

Úspěch, či neúspěch tramvaje v Gmundenu?

31.10 2022 20:24, Libor Hinčica, Tramvaje

První zářijový den letošního roku uplynuly již čtyři roky od doby, kdy se podařilo v rakouském Gmundenu slavnostně zahájit průběžný provoz mezi dříve oddělenými systémy městské tramvaje a elektrické úzkorozchodné dráhy Gmunden – Vorchdorf. Splnění snu o vzájemném spojení obou drah pomocí 800 m dlouhé tratě bylo jen jednou částí příběhu, tou druhou, neméně důležitou, je sledování plnění ambicí, které byly do projektu vloženy.

Připomeňme, že tramvajový provoz v Gmundenu byl uveden do provozu v roce 1894, přičemž až do roku 1938 byla dráha vykazována jako dráha místní, nikoli pouliční. S délkou 2,315 km (po zkrácení o cca 200 m z centrálního náměstí v roce 1975) byla dráha považována za nejmenší tramvajový provoz na světě, což mu propůjčovalo i charakter turistické atrakce.

Elektrická místní dráha z Gmundenu do Vorchdorfu začínající na druhém břehu řeky Traun byla do provozu uvedena až v roce 1912 a měla původně délku takřka 15 km. S ohledem na krátkou vzdálenost mezi oběma systémy a identický rozchod se několikrát v minulosti objevily úvahy o tom, že by bylo možné obě tratě vzájemně propojit a zavést průběžný provoz. Realitou se stal tento záměr až v roce 2018 po dlouholetém plánování, přesvědčování a obstarání finančních prostředků ve výši 30 mil. € na stavbu spojovacího úseku (a nezbytné úpravy původního koncového nádraží místní dráhy). K tomu je nutné připočítat ještě nemalou investici do nových vozidel, kdy bylo pořízeno osm tramvají Tramlink o délce 32 m z produkce španělského Vosslohu (dnes Stadleru).

Před zahájením průběžného provozu za období od 1. 9. 2017 do 31. 8. 2018 mělo obě – tehdy ještě oddělené – tratě využít v součtu 446 000 cestujících za rok, přičemž na tramvajové síti sloužil potřebám cestujících zpravidla jeden sólo vůz Düwag či jeho rakouský licenční derivát Lohner.

Po sjednocení obou tratí byl za období od září 2018 do konce srpna 2019 vykázán výrazný nárůst počtu pasažérů, konkrétně mělo využít po propojení obou tratí služeb tramvají okolo 713 000

cestujících. Tento impozantní nárůst je ale nutno vnímat i ve vztahu k výrazně navýšené přepravní nabídce. Zatímco tramvaj jezdila dříve co půl hodinu, nově byl městský úsek obsluhován každých 15 minut s tím, že každý druhý spoj pokračoval až do Vorchdorfu. Navíc městské spoje již nekončily v centru města, ale byly výrazně prodlouženy (o takřka dva kilometry) až do konečné Engelhof (kde rovněž končí napájecí soustava 600 V), takže tramvaje obsloužily větší oblast, byť je nutno říci, že se v současné době jedná o území z velké části nezastavěné, což si vyžádalo opakovaně kritiku v médiích. Nemalému množství lidí totiž byla trnem v oku skutečnost, že se tramvaj neprodloužila do některé z hustěji obydlených lokalit (pak by ale nebylo možné navázat tramvajovou trať na dráhu Gmunden – Vorchdorf).



Tramvaj na náměstí Františka Josefa, kam se znovu dostala po 47 letech v roce 2018. Nová trať je však už oproti té původní dvoukolejná. Pro provoz byly pořízeny nové vozy Vossloh Tramlink. (foto: Libor Hinčica)

Údaje o počtu přepravených pasažérů za období let 2020 a 2021 jsou vzhledem k omezením, která panovala ve světě kvůli Covidu-19, nesměrodatné, a tak lze znovu sledovat údaje až za rok letošní. V rakouských médiích bylo nedávno informováno o tom, že dráha, která byla po vytvoření propojení nazvána jako Traunseetram (což vzniklo spojením původního pojmenování lokálky do Vorchdorfu *Traunseebahn* a zkráceného pojmenování pro tramvaj), vykazuje výrazně lepší čísla přepravených pasažérů, než tomu bylo v období před Covidem. V některých měsících mělo jít o nárůst až o 18 %. Bohužel konkrétní čísla publikována nebyla, přičemž poněkud překvapivé mělo být v tomto směru i chování dopravce Stern & Hafferl, který měl na žádost médií sice poskytnout graf s nárůstem počtu cestujících, z něhož vyplýval mj. skokový nárůst v červnu 2022, jeho vadou na kráse ale byla právě skutečnost, že u „špalíků“ grafu chyběla konkrétní čísla, která ani po dotázání redakce neměl dopravce dodatečně doplnit. Spokojit se tak lze pouze s tvrzením, že počet cestujících má na konci letošního roku atakovat hranici 800 000 lidí.

Studie, na jejímž základě byl celý záměr propojení tramvaje s lokálkou do Vorchdorfu zpracována, však počítala s tím, že počet cestujících se bude ročně pohybovat okolo takřka jednoho miliónu, byť se tedy uvádělo, že tohoto čísla se podaří dosáhnout zřejmě v roce 2025. Konkrétně se mělo jednat o průměrně 2 730 pasažérů denně. I na toto číslo lze ale nahlížet dvojí optikou. Rakouský účetní dvůr (Rechnungshof), který je mj. zodpovědný za finanční kontrolu projektů, vydal už na základě studia údajů z předcovidového období na podzim 2020 zprávu, v níž se na 144 stranách zevrubně projektu Traunseebahn věnoval a nutno říci, že výsledky kontroly nebyly právě povzbudivé.

I uvedený predikovaný údaj 2 730 pasažérů denně byl totiž z pohledu kontrolní instituce nastaven od počátku jako poddimenzovaný ve vztahu ke kapacitě vozidel a z toho plynoucích obecných přepravních výkonů tramvají. Při 15minutovém intervalu na městském úseku to totiž znamená při 148 spojích v pracovní den (v obou směrech) vytížení jen cca 18 pasažéry na spoj, což je u nasazení článkových tramvají o délce 32 m vskutku poněkud nízké číslo. Kdo ovšem gmundenskou tramvají jel, může potvrdit, že na nedostatek prostoru ve vozech si stěžovat nelze. Na druhé straně je nutné si uvědomit, že Gmunden má jen okolo 13 000 obyvatel (je tedy zhruba stejně velký jako Mariánské Lázně) a i přes nemalé množství turistů se zde zkrátka větší objemy cestujících vzhledem k trasování linky jen velmi špatně generují. I necelý milion přepravených cestujících ročně se tak může ještě pořád stát nedosažitelným cílem, byť na jeho splnění má město ještě pořád více než tři roky.

Je zřejmé a jistě i správné, že Gmunden se snaží svůj tramvajový provoz podporovat a lákat lidi na využívání veřejné dopravy. V rámci opatření podporujících nárůst počtu cestujících se ovšem přiklání i k možnosti využití tramvají ve vybrané dny či pro účastníky vytipovaných akcí zdarma. To samozřejmě absolutní čísla navýší, nijak to ale nezlepší celkovou ekonomiku provozu, kdy rakouský Rechnungshof vyhodnotil, že náklady na tramvaj jsou a patrně i nadále budou v Gmundenu třikrát vyšší, než by bylo v případě, kdyby se tramvajový provoz nahradil jiným způsobem dopravy. Linka navíc ztratila po nasazení moderních vozidel svůj turistický potenciál, čímž odtekla část pasažérů, kteří si Gmunden vybrali záměrně jako cíl své cesty pro projížďku nejkratší tramvajovou tratí na světě.

Url: Úspěch, či neúspěch tramvaje v Gmundenu?