

Splněný sen nebo noční můra? Tramvaje v Gmundenu pod palbou kritiky

16.03 2020 17:55, Redakce, Nezařazené

Na podzim 2018 se podařilo naplnit odvěký sen propojit v rakouském Gmundenu místní tramvajovou trať s příměstskou úzkorozchodnou železnicí do Vorchdorfu a zavést průběžný provoz v celé trase od gmundenského nádraží (původní konečné tramvaje) přes centrum města (kde došlo k obnovení dříve zrušeného úseku) a most přes řeku Traun až do Vorchdorfu po tělese místní elektrické železnice, která byla stejně jako tramvaj vystavěna za využití rozchodu 1.000 mm.

Tématu historie obou drah a jejich propojení jsme se podrobně věnovali v čísle 1/2019 tištěného časopisu. Připomeňme, že po dokončení stavby propojení byla posílena doprava, přičemž vybrané spoje pokračují až do Vorchdorfu, zatímco většina je ukončena na okraji Gmundenu. Obměnila se výrazně také flotila vozového parku. Stařičké vozy Düwag a Lohner v konfiguraci sólo vozidel byly nahrazeny pětičlánkovými vozy Stadler (Vossloh) Tramlink o délce cca 30 m. Pro provoz jich má dopravce k dispozici celkem 8. Jak se ale ukazuje, tramvaje s kapacitou okolo 220 osob jsou pro provoz poněkud naddimenzované.

Roční bilance provozu z podzimu 2019 ukázala, že tramvaje přepravily celkem 713.000 cestujících, což znamenalo v průměru na spoj jen 17 osob. Zástupci města i dopravce shodně uváděli, že počet cestujících oproti době před zahájením provozu výrazně stoupl, což je pravda, protože před přestavbou byl počet přepravených cestujících v součtu obou drah zhruba na úrovni 60 % současných hodnot, nicméně pohrávat si s procenty při takto nízkých číslech je poněkud zavádějící. Úspěšná měla být z pohledu přepravených cestujících především letní sezóna. Gmunden s nádhernou přírodou a jezerem totiž láká velké množství turistů. Zástupci města již v listopadu 2019 uvedli, že věří, že se čísla podaří v dalších letech ještě navýšit a že se brzy podaří atakovat hranici jednoho miliónu cestujících ročně. S příchodem zimy ale nastal další propad.

Do kritiky projektu se navíc pustil rakouský účetní dvůr (Rechnungshof) mající na starosti kontrolu účetnictví. Ačkoli zpráva ještě nebyla finálně zveřejněna, do médií již unikly některé informace. Podle nich měly být náklad na provoz v analýze připravené pro schválení dotace podhodnocené (a to až třikrát) a čísla přepravených cestujících naopak výrazně nadsazená. Za rok 2019 měl průměr přepravených cestujících spadnout nakonec na cca 2.260 osob denně, což průměrně na spoj znamenalo pouhých 9 pasažérů.

Ačkoli město žije z turistického ruchu, nelze opomíjet, že počet obyvatel města odpovídá zhruba

Mariánským Lázním a že část trasy je poněkud nešťastně řešena. Dostavba přes náměstí, most i napojení Klosterplatzu bylo jistě užitečné, pokračování spojů dál na okraj Gmundenu po tělese železnice sice zajistí při pohledu na mapu spojení napříč katastrem města, tramvaj zde ale jede malebnou oblastí luk a lesů, kde jedinými potenciálními cestujícími jsou fanoušci dopravy čekající na ten správný záběr tramvaje v krajině. Osídleným oblastem se zde tramvaj vyhýbá.

Pro mnohé se tak tramvaj v Gmundenu stala symbolem vyhození finančních prostředků daňových poplatníků, jiní ale oponují, že stavba tramvajové trati představovala jen menší část výdajů a že většina investic by se musela tak jako tak realizovat (například výstavba nového mostu, který byl nejdražší stavební položkou). Město navíc zvelebilo celé centrum. Vedení města neztrácí optimismus a věří, že se počet cestujících ještě zvýší a dokonce uvažuje o tom, že by mohlo vybudovat novou trať, která by byla odbočkou té současné a napojovala hustěji obydlené oblasti.

Libor Hinčica

Url: Splněný sen nebo noční můra? Tramvaje v Gmundenu pod palbou kritiky