

KOMENTÁŘ: Ostravská lanová dráha

26.09 2016 07:57, Redakce, Nezařazené

Ostrava si pohrává s myšlenkou, že by do svých ulic, resp. přesněji nad ně, mohla zavést systém lanové dráhy. V uplynulém týdnu se objevila informace, že se záměr dostal dokonce mezi 10 strategických projektů pro rozvoj moravskoslezské metropole v nadcházejícím období. Trasa (či trasy) nejsou doposud přesně vymezeny, prozatím se hovoří zejména o relaci mezi ostravskou zoologickou zahradou, novým centrem v prostoru bývalé koksovny Karolina a oblastí Dolních Vítkovic (Vítkovických železáren).

Nápad na lanovku přišel již v minulosti například od architekta Pleskota, který se podepsal pod znamenitými stavbami, jež v areálu bývalých hutí ve Vítkovicích vznikly, a který si vysnil lanovku, která by mohla spojit Vítkovice jenom s oblastí Karoliny, čímž by bylo možné překonat bariéru místní železniční tratě (resp. tratí), kterou hodlali ještě v 80. letech 20. století překlenout komunisté mostem nebo podjet tunely (a to s využitím pro tramvajovou dopravu). Vize architekta, jakkoli se mohla zdát odborné veřejnosti bláznivá, se ovšem chytlo současné vedení města, jež začalo rozvíjet otázku, zda by opravdu nemohla lanovka nad hlavami Ostravanů jezdit. Často se přitom hovoří o tom, že lanovky již v minulosti v Ostravě jezdily, nesloužily však osobní dopravě, ale k přepravě uhlí. Jednoduché nákladní lanovky však měly ve své době opodstatnění. Jak je to ale s lanovkami osobními?

Navrhovaná relace od zoologické zahrady do centra města a k Vítkovickým železárnám má na své trase jediné strmé stoupání, které vede od břehu Ostravice na hřeben Slezské Ostravy. Převýšení je zde sice značné, lze jej ale bez obtíží zvládnout pomocí silnic, což ostatně momentální uliční síť dokazuje. Navíc je dnes v dané trase provozována trolejbusová doprava. Pravda, trolejbusy se nevznášejí ve výšce několika metrů nad zemí, cca 5 km vzdálenost od zoologické zahrady do centra města (ke smyčce Náměstí Republiky) však zvládnou překonat za 12 minut. S přestupem na tramvaj – tak aby bylo možné dostat se k areálu dolu Hlubina (a tedy k Dolní oblasti Vítkovic) – je možné dostat se od ZOO za 18 minut. Navíc se hodí říct, že trolejbusová doprava by se měla ve městě výhledově dále rozšiřovat a konečně by se měly dokončit ty stavby, které byly vyprojektovány v 80. letech (a v průběhu 90. let opakovaně úspěšně zpochybňovány, a tedy nerealizovány). Konkrétně se jedná například o dokončení okruhu kolem centra města (a vylepšení spojení Karoliny) a o vytvoření spojnice přes tzv. Františkov (což by byla alternativní trasa pro napojení Slezské Ostravy, která by umožňovala i jízdu k zoologické zahradě). Navíc je nutné brát v potaz, že se většina lidí k zoologické zahradě přesouvá z jiných míst, než z těch, kde jsou navrhované konečné stanice či mezistanice (zpravidla cestují ze svého bydliště), což znamená, že by lidé museli na lanovku v případě zájmu

o svezení se s ní stejně přestupovat. Vedení města si představuje, že by lanová dráha měla do Ostravy nalákat nové turisty, ale že by mohla zároveň sloužit i jako další dopravní prostředek pro běžné občany města, tedy jako doplněk sítě MHD.

Podle toho je nutné systém lanových drah naprojektovat. Ano, je bezpochyby pravdou, že na světě existují lanovky pro turistické účely i jako plnohodnotný prvek veřejné dopravy. Nemusíme přitom jezdit daleko. Stačí se jen podívat do Prahy na místní (sic kolejovou) lanovou dráhu na Petřín. Snad každý, kdo někdy navštívil Prahu, si nenechal ujít jízdu lanovou dráhou, při níž se cestujícím nabízí při výjezdu ze spodní stanice na Újezdu úchvatné pohledy na panorama Prahy a Pražského hradu s impozantní svatovítskou katedrálou. A komu projížďka nestačí, může si na vrcholku Petřína vylepšit ještě výhled z rozhledny, navštívit zrcadlové bludiště, nebo se jen projít místními parky a sady a zaústit do některé z malebných uliček centra naší metropole. Ostrava ovšem podobně dechberoucí pohledy nenabízí, a to ani pro ty, kteří mají rádi industriální prostředí. Oblast okolo zoologické zahrady žádné další vyžití nenabízí. Gondoly lanové dráhy se mohou při své pouti vstříc Ostravici a dále do centra města vznášet nad garážemi obývanými bezdomovci, zpustošenými zákoutími, čtyřproudovou silnicí, či míjet centrum města plné proluk, které ani za více než 25 let od pádu minulého režimu nedokázal nikdo zastavět, atp. Dolní oblast Vítkovice pak momentálně kromě několika ročních festivalů a vybraných turistických atrakcí nic navíc nenabízí (a leckomu se rychle „okouká“, kromě toho je tramvají přijatelně přístupná hned z několika směrů) a případná úspěšná snaha dostat sem vědeckou knihovnu či univerzitu dostatek pravidelných cestujících ani tak zdaleka nezajistí.

Pravdou zkrátka je, že Ostrava není a v minulosti nikdy nebyla nádherným městem, jenomže čas plyne dál, takže co není, může být v budoucnu. Proto, aby vyrostla z ošklivého káčátka nádherná labuť, se ovšem na pomezí Moravy a Slezska prakticky nic nedělá. Nádražní ulice v centru města, nejvýznamnější bulvár v centru obehnaný secesními a funkcionalistickými domy architektů zvučných jmen, se dočkal v uplynulých dvou letech opravy, po níž připomíná (resp. bude připomínat, protože oprava nyní finišuje) asfaltové království. Bez architekta, bez invence, bez zeleně, se zámkovou betonovou dlažbou. Katedrála Božského spasitele – obrovitá stavba, jež by měla být druhou největší katedrálou na Moravě – byla v nedávné minulosti doplněna o placené parkoviště přímo před hlavním vstupem. Nemůže být patrně důstojnějšího rozloučení se zesnulým, než se prodírat s rakví ke vstupu do kostela kolem zaparkovaných vozů… Ulice 28. října, hlavní spojnice z centra směrem do Poruby, je přehledem takového hnusu, že ani květnatá čeština nenabízí dost přívlastků na to, aby jej zvládla pojmenovat. Pozornost města se ale na tyto problémy nesoustředí. Namísto toho se upíná k lanové dráze.

K úloze lanové dráhy coby turistického lákadla se ještě vrátíme, nicméně stručně se zmiňme ještě o její úloze coby prostředku MHD. Lanová dráha se má stavět tam, kde to vyžadují místní poměry, tedy především pro zdolávání náročných stoupání. V americkém městě Cincinnati se v minulosti vozily lanovkami i tramvaje – bylo je totiž jednodušší vytáhnout systémem lanovky, než stavět silnici k vrcholku kopce. Ostrava ale podobný problém nemá. Zoologická zahrada neleží na vrcholku útesu, k němuž by bylo zapotřebí šplhat se za pomocí lan a žebříků. Leží na nevelikém kopci, který je pohodlně z několika stran přístupný silnicemi, a je velmi dobře obsloužena stávající městskou dopravou. Případná aplikace lanovky do systému MHD by tedy nutně znamenala konkurenci ke stávajícímu způsobu veřejné dopravy, navíc ekologickému (trolejbusům).

Včera jsme si představili systém MHD na bázi lanovek v bolivijské metropolitní oblasti La Paz. Lanovky zde přepravují tisíce cestujících a jsou s ohledem na výškové převýšení pro občany jediným rychlým způsobem, jak se po městě přepravit. Přesto je doba, za níž se celý vysoce využívaný projekt

má vrátit, odhadována na více než 20 let. Jaká by byla návratnost v Ostravě?

Vedení města by rádo zvedlo turistický potenciál Ostravy. Je ale otázkou, kolik lidí by do Ostravy skutečně nalákal fakt, že se ve městě nachází lanová dráha. Kolik z nás se například vypravilo do italského Bolzana jen kvůli tomu, že jsme se doslechli, že se zde ve veřejné dopravě využívají lanovky?

Budeme-li počítat s nejjednodušším systémem lanové dráhy coby prvku MHD, dostaneme samostatně jedoucí gondoly o kapacitě max. 10 lidí, které se zvládají pohybovat rychlostí až 21 km/h (zpravidla jde však o míň, nicméně i tak jde o rychlost plně srovnatelnou se stávající dopravou) a zvládnou přepravit za hodinu až 4 500 pasažérů. Moravskoslezský kraj navštívilo v roce 2015 necelých 776 000 návštěvníků. Kdybychom vzali v úvahu, že by naprosto všichni chtěli využít služeb lanovky a skromněji počítali, že hodinový výkon lanovky bude méně než poloviční (řekněme 2 000 lidí/hod.) a provozní doba jen 16 hodin denně, zjistíme, že bychom potřebovali ani ne 25 takových provozních dní, abychom odvezli úplně všechny. Ještě horší ukazatele bychom získali, kdybychom se dívali jen na návštěvnost zoologické zahrady. Tu v roce 2015 navštívilo cca 490 000 lidí, takže by na jejich odvezení teoreticky postačovalo jen 15,3 provozních dnů.

Lanová dráha v Ostravě reálně nemá takřka žádný potenciál na to, aby do města přilákala nějaké návštěvníky. Její náklady jsou přitom odhadovány na zhruba půl miliardy korun, které by se s největší pravděpodobností nejen nikdy nevrátily, ale ještě by byly prohlubovány provozní ztrátou, jelikož se jedná o poměrně význačného „žrouta“ elektrické energie. Už samotná půlmiliarda odhadovaných stavebních nákladů dokazuje, o jak náročné dílo se jedná. Obecně se hovoří o tom, že náklady na lanové dráhy představují polovinu nákladů na tramvajové tratě. Úloha tramvají v dopravním systému je ale (i v Ostravě) na naprosto jiné úrovni než jakási (polo)turistická lanovka.

Lanovku pro Ostravu lze s ohledem na výše uvedené skutečnosti označit bez okolků za naprosto bláznivý nápad, u něhož se až nechce uvěřit, že by mohl být myšlen někým opravdu vážně. Město dlouhodobě ignoruje otázku zkvalitnění stávající MHD tak, jak byla nastavena již závěrem 80. a počátkem 90. let, klidně však zvažuje, že z evropských a vlastních prostředků promrhá půlmiliardu na stavbu lanové dráhy bez toho, aniž by bylo zřejmé, jaký bude její smysl.

Smutná skutečnost, že se záměr dostal až mezi deset strategických cílů města pro nadcházející období, ukazuje naprostou bezzubost moravskoslezské metropole přijít s kvalitními projekty a totální impotenci sebereflexe a rozumných nápadů, jež se snaží být vyvážena abnormálními idejemi Babylonských věží, jakou je i lanová dráha z Vítkovic k zoologické zahradě. Představa davů turistů, kteří se budou nadšeně prohánět gondolami lanovek, jež mohou znát z každé rakouské sjezdovky, je tak vzdálená realitě jako možnost, že si ještě dnes objednáte all inclusive 14denní pobyt na Měsíci.

Mnohem více než turisté by měli být pro vedení města důležití občané města, jejichž budoucnost nebude nalajnovaná pomocí barevných teček na pocitové mapě města (s níž mnozí již přišli do styku), ale projekty, které skutečně pozvednou kvalitu bydlení a které pro své občany vytvoří jeho politická reprezentace. Bude-li Ostrava někdy opravdu dobrou adresou pro život, neurčí volební plakáty a slogany, ale konkrétní kroky jejího vedení. Nemůžeme čekat, že se z Ostravy během pár let stane atraktivní destinace, která bude vzbuzovat pozornost i na opačné polokouli této planety. Nádherných měst je na světě tolik, že ani celoživotní cestování by nestačilo k tomu, abychom je stihli všechna navštívit. Ostrava je dnes shrbenou stařenou s hlubokými vráskami, které jí do tváře vepsala její průmyslová historie a nekonečné porevoluční bloudění. Jistě, proměna města v noblesní dámu je také v blízkosti polských hranic v dlouhodobém horizontu možná, lanová dráha ale cestou k této přeměně rozhodně nebude.

Text: Libor Hinčica

Url: KOMENTÁŘ: Ostravská lanová dráha