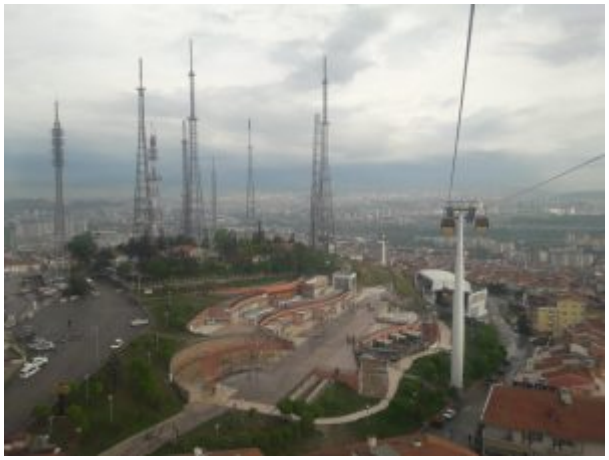


Lanová dráha v Ankaře

26.05 2018 07:37, Redakce, Nezařazené

Možná si ještě někteří z našich čtenářů vybaví, že jedním z úspěšných příkladů, které byly citovány v souvislosti s možnou stavbou lanové dráhy v Ostravě, byla i lanová dráha v hlavním městě Turecké republiky. Tímto článkem se podíváme na to, čím je takovýto úspěch podmíněn a zda se vůbec jedná o úspěch.

Lanová dráha v Ankaře byla vybudována v tomto století, a to ve dvou fázích (2013–14 a 2014–15), přičemž po dokončení té druhé dosáhla aktuální délky 3 257 m, což z ní dělá nejdelší městskou lanovou dráhu v Eurasii. Trať, jejíž výstavba byla smluvně zpečetěna v květnu 2013, je podpírána 12 stožáry a disponuje 106 10místnými gondolami (plus dvěma VIP s koženými sedačkami, MP3 zvukovým systémem a ochlazovačem vzduchu). Na trati se nachází dvě koncové a dvě mezilehlé stanice. Výškový rozdíl mezi koncovými stanicemi je přes 200 m (konečná stanice leží ve výšce více než 1 070 m n. m.). Nejvyšší ze stožárů měří 62 m.

Lanová dráha začíná u stanice metra Yenimahalle. Tato stanice patří červené lince vedoucí z centra na západ Ankary a leží zhruba na polovině trasy této linky. Od stanice Yenimahalle směřuje lanová dráha k severně ležící čtvrti Şentepe, a to po trase, která dvakrát výrazněji mění směr (nejprve ve druhé stanici ostřeji doleva a ve třetí stanici mírněji doprava). Jak známo, Ankara je obrovské a neustále se rozvíjející sídlo, dnes v ní žije už skoro šest milionů lidí. Oblast pod lanovou dráhou i v jejím širším okolí je mimořádně hustě obydlená, de facto nelze vidět široko daleko žádnou větší nezastavěnou parcelu. Kromě toho překonává lanová dráha poměrně členitý terén.

Ačkoli by se mohlo zdát, že Ankara může mít neustále odkud brát dostatek cestujících – tj. když ne místní obyvatele, tak aspoň návštěvníky ze vzdálenějších čtvrtí či turisty –, a bude tedy praskat celý den ve švech, není tomu tak. Lanová dráha v Ankaře má maximální hodinovou kapacitu 2 400 cestujících (pro oba směry dohromady), což není nijak moc, přesto některé gondoly jezdí prázdné, nebo s jedním člověkem, přitom jízdné v lanovce činí momentálně na naše poměry jen směšnou 1 liru, což je 5 Kč.

Za prvních sedm měsíců provozu se lanovkou projelo přes 2 a půl milionů osob, což odpovídalo 11 905 osobám denně, a pokud vezmeme v úvahu, že lanovka jezdila 18 hodin denně (od 5. hodiny ranní do 23. hodiny v noci, později posunuto na 6. až 24. hodinu), byla její kapacita vyčerpána jen z 28 %. Pro porovnání jen uveďme, že červenou linkou metra, která slouží jako významný napáječ

lanovky, jezdilo v roce 2014 denně průměrně okolo 148 900 osob.

Je však třeba se podívat zejména na náklady a příjmy, tedy alespoň ty, o kterých máme informace: ankarská lanovka vykazovala dle odhadů z roku 2014 měsíční provozní náklady ve výši 109 tisíc dolarů, což tehdy odpovídalo více než 2,2 milionům Kč, zatímco měsíční příjmy z jízdného je těžké odhadnout, protože například práce z roku 2017 uvádí, že 30 % cestujících v ankarské MHD jezdí zadarmo, a až do roku 2017 se jezdilo na lanovce zadarmo pro všechny, tudíž po příjmové stránce jistě žádné veselí (možné příjmy z případných dalších činností nemohou být nijak velké, např. třeba prostory pro umístění větší reklamy chybí).

Pokud je průměrný denní počet cestujících dosud konstantní, a dá se očekávat, že se příliš, i kvůli nedávnému zavedení (jakkoli nevysokého) jízdného, dosud významněji nezvedl, pak je možné pokusit se o násobení. Pokud základní jízdenka na lanovku stojí momentálně 5 Kč, pak: 11 905 x 5. Nicméně ještě násobíme procentem očekávaných platících (70 %) a počtem 30 dní, což nám dává asi 1,250 mil. Kč na příjmech měsíčně. Odhadovaná ztráta je tedy (při zachování neměnnosti provozních nákladů na úrovni roku 2014) asi 1 milion Kč měsíčně, tj. 12 milionů ročně. Ani kdyby byla momentálně míra obsazenosti lanovky 50 %, což určitě není, nevykazovala by lanovka znatelnější zisk a spíše by byla na nule, možná i ve ztrátě.

Aktuální a bližší údaje k provozu lanovky nejsou k dispozici, nicméně pokud zůstalo vše tak jako v roce 2014 a cenu základního jízdného zachováme na úrovni roku 2018, pak se za dobu životnosti ankarské lanovky, odhadované až na 50 let, dá očekávat celková ztráta ve výši více než 600 milionů korun (při současných cenách). Je třeba navíc počítat s větší opravou, případně výměnou některých kabin (mnohé jsou již v opotřebovaném stavu), dále lan a jiných součástí, což výrobce už zřejmě platit nebude (letos proběhla první velká odstávka lanovky, která trvala zhruba měsíc, což opět znamená výpadek v příjmech).

Náklady na výstavbu ankarské lanovky přitom dosáhly několik set milionů Kč (uvádí se i 25 mil. eur), takže ve výsledku bude projekt vždy v hlubokém mínusu, a to i kdyby se jízdné výrazněji zvýšilo a lidé jej byli ochotni akceptovat.

Je však důležité zdůraznit, že lanová dráha v Ankaře plní pro místní sociální funkci, tj. aby se dostali domů, na pracoviště či do škol mnohem dříve a nemuseli chodit na daleké vzdálenosti pěšky či používat auto, kterým se po většinu dne stejně člověk nikam rychle z/do dané oblasti nedostane. Navíc se jednalo s ohledem na terén a komplikovanou zástavbu o zřejmě nejprůchodnější a nejlevnější řešení. Je však třeba opětovně zdůraznit, že ani při přepočtené ceně 5 Kč a existenci jízdného zdarma pro nemalou skupinu obyvatel Ankary se nedaří tamní lanovku zaplňovat ani z poloviny.

Sečteno podtrženo, ankarská lanovka má významný sociální význam a její vybudování mělo logiku navzdory tomu, že se investice nikdy nevrátí a možná se nebude dařit ani generovat občasné zisky z provozu. Pokud tedy máme hovořit o úspěchu, přívlastek ekonomický rozhodně neponese.

Text s využitím tureckých zdrojů a neoznačené foto: Vít Hinčica

Autor děkuje za spolupráci Mine Polat Alpan z Katedry civilního inženýrství na Bülent Ecevit Üniversitesi.

Url: Lanová dráha v Ankaře