 2006 byla zároveň zavedena spojnice obou západně vedených tratí, a to po ulici Șoselei Vestului, avšak ta není v běžném provozu používána.

V roce 2007 vyjela linka 201 naposledy, když od nějaké doby předtím sloužila jen o letních nedělích. V roce 2014 bylo na krátkém trolejbusovém úseku patřícímu lince 44 a souběžnému s tramvajovou tratí, tj. na ulici Șoselei Vestului, modernizováno trolejové vedení linky č. 44, včetně konečné Malu Roșu, a to při příležitosti modernizace tramvajové sítě.



Trolejbus na lince 202 ve směru na západ.

Mezi léty 2005 až 2011 působilo ve městě 15 ex-ženevských trolejbusů typu FBW 91GTS, v roce 2011 zároveň přestaly jezdit Berliety a taky Rocary (první z pěti už přestal jezdit roku 2009). Od roku 2011 jezdí totiž místo nich ve městě výhradně ex-lausannské trolejbusy Neoplan N6121. Některé z 25 odkoupených vozů už ale dávno stojí ve vozovně a jsou kanibalizovány na náhradní díly, zbytek parku pak uvnitř čím dál více podléhá zubu času a zejména pak neukázněnému chování místních cestujících, kteří, jak už bylo řečeno výše, neberou ohled ani na ex-postupimské tramvaje. Virus, nevirus, v trolejbusech také není nijak čisto, spíše naopak, ale to už je kolorit téměř celé rumunské veřejné dopravy.

Letos v dubnu bylo rozhodnuto o tom, že město získá z unijních fondů peníze na modernizaci tramvajové vozovny ležící na severozápadě města a taktéž na modernizaci trolejbusové vozovny, která, jak také už víme, leží na západě města. Loni probíhal tendr na 20 nových tramvají, o zakázku v hodnotě cca 880 mil. Kč (tj. cca 44 mil. Kč za tramvaj) vypisovanou rumunským Ministerstvem regionálního rozvoje a veřejné správy soutěžily turecký Durmazlar a rumunský podnik VFU Paşcani, avšak ministerstvo tendr zrušilo, protože nabídky dle něj nevyhovovaly požadavkům tendru.

Je už ale jisté, že za zhruba 220 mil. Kč (11 mil. Kč/vůz) bude pro Ploiești pořízeno 20 sólo trolejbusů, které dodá Solaris Bus & Coach. V loni vypsané soutěži, která zněla na celkem 40 vozů pro dvě města a řídilo ji rovněž výše zmíněné ministerstvo, porazil polský producent tureckou Bozankayu, rumunsko-ukrajinské sdružení Eganatia Rom – Elektronmaš a čínské sdružení Golden Dragon Bus – Xiamen Golden Dragon Bus Co. Zbývajících 20 vozů mělo putovat do jihozápadního města Târgu Jiu (budeme se mu věnovat někdy později), nicméně proces výběru vhodného dodavatele se zadrhl.

Nezbývá než si přát, aby se k novým trolejbusům v Ploiești chovali cestující lépe a údržba byla na vyšší úrovni než dosud.



Trolejbus před jižním vlakovým nádražím v pátek 17. července 2020.

Foto: autor

Url: Za trolejbusy a tramvajemi do Ploiești