



## Lanová dráha v Ufě

13.08 2017 08:01, Redakce, Nezařazené

Ufa coby hlavní město ruské republiky Baškortostán a 11. největší sídlo Ruské federace leží z velké části na poloostrově, který je omýván řekami Belaja a Ufa. Tento poloostrov má kopcovitý ráz a po svahu jednoho z jeho východně ležících kopců byla k řece Ufě vybudována lanová dráha, která zrovna nevypadá tradičně.

Historie ufské lanové dráhy zvané „Tramplin“ (v ruštině toto slovo označuje skokanský můstek) je spjata s areálem sportovní školy, který se měl na svahu onoho kopce u řeky Ufy v 90. letech minulého století rozšířit. Středobodem rozšíření se měl stát nový skokanský můstek o výšce zhruba 100 m – přesné číslo se liší, uvádí se 90–120 m. Každopádně měl být vyšší než již tehdy existující skokanské můstky, které byly umístěny o pár desítek metrů více na sever.



Příchod k lanovce začíná na trolejbusové zastávce s klimatizovaným bistroem.



Pohled od zastávky k horní stanici lanové dráhy.



Pohled od horní stanice lanové dráhy k zastávce.





Pohledy na lanovku zespoda.











Pro lepší dostupnost můstku se naplánovalo vybudování lanové dráhy o kapacitě 300 osob/hodinu, která se dle dostupných údajů spustila už v roce 1994. Stavba skokanského můstku začala někdy v období let 1992–1993, jenže kvůli nedostatku financí vzápětí zamrzla a obnovila se až o osm let později. V roce 2003 byl skokanský můstek téměř hotový, jenže příroda byla proti. Půdní vody podemlely svah a ohromná kovová konstrukce ztratila stabilitu. Jak se později ukázalo, stavba byla založena na složitém geologickém a hydrologickém podkladu, a tedy byla potenciálně nebezpečná nejen pro skokany, ale i pro lidi stojící pod můstkem. Neotevřenou stavbu si oblíbili milovníci vysokých objektů a střech – rooferi. Na jaře 2016 bylo ale rozhodnuto o demontáži můstku, což se také ještě v létě 2016 stalo, a tak dnes po celé neúspěšné akci zůstaly jen betonové základy.

Lanová dráha mezitím fungovala (avšak nevíme, zda jen v zimě), nicméně nebyla nijak bezpečná. Na počátku tohoto století sice byla demontována, avšak za použití části původního vybavení se postavila o pár desítek metrů více na jih lanovka kvalitativně lepších parametrů (např. původní kabinky s ručním zavíráním dvířek byly nahrazeny kabinkami s automaticky zavíranými dvířky). Ukázalo se totiž, že si na lanovku lidé zvykli a její další existence bude mít smysl. Za řekou Ufou je totiž vesnice Dudkino s velkým množstvím sadů, které jezdí obdělávat chataři, nehledě pak na stovky lidí, kteří za řekou bydlí. Ti všichni, pokud nechtěli vážit dlouhou cestu přes několik km vzdálený most, museli při cestě do osady kopec scházet a řeku překročit s pomocí přívozu, při cestě zpět je však na 300m úseku čekalo stoupání, které dá na dvou místech zabrat i sportovcům. Modernizovaná lanovka byla otevřena roku 2005 a přilákala nejen chataře a obyvatele bydlící za řekou, ale i spousty výletníků.



Spodní stanice lanové dráhy a okolí.



Spodní stanice lanové dráhy a okolí.



Přívaz mezi Ufou a Dudkinem.



Пřívoz mezi Ufou a Dudkinem.



Пřívóz mezi Ufou a Dudkinem.



Пřívóz mezi Ufou a Dudkinem.





Spodní stanice lanové dráhy a okolí.



Spodní stanice lanové dráhy a okolí.



Spodní stanice lanové dráhy a okolí.



Spodní stanice lanové dráhy a okolí.



Spodní stanice lanové dráhy a okolí.





Spodní stanice lanové dráhy a okolí.



Kabinka.



Kabinka.



Spodní stanice lanové dráhy a okolí.



Spodní stanice lanové dráhy.



Spodní stanice lanové dráhy.

Jak jde vidět na přiložených snímcích, tvar kabinek je velmi netradiční a člověk se v nich cítí jako sardinka v plechovce. Místa na sezení nejsou žádná, stříška chybí (u původních byla) a prostoru na otáčení je málo. Kdo však touží po romantickém zážitku, nebude litovat.

Lanovka je v provozu od května do poloviny října, zhruba od 7 do 21 hodin (časy se během sezóny upravují), s přestávkami mezi 13. až 14. a 17. až 18. hodinou, kdy nejedí ani přívoz. Cesta lanovkou, kterou provozuje od roku 2013 městský podnik „Služba rečných přeprav Ufy“, trvá ani ne 10 minut. Cena za jednu jízdu byla donedávna 15 rublů, dnes však činí už 45 rublů (asi 20 Kč). Ačkoli si člověk u lanovky připadá jako v horském středisku, je jen kousek od civilizace, neboť k horní stanici lanovky je třeba ujít sotva 100 m od trolejbusové zastávky, která přitom leží při typické sídlištní ulici.













Strmé stoupání dá zejména v horkém počasí zabrat nejen starým lidem.













Několik pohledů na skokanský můstek, respektive jeho polohu a pozůstatky. První snímek je pořízen ve směru od lanové dráhy. Původní sportovní areál se starými skokanskými můstkami je za stromy a není na snímku vidět.



Jaký by byl pohled skokanů v případě existence můstku, nevíme, můžeme ale nabídnout pohled v místě, kde by se shromažďovali k výtahu. Řeka není vidět, obec Dudkino ale ano.



Pohled na současnou lanovku od zmizelého můstku. Původní lanovka ale byla dle místní již letité rodačky někde za zády fotografa.













Na tomto snímku pořízeném z kabinky lanové dráhy blízko horní stanice jde vidět vrchol starého skokanského můstku a také provozní budovu, ve které mají sportovci zázemí.



Федерация паралимпийцев на лыжах с тремлином  
и лыжного двоеборья России

Таблица Российского Паралимпийского Комитета

SKS-BANK

adidas

Служба  
экстренной  
помощи  
"Грифон"

Серебряный седан

Серебряный седан

Белый фургон

Starý skokanský můstek stále funguje.





Starý sportovní areál pro tréninky ve skocích na lyžích se sice pomalu rozpadá, ale ještě slouží.







Pohled ve směru od provozní budovy sportovního areálu k horní stanici lanové dráhy. Loni snesený skokanský můstek byl někde u levého okraje snímku, přibližně uprostřed.

### **Pár slov k tramvajím a trolejbusům**

Ufská tramvajová a trolejbusová doprava slaví letos 80., resp. 55 let, avšak z pohledu zájemce o dopravu se nemůže jednat o žádný důvod k oslavám. Ufská tramvajová síť byla v posledních letech likvidována a její pozůstatky jsou momentálně ve velmi špatném stavu. Místo jednolitě sítě jsou dnes dvě, severní a jižní. Severní v podobě už jen jedné trati se sice může chlubit samostatným tělesem,

nicméně tramvaje jedou rychlostí, která velmi připomíná rychlost koňky, a o moc lepší to není ani na jižní síti. Trolejbusová síť v takto otřesném stavu není a ani nebyla v tomto století nijak zvláště krácena, nicméně oba druhy dopravy byly v poslední době předmětem opakovaného omezování či přerušování provozu vybraných linek, neboť místní DP nakumuloval za léta velké dluhy dodavateli elektřiny. Investice do nových tramvajových vozidel sice za poslední dvě dekády podniknuty byly, nicméně starý park spíše nové vozy jen doplnily a v posledních letech už jsou nákupy nových vozidel nulové. Trolejbusová flotila sice byla od počátku století obnovována ve velkém měřítku, čímž se de facto podařilo vymýt stará vozidla z minulého století, nicméně průběžná obnova parku už nějaký ten rok rovněž absentuje a stávající vozidla začínají vypadat zachovale. To je na miliónové město poněkud slabý výkon.



Snímky ze severní části města.









Jedna z tramvají zrovna vypověděla službu, a tak celá trať stála...



Nácestná smyčka Kosmonavtov.





Konečná Internacionalnaja.





Konečná trolejbusů Ufimskij DOK.



Snímky z jižní části sítě.





*Text a foto: Vít Hinčica*

Url: [Lanová dráha v Ufě](#)