CCEA MOBA

Dopravní podnik hlavního města Prahy

LANOVÁ DRÁHA PODBABA - TROJA - BOHNICE

UŽŠÍ JEDNOKOLOVÁ ARCHITEKTONICKÁ SOUTEŽ O NÁVRH

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

ÚVOD

V současnosti je nejkratším spojením Podbaby s protějším břehem Vltavy pouze přívoz a Trojská lávka pro chodce a cyklisty na opačném konci Císařského ostrova. Hustě osídlené Dejvice a Bohnice, situované na plošině nad údolím Vltavy, jsou v dnešní době obsluhovány jen autobusy směřujícími sem z centra. Spojení Dejvic a Bohnic není v současnosti dostatečné, a tak lidé, cestující mezi těmito pražskými částmi, musí využívat vytížené přestupní uzly v centru města. Lanová dráha Bohnice-Troja-Podbaba má tak za cíl propojit levý a pravý břeh Vltavy v místech, kde dodnes dopravní infrastruktura chybí a ulehčit tak městské hromadné dopravě v centrálních částech Prahy.

V minulosti bylo propojení mezi Dejvicemi a Bohnicemi přes údolí řeky Vltavy několikrát zkoumáno. Šlo především o plán tramvajové trati, která však vyžaduje zdlouhavou a složitou stavbu mostu přes Vltavu do Troji a navazujícího tunelu překonávajícího značný výškový rozdíl odtud směrem do Bohnic. O formě kabinové visuté lanové dráhy, jakožto o levnější, rychlejší, ekologičtější (a případně dočasné) alternativě tramvaje tohoto propojení, se mluví od roku 2016, kdy také vznikla studie proveditelnosti.

Zájem o cesty lanovkou spojující tyto části města také vzroste po dokončení stavby vysokorychlostní trati Praha-Drážďany, kdy se očekává navýšení vlakových spojů obsluhujících stanici Praha-Podbaba. Naroste tak také počet cestujících z této železniční stanice směřujících odtud na Prahu 8.

PŘEDMĚT SOUTĚŽE

Předmětem soutěže je návrh třech stanic lanovky- dolní stanice Podbaba, mezistanice Troja a horní stanice Bohnice, a pěti podpěr, z nichž dvě jsou umístěny na Císařském ostrově a tři se budou nacházet ve svažitém terénu mezistanice a horní stanice Bohnice.

POROTA

NEZÁVISLÍ ČLENOVÉ

CHRISTIANE BAUSBACK

Je vedoucí oddělení designu a výkonnou ředitelkou společnosti N+P Design, která navrhuje high-tech produkty pro veřejnou dopravu, profesionální elektroniku a spotřební výrobky či zdravotnické vybavení. Souběžně se svou profesní činností se věnuje také přednáškové činnosti, a to především v Německu a Švýcarsku. Řada jejích návrhů získala řadu národních i mezinárodních ocenění za design.

ARJAN DINGSTÉ

Ředitel a hlavní architekt v renomovaném ateliéru UNStudio založeném v Amsterdamu v Nizozemí. Během uplynulých 19 let se významně podílel na nejikoničtějších projektech, včetně Arnhem Central Public Transport Terminal v Nizozemí, na návrhu metra v Dauhá či centrále Booking.com, která je v současné době ve výstavbě. Je vedoucím projektu Lanovky pro město Göteborg.

DALIBOR HLAVÁČEK

Nový děkan FA ČVUT. Architekt a pedagog na FA ČVUT, kde vystudoval a byl jmenován docentem. Je absolventem stáže u Renza Piana v italském Janově. Od roku 2008 vede vlastní architektonický ateliér. Od roku 2015 je členem rady Evropské asociace pro architektonické vzdělávání.

PATRIK KOTAS

Český architekt specializující se na návrhy dopravních staveb a designér prostředků hromadné dopravy. Do roku 1991 působil jako samostatný projektant, poté se stal vedoucím projektantem ve firmě METROPROJEKT Praha a.s. Vyučuje na FA a FD ČVUT v Praze. Roku 1993 založil architektonické studio Patrik Kotas-Ateliér designu a architektury zaměřené na dopravní stavby.

HENRIETA NEZPĚVÁKOVÁ

Vystudovala design na VŠUP v Praze. Sedm let působila jako odborná asistentka v ateliéru Produktového designu na Fakultě umění a designu v Ústí nad Labem, kde také absolvovala doktorské studium. Od roku 2012 vyučuje na Fakultě architektury ČVUT v ateliéru Fišer-Nezpěváková. Současně pracuje v designérském studiu Divan, jako senior designer. Její realizace jsou zejména z oblasti interiérového designu a volné tvorby.

IVAN NĚMEC

Ve své praxi se věnuje projektování nosných konstrukcí pozemních a inženýrských staveb. Od roku 1993 působí v projektové kanceláři Němec Polak. Podílel se na projektech staveb jakými jsou Forum Karlín, nová budova fakulty architektury ČVUT, Eli Beams, Tělocvična v Dolních Břežanech, či residenční soubory Central Park Praha, a stavby administrativních jako například Park Chodov, DRN, Palác Špork a mnoho dalších.

PETRA KUNAROVÁ - NÁHRADNICE

V roce 2008 absolvovala obor pozemní stavby architektura na Fakultě stavební ČVUT. V letech 2010 – 2013 studovala magisterský obor architektura a urbanismus na FA ČVUT. V letech 2014 – 2017 působila jako architektka v Basileji. Je spoluzakládajícím členem ateliéru in-form-architekti.

JINDŘICH RÁFTL- NÁHRADNÍK

Vystudoval architekturu, urbanismus a environmentální design na Fakultě umění a architektury v Liberci. V roce 2011 založil architektonické studio R/FRM zaměřené na generativní architekturu, biostruktury a výtvarné umění.

ZÁVISLÍ ČLENOVÉ

JAN ŠUROVSKÝ

Technický ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy. a příležitostný řidič tramvaje

ADAM SCHEINHERR

Politik, strojní inženýr, manažer a fyzik, náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy a předseda dozorčí rady Dopravního podniku hlavního města Prahy.

EVA SMUTNÁ

Radní za Prahu 6, zodpovídá za strategický rozvoj a památkovou péči

LUKÁŠ VACEK

Architekt a urbanista, zástupce městské části Praha 8
Odbor územního rozvoje a výstavby

TOMÁŠ BRYKNAR

Starosta městské části Praha Troja, předseda komise pro obecní majetek

BOHUMIL BERÁNEK – NÁHRADNÍK

Vedoucí Oddělení koncepce strategického a územního rozvoje Prahy 6

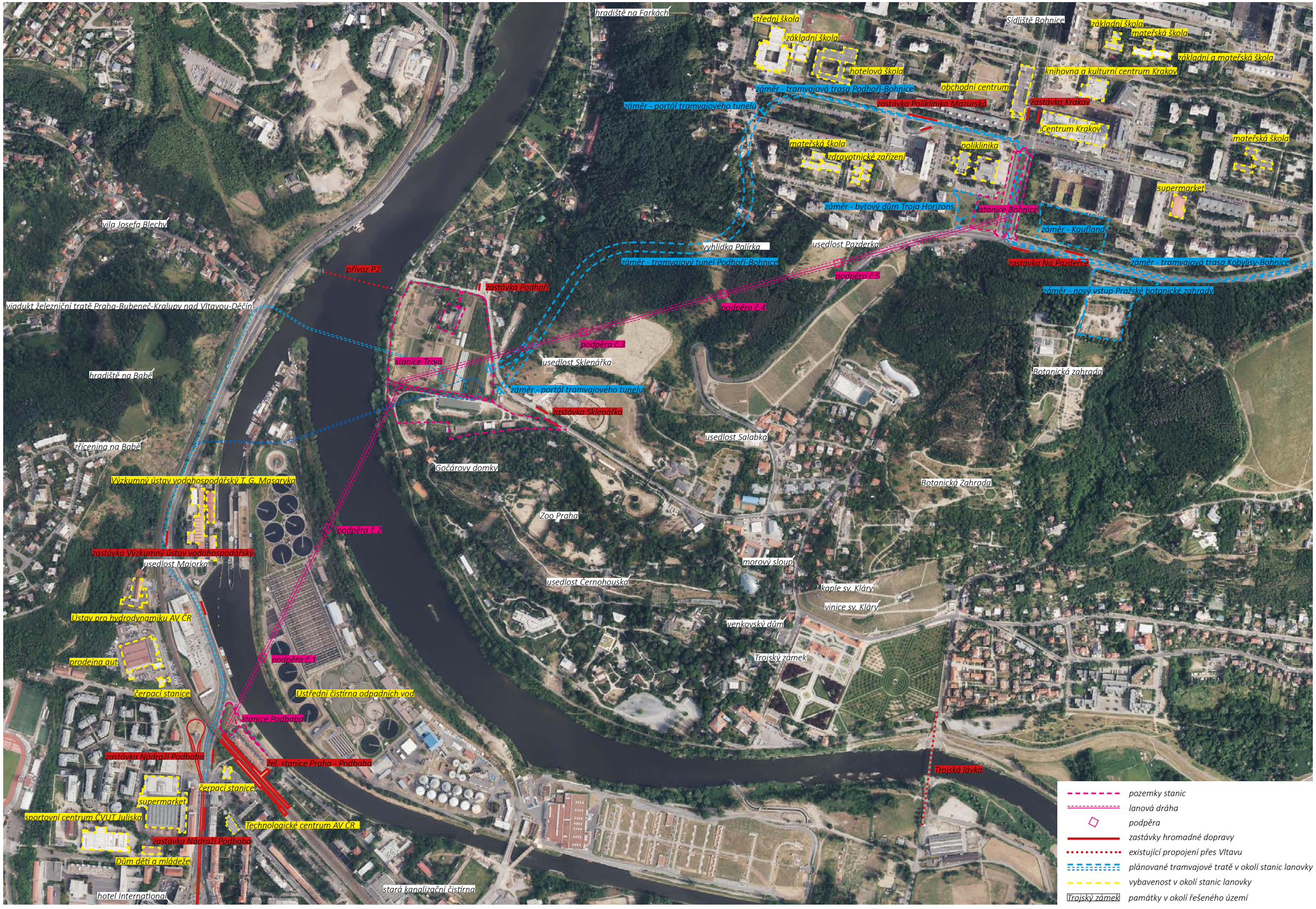
TOMÁŠ DRDÁCKÝ - NÁHRADNÍK

Architekt a zástupce starosty městské části, předseda komise pro výstavbu a dopravu

IRENA NEŠKUDLOVÁ MÁDLOVÁ - NÁHRADNICE

Architektka a urbanistka pracující v rámci DPP na úseku Investice - Povrch především na úpravách veřejných prostranství města Prahy a jejich souladu s dopravní infrastrukturou

2021



www.geoportalpraha.cz, © Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, stránka vytvořena: 15.02.2022 14:24:59

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Řešené území se nachází v severní části Prahy. Trasa lanovky bude nejprve překonávat řeku Vltavu a Císařský ostrov směrem do Trojské kotliny, a pak prudce stoupat na východ přes přírodní park Drahaň-Troja k sídlišti Bohnice. Značnému stoupání odpovídá i výškový rozdíl plánovaných stanic, který činí přibližně 90 metrů (nadmořská výška stanic Podbaba a Troja bude cca 190 m n.m. a Bohnic zhruba 280 m n.m.). Lanová dráha je navržena tak, aby neprocházela přímo areálem Zoologické zahrady, nicméně bude procházet nad objekty Ústřední čistírny odpadních vod.

Lanovka bude mít počátek ve stanici Podbaba na území Prahy 6. Ta bude umístěna v těsné blízkosti toku Vltavy na železniční zastávce Praha-Podbaba, kde se nachází také tramvajové obratiště a zastávka tramvají a autobusů Nádraží Podbaba.

Z Podbaby bude lanová dráha směřovat na severovýchod přes plavební kanál Vltavy, Císařský ostrov a zdejší areál Ústřední čistírny odpadních vod a dále pak přes hlavní tok Vltavy do lokality Podhoří na území městské části Praha - Troja. Poloha mezistanice lanovky Troja je navržena poblíž severozápadního okraje areálu Zoo Praha, kde se dle rozvojových plánů zoologické zahrady plánuje v budoucnu nový vstup do areálu Zoo.

Větev lanovky Podbaba - Troja je plánovaná jako dočasná. V budoucnu, po dostavbě tramvajového mostu v těchto místech, bude tato větev demontována a lanovka bude nadále provozována jen na úseku Troja - Bohnice. Stanice Podbaba pak ztratí svůj původní účel, a proto je součástí soutěže také prověření dalšího možného způsobu využití konstrukce stanice Podbaba, případně zvážení použití takových stavebních materiálů, které umožní snadné, ekologické rozebrání stanice.

Z mezistanice Troja bude lanovka stoupat směrem ke koncové stanici Bohnice na území Prahy 8. Stanice bude umístěna na křižovatce ulice K Pazderkám a ulice Lodžská, jedné z hlavních komunikačních os sídliště. V okolí se nachází těžiště občanské vybavenosti sídliště - poliklinika Mazurská, kulturní dům Krakov, nákupní centrum Krakov a také autobusová zastávka.

V blízkosti plánované stanice je v současnosti umístěna zastávka Na Pazderce zajišťující obsluhu sídliště Bohnice a Kobylis. Na ty bude stanice lanovky zprostředkovávat přímou vazbu. Do budoucna by toto spojení mohla zajišťovat také plánovaná tramvajová linka Kobylisy-Bohnice.

DOTČENÉ POZEMKY

Dolní stanice Podbaba bude umístěna na pozemcích p. č. 1701/4 ve vlastnictví hl. m. Praha a 1689/4, který je majetkem tuzemské právnické osoby - v současnosti probíhá jednání o směně.

Mezilehlá stanice Troja bude umístěna na parcele p. č. 1463, která je momentálně ve vlastnictví České zemědělské univerzity - i zde probíhá jednání o směně, a parcele p. č. 1533/1 spadající pod hl. m. Praha. Dotčen záměrem zde bude také pozemek vlastněný fyzickými osobami p. č. 1530.

Horní stanice Bohnice bude navržena na pozemcích p. č. 1285/1, 1285/12 a 1742, které spadají do vlastnictví hl. m. Praha.

V prostoru mezi stanicemi bude umístěno celkem pět podpěr. První z nich bude stát na okraji plavebního kanálu a Císařského ostrova na pozemcích p. č. 1961/1, 1961/4, 2146/1, druhá podpěra bude umístěna na břehu Vltavy, na protější straně Císařského ostrova na pozemcích p. č. 1961/1, 1985/7. Třetí podpěra bude stát na pozemku p. č. 1501, čtvrtá na pozemcích p. č. 1507, 1508 a pátá na pozemku p. č. 1513/2.

ZÁMĚRY V OKOLÍ

V okolí koncové stanice Bohnice je připravováno několik záměrů umístěných do ulice K Pazderkám. Prvním je stavba nového nákupního centra Kaufland Troja s podzemním parkovištěm. Druhým je nový severní vstupní areál Botanické zahrady hl. m. Prahy od studia Fránek Architects. Třetím je obytný dům Troja Horizons umístěný jižně od polikliniky Mazurská. Blízkým připravovaným záměrem je též polyfunkční budova Bohnice - Pomořanská od Aulík Fišer Architekti.

Nový vstupní areál Botanické zahrady je umístěn jižně od uvažovaného nákupního centra Kaufland a jeho dostavba zvýší kapacitu zdejších parkovacích stání ze 125 na 222 a 4 stání pro autobusy. Společně s plánovanými 239 místy obchodního centra Kaufland se tak celkem vytvoří kapacita 458 parkovacích stání v tomto místě.

V areálu ÚČOV na Císařském ostrově se připravuje projekt stáčírny BioCNG. Jedná se o rozšíření stávajícího plynového hospodářství ÚČOV o novou část této infrastruktury. Stáčírna BioCNG má být zhruba pod trasou lanovky.

DOPRAVA[1]

Oblast Podbaby je obsluhována vlakem, tramvají a autobusem. Na vlakové stanici Praha - Podbaba zastavují linky S4, S41 a R20. Interval spojů je zhruba 30 minut a zprostředkovávají vazbu na nádraží Praha - Holešovice, Praha - Masarykovo nádraží a Praha - Hlavní nádraží. Zhruba 100 m od nádraží v současnosti končí linky tramvaje č. 8 a 18 na zastávce a obratišti Nádraží Podbaba. Autobusová zastávka Nádraží Podbaba je obsluhována linkami 107, 116, 147, 160, 902 a 909. Zastavují zde i příměstské autobusové linky 340, 350 a 355. Nejbližší stanicí metra je stanice linky A Dejvická, vzdálená odtud asi 3 minuty jízdy.

S protějším břehem Vltavy Podbabu spojuje přívoz P2 mezi zastávkami V Podbabě a Podhoří s plavidlem o kapacitě cca 40 osob a intervalem asi 15 min, který je z hlediska kapacity, rychlosti i návaznosti na ostatní prostředky MHD ve stávajícím provedení spíše doplňkovým prostředkem sloužícím jen pro lokální vazby. Ve stanici Podhoří na přívoz navazují autobusové linky 112 a 236 obsluhující Troju.

Do Bohnic směřují autobusové linky č. 102, 144, 152, 177, 200, 202, 236 a 905. Doba jízdy na stanici tramvají a metra linky C Kobylisy je ze Sídliště Bohnice zhruba 7 minut. Nejblíže uvažované horní stanici lanovky se nachází zastávka Na Pazderce s docházkovou vzdáleností 100- 200 m.

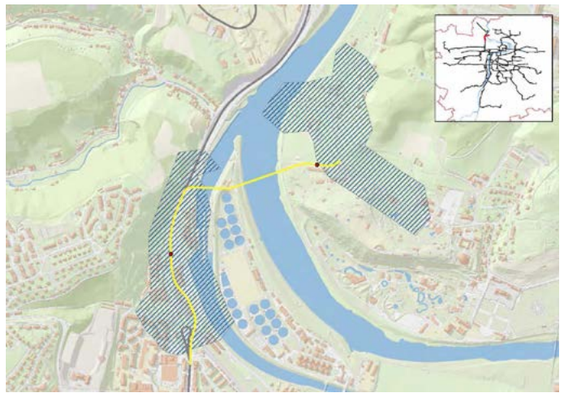
Jednotlivé územní celky jsou tedy samostatně kvalitně obslouženy hromadnou dopravou, nicméně vzájemné přímé propojení Prahy 6 a Prahy 8 úplně chybí. Linky MHD v centru města jsou proto zbytečně zatíženy, což bohužel v návaznosti zvyšuje motivaci lidí využívat spíše osobní automobilovou dopravu a dále tak zatěžovat přetíženou pražskou dopravní infrastrukturu další motorovou dopravou.

Uvažovaná lanovka nebude generovat novou dopravu, dojde k částečnému přesměrování stávající dopravy protože koncové stanice lanovky se stanou novým cílem pro cestující ze Středočeského kraje a okrajových částí Prahy. Ti budou místo integrované autobusové dopravy (sloužící pro cestující směřující do a z destinací mimo Prahu) pokračovat do centra pomocí městské hromadné dopravy. V centru se naopak očekává úbytek cestujících, a to jak u IAD, tak u MHD. Z hlediska MHD dojde po zprovoznění lanovky k odlehčení kapacit autobusových linek z Bohnic do centra a kapacity linky metra C, která se již dnes pohybuje na hranici svých přepravních možností.

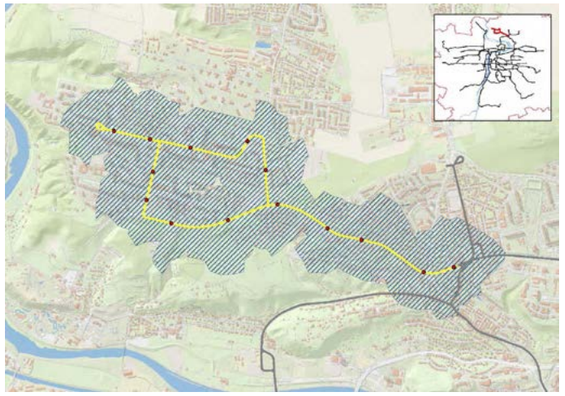
DOPRAVNÍ ZÁMĚRY V OKOLÍ

V budoucnu se v okolí stanic lanovky uvažuje o výstavbě nových tramvajových tratí Kobylisy - Bohnice, Nádraží Podbaba - Suchdol a Podbaba - Troja (Zoo) - Bohnice. Především v případě trati Podbaba -Troja (Zoo) - Bohnice je lanová dráha rychlejší alternativou tramvaje. Lze očekávat, že po dokončení její 1. etapy dojde k ukončení provozu úseku lanovky přes Vltavu, přičemž větev směřující z Troji na sídliště Bohnice bude dál plnit svou funkci a doplňovat obsluhu sídliště spolu s plánovanou tramvajovou tratí Kobylisy - Bohnice.

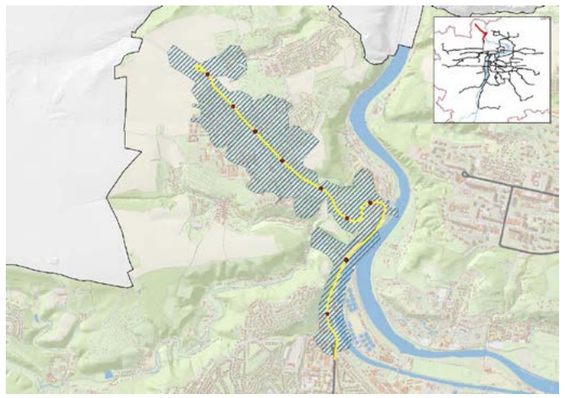
Návrh tramvajové trati Podbaba-Troja (Zoo) - 1. etapa propojení Praha 6-Praha 8



Návrh tramvajové trati Kobylisy-Bohnice



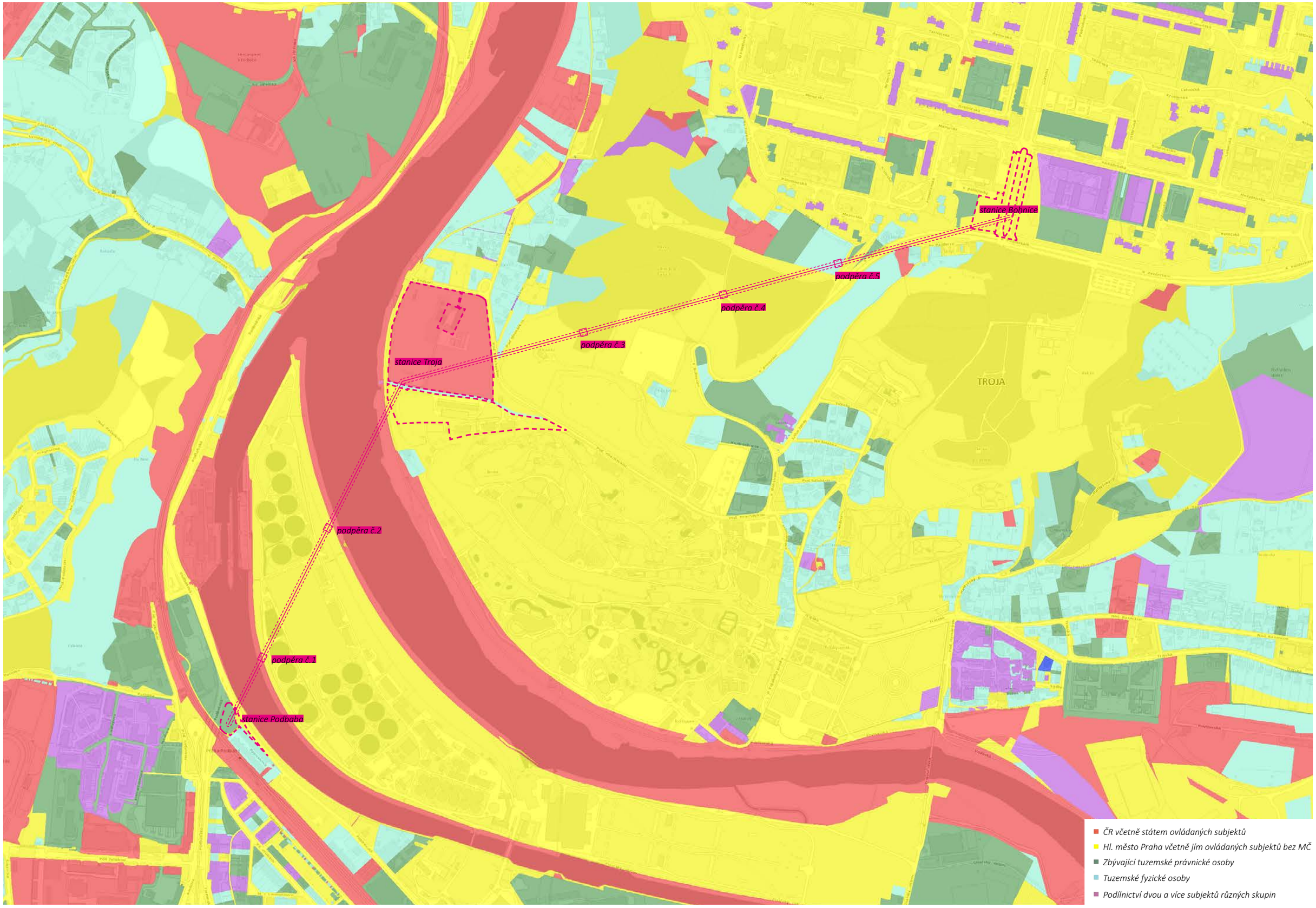
Návrh tramvajové trati Nádraží Podbaba-Suchdol



1 *Dopravní studie, European Transportation Consultancy, s.r.o.: Lanová dráha Podbaba-Troja-Bohnice, listopad 2019*

Zdroj schémat: Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030 - IPR

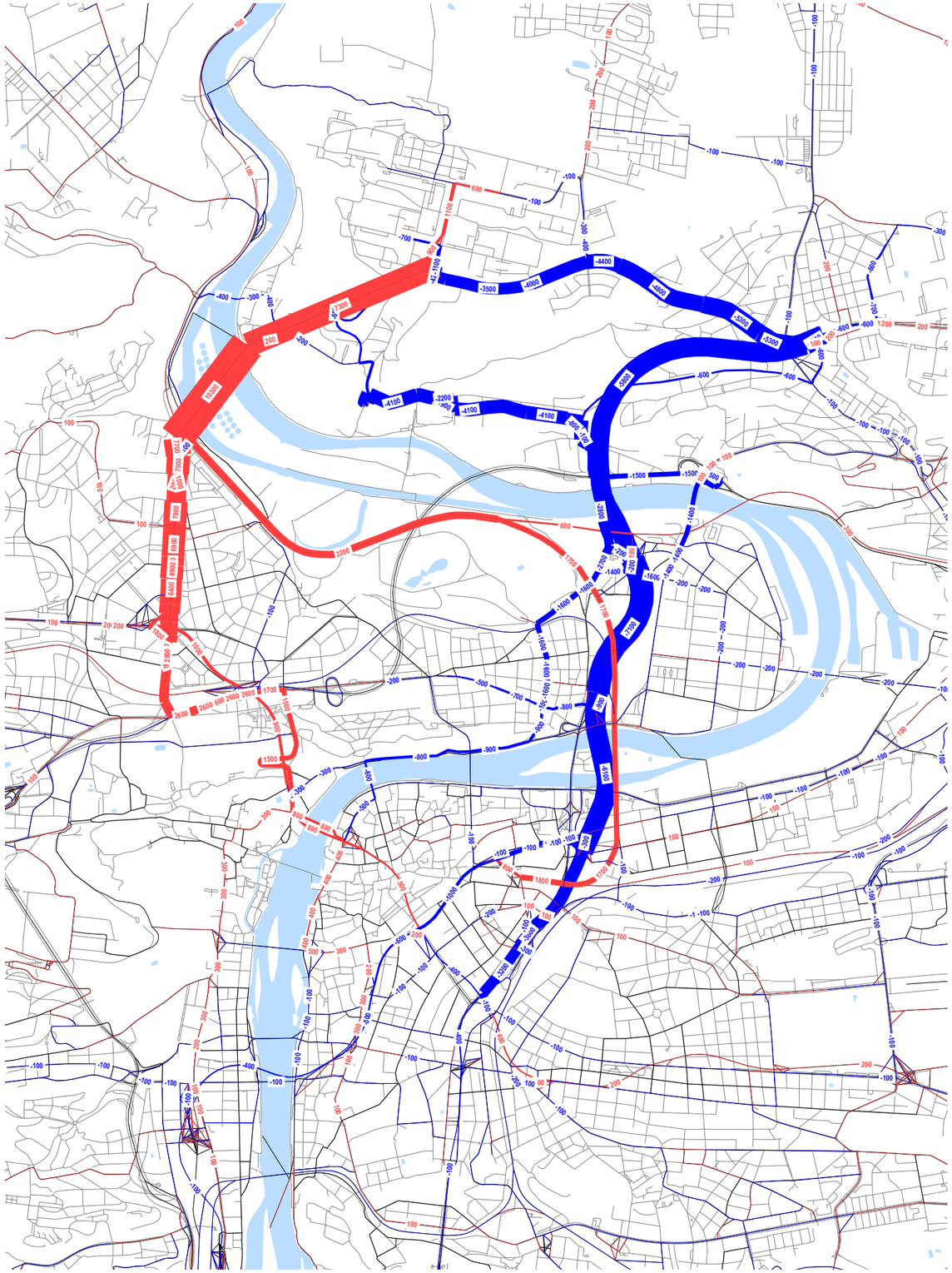
mapa majetkoprávních vztahů



www.geoportalpraha.cz, © Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, stránka vytvořena: 15.02.2022 14:43:34

Porovnání počtu cestujících v prostředcích MHD po zprovoznění lanovky

nárůst cestujících
úbytek cestujících



Zdroj: Technická správa komunikací hlavního města Prahy, Úsek dopravního inženýrství

TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ LANOVKY[2]

Pohyb na lanové dráze bude vykonáván takzvaným oběžným systémem. Oběžný systém je jednou z možností pohybu, kdy je dopravní lano vedeno stále stejným směrem, přičemž udržuje stejnou rychlost. Kabiny jsou od tažného a dopravního lana odpojitelné a při příjezdu do stanic se snižuje jejich rychlost, aby bylo možné bezpečně nastupování a vystupování. V případě záměru lanovky Podbaba-Bohnice se používá 17 kabin.

Systém lanové dráhy bude třílanový, neboli systém 3S (z německého „dreiseil“), kde jsou funkce nesení a tažení od sebe odděleny - podpora se provádí pomocí dvou lan namísto jednoho. Jedno lano je tedy tažné a dvě nosné. Tímto způsobem je podpora skutečně silná a umožňuje lanové dráze nést velké kabiny schopné poskytnout více místa. Kabiny třílanového systému mají tak obvykle kapacitu 30 až 35 míst včetně 24 (až 28) sedadel a všechny jsou přístupné osobám s omezenou pohyblivostí. Je možné v nich přepravovat invalidní vozík, jízdní kolo nebo kočárek. Technologie tří lan také umožňuje širší rozestup mezi podpěrami (až 3000 m) a je stabilní ve větru (komfort až do 100- 110 km/h).

Celková délka lanové dráhy bude 2,24 km. Podle počtu cestujících se může měnit interval kabin, v závislosti na intervalu kabin je přepravní kapacita 2000 až 4500 osob/h v jednom směru. Přepravní model Ropid stanovuje přepravní prognózu až na 5 150 osob/den/směr (cca 980 osob/h/směr).

Provoz lanovky bude probíhat pouze v denní době. V noci budou všechny kabiny odstaveny v servisní stanici umístěné v Troji, kde se bude nacházet také strojovna lanovky, případně v obou koncových stanicích.

Brzdový systém obsahuje vždy dvě brzdy - provozní a nouzovou. Napájení hlavního pohonu je zajištěno napojením na elektrickou síť a může být vybaveno záložním generátorem. Systém je povinně zálohován nouzovým (evakuačním) pohonem, který je nezávislý na hlavním pohonu a umožňuje návrat kabin v nouzovém režimu do stanic vytažením lana nezávislým zařízením.

Vlastnosti systému, návrh kapacity	
délka trasy	*2240 m*
rychlost mezi stanicemi	*6,5 m/s*
kapacita systému	*2000 lidí/h/směr*
kapacita kabin	*35 osob*
minimální doba pro výstup	*26,25 s*
čas pro výměnu cestujících	*127, 7 s*
rychlost při nástupu/výstupu	*0,15 m/s*
průměrná rychlost brzdění	*0,7 m/s*
minimální úhel mezi kabinami na obrysu	*44,9 stupňů*
vzdálenost mezi kabinami na obrysu	*9,5 m*
jízdní doba pro cestující	*6,9 min*
provozní rychlost	*19,4 km/h*
interval	*63 s*
počet kabin	*17 kabin*

Výška podpěr	
č. 1	*35 m*
č. 2	*44 m*
č. 3	*29 m*
č. 4	*29 m*
č. 5	*25 m*

uchycení kabiny na třílanový systém

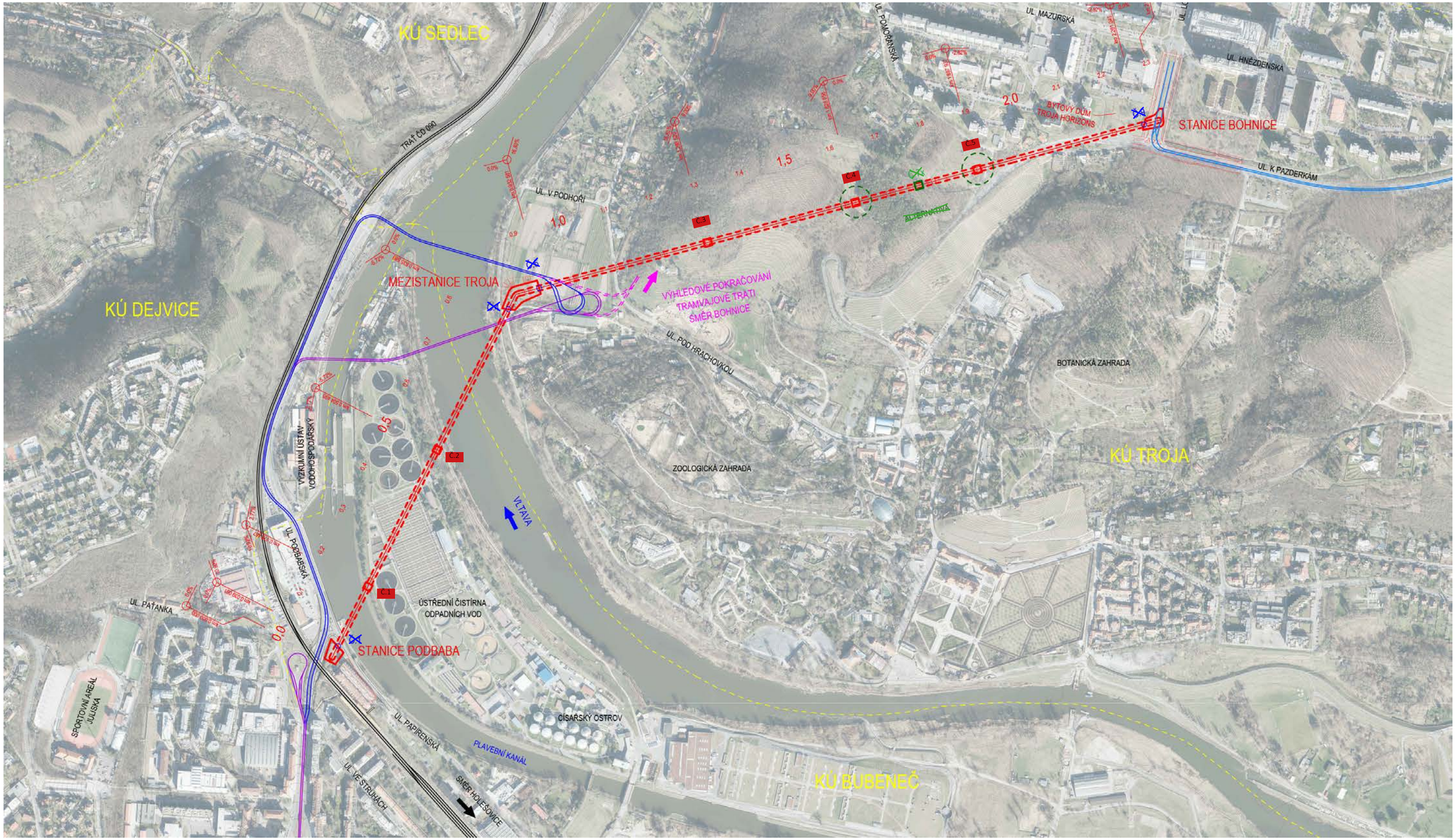
Zdroj: leitner.com

příklad gondol pro městský provoz

Zdroj: CWA

2 Zpracoval: Ing. Jan Dřevíkovský

*Technická studie lanové dráhy Podbaba - Troja - Bohnice - situace**



legenda

lanová dráha

tramvajové vedení Podbaba - Troja - převzato z technické studie METROPROJEKT Praha a. s., 11 / 2019

Podbaba - Troja, severní varianta

Podbaba - Troja, jižní varianta

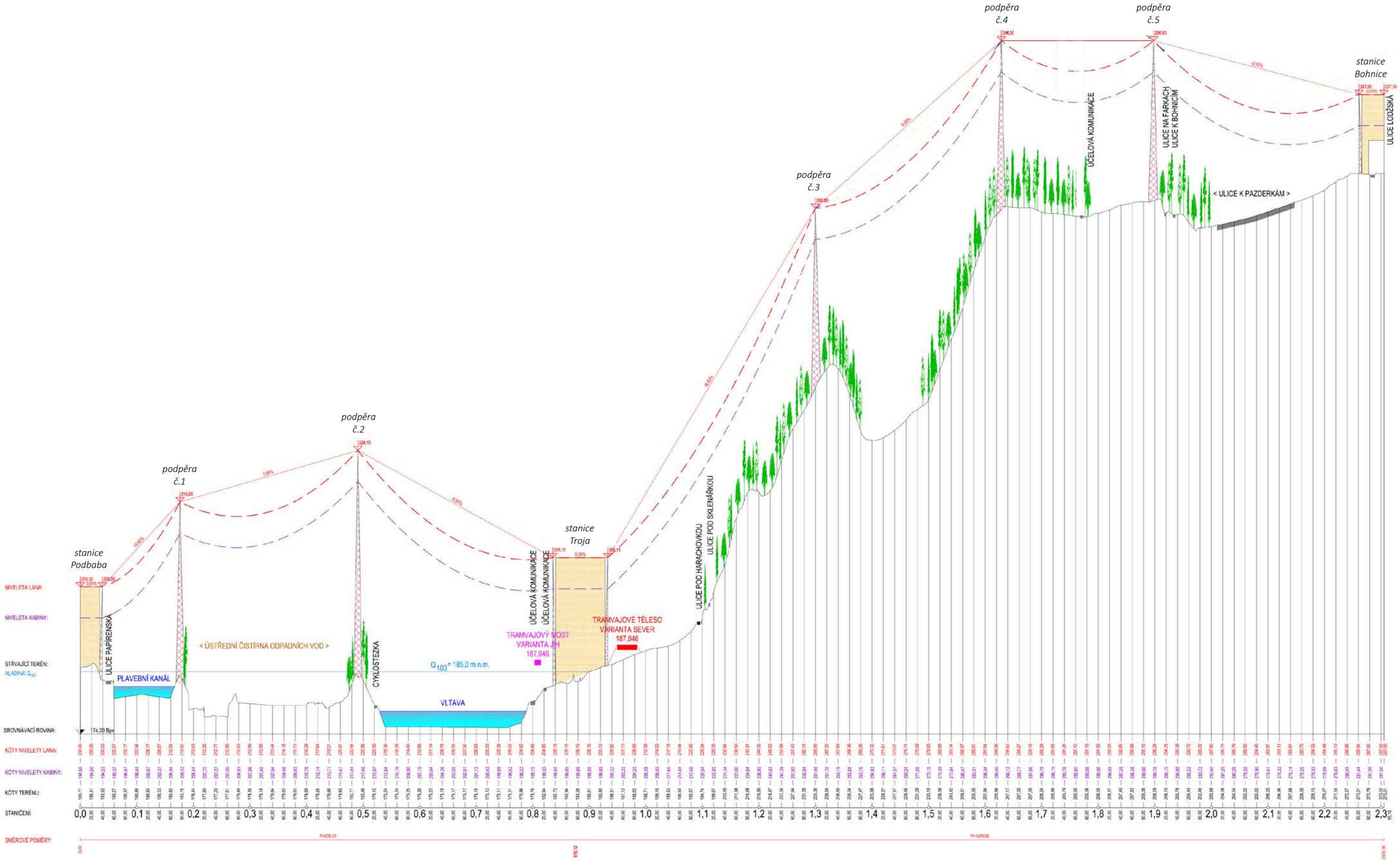
pokračování Podbaba - Troja - Bohnice

tramvajové vedení Kobylisy - Bohnice

trať ČD

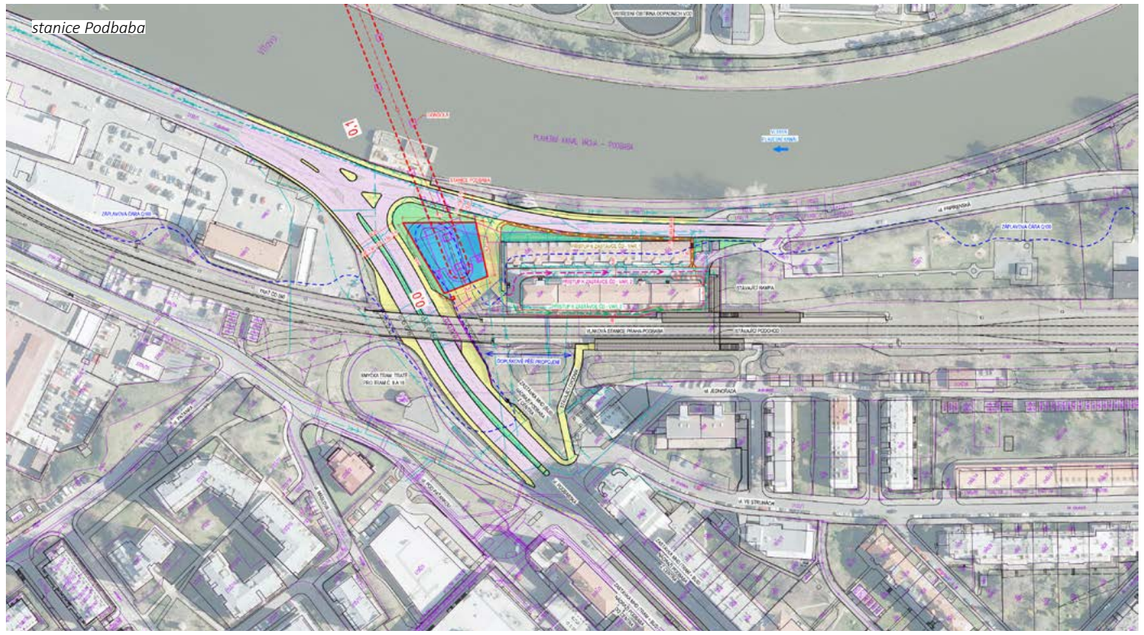
rozhraní katastrálních území

*Studii zpracoval: METROPROJEKT Praha a. s., Ing. Petr Malinovský, Ing. Tomáš Hruban, Ing. arch. Pavel Bainar, Ing. arch. Marian Kolařík

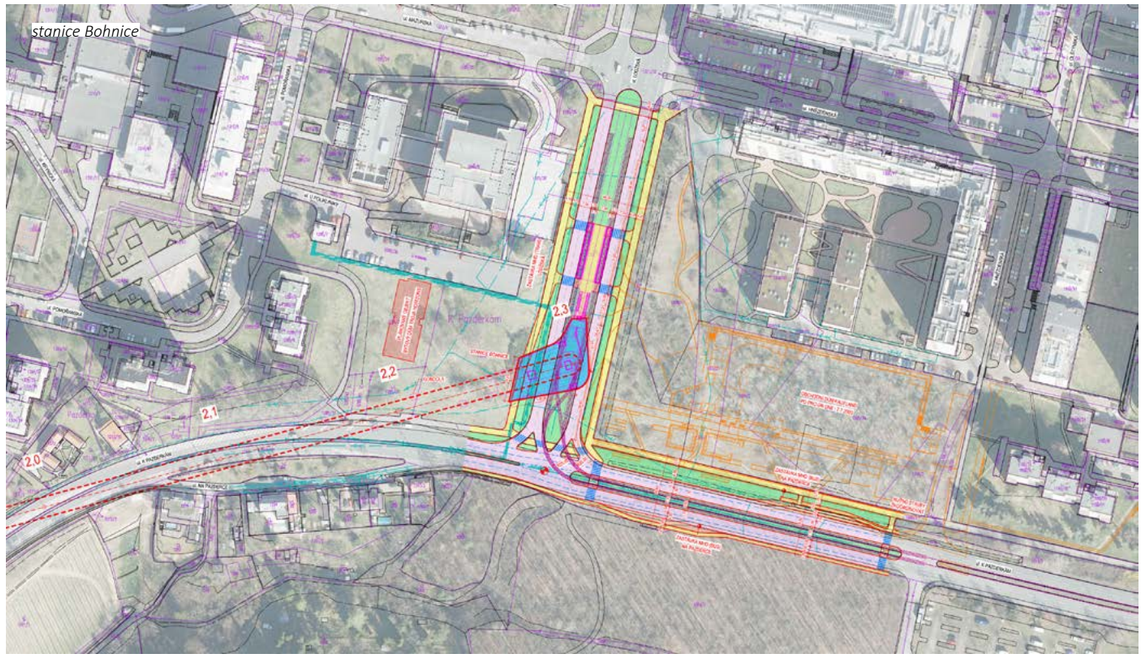


*Studii zpracoval: METROPROJEKT Praha a. s., Ing. Petr Malinovský, Ing. Tomáš Hruban, Ing. arch. Pavel Bainar, Ing. arch. Marian Kolařík

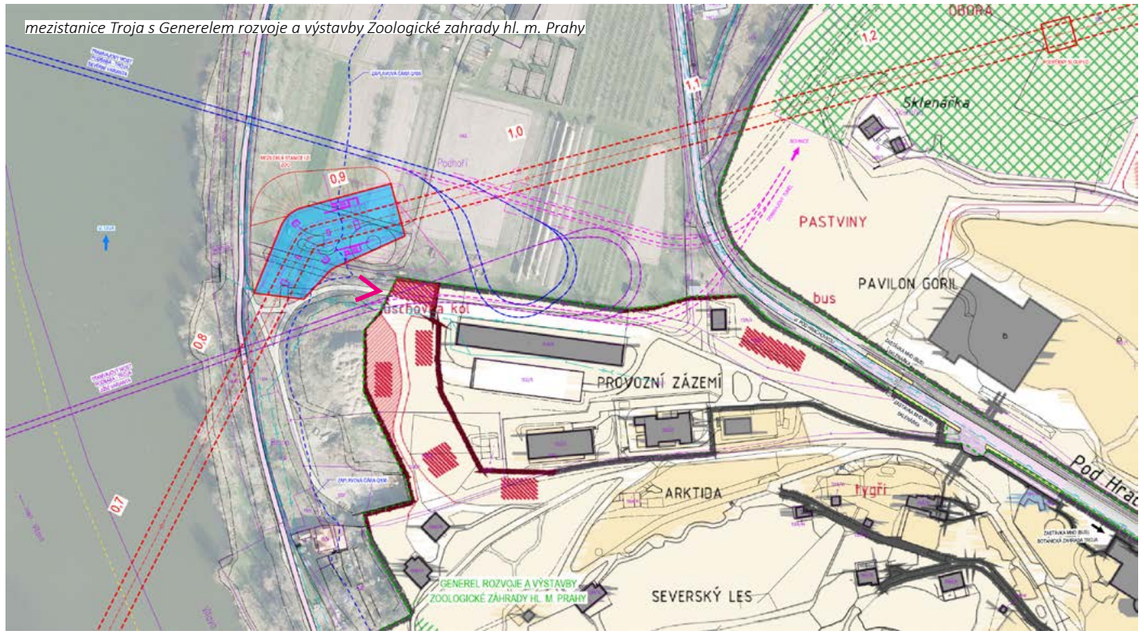
stanice Podbaba



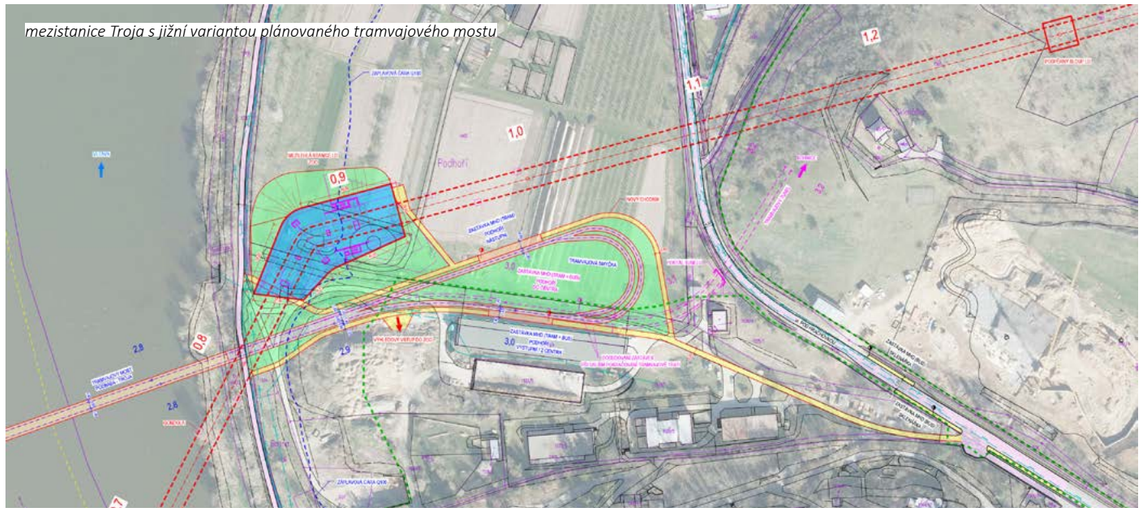
stanice Bohnice



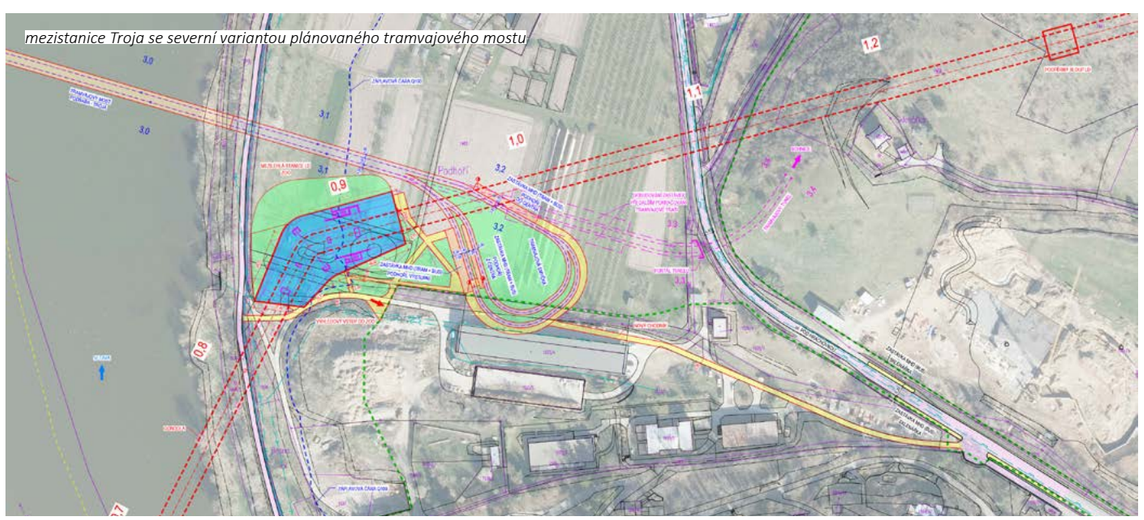
mezistanice Troja s Generelem rozvoje a výstavby Zoologické zahrady hl. m. Prahy



mezistanice Troja s jižní variantou plánovaného tramvajového mostu



mezistanice Troja se severní variantou plánovaného tramvajového mostu



Legenda

- *lanová dráha*
- *stávající dopravní značení*
- *stávající stav - zaměření*
- *hranice parcel katastru nemovitostí*
- *rozhraní katastrálních území*
- *tramvajové vedení Podbaba - Troja, severní varianta*
- *tramvajové vedení Podbaba - Troja, jižní varianta*
- *pokračování tramvajového vedení Podbaba - Troja - Bohnice*
- *generel územního rozvoje*

Legenda ploch

- *vozovka*
- *chodník*
- *zastávka MHD*
- *tramvajový pás*
- *tramvajový most*
- *stanice LD*
- *terénní úpravy*

Legenda Generelu ZOO Troja

- *budovy*
- *výběh, venkovní expozice*
- *obora*

**Studii zpracoval: METROPROJEKT Praha a. s., Ing. Petr Malinovský, Ing. Tomáš Hruban, Ing. arch. Pavel Bainar, Ing. arch. Marian Kolařík*

KRAJINA

BIOLOGICKÝ PRŮZKUM ÚZEMÍ[3]

V řešeném území se nachází lesní porosty, vodní tok a niva řeky Vltavy. Z Významných krajinných prvků (VKP) se zde vyskytují dvě lokality - lokalita *Stepní trávníky a lesostep nad Sklenářkou* a lokalita *Kotlářka*. Lanová dráha bude procházet nad oběma uvedenými VKP.

Trasa lanové dráhy neprochází skz žádná velkoplošná Zvláště chráněná území (ZCHÚ). Maloplošných ZCHÚ se zde nicméně vyskytuje několik. Jsou to přírodní parky *Salabka, Skály v zoologické zahradě* a *Baba.*

V rámci řešeného území, ani v jeho okolí, se nevyskytují žádné Ptačí oblasti (PO).

Nejbližší evropsky významnou lokalitou je pak asi 150 m vzdálená *Havránka - Salabka*. Vzhledem k tomu, že záměr lanovky nebude mít vliv na chemismus půdy, obsah živin či vláhové poměry, je vyloučeno, že by přírodní podmínky Evropsky významné lokality (EVL) byly ovlivněny.

Finální rozhodnutí o vhodnosti umístění lanovky ve vztahu k ochraně krajiny však prověří proces EIA, po jehož kladném ukončení teprve dojde k zahájení dalších projekčních prací.

POTENCIÁLNĚ DOTČENÝ KRAJINNÝ PROSTOR (PDoKP)

Plocha PDoKP je, i vzhledem k charakteru lanové dráhy, více než 8 km^2 tedy velmi rozsáhlá. Z většiny míst potenciálně dotčeného krajinného prostoru však bude viditelná vždy jen část lanovky.

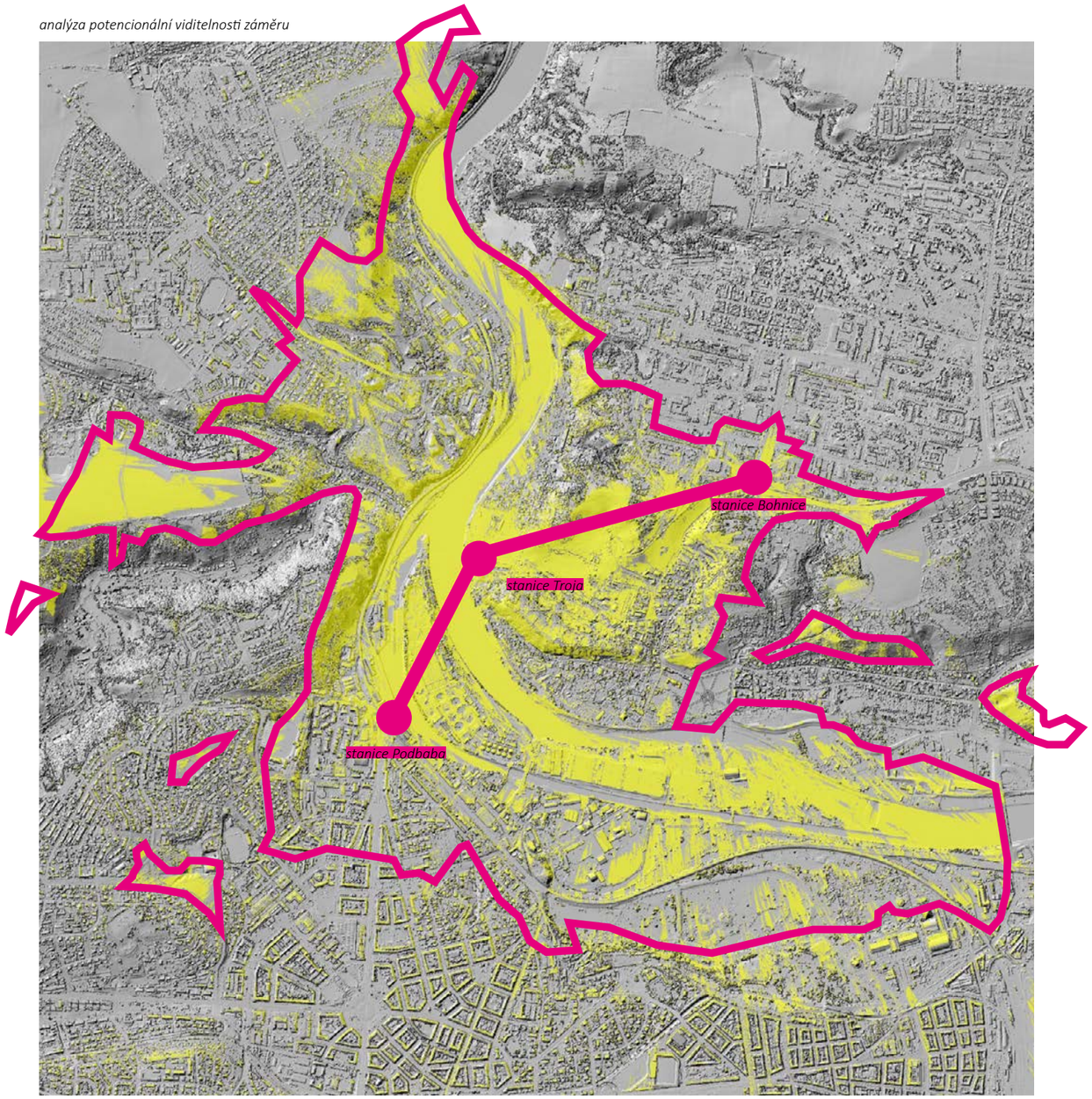
Lanovka se stane v krajině novým významným liniovým prvkem. Do scenérií města bude zasahovat jak výškově, tak délkově.

ZÁPLAVOVÉ ÚZEMÍ

Při úrovni stoleté vody, a zejména pak při úrovni povodně z roku 2002, budou zasažena obě uvažovaná místa dolních stanic lanovek Podbaba a Troja.

3 *Biologický průzkum území, Ing. Pavel C. Jaroš, 19.3.2020*

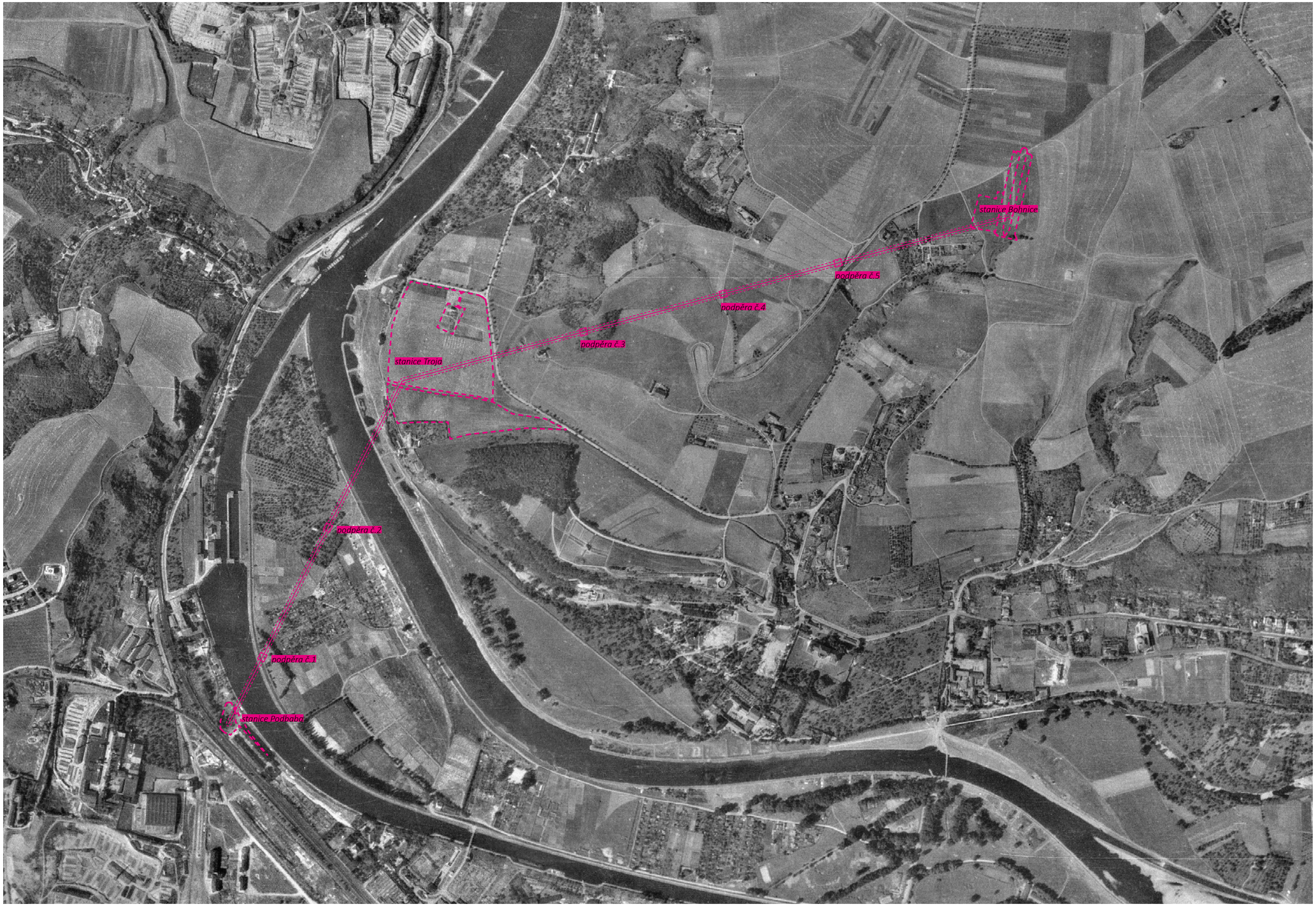
analýza potencionální viditelnosti záměru



Zdroj: Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz, Ing. Stanislav Frank, JK envi s.r.o., říjen 2019 (podkladová data pro výpočet: IPR Praha)

www.geoportalpraha.cz, © Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, stránka vytvořena: 16.02.2022 12:05:22

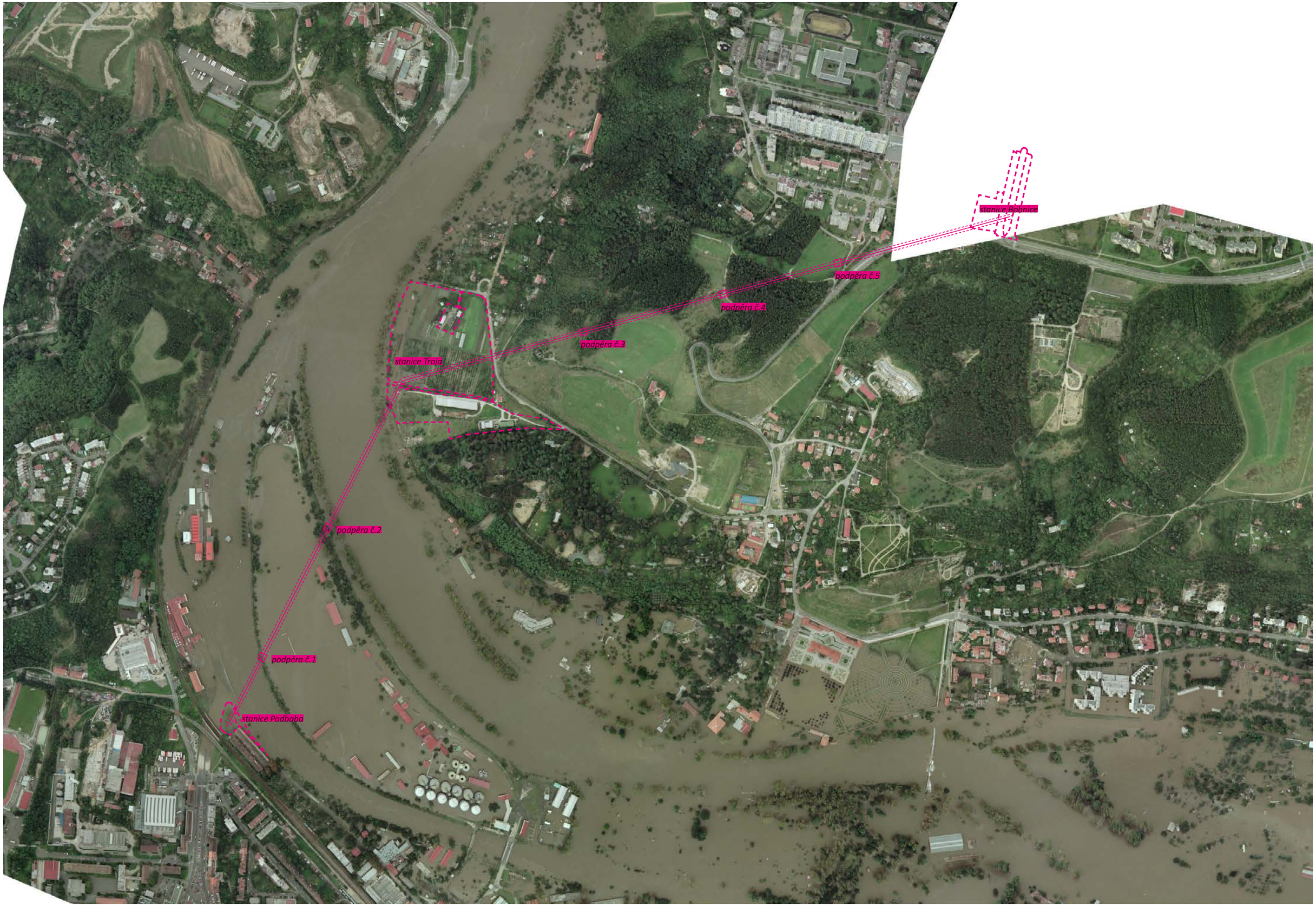
1938



www.geoportalpraha.cz, © Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, stránka vytvořena: 15.02.2022 14:25:39

0 200 400 m

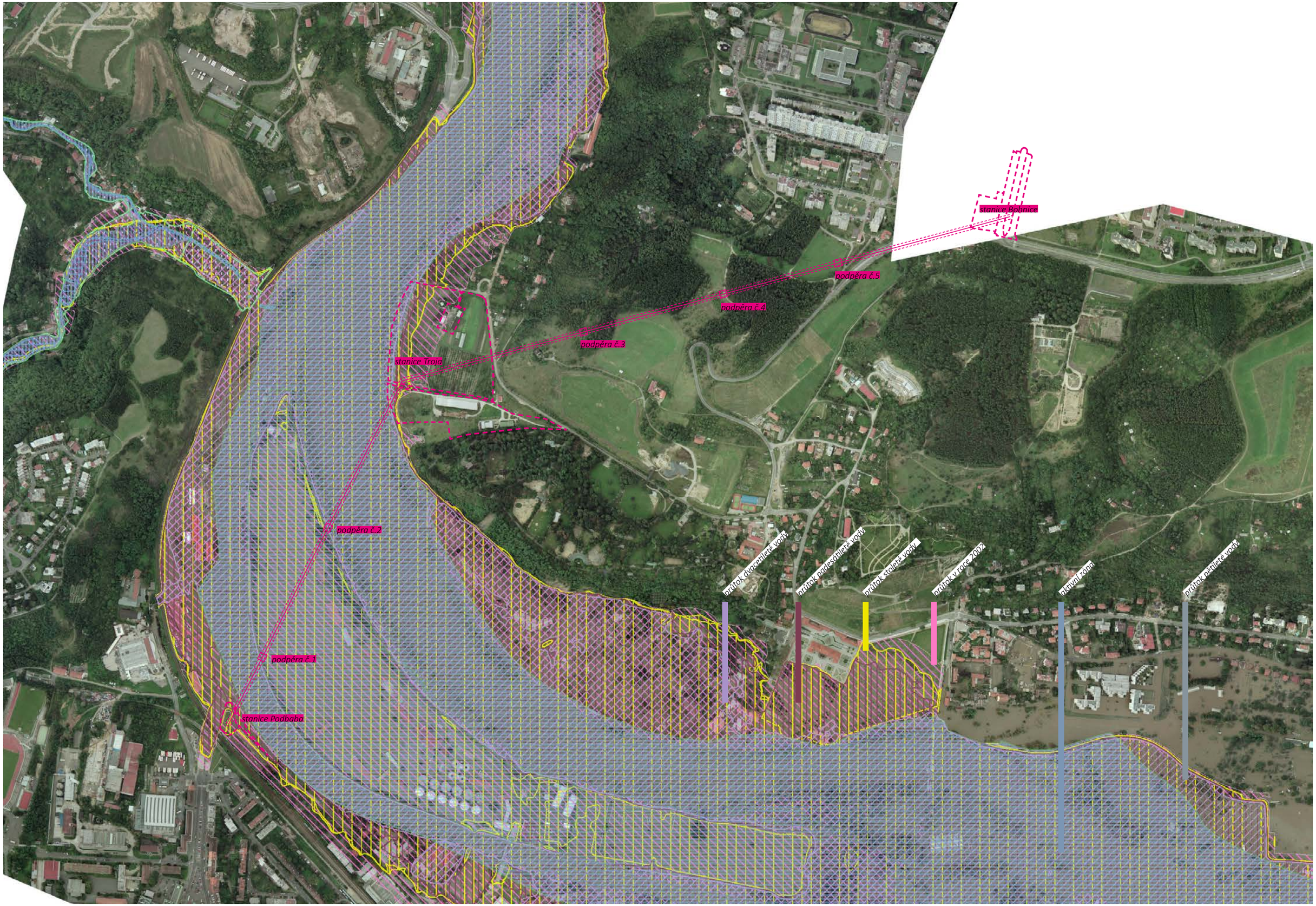
2002



www.geoportalpraha.cz, © Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, stránka vytvořena: 15.02.2022 14:36:55

0 200 400 m

záplavová území



www.geoportalpraha.cz, © Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, stránka vytvořena: 15.02.2022 14:37:56

0 200 400 m

PROGRAM

Lanová dráha bude mít tři stanice a pět podpěr/stožárů umístěných v terénu mezi nimi. Dráha bude mít jednu větev a tedy jedinou pohonnou jednotku, která bude pohánět lano v obou jejích úsecích, a společně s depem kabin bude umístěna v mezistanici Troja. Po dokončení první etapy tramvajové trati Podbaba- Troja (Zoo)- Bohnice (mostu mezi Podbabou a Trojou) nebude již mít lanovka v úseku přes Vltavu význam, ve stanicích Podbaba a Troja pak dojde ke stavebním a technologickým úpravám - lanovka bude přenastavena tak, aby nadále obsluhovala jen úsek Troja- Bohnice.

Návrh stanic a podpěr by měl být univerzální, měl by tedy umožňovat užití technologie všech relevantních dodavatelů, aby nedošlo ke zvýhodnění žádného z nich.

STANICE PODBABA

Stanice bude umístěna v těsné vazbě na železniční stanici Praha - Podbaba a zastávku tramvají a autobusů Nádraží Podbaba, na křížení ulic Papírenská a Podbabská. Stanice by měla být řešena tak, aby byla umožněna co nejkratší přímá přestupní vazba mezi lanovou dráhou, autobusovou, tramvajovou a vlakovou dopravou.

Poloha stanice spadá do záplavového území stoleté vody. Ve stanici Podbaba, kvůli k nedostatku prostoru i blízkosti k rezidenční zástavbě a řece, nebude umístěno žádné důležité technologické zázemí lanovky, tedy ani depo kabin, ani pohon lanovky.

Vzhledem k připravované výstavbě tramvajového mostu přes Vltavu poblíž, se s dlouhodobým provozem větve lanovky mezi stanicemi Podbaba a Troja dobudoucna nepočítá. Po demontáži této větve je tedy z hlediska udržitelnosti doporučeno v návrhu zohlednit následnou přeměnu a využití stanice pro jiný účel, či její snadné ekologické rozebrání. Stanice by měla být navržena tak, aby takovou transformaci co nejlépe umožnila.

Jelikož se stanice nachází v záplavové oblasti, je nutné počítat i s využitým prostoru podstavce objektu stanice, a to tak že tento prostor bude nabídnut funkci, která může být spojena s cyklostezkou A1, která je důležitou dopravní tepnou cyklodopravy. Její význam bude ještě více posílen po vybudování lanové dráhy. Doporučujeme aby podstavec obsahoval program jako je úschovna kol doplněna o opravnu kol či podobné služby spjaté s cyklodopravou.

STANICE TROJA

V mezistanici dojde ke změně směru lana, zároveň zde bude cestujícím umožněn výstup - v současné době se očekává především výstup za účelem návštěvy zoo- a nástup do lanovky na směr sídliště Bohnice. Stanice se totiž nachází v sousedství pražské zoo- v budoucnu by v blízkosti, dle *Generelu rozvoje a výstavby Zoologické zahrady hl. města Prahy*, měl vzniknout nový vstup do areálu zoologické zahrady. Umístění vstupu do stanice lanovky by tedy mělo být v souladu s plány Generelu. Ještě důležitější pak bude nutnost zkooordinovat organizaci stanice s polohou budoucí tramvajové zastávky tratě Podbaba - Troja (Zoo)- Bohnice (severní i jižní varianta), kdy bude potřeba zajistit přímou přestupní vazbu mezi oběma způsoby dopravy.

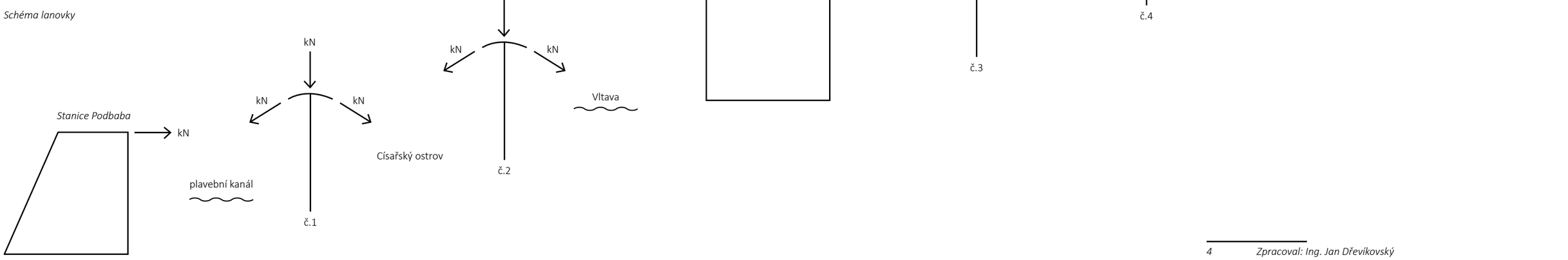
Jelikož se v tomto případě jedná o nejrozsáhlejší pozemek v řešeném území, s dostatkem prostoru a s dostatečnou vzdáleností od obytné zástavby, bude se zde nacházet strojovna s pohonem a depo kabin lanovky. To znamená, že zde musí být vyhrazen prostor pro motor, hlavní dispečink, hlavní přívod napájení, převodovku, brzdová zařízení a záložní generátor.

Poloha stanice opět spadá do záplavového území stoleté vody, tento fakt je třeba v návrhu stanice zohlednit- především je třeba vyřešit umístění technologií lanovky do protipovodňové zóny.

Předpokládá se, že po dostavbě tramvajového mostu, bude úsek lanovky Podbaba - Troja pro nadbytečnost v tomto místě demontován a do budoucna zůstane v provozu jen větev Troja- Bohnice. Ve stanici Troja by v takovém případě měly proběhnout úpravy, které technologii přenastaví a stanice pak bude fungovat jako počáteční stanice lanovky dopravující cestující odtud už pouze směrem na sídliště Bohnice. Návrh stanice by tedy měl tento vývoj zohlednit.

Důležitou funkcí, která vznikne u této stanice, je nový vchod do zoologické zahrady a služby s ním spojené, jako je prodej lístků, občerstvení, prodej upomínkových předmětů a další podobné funkce.

Schéma lanovky



STANICE BOHNICE

Horní stanice lanové dráhy bude umístěna na křížení ulic Lodžská a Na Pazderce. Důležité je zde v budoucnu umožnit přímou návaznost na plánovanou zastávku tramvaje trati Kobylisy- Bohnice.

Ve stanici Bohnice je nutné navrhnout základní služby a propojit stanici co nejoptimálněji s tramvají, která bude projíždět pod stanicí Bohnice. Součástí stanice musí být i základní služby spojené s prodejem lístků.

.....

Do všech stanic musí být umožněn pohodlný bezbariérový přístup cestujících. V prostoru stanic se předpokládá situování veřejného WC (pravděpodobně přístupné přes turniket). Dále je v rámci stanic možné umístit obchodní jednotky v míře, kterou umožňuje daný prostor stanice (předprodej jízdenek, trafika apod.).

Ve všech stanicích se, kromě samozřejmého umístění samotné technologie lanovky, rovněž předpokládá zázemí pro pracovníky Dopravního podniku hl. m. Prahy.

PODPĚRY

Návrh podoby všech pěti podpěr lanovky bude velmi důležitý, jelikož se bude uplatňovat v okolní krajině i v dálkových pohledech. Dvě první podpěry navíc budou muset být po ukončení provozu větve lanovky Podbaba-Troja demontovány.

První dvě podpěry budou situovány na protilehlých okrajích Císařského ostrova tak, aby nebyl ovlivněn plavební kanál a hlavní tok Vltavy. Jelikož v těchto místech lanovka překonává Čistírnu odpadních vod, je umístění těchto podpěr navrženo na okrajových hranicích pozemků čistírny a s dostatečnou výškou. Následující tři podpěry jsou pak umístěny ve svahu vedoucímu k Bohnicím.

Důležité bude také řešit detail styku podpěr se zemí; většina z nich je umístěna ve veřejném prostranství, kde bude potřeba kultivovanou formou (např. ne žádné dodatečné ploty) zajistit bezpečnost provozu lanovky i lidí pod ní.

BEZPEČNÉ ODSTUPY[4]

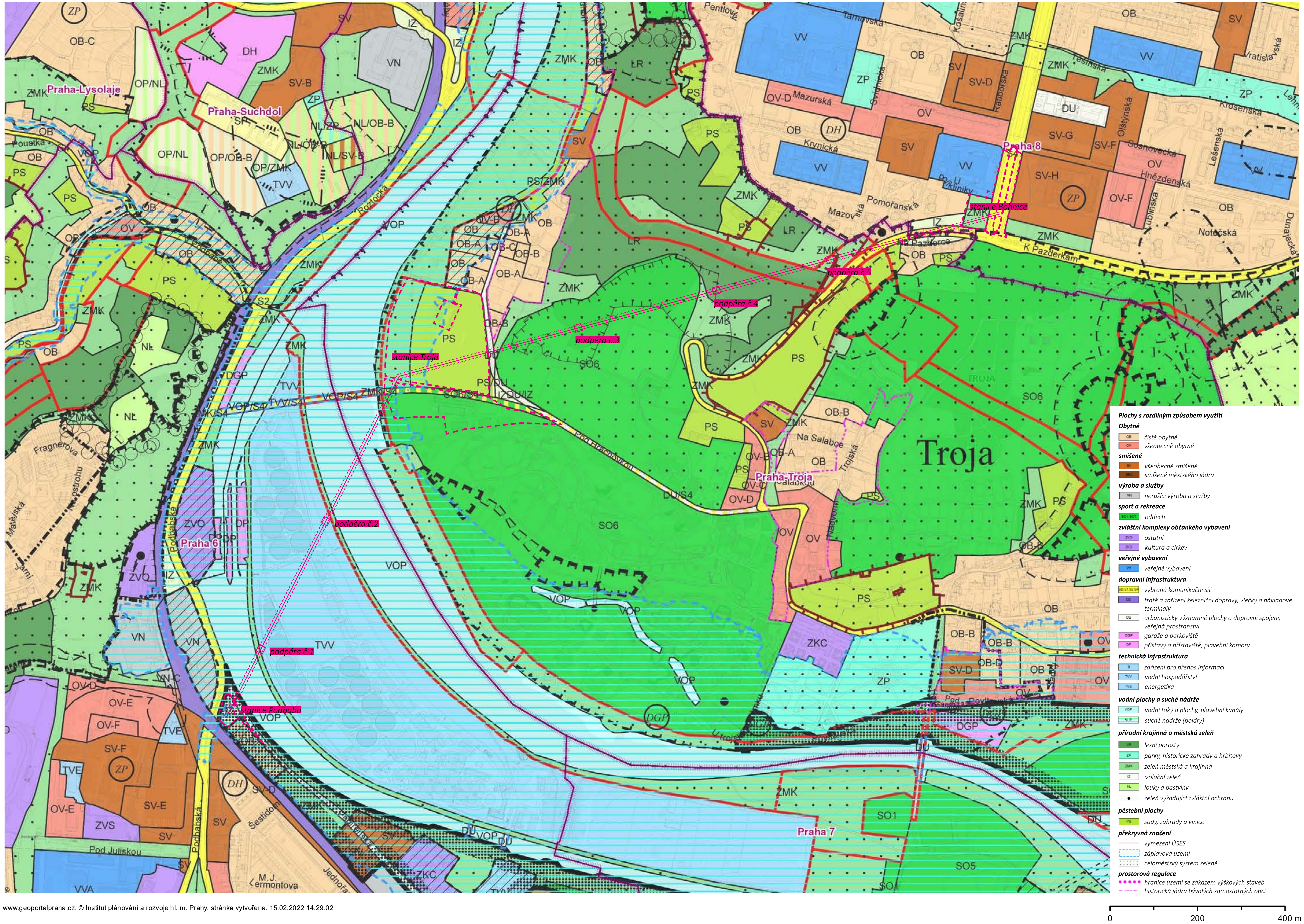
Přechod kabin nad silnicemi a řekou stanovuje legislativa. Pro dotčené pozemní komunikace stanovuje legislativa profil 4,8 m. Pro řeku Vltavu je stanovena výška 7,5 m. Pro železnici požaduje norma výšku 2,6 m nad trakčním vedením. Stanice v blízkosti silnice musí být navrženy tak, aby byl možný výjezd kabin v dostatečné výšce: úroveň nástupiště musí být nejméně ve výšce 6,5 m, což je velmi běžné uspořádání pro lanovky v městském prostředí.

Přechod nad budovami je dán především ochranou systému v případě požáru okolních budov. Doporučená výška (vzdálenost kabin od střechy budov) je 20 m a vzdálenost mezi kabinami a boční částí budov je 8 m.

4 Zpracoval: Ing. Jan Dřevíkovský

platný územní plán

stavba lanové dráhy není v souladu se stávající platnou územně plánovací dokumentací - v současné době však probíhá pořizování změny Z3516, kterou bude záměr stavby lanové dráhy zanesen do územního plánu

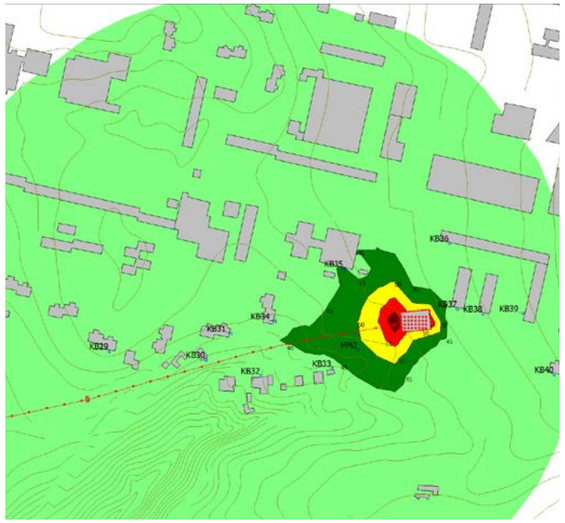


www.geoportalpraha.cz, © Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, stránka vytvořena: 15.02.2022 14:29:02

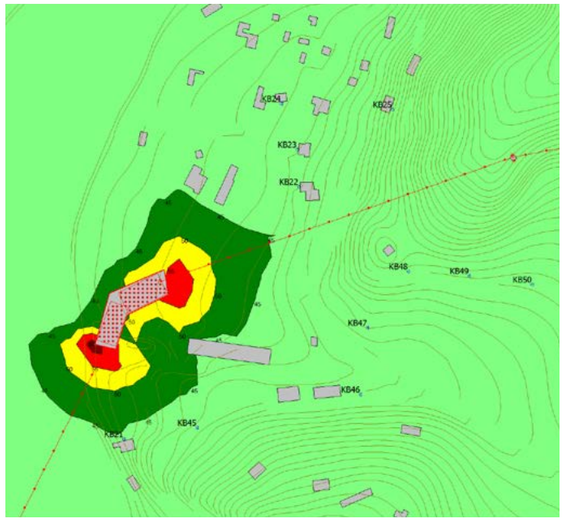
*Hlukové mapy z Akustické studie Lanovky Podbaba - Troja - Bohnice**

- *0 - 45 dB(A)*
- *45 - 50 dB(A)*
- *50 - 55 dB(A)*
- *55 - 60 dB(A)*
- *60 - 65 dB(A)*
- *65 - 70 dB(A)*
- *70 - 75 dB(A)*
- *75 - 80 dB(A)*

Stanice Bohnice - pozice B
výpočtová výška 4 m nad terénem, denní doba 6:00 - 22:00



Mezistanice Troja
výpočtová výška 4 m nad terénem, denní doba 6:00 - 22:00



Stanice Podbaba - pozice B
výpočtová výška 4 m nad terénem, denní doba 6:00 - 22:00

** Greif-akustika, s.r.o.*

Předpoklad získání EIA: *září 2023*
Zahájení projekčních příprav DUR: *konec roku 2023*
Předpoklad zahájení stavby: *2025*
Předpokládaná doba výstavby: *6 měsíců*