

Architektonická soutěž na novou pražskou lanovku zná finalisty

12.07 2022 19:07, Libor Hinčica, Ostatní

Dvě lanové dráhy provozované pražským Dopravním podnikem můžeme dnes nalézt v české metropoli. Slavnou kolejovou lanovku na Petřín, jež byla poprvé uvedena do provozu v roce 1891, a sedačkovou lanovou dráhu v trojské zoologické zahradě, která slouží veřejnosti od roku 1977. Sedačková lanovka v ZOO se stala jedinou realizovanou ze tří plánovaných lanových drah, které měly být pro převoz návštěvníků zahrady využívány. Další měla být vedena v trase po obvodu zahrady a třetí měla překlenovat tok Vltavy a končit v areálu výstaviště v Holešovicích. Přestože se záměr neuskutečnil, snaha o překonání říčního koryta oddělujícího Troju od oblasti Holešovic a Dejvic pomocí lanové dráhy se čas od času vracela na titulní stránky novin jako možná neotřelá varianta řešení dopravního spojení, která pokaždé vyvolala vášnivé diskuze.

Nejinak tomu bylo i v roce 2013, kdy s návrhem na vytvoření lanové dráhy, která by kromě Troji a levého břehu Vltavy napojila i sídlištní komplex v Bohnicích, přišel tehdejší primátor Prahy 7 Marek Ječmének (ODS). Nepříliš do detailů promyšlený plán, který po proprání v médiích zase zapadl, sice nebyl opřen o žádnou podrobnější studii, na druhé straně ale po čase znovu otevíral palčivou otázku chybějícího přímého dopravního spojení mezi Bohnicemi vypínajícími se na kopci nad řekou a Dejvicemi, resp. Podbabou.

Sídliště Bohnice, stavba československo-polského přátelství, bylo budováno v letech 1972 až 1980 a projektovanou kapacitou pro 33 000 lidí bylo největším ze sídlištních bloků, které vznikly v oblasti Severního Města. Není divu, že se v minulosti mělo dočkat napojení jednou z větví metra trasy C (ta měla k Bohnicím uhýbat od Kobylis) a opakovaně se skloňovalo i prodloužení tramvají (které se jeví stále aktuální). Ani metro, ani tramvaj by ale nevyřešily problém přímého krátkého spojení přes majestátní oblouk Vltavy. Ačkoli je to vzdušnou čarou ze sídliště Bohnice k Podbabě zhruba 2,2 km, nejkratší cesta autem má přibližně 9,5 km. V roce 2016 se začala otázkou zřízení lanové dráhy

spojující Bohnice, Troju a Podbabu z pověření města na fundované úrovni zabývat organizace ROPID. Ta měla posoudit jak otázku možného zavedení lanové dráhy, tak tramvají.

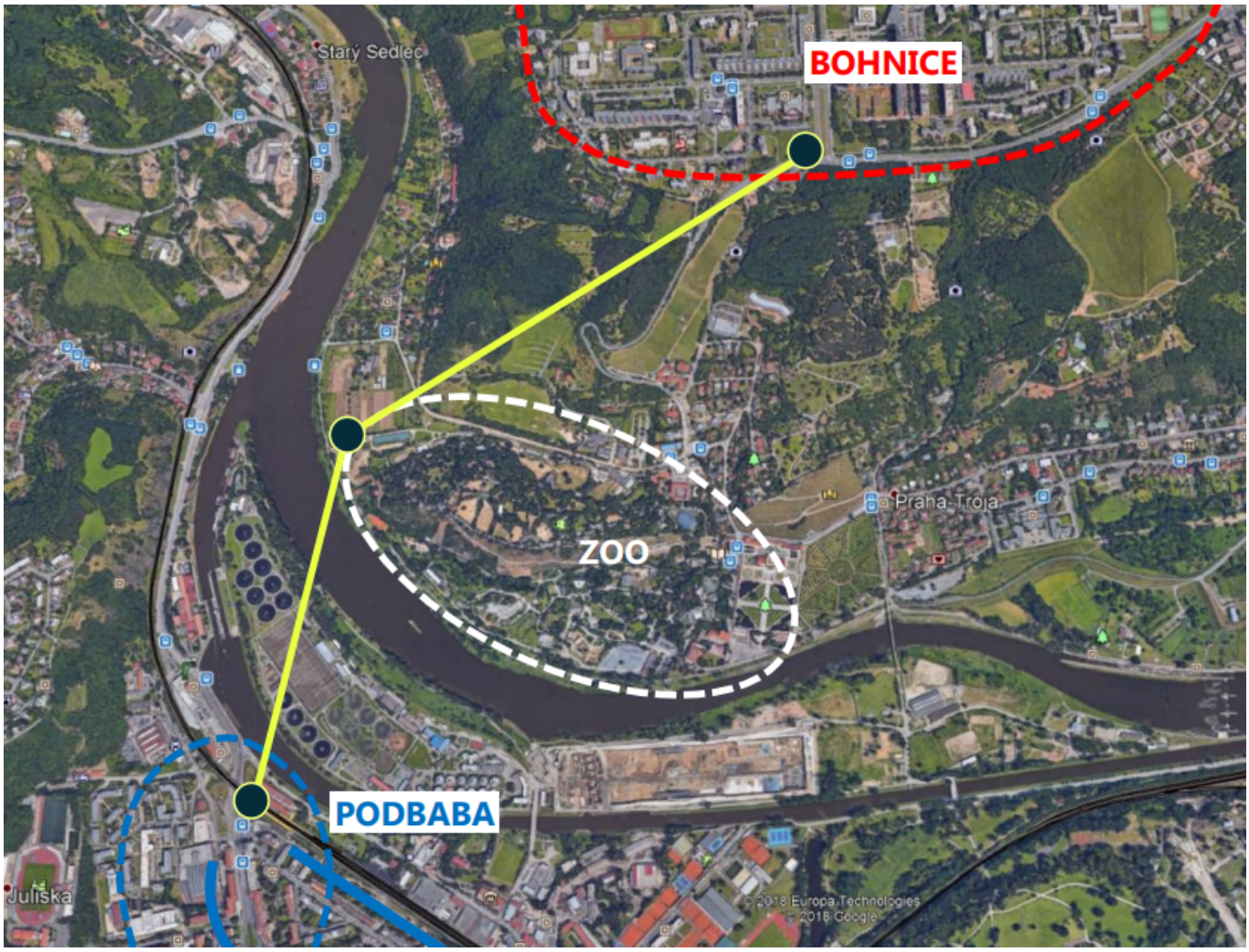


Jedna z nejstarších vizualizací spodní lanové dráhy v Podbabě. (zdroj: ROPID)

Ačkoli při pohledu na mapu se může jevit vzdálenost mezi oběma cílovými destinacemi jako krátká, vedení tramvajové trati naráží na několik obtížně překonatelných překážek. Vltava razící si cestu ku Mělníku obloukem u Podbaby zde má jeden ze svých ostrovů, na němž v minulosti vznikla čistírna odpadních vod. To znesnadňuje založení mostních pilířů v případě, že by tramvaj měla překlenout říční tok pomocí mostu. Vznikl sice i alternativní návrh v podobě tunelu pod Vltavou, avšak zde by byly náklady vskutku astronomické. I kdyby se však tramvaj podařilo na pravý břeh dostat, stály by před ní další překážky. Trojský kaňon se zoologickou zahradu a prudké stoupání směrem na sídliště Bohnice by si vynutily složitější a nákladné vedení trasy. Posuzované finální řešení nakonec počítá s tramvajovým mostem až v oblasti dnešní linky přívozu P2 a překonání stoupání od Podhoří (ZOO-západ) by mělo být řešeno raženým tunelem.

Přestože z realizované studie nakonec vzešlo, že čas trávený v tramvaji by byl jen o minutu delší než plánovaná jízdní doba kabinové lanové dráhy, náklady byly v roce 2018 odhadovány na 1 až 1,5 mld. Kč v případě lanovky, avšak na 4 mld. Kč v případě výstavby tramvajové tratě. V současné době jsou náklady na vybudování lanové dráhy odhadovány už na 1,7 mld. Kč, v případě tramvajové tratě ale odhad vystoupal ještě výš a činí už 6 až 8 mld. Kč. Ve prospěch lanové dráhy navíc hovořilo i snadnější projektování stavby, především z hlediska územního záboru, a také možnost relativně rychlé výstavby (odhadované na jeden rok v porovnání s cca 4 až 5 lety potřebnými pro vybudování sklonově náročné tramvajové tratě).

V září 2018 byl záměr na výstavbu lanové dráhy prezentován veřejnosti s tím, že dotčené městské části (zejména Praha 6 a Praha 8) vyjádřily záměru podporu. Realizace byla tehdy odhadována na období let 2024 až 2025. Při plánované jízdní době sedmi minut (resp. přesněji 6,9 minut) by se cesta mezi Dejvicemi (Podbabou) a Bohnicemi zkrátila zhruba o 12 až 24 minut (v závislosti na tom, do které části Bohnic by lidé cestovali). S ohledem na plánovanou mezistanici na okraji zoologické zahrady (u plánovaného nového vstupu) by navíc lanová dráha sloužila i pro potřeby navážení návštěvníků do nejnavštěvovanější české ZOO (ročně přivítá v necovidovém režimu okolo 1,5 mil. hostů). Počáteční stanice byla navržena na Podbabě v blízkosti tramvajové smyčky a železniční zastávky, koncová na sídlišti Bohnice u zastávky Krakov. Navrhovaný interval kabinek činí 57 vteřin přepravní kapacitě cca 2 000 osob (teoreticky však až 4 000 osob) za hodinu. Maximální rychlost kabinek se může pohybovat až do 25 km/h, v praxi se počítá s rychlostí 19,4 km/h. Upevnění kabinek, kterých by mělo být k dispozici 17, z nichž každá by měla být schopna pojmout až 35 pasažérů, se předpokládá na systému trojice lan (dvojice nosných, jednoho pro pohon). Délka navržené dráhy činí 2 240 m.



Návrh vedení lanové dráhy mezi Podbabou a Bohnicemi. (zdroj: ROPID)

Souhlasné stanovisko městských částí umožnilo pokračování v přípravě podrobnější studie a v červenci 2020 byl záměr stavby lanové dráhy schválen i zastupitelstvem hlavního města. Projekt dostal definitivně zelenou. V únoru 2021 už pražský DP vypsal tržní konzultace směřující na potenciální dodavatele technologie nové lanové dráhy, v listopadu 2021 byla vypsána soutěž na administrátora architektonické soutěže o návrh podoby stanic a podpěr lanové dráhy, kterou ovládla společnost MOBA studio s.r.o. s částkou 870 000 Kč (původně odhadovaná hodnota zakázky

činila 1,5 mil. Kč).

Ve stejném období byla vypsána i další zakázka související s připravovanou lanovou dráhou, a to na vypracování projektové dokumentace a autorský dozor stavby s odhadovanou hodnotou zakázky 64,5 mil. Kč. O zakázku měla zájem dvojice konsorcií, a sice *Společnost s názvem „VALBEK + AAE – LD Podbaba –Troja – Bohnice“* a *Společnost s názvem „MP+SIAL+SAGASTA – LD Podbaba-Troja-Bohnice“*. Vítězem se stala druhá jmenovaná, která sdružovala firmy SIAL, SAGASTA a Metroprojekt a nabídla práce za 38 248 800 Kč. Přestože se nabídky podávaly již v lednu 2022, tendr byl přiklepnut vítězi až v květnu letošního roku.

Počátkem května se naplno rozeběhla i architektonická soutěž. Do té se přihlásilo 23 zájemců z devíti evropských zemí, konkrétně z ČR, Dánska, Německa, Norska, Polska, Rakouska, Slovenska, Spojeného království a Španělska. Předsedou poroty byl jmenován Arjan Dingste, ředitel a hlavní architekt amsterdamského studia UNStudio, z jehož dílny vzešla například podoba nádraží v nizozemském Arnhemu, či stanice metra v katarské metropoli Dauhá. Do užšího výběru postoupilo nyní pět subjektů: polské studio DWAA, londýnské Grimshaw Architects, české ov architekti společně s Olgoj Chorchoj, rakouský ateliér norského studia Snøhetta a ještě jedna londýnská kancelář: William Matthews Associates. Finalisté by nyní měli zpracovat a předložit architektonický návrh všech tří stanic a pěti plánovaných podpěr lanové dráhy Podbaba – Troja – Bohnice. Z pětice návrhů mají být vybrány tři nejlepší, avšak smlouvu o spolupráci v oblasti architektonického řešení při přípravě projektové dokumentace následně DPP uzavře jen s tím, jenž v soutěži zvítězí. Návrhy by měly být veřejnosti představeny v průběhu srpna 2022. Vítěz má získat odměnu ve výši 1,8 mil. Kč, projekt na druhém místě 1,2 mil. Kč, na třetím 0,8 mil. Kč a na čtvrtém a pátém místě umístěné návrhy obdrží shodně po 350 000 Kč.



Noční pohled na ideovou stanici lanové dráhy v Podbabě použitý při prezentaci záměru v roce 2018. (zdroj: ROPID)

Adam Scheinherr, náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy, jenž sám zasedl jako člen poroty architektonické soutěže na lanovku Podbaba – Troja – Bohnice, k výběru pětice finalistů uvedl: *„Příjemně mě potěšil velký zájem renomovaných mezinárodních architektonických studií o účast v soutěži na novou lanovku, kterou plánujeme s DPP vybudovat mezi Podbabou, Trojou a Bohnicemi. Kvalita zaslaných profesních přístupů k řešení lanové dráhy i portfolia zájemců byly na velmi vysoké úrovni. Po jejich podrobném prostudování a diskusi jsme vybrali 5 týmů, které kritéria soutěže s ohledem na zadání a specifika splňovaly nejlépe. Těším se na návrhy architektů, na kterých nyní pracují. Pevně věřím, že esteticky zapadnou do oblasti Trojské kotliny, ale současně přinesou do této části Prahy zajímavý architektonický a designérský přístup a obyvatelům či návštěvníkům Prahy 6, 7 a 8 rychlý způsob přepravy přes Vltavu.“*

Kromě primátorova náměstka Adama Scheinherra a již zmíněného předsedy Arjana Dingsta sedí ve výběrové komisi také Jan Šurovský (technický ředitel DPP – Povrch a člen představenstva), designérky Christiane Bausback (ze společnosti N + P Design) a Henrieta Nezpěváková (studio Divan), statik Ivan Němec, zástupci Prahy 6 (Eva Smutná), Prahy 8 (Lukáš Vacek), Prahy-Troja (Tomáš Bryknar) a přední český architekt dopravních staveb a dopravních prostředků Patrik Kotas. Mimoto má komise jmenovány i náhradníky (architekt Tomáš Drdácký a Petra Kunarová z fakulty architektury ČVUT a Jindřich Ráftl, podepsaný pod návrhem pavilonu ČR na dubajském EXPO 2020).

Url: Architektonická soutěž na novou pražskou lanovku zná finalisty