

Košice zvažují budoucnost tramvajové rychlodráhy do železáren

27.11 2023 18:21, Libor Hinčica, Tramvaje

V pátek dne 24. 11. 2023 se konalo mimořádné zasedání zastupitelstva východoslovenských Košic, kde se v rámci druhého bodu programu zabývajícího se přípravou rozpočtu na nadcházející období let 2024 až 2026 dostala na přetřes také otázka budoucnosti tramvajové rychlodráhy do někdejších Východoslovenských železáren, dnes vlastněnými americkou skupinou U. S. Steel.

Košice se potýkají dlouhodobě s obtížně udržitelnými rozpočty. Odhlédneme-li od způsobu realizace některých veřejných zakázek vybraných městských společností, je na vině i postupné krácení příjmů měst ze strany státu, jehož představitelé v minulosti opakovaně hledali způsoby, jak uplácet voliče nejrůznějšími injekcemi a jednorázovými příspěvky (vzpomeňme například nedávný jednorázový rodičovský přídavek 200 €/dítě), na které ale neměl stát žádné prostředky. Mezi nejjednodušší (a nejen na Slovensku nejosvědčenější) metody patří sebrání peněz obcím z tzv. podílové daně, která tvoří důležitou složku příjmové stránky sídel.

Košice ji mají dlouhodobě v přepočtu na obyvatele relativně nízkou, přestože jde o druhé největší slovenské město. Letos se například jedná o částku pouze 571 €/obyvatele, zatímco výrazně menší Prešov dostává od státu v přepočtu 577 €. Nižší příjem je dán mj. poklesem počtu obyvatel města – poslední sčítání obyvatel odhalilo, že jich je už jen 229 000 – o zhruba 10 000 méně než před deseti lety. Svou roli ale hrají některé další anomálie, například skutečnost, že Košice v rámci přerozdělování peněz nezískávají finance na opravy krajských silnic, protože jimi kupodivu žádná neprochází. Naopak však město vlastní jako relikt historie několik silnic na území kraje, o něž musí

pečovat.



Celodenně je k železárnám provozována pouze linka R1. V době mimo konce směn má interval jednu hodinu. (foto: Vojtěch Povolný)

Podle primátora města Jaroslava Polačeka přišlo město Košice v důsledku zásahů centrální vlády (krácení příjmů na straně jedné a přidávání administrativní zátěže na straně druhé) za posledních pět let o 115 mil. € (zhruba 2,8 mld. Kč). Nižší příjem podílové daně společně s dalšími výpadky poté způsobil, že jen v letošním roce chybělo na již zaplánované investice 5,1 mil. € oproti odhadu (cca 125 mil. Kč) a město muselo v rozpočtu dodatečně hledat škrty, včetně zastavení odměn pro všechny pracovníky městských firem. Výhled na zlepšení situace pro následující roky přitom neexistuje, naopak lze očekávat, že příjmy od státu budu dále klesat, zatímco náklady města stoupat. Začaly se proto hledat cesty, jak by se mohly finanční prostředky ušetřit. Do hledáčku se tím dostala i tzv. tramvajová rychlodráha.

V Československu se po válce s ohledem na posílení role těžkého průmyslu počítalo s vybudováním kapacitních tramvajových tratí coby rychlých spojnic mezi střediskem zaměstnání a obytnou zástavbou hned v několika městech. V Kladně zůstal záměr pouze na papíře, v Ostravě se podařil zrealizovat jen z poloviny ve formě napojení Nové huti Klementa Gottwalda ve směru od Hranečníku a nejslavnější se bezpochyby stala dráha, která byla uvedena do provozu v listopadu 1964 v Košicích. Rychlodráha měla délku 13 km a nacházelo se na ní pouze 8 zastávek. Speciální zrychlené linky s písmenem „R“ se staly nejdůležitějším přepravním prostředkem pro zhruba 25 000 pracovníků, které železárny na vrcholu své produkční kapacity zaměstnávaly.

Jenomže situace se od pádu socialistického zřízení v ČSSR výrazně změnila. Železárny jsou stále nejvýznamnějším zaměstnavatelem, avšak počet pracovníků klesl pod 10 000. Z nich navíc nemalá část začala pro dojíždění využívat buďto zrychlené autobusové spoje (které tramvaje v klíčovém

úseku podél rychlodráhy dublují, byť v rámci Košic se rozjíždějí do jiných koutů města), anebo sáhli po vlastním automobilu. Obsluhu U. S. Steel nadále zajišťuje osm tramvajových linek R1 až R8, jenom u linky R1 lze ale hovořit o celodenním provozu, byť je na ní po většinu dne jen hodinový interval. Ostatní linky jsou omezeny jen na špičkové časy, či dokonce jen na vybrané spoje (například linka R5 má pouze jeden spoj). Možnost zrušení provozu rychlodráhy a její nahrazení autobusy se stala jedním z návrhů, jak městu Košice ušetřit prostředky. Na samotném zastupitelstvu dne 24. 11. 2023 otázku otevřel zastupitel (na Slovensku nazývaný *poslanec*) Ing. Mgr. Miloš Ihnát (Nezaradení), jehož vystoupení přetiskujeme doslova:



Délka samotné rychlodráhy je 13 km a nachází se na ní osm zastávek. Na snímku vidíme jednu z tramvají VarioLF2+, které se proslavily svou vysokou cenovkou. Veřejné zakázky na Slovensku jsou nicméně samostatnou sportovní disciplínou. Na druhé straně se pak nemohou města divit, že jim chybí finanční prostředky… (foto: Honza Tran)

„(…) Ale bavili sme sa o takej vážnej jednej téme, kde sa dá ušetriť 1,5 milióna a to je rýchlodráha do železiarní U. S. Steel. Túto otázku treba naozaj otvoriť, špecifikovať a jednoducho úplne do dna ísť. Máme tu aj generálneho riaditeľa DPMK, pána Danka, myslím. Takže ja by som sa opýtal, vlastne, za prvé či U. S. Steel po prvé vôbec nechce dotovať túto dráhu pre svojich zamestnancov do U. S. Steelu. Ušetrili by sme 1,5 mil. pri zrušení. Samozrejme by sme využili aj to, aby tá rýchlodráha, ak chceme pokračovať vlastne ku nemocnici Šaca v budúcnosti, aby sa opravila, lebo opravu potrebuje táto rýchlodráha. No a čo ďalej s tou rýchlodráhou? Čiže aká je analýza, ma zaujíma úplná analýza, či vozíme vzduch, alebo vozíme ľudí, keď sa hovorí, že ráno v špičke tam ide šesť ľudí, sedem ľudí, čo vlastne naozaj nie je vozeň ako nejak využitý. Keď je to tak. hej, ako opakujem, keď je to tak. Lebo tú analýzu som nevidel. A to sa len rozprávame vlastne pri stretnutiach, že tak to môže byť, alebo tak to je. Áno, jedná sa o 1,5 milióna, ale je to veľmi citlivá otázka, povezme si, lebo aj pán Titl hovoril na komisii, a má jednu pravdu, to si povezme rovno: Akonáhle tá rýchlodráha sa zruší, tak už nikdy

viac, tak jak trolejbusová doprava, sa už pravdepodobne už nezriadi. Aj keby sme počítali až ku nemocnici Šaca – ale v budúcnosti, ďalekej budúcnosti. Takže to tiež by som povedal, že je veľmi lákavé 1,5 mil. ušetriť do rozpočtu mesta Košice, ale za akých by som povedal okolností alebo s akými rizikami. (…)"

Přestože jeho slova nelze vnímat jako snahu rychlodráhu pohřbít, spíše snahu domoci se relevantních údajů, poněkud ostře se proti nim ohradil jiný poslanec (zastupitel) Miroslav Špak (Starostovia a nezávislí kandidáti), jenž neváhal celou věc (zrušení rychlodráhy) označit za komický nápad: *„(…) V dnešnej dobe, kedy chceme robiť ekologickú dopravu a kedy chceme emhadečku naplniť a urobiť ju kvalitnejšou, vôbec pustiť z úst alebo na papier niečo také, že by sme zrušili rýchlodráhu ku najväčšiemu zamestnávateľovi, je, to už je katastrofa. Takže prosím zastavme túto debatu a poďme k rokovaniu ďalej."*

Podle slov košického primátora se v současné době Dopravný podnik města Košice (DPMK) zabývá sbíráním dat z provozu spojů k železárnám a jejich vytížeností, přičemž v době konání listopadového mimořádného zastupitelstva již měl mít „Muž na radnici" první výsledky, o které se však s ostatními nepodělil. Předpokládá se, že analýza bude připravena až na prosincové zastupitelstvo, kdy lze očekávat, že se budou muset političtí reprezentanti otázkou znovu zabývat.

Url: Košice zvažují budoucnost tramvajové rychlodráhy do železáren