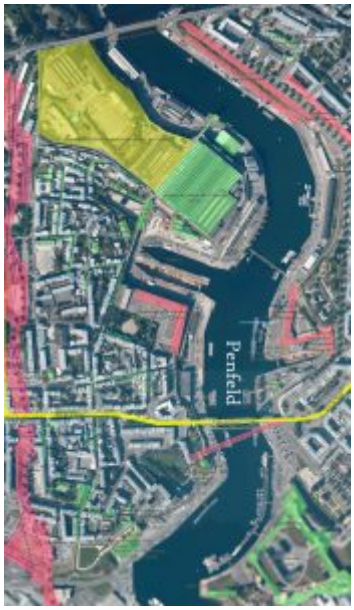


Za lanovkou do Brestu

27.04 2019 16:49, Redakce, Nezařazené

Městských lanovek najdeme na celém světě mnoho. Těch, které byly postaveny primárně pro přepravu místních a ne turistů, už o něco méně. Mezi nimi pak už budeme poměrně obtížně hledat ty, kterou jsou v rámci místní MHD tarifně plně integrovány. Ve Francii do roku 2016 lanovka, která by měla usnadnit přepravu primárně místních a byla do systému MHD určitého města plně integrována, navíc bez nutnosti připlácet si za svezení se, neexistovala. Změnu přinesla teprve visutá lanová dráha v bretaňském Brestu, který má okolo 140 tisíc obyvatel.

Proč lanovka

Město Brest je druhým nejvýznamnějším francouzským vojenským přístavem a je děleno na dvě části řekou Penfeld, která ústí do Atlantického oceánu. Právě v místě ústí řeky do oceánu byl v minulosti vybudován impozantní arzenál postupně dosahující délky zhruba 2 km, se kterým byl svázán rozvoj města už od roku 1631, kdy o založení arzenálu rozhodl věhlasný kardinál Richelieu. Předtím bylo město de facto vesnicí tvořenou jenom hradem a několika domy. Během druhé světové války bylo město, ve kterém deponovali po nějakou dobu válečné ponorky Němci, téměř celé srovnáno ze zemí a muselo se budovat téměř celé znovu. Průmyslová role ale zůstala Brestu až do konce 20. století. Ať už se ve městě dělo, co se dělo, mobilita mezi jeho východní a západní částí nebyla úplně optimální. Ústí řeky je totiž situováno v poměrně hlubokém kaňonu a až do druhé poloviny 19. století museli lidé scházet k řece a přepravovat se mezi oběma břehy na velkokapacitních plavidlech. Roku 1861 byl otevřen “Národní most” (*pont National*), který spojil východní a západní část města bez nutnosti scházet z jedné nebo druhé části města dolů a pak stoupat zase nahoru. Tento most měl mostovku, jejíž středové pole bylo řešeno jako dvě křídla, která se mohla otevírat a zavírat podobně jako okenice, čímž byl zajištěn průjezd jakkoli vysokých lodí. Nicméně most byl roku 1944 srovnán se zemí a podobně skončil i nedaleký gondolový most sloužící pouze armádě, který byl roku 1909 převezen z tuniského města Bizerte (tam sloužil od roku 1898) a po poškození roku 1944 byl o tři léta později rozebrán. Na místě Národního mostu přišel roku 1954 most s vertikálně zdvihatelnou mostovkou zvaný Pont de Recouvrance se 70 m vysokými pylony a asi o 1,5 km dále do vnitrozemí, kde byl gondolový most, byl už roku 1951 otevřen klasický železobetonový silniční most, zvaný *pont de l’Harteloire*. Mezi léty 1946 a 1954 byl v provozu i plovoucí most Guyedon, který sloužil jako

nouzové řeší pro přesun pěších mezi oběma břehy. V Brestu byl dříve už jiný plovoucí most, dodnes přeživší *pont Tréhouart*, ten však sloužil pouze armádě.

Po mostě Recouvrance se po několik let proháněly trolejbusy, které v Brestu působily od roku 1947 až do roku 1970. V roce 2011 byla rekonstruována mostovka mostu Recouvrance tak, aby umožnila zatížení dvěma tramvajovými soupravami o jednotkové hmotnosti zhruba 40 tun. Tramvaje začaly jezdit v Brestu znovu 23. června 2012 na síti mající jednu trať s odbočnou větví a celkovou délku 14,3 km, přičemž počet tramvajemi přepravených cestujících zatím nenaplňuje původní očekávání.
Na rekonstruovaný most mohou také automobily, nicméně provoz je regulován semafory, takže pokud jsou na mostě tramvaje, auta na něj nemohou a musí čekat. Neomezený přístup na most pak mají pěší.

Most Recouvrance plní roli jediné spojnice centra města, které je na východní straně, se západní částí města, protože druhý zmíněný most z roku 1951 je už od centra poměrně daleko. Dlouhou dobu se vzdálenost mezi oběma mosty nejevila pro vnitřní mobilitu města jako značně problematická, oba mosty jednoduše městu bohatě stačily, zvlášť když měla armáda ještě k dispozici most Tréhouart. Jenže původní vojenské dílny a další objekty rozložené na pravém břehu přestávaly sloužit svému účelu tak, jak probíhala modernizace vojenských provozů a reorientace města na služby. V místě zavřených domů se tudíž začala rodit mrtvá zóna. Město rozhodlo, že na místě opuštěných objektů vybuduje novou čtvrť zvanou “des Capucins”, která zaujme rozlohu zhruba 16 ha. Nicméně pro rychlou reurbanizaci je zásadní kvalitní dopravní obsluha. Tramvaj již byla v blízkosti čtvrti přítomná, jenže jen z jedné strany, což město považovalo za nedostatečné. Objevila se sice myšlenka napojit tramvajovou zastávku Les Capucins s jádrem nové čtvrti kyvadlovou elektrickou dopravou, nicméně se nejednalo o zrovna efektivní řešení. Stejně tak se na radnici odmítli spokojit s tím, že si lidé za čas nakoupí auta a vyřeší si každodenní mobilitu po svém, protože se obávali, že se nově rozvíjená část města zakrátko stane hromadným parkovištěm a bude trpět dopravními zácpami. Stavba dalšího mostu pro spojení pravého břehu s centrem se jevila jako drahá, protože se kvůli zajištění splavnosti velkými plavidly nemohlo jednat o klasický most – zvažován byl přitom opět gondolový most či další zdvihací most. Navíc by se nový most těžko někam vešel, pokud by měl opět směřovat z pravého břehu přímo k centru. Lávka by sice byla pro pěší dobrým řešením, nicméně by musela být opět zdvihací, nebo architektonicky netradičně řešená, a přechod z jednoho břehu na druhý by byl tak jako tak příliš pomalý. Přímo v úrovni řeky se zase nic permanentního stavět nemohlo, stejně jako se tam nemohly provozovat přívozy, jelikož je přístup do arzenálu veřejnosti zapovězen a tak jako tak by se jen málokomu chtělo zdolávat početné schody. Město si tudíž lámalo hlavu, co tedy bude tím nejlepším řešením. A nakonec zvítězila lanovka…

Přístup od zastávky Les Capucins k lanovce (pravý břeh).

Centre de mobilité internationale
Résidence internationale
Maison de l'international
CAP VERT

Stavba

Zřízení lanovky se začalo vážně diskutovat roku 2004 a odsouhlaseno bylo po konzultacích s občany městskou radou 9. prosince 2011. V té době už byly analyzovány tři varianty trasování, z nichž byla nakonec jedna vybrána. Občané mohli diskutovat o podobě lanovky, která měla na straně u centra města končit v podzemí, což bylo ale kvůli vysokým nákladům a nutnosti stavět výtah z podzemí na povrch nakonec zamítnuto. Nebýt však toho, že se v přístavu tou dobu zrušila železniční vlečka, která umožnila analyzovat i jiné umístění stanice na straně u centra, jiná možnost než stavět podzemní stanici by se zřejmě jen těžko našla. Pro lanovku byl každopádně schválen jeden středový pylon o výšce 75 m, který svou příhradovou konstrukcí připomíná staré přístavní jeřáby. Zahájení stavby se opozdilo, protože původně se měla lanovka rozjet roku 2016, nicméně zhotovitel se kvůli změně projektu soutěžil nadvakrát a vybrán byl teprve na konci roku 2014. Dne 9. července 2015 získala stavba statut veřejného zájmu, čímž se mohly práce rozběhnout de facto okamžitě.

Stanice Ateliers s historickým objektem armádních dílen.

LÉPHÉRIQUE
ELEFERIK

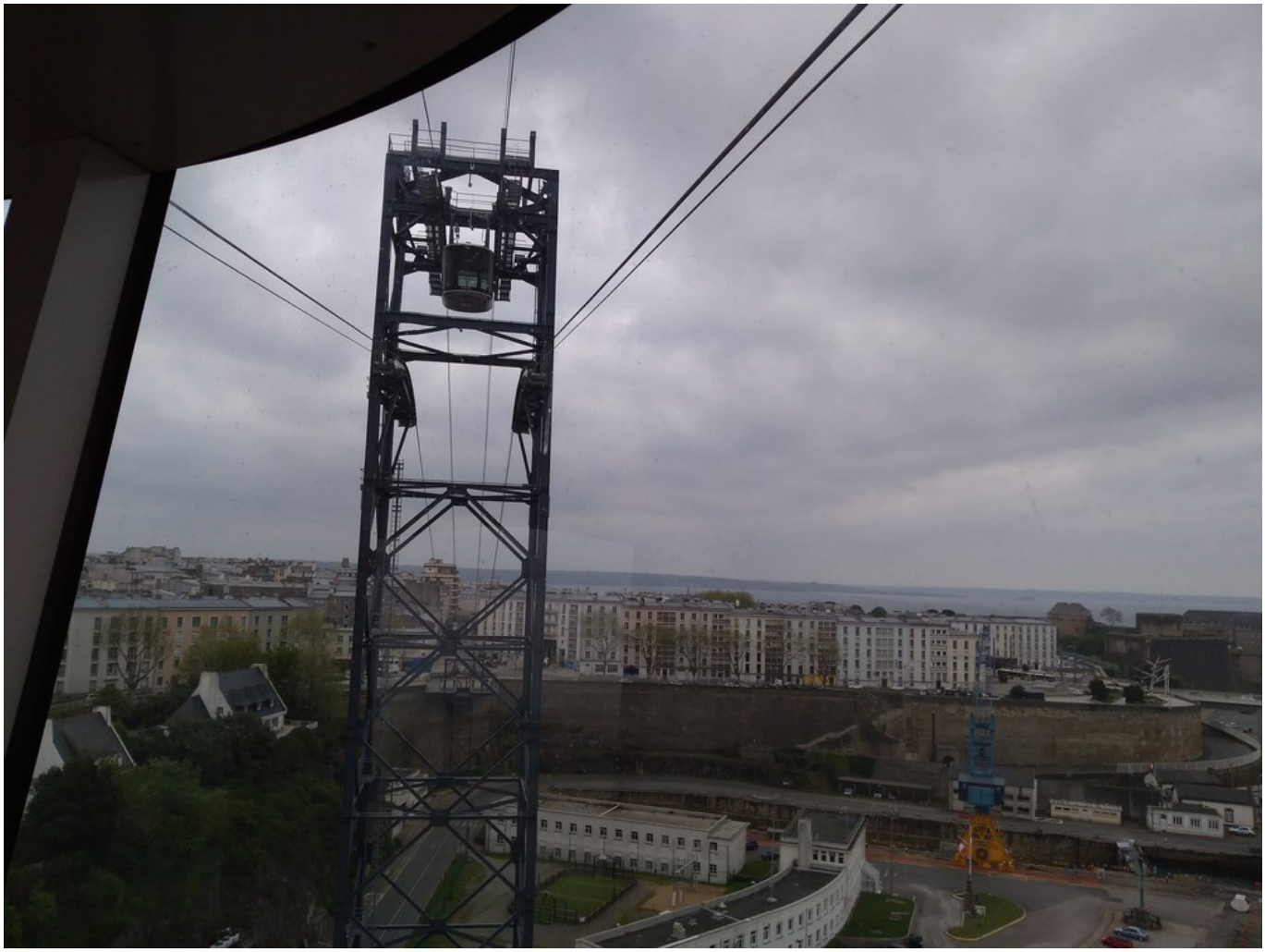
Charlotte
ÉLÉPHÉRIQUE
TELEFERIK

Náklady na stavbu, která byla zahájena v červenci 2015, byly vypočteny na 19,1 milionů eur.

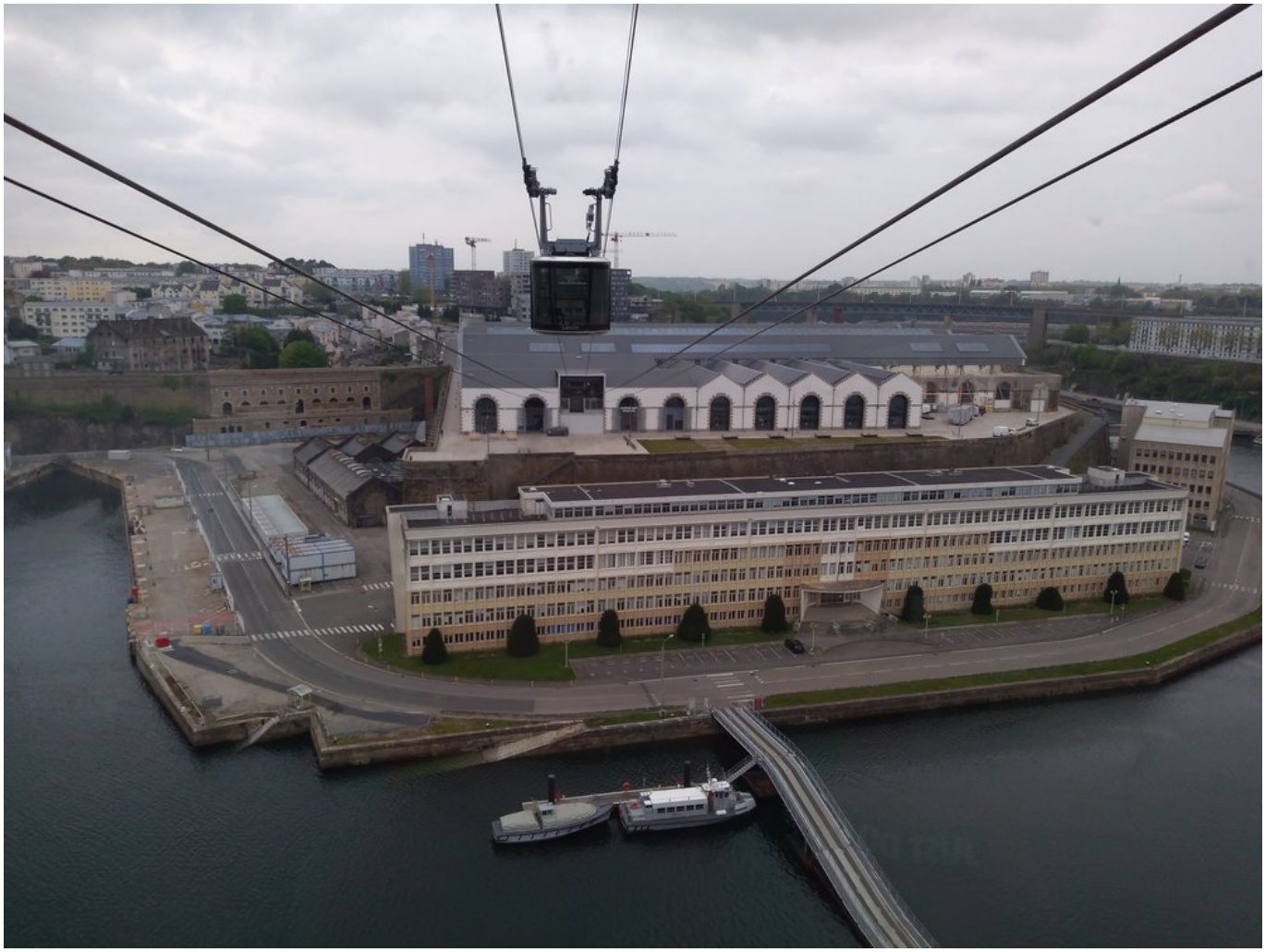
Stavba začala nejprve na pravém břehu v objektu tehdy ještě ne zcela renovovaných dílen des Capucins, kde probíhala od července 2015 do března 2016. Právě v této historické budově je umístěna strojovna. Montáž pylonu o hmotnosti 220 t umístěného na levém břehu se děla od října 2015 do února 2016. Stavba jednoduché stanice na levém břehu probíhala mezi zářím 2016 a červencem 2016 a byla kvůli nutnosti částečné uzavírky třídy Jean Moulin nejkomplikovanější.

První ze dvou kabin byla prezentována veřejnosti v dubnu 2016 po dobu tří dní a na lana byla připevněna 17. srpna 2016. Druhá kabina byla instalována 6. září 2016. Ve stejném měsíci byly zahájeny dvouměsíční zkoušky. Každá kabina je poháněna nekonečným tažným lanem a nesena dvěma nosnými lany.

Lanovka je netradičně řešena, neboť kabiny se nemíjejí ve stejné úrovni, ale jedna podjíždí druhou. Jedna s kabin je totiž zavěšena na vnějších lanech, zatímco druhá na lanech vnitřních. Kabiny jsou vybaveny technologií Smartglass, která umožňuje s pomocí tekutých krystalů zakalit sklo tak, aby cestující lanovky nemohli vidět některé armádní objekty či privátní zahrady. V případě lanovky v Brestu je tato technologie aplikována jen po část jízdy, nicméně je otázka, k čemu, když si lze dnes celý arzenál a okolí bez problému nasnímat z obou břehů a s pomocí moderní optiky přiblížit třeba i z lanovky samotné.



Lewin



Provoz

Stavbu měla na starosti švýcarská společnost Bartholet Maschinenbau AG, která spolupracovala ve sdružení s několika společnostmi. Každá z kabin zkonstruovaná podnikem Gangloff Cabins patřícím do skupiny výše uvedené švýcarské společnosti umožňuje přepravit až 60 osob při maximální nosnosti 4 500 kg, původně se přitom zvažovalo, že by byly nasazeny dva vlaky tvořené třemi 20místnými kabinami.

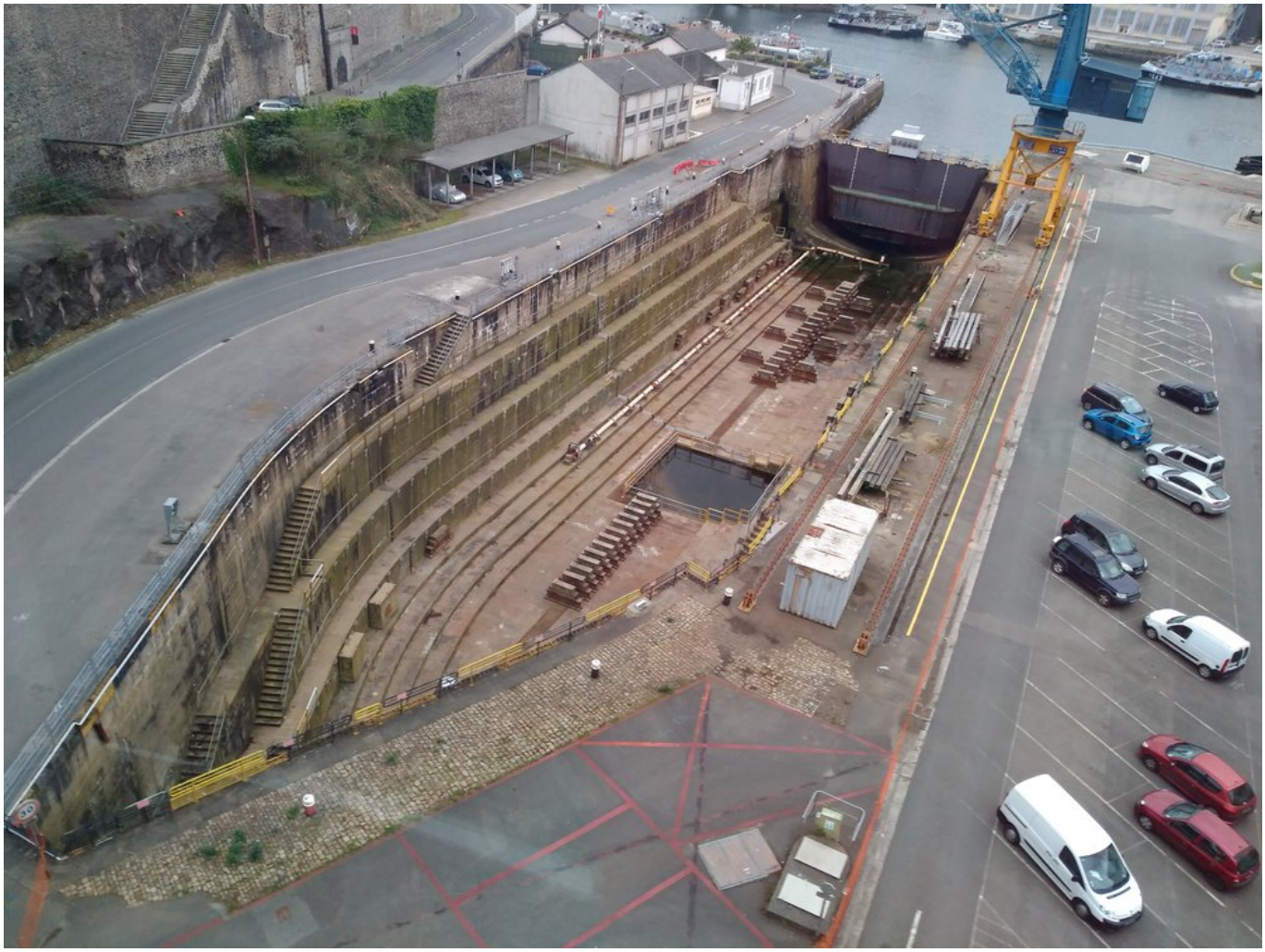
Lanová dráha o délce 419 m a se dvěma stanicemi Ateliers (výše položená, 34 m n. m.) a Jean Moulin (26,5 m n. m.) byla slavnostně zprovozněna v sobotu 19. listopadu 2016 za přítomnosti tehdejší ministryně životního prostředí Ségolène Royal. Krátce před zprovozněním došlo k přerušení dodávky elektrického proudu v dané oblasti, zřejmě úmyslně toho dne protestujícími hasiči, a tak lanovka nevyjela přesně v 10 hodin, ale s asi až 90minutovým zpožděním. Večer musela pro změnu ukončit provoz dříve, a to již ve 20 hodin namísto 21, protože se městem proháněl vítr o rychlosti více než 100 km/h, což je hranice, při které je provoz lanovky přerušen. Normálně se lanovka pohybuje rychlostí 7,5 m/s, při rychlosti větru vyšší než 70 km/h a menší než 100 km/h dochází ke snížení rychlosti lanovky na 5 m/s. Rychlost větru je měřena anemometrem, který je umístěn na pylonu.

Je důležité vědět, že je provoz lanovky plně automatizován a nikdo se na místě z řad zaměstnanců provozovatele nenachází, což mj. znamená, že se do lanovky mohou dostat i černí pasažéři. V případě větru o rychlosti 70 až 90 km/h začne být lanovka řízena pracovníkem z dispečinku umístěného v tramvajovém zázemí v Plouzané (západní konečná tramvaje, viz plánek výše). Při rychlosti větru od 90 do 100 km/h je pracovník přítomen přímo na stanovišti lanovky ve stanici Ateliers.

Levý břeh.

Jean Moulin
départ - departure - lochan
arrivée - arrival - erruout

Jean Moulin
départ - departure - loc'han



První víkend cestovali lidé zdarma, pak mohli začít jezdit za standardní jízdné platné pro místní MHD. Lanová dráha ovšem po několika dnech provozu několikrát vypověděla kvůli vážným technickým problémům službu a po 11 dnech přestala jezdit. Jedna z kabin se například otevřela ve výšce 50 m nad zemí, naštěstí jen se zaměstnancem dráhy, jindy se zase neočekávaně rozjela ze stanice ve chvíli, kdy na její střeše prováděl údržbu technik. Zjistilo se také, že je práce jednotlivých lan nesynchronizovaná.

Tyto a další problémy vedly k tomu, že se do projektu pustili oponenti a začali provoz dráhy ironizovat. Pokud jde o politickou opozici, která byla většinově pravicová, tak ta lanové dráze také nefandila a, stejně jako v případě tramvaje, prohlásila, že bylo o všem rozhodnuto předem, aniž by na projektu panovala všeobecná shoda. Jeden vtipálek dokonce na počátku prosince 2016 nabídl lanovku na webový inzertní portál *Le Bon Coin* do kategorie použitého zboží, jeho inzerát byl ale vzápětí stažen.

Provoz se podařilo po více než měsíční odstávce obnovit 5. ledna 2017. Jistě není bez zajímavosti, že objekt dílen des Capucins, ve kterém má lanová dráha jednu ze svých stanic, v té době ještě nebyl celý zrenovován, neboť jeho inaugurace proběhla až o deset dní později. Nicméně stanice je přístupná zvenčí, tudíž provozu lanovky tento fakt nebránil. Avšak 8. ledna 2017 kvůli závadě na informatice lanová dráha opět po skoro dva dny stála a 14. ledna 2017 na téměř jeden den opět, tentokrát kvůli tomu, že při zastavování kabin ve stanicích nebyla jejich pozice vůči nástupištím sladěná.

Dne 9. srpna 2017 byla jedna z kabin ve stanici Ateliers podrobována údržbě a byla z lan snesena,

přičemž byla dočasně zavěšena na mostovém jeřábu, ze kterého ale spadla a rozbila se tak, že ji nebylo možné opravit. Dne 25. srpna 2017 byl provoz obnoven se zbylou kabinou a dne 9. dubna 2018 zahájila provoz nová, která dostala stejné jméno jako ta předchozí – “Charlotte”. Jméno druhé lanovky je “Lewin”. Jedná se o jména dvou dětí, které na lanovku čekaly s velkým předstihem, aby se jí svezly první, což dojalo místního primátora, který následně zařídil, ať se kabiny jmenují po těchto dětech.

Závady pokračovaly i v roce 2019, jedna z nich se například týkala tažného lana, další jednotky řídící brzdný systém.

Provoz lanovky vyvolal i stížnosti cestujících. Při jízdě lanovky je totiž tažnými lany při průjezdu kladkovými bateriemi pylonu produkován nízkofrekvenční hluk, který je srovnatelný se zvukem výtahu v obytném domě. Zatímco na ulici není tento zvuk slyšet, uvnitř kabiny navzdory dvojitému zasklení ano. Lana budou předčasně vyměněna v květnu 2019 za nová opatřená nylonem a budou stát 270 tisíc euro, což je dvakrát více, než kolik stála ta stávající, na druhou stranu mají mít dvakrát tak delší životnost.

Statistiky

Jedna cesta lanovkou trvá zhruba 3 minuty. Za dva roky převezla lanová dráha 1,35 milionů cestujících. Očekávalo se, že ji ročně využije v průměru 675 tisíc cestujících. Zatímco za necelý rok provozu jich bylo přepraveno více než 720 tisíc a milion byl dosažen 16. června 2018, návštěvnost postupně spíše klesala, nicméně za dva roky provozu se přepravní prognózy splnily do puntíku. Dne 17. prosince 2018 došlo k prodloužení provozu zejména do nočních hodin, aby se tak vyhovělo otevíracím dobám některých provozů a stejně tak těm, kteří pracují déle.

V pondělí se tedy od onoho data jezdí od 11 do půlnoci, od úterý do čtvrtku od 7:30 do 0:30, v pátek a sobotu od 7:30 do 0:30 a v neděli od 9 do 23 hodin. Provoz je to tedy vskutku velkorysý, zvlášť když uvážíme, že se jezdí každých pět minut (ve skutečnosti ovšem nemusí být tento interval vždy dodržen).

Je ale třeba uvést ještě informace k ekonomice provozu, neboť ne vše vypadá tak pěkně, jak se zdá. Lanovka má plánovanou životnost 30 let. Náklady na její zavedení přesáhly 19 milionů eur, a to bez daní. Odhadované roční náklady na provoz jsou 800 tisíc eur, tj. dalších 24 milionů eur za třicet let provozu. Za první rok provozu dráha vygenerovala příjmy 620 tisíc eur, což bylo více, než se čekalo, na pokrytí provozních nákladů to ale zdaleka nestačí a na splácení investice už vůbec ne. Je tedy jasné, že se jedná o provoz ztrátový, který při stávajícím, zatím poměrně příznivém trendu ve vývoji pasažérů vygeneruje za třicet let „sekyru“ do rozpočtu města ve výši zhruba 25 mil. eur (a s ohledem na nedávné prodloužení provozu možná i více), což je asi 640 mil. Kč, a to jistě na město velikosti Brestu není málo. Na druhou stranu si je ale třeba říci, že se nejedná o službu turistům, ale místním, a tak je provoz intenzivní a cenová politika je sladěná s tarifem místní MHD provozované pod značkou Bibus, přičemž lidé mohou jednotlivé druhy místní MHD kombinovat. Jedna cesta lanovkou je na místní poměry za směšné peníze, a sice 1,60 eur, zatímco přeprava turistickou lanovkou stojí ve Francii obvykle více než 10 euro. Při zakoupení celodenní jízdenky za 4 eura se pak člověk může vozit lanovkou „donekonečna“.

Lanovku provozuje stejně jako místní MHD privátní společnost Keolis Brest. Město momentálně uvažuje o tom, že by si nechalo postavit i druhou lanovku. Panují ale značné pochyby o tom, zda bude její užitečnost alespoň taková, jaká je nyní u stávající lanovky.

Text a neoznačené foto: Vít Hinčica

Titulní foto: Bartholet Ropeways

Url: Za lanovkou do Brestu