


Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Objednatel:	 HLAVNÍ MĚSTO PRAHA Mariánské nám. 2 110 01 Praha 1
-------------	--

METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7 generální ředitel: www.metroprojekt.cz		Souprava číslo:
--	--	-----------------

Subdodavatel:		PK OSSENDORF s.r.o. PROJEKTOVÁ KANCELÁŘ DOPRAVNÍCH STAVEB Tomešova 1, 602 00 Brno ředitel společnosti: Ing. Vlastislav Novák, PhD.	tel.: +420 543 516 526 tel.: +420 543 516 528 www.pk-ossendorf.cz info@pk-ossendorf.cz
---------------	---	---	---

HIP:	Podpis:	Název a účel díla:
		stavba č. 44595 LANOVKA PODBABA-TROJA-BOHNICE DOPLŇUJÍCÍ TECHNICKÁ STUDIE PRO ZÁMĚR LANOVÉ DRÁHY PODBABA-TROJA-BOHNICE
Stupeň:	studie	

Zpracovatelský útvar:	Název části díla:	A
Skupina koncepce tel.: Vedoucí útvaru:	Textová část	
	Podpis:	

Odpovědný projektant:	Podpis:	Název přílohy:	Změna:
		Průvodní zpráva	-
Vypracoval:	Podpis:		Číslo příl.:
Skart. znak: V20/2041	Datum: 10/2020		A
Počet formátů: 24x A4	Měřítko: -	IČD: 20 7938 001 00 00 00	

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2. ÚVOD	3
3. VSTUPNÍ PODKLADY	4
4. ÚDAJE O ŘEŠENÉM ÚZEMÍ	5
4.1 Údaje o umístění stavby	5
4.2 Údaje o schválené a připravované územně plánovací dokumentaci.....	5
4.3 Řešené území a širší vztahy.....	6
4.4 Soulad s ÚPD	7
5. NÁVRH ŘEŠENÍ	7
5.1 Technologie LD	7
5.1.1 Základní prvky.....	7
5.1.2 Ostatní požadavky na řešení.....	7
5.2 Dopravní řešení	8
5.2.1 Stanice Podbaba.....	8
5.2.2 Mezistanice Troja.....	8
5.2.1 Stanice Bohnice	8
5.2.2 Lanovka vs. letecká doprava.....	9
5.2.3 Protipovodňová ochrana	10
5.3 Stavebně architektonické řešení	11
5.3.1 Architektura.....	11
5.3.2 Konstrukční řešení	11
5.3.3 Stanice Podbaba.....	11
5.3.4 Mezistanice Troja.....	11
5.3.5 Stanice Bohnice	11
6. MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY	12
6.1 Exponované problematické pozemky	13
7. ODHAD INVESTIČNÍCH A PROVOZNÍCH NÁKLADŮ	14
7.1 Investiční náklady	14
7.2 Výkupy pozemků	14
7.3 Provozní náklady	15
7.3.1 Plánovaný dopravní výkon	15
7.3.1 Roční provozní náklady.....	15
8. ZÁVĚR	16
9. DOKLADOVÁ ČÁST	16

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název akce: Stavba č. 44595 Lanovka Podbaba-Troja-Bohnice
Doplňující technická studie pro záměr lanové dráhy Podbaba-Troja-Bohnice

Objednatel dokumentace:

Hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1
IČ: 00064581, DIČ: CZ00064581

Odpovědný zástupce Objednatele:



Dodavatel dokumentace:

METROPROJEKT Praha a.s.
Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7
IČ: 45271895, DIČ: CZ45271895

Subdodavatel:

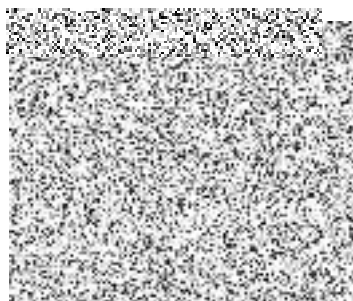
PK OSSENDORF s.r.o.
Tomešova 1, 602 00 Brno
IČ: 25564901, DIČ: CZ25564901

Odpovědný zástupce Dodavatele:



Stupeň projektu: studie
Datum zpracování: říjen 2020

Zpracovali:



Spolupráce – architektonické řešení:

2. ÚVOD

Předmětem doplňující technické studie je upřesnění technického řešení záměru lanové dráhy Podbaba-Troja-Bohnice a stanovení možností, podmínek, rizik a dalších aspektů projektové a investiční přípravy tohoto záměru.

Výchozím podkladem pro doplňující technickou studii je *Studie proveditelnosti lanové dráhy Bohnice-Podbaba*, zpracovaná v roce 2018, v níž byla prověřena základní technická proveditelnost záměru a zpracována ekonomická analýza nákladů a přínosů. Na základě této studie rozhodlo hlavní město Praha o pokračování přípravy tohoto záměru. Stabilizována byla trasa lanovky a také počet, rozmístění a orientační dispozice stanic (s variantním řešením polohy krajních stanic). Na základě uvažovaného provozního konceptu a požadavků na přepravní kapacitu byl rovněž zvolen konkrétní provozně-technický systém lanové dráhy. V první polovině roku 2020 pak bylo podáno oznámení záměru dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

Návrh lanové dráhy vznikl v rámci záměru vybudování přímého propojení městských částí Praha 6, Praha 8 a Praha-Troja veřejnou dopravou. Potřeba propojení městských částí Praha 6 a Praha 8 vyplývá z vysoké koncentrace obyvatelstva a příležitosti v obou městských částech a s tím související silné přepravní poptávky. V současném stavu je toto spojení veřejnou hromadnou dopravou umožněno pouze přes centrum (metro), případně širší centrum (metro + tramvaje) města, což neúměrně prodlužuje cestovní dobu a tím i snižuje konkurenceschopnost veřejné hromadné dopravy oproti dopravě automobilové, obzvláště po dobudování severozápadní části Městského okruhu (resp. přívoz mezi Podbabou a Podhořím). Alternativní spojení v současnosti představuje též přívoz Sedlec-Podhoří, s ohledem na kapacitu a návaznosti však slouží především rekreační dopravě.

Nové přímé propojení by mělo zároveň přispět k řešení obslužnosti pražské zoologické zahrady v Troji městskou hromadnou dopravou, která zde v současnosti naráží na limity kapacity příjezdových komunikací ve směru od Troji.

Výhledově má toto spojení zajistit tzv. severní tramvajová tangenta, tedy nová tramvajová trať v trase Podbaba-Troja-Bohnice-Kobylisy. Vzhledem k průchodu trasy složitým územím a očekávané investiční, stavební a časové náročnosti této stavby byla lanovka v trase Podbaba-Troja-Bohnice vyhodnocena jako vhodné řešení tohoto propojení do doby realizace tramvajové tangenty – vzhledem k nižší investiční i stavební náročnosti je lanovku možné realizovat v řádově kratším čase, zařízení lanovky je pak možné v případě realizace tramvajové trati demontovat a v mezích její životnosti využít na jiném místě.

Koncepce řešení spojení městských částí Praha 6, Praha-Troja a Praha 8, schválená v roce 2020 Radou hlavního města Prahy na tuto úvahu navazuje a počítá s postupnou výstavbou tohoto spojení v následujících etapách:

0. Lanová dráha Podbaba – Troja – Bohnice
 1. Tramvajová trať Kobylisy – Bohnice (K Pazderkám/Lodžská, návaznost na lanovou dráhu)
 2. Tramvajová trať Podbaba – Suchdol
 3. Tramvajová trať Podbaba (mimo) – Troja
 4. Tramvajová trať Troja – Bohnice
 5. Tramvajová trať Bohnice sever

Lanová dráha Podbaba-Troja-Bohnice je v celém konceptu uvažována jako integrální součást MHD a PID s vazbou na tramvajové a autobusové linky a integrovaným tarifem. Zároveň až do dokončení 4. etapy bude tvořit propojení obou větví severní tramvajové tangenty, které by se měly postupně v jednotlivých etapách vzájemně přibližovat. Z uvedené koncepce dále vyplývá, že po realizaci 3. etapy bude možné provoz lanovky zkrátit do úseku Troja-Bohnice, což je nutné v technickém řešení lanovky zohlednit.

V roce 2019 byla zpracována ověřovací technická studie mostu Podbaba-Troja včetně tramvajové trati v trase Nádraží Podbaba-Podhoří (3. etapa dle výše uvedené koncepce). Poloha mostu byla řešena ve více variantách (přes severní cíp Císařského ostrova nebo naproti Lysolajskému údolí). Vzhledem k částečnému časovému i prostorovému souběhu obou staveb je nutná jejich prostorová koordinace. Kritickým bodem pro koordinaci je zejména mezilehlá stanice lanovky Troja ve vztahu k blízkému východnímu předpolí mostu. V době zpracování doplňující studie lanové dráhy nebyla poloha mostu definitivně stabilizována, ve studii je tedy most s tramvajovou tratí zohledněn ve všech uvažovaných variantách.

Kromě technické části studie, tedy upřesnění technického řešení lanové dráhy a stabilizace polohy a rámcových prostorových dispozic jednotlivých stanic, je součástí studie také část procesní. Předmětem této procesní části je stanovení rizik spojených s procesem investiční a projektové přípravy tohoto záměru, tedy v procesech projektování, projednávání, inženýrské činnosti a vlastní realizace, a také návrh postupu přípravy záměru od zadání projektové dokumentace přes inženýrskou činnost a výběr zhotovitele po uvedení lanové dráhy do provozu. Investorem i provozovatelem lanové dráhy bude Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.

3. VSTUPNÍ PODKLADY

- *Zadání od objednatele*
- *Digitální mapové podklady IPR Praha*
- *Studie proveditelnosti lanové dráhy Bohnice-Podbaba (Egis Rail, PRO CEDOP, TSK Praha, 07/2018)*
- *Stavba č. 44595 Lanovka Podbaba-Troja-Bohnice, oznámení záměru zpracované dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 3 k zák. č. 100/2001 Sb. (Ing. Jan Dřevíkovský, 03/2020)*
- *Most Podbaba-Troja, ověřovací technická studie (METROPROJEKT Praha, 11/2019)*



4. ÚDAJE O ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

4.1 Údaje o umístění stavby

Kraj: Hlavní město Praha
Městská část: Praha 6, Praha 8, Praha-Troja
Katastrální území: Dejvice, Bubeneč, Troja
Charakter: Novostavba – liniová stavba

4.2 Údaje o schválené a připravované územně plánovací dokumentaci

4.2.1 Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy

Zpracovatel: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Schváleno: 17.12.2009 usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 35/29;
Aktualizace č. 1 byla schválena usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 41/1 dne 11.9.2014 a vydána opatřením obecné povahy č. 43/2014 s účinností od 1.10.2014;
Aktualizace č. 2 byla schválena usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 38/68 dne 14.6.2018 a vydána opatřením obecné povahy č. 52/2018 s účinností od 4.7.2018;
Aktualizace č. 4 byla schválena usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 39/119 dne 6.9.2018 a vydána opatřením obecné povahy č. 58/2018 s účinností od 23.10.2018;
Aktualizace č. 3 byla schválena usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 5/8 dne 21.3.2019 a vydána opatřením obecné povahy č. 60/2019 s účinností od 29.5.2019.

4.2.2 Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy

Zpracovatel: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Schváleno: 9.9.1999 usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05, ve znění změny Z1000/00, vydané opatřením obecné povahy č. 06/2009 s účinností od 12.11.2009 a dalších pořízených změn.

4.2.3 Metropolitní plán – návrh

Zpracovatel: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Zveřejněn: 16.4.2018 v úrovni návrhu Územního plánu hl. m. Prahy a Vyhodnocení vlivů návrhu Územního plánu hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území dle § 50 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

4.3 Řešené území a širší vztahy

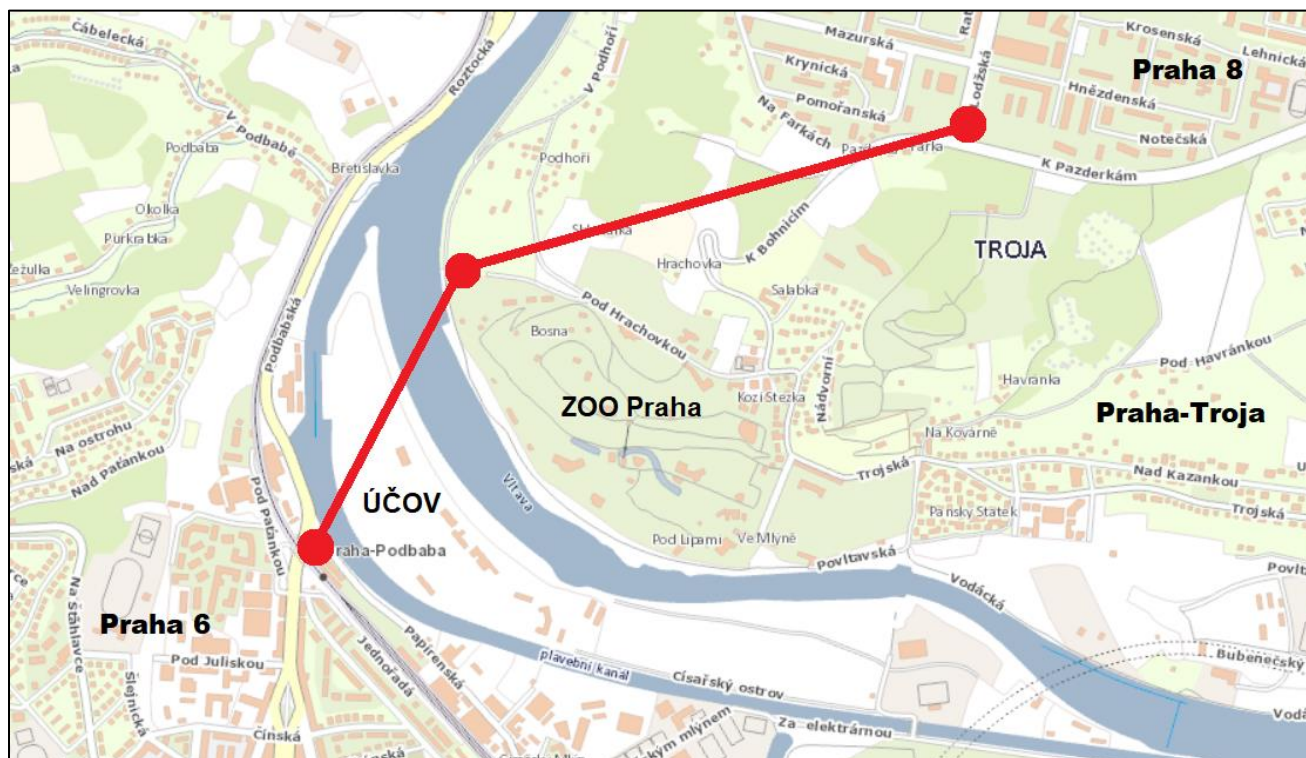
Trasa lanové dráhy Podbaba-Troja-Bohnice začíná na území Prahy 6. Stanice Podbaba je umístěna v těsné blízkosti železniční zastávky Praha-Podbaba (jižně nebo severně dle varianty umístění). Kromě železnice se v blízkosti nachází i tramvajové obřištění Nádraží Podbaba, z nějž směřují tramvajové linky do Dejvic a dále do centra Prahy a od něhož má být tramvajová trať v budoucnu prodloužena severním směrem do Suchdola, Troji a Bohnic. Místo obsluhují rovněž autobusové linky směřující do Lysolaj, Suchdola a Roztok. Stanice Podbaba se nachází na hranici záplavového území Vltavy.

Z Podbavy trasa směřuje severovýchodním směrem přes plavební kanál Vltavy, Císařský ostrov a hlavní tok Vltavy do lokality Podhoří na území městské části Praha-Troja. Na Císařském ostrově lanová dráha vede přímo nad areálem Ústřední čistírny odpadních vod (ÚČOV). Mezilehlá stanice lanovky Troja je navržena u severozápadního okraje areálu ZOO Praha, kde rozvojové plány zoologické zahrady počítají s vybudováním nového vstupu do areálu pro návštěvníky ZOO.

Ze stanice Troja trasa východním směrem stoupá z Trojské kotliny nezastavěným územím přírodního parku Drahaň-Troja směrem k sídlišti Bohnice na území městské části Praha 8. Koncová stanice Bohnice je umístěna u jižního konce ulice Lodžské, která tvoří jednu z hlavních komunikačních os sídliště, poblíž křižovatky s ulicí K Pazderkám. Přesné umístění stanice vůči ulici Lodžské je stejně jako v případě Podbavy řešeno ve více variantách.

Ačkoli se koncová stanice Bohnice nachází na samém jižním okraji sídliště, nabízí blízkou dostupnost k jednomu z jeho hlavních těžišť s vysokou koncentrací občanské vybavenosti – obchodní centrum a kulturní dům Krakov, poliklinika Mazurská apod. Na toto těžiště se pak vážou další záměry soukromých investorů v zájmovém území stanice lanovky, které budou mít dopad na posouzení variant umístění stanice a rozhodování o její výsledné poloze.

V blízkosti stanice Bohnice se nacházejí zastávky autobusových linek, zajišťujících obsluhu sídliště Bohnice a zejména spojení do Kobylis, které jsou důležitým uzlem MHD s vazbou na metro a také jedním z lokálních center městské části Praha 8. Toto spojení má dle schválené koncepce v budoucnu zajistit tramvajová trať Kobylisy-Bohnice, vzájemná vazba mezi stanicí lanovky a etapovým ukončením tramvajové trati v Bohnicích je tedy jedním z důležitých aspektů technického řešení stanice lanovky.



Zájmové území lanové dráhy Podbaba-Troja-Bohnice (mapový podklad: IPR Praha)

4.4 Soulad s ÚPD

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

5. NÁVRH ŘEŠENÍ

5.1 Technologie LD

5.1.1 Základní prvky

Dle zadání byl ze Studie proveditelnosti lanové dráhy "Bohnice - Podbaba" 07/2018 převzat nejbezpečnější třílanový systém (nebo 3S), u kterého jsou funkce lan rozděleny na funkci nosnou (2 lana) a tažnou (lano prostřední).

Tento systém umožňuje:

- kapacita cca 2 tis. osob/h/směr
- (rychlost 6 až 7 m/s)
- nést velkou kabinu – až 35 cestujících
- stabilitu ve větru 110 km/h

Celkově je na celkové délce 2,3 km navrženo 21 kabin.

Záchranná akce slaňováním nebo vyprošťováním z kabin se neprovádí (kácení průseku není nutné).

Systém evakuace je nastaven tak, aby bylo kabinu možné i v nouzovém stavu dostat do nejbližší stanice.

5.1.2 Ostatní požadavky na řešení

Mezistanice Troja – kromě samotné změny směru lanové dráhy je její velikost navržena i s ohledem na v budoucnu samostatný provoz obou sekcí = dva pohony Podbaba-Troja / Troja-Bohnice ve stavu po zrealizování části nové trasy tramvajové trati z Podbavy do Troji. Poté se předpokládá, již pro její nadbytečnost, že lanová dráha v tomto samém úseku bude demontována. Ve stanici Troja tedy proběhnou stavební úpravy, které hnací technologii přenastaví již pouze do jednoho pohonu směrem na sídliště Bohnice.

Garážování kabin – bylo vzhledem k dostatečnému prostoru a podmínce samostatných provozů navrženo také v mezistanici Troja, a to prvním patře. Samotné depo je pak navrženo pod nástupištěm na lanovou dráhu a kabiny jsou dopravovány výtahovým systémem.





*Příklad nejmodernějších kabiny pro městský provoz pro cca 30 osob.
(zdroj: CWA - D-Line Kabine OMEGA V)*

V tomto moderním pojetí je kabina flexibilní – lze částečně přizpůsobit podle vnitřního uspořádání.

5.2 Dopravní řešení

5.2.1 Stanice Podbaba

Nároží ulic Papírenská a Podbabská je místem pro umístění stanice lanové dráhy. Z původních dvou variant „před“ a „za“ železniční trati č. 090 bylo v průběhu zpracování rozhodnuto o variantě blíže k řece, a to z důvodu, že objekt stanice v poloze jižně od železniční trati č. 090, která byla původně preferována ze strany hlavního města Prahy (nachází se na pozemcích HMP), musí být oproti původnímu návrhu ze „Studie proveditelnosti“ cca o 10 m vyšší pro splnění potřebného odstupe od trakčního vedení železniční trati. Výška objektu by tak prakticky dosáhla výškové úrovně blízkého bytového domu. Zároveň se vlivem překonávání této výšky pro přístup na stanici snižuje výhoda kratších přestupních vzdáleností ve vztahu k zastávkám MHD „Nádraží Podbaba“.

Ve variantě severně od železniční trati je potřebná výška objektu stanice výrazně nižší a výškový rozdíl lze teoreticky překonat jedním eskalátorovým nebo schodišťovým ramenem.

V rámci řešení byly v samostatné situaci stanice Podbaba naznačeny ideové varianty propojení pěší vazby na železniční zastávku Podbaba, a to kolem stávajících obytných domů mezi opěrnou zdí železniční tratě a ulicí Papírenská. Z těchto variant se zdá nejreálnější dostavba chodníku podél obytných domů podél ulice Papírenská.

5.2.2 Mezistanice Troja

Mezistanice je navržena v severozápadním cípu zoologické zahrady Troja. Vedení včetně stanice není v prostorové kolizi s preferovanou polohou mostu Podbaba-Troja dle studie z roku 2019, ať už v severní či jižní variantě. Stěžejní význam této stanice lanovky tkví v obsluze ZOO Troja. Aby k tomuto mohlo dojít, je nutné v rámci budoucí koordinace uvést do souladu projekt rozvoje ZOO, tedy pozice a podoby zamýšlené vstupní brány/zóny, ať už se samotnou mezistanicí lanové dráhy, či časově vzdálenějším projektem prodloužení tramvajové trati z Podbaby do Troji a dále do Bohnic.

5.2.1 Stanice Bohnice

Původně byla poloha definována ve dvou polohách, a to východní „před“ a západní „za“ ulicí Lodžská.

Varianta „před“ – na pozemku č. 1235/38, k.ú. Troja soukromý investor dlouhodobě připravuje rezidenční výstavbu s názvem „Bytový dům Troja Horizons“ (ve stupni DÚR), což může v budoucnu komplikovat blízké umístění stanice.

Varianta „za“ – na těchto pozemcích plánuje soukromý investor (Kaufland) výstavbu hypermarketu. Ten má z roku 2019 zpracovánu projektovou dokumentaci pro územní rozhodnutí. Dle předchozích jednání je investor ochoten jednat o vzájemné koexistenci těchto projektů, a to za předpokladu přímé vazby mezi stanicí a objektem hypermarketu. To by ovšem znamenalo razantní změnu původního projektu DÚR obchodního domu, který vychází z typizovaných unifikovaných regulativů obdobných staveb. Podmíněná provázanost obou záměrů může být také věcí diskutabilní a časově problematickou. A to s ohledem na potřeby hypermarketu a stanice LD, a to ať už z hlediska samotné projektové přípravy, separace provozů, přístupových cest, otevírací doby, evakuace osob či rozdělení investorství v soukromém a veřejném zájmu.

Vzhledem k předchozím bodům byla v této studii nově prověřena koncepce stanice Bohnice přímo nad ulicí Lodžskou, která byla vyhodnocena jako nejvýhodnější, a to z hlediska možných legislativních/procesních úskalí při projednatelnosti soukromého a veřejného záměru a přestupních vazeb mezi lanovkou a tramvají. Pro přístup peších ze stanice je navržena přímá vazba na tramvajovou zastávku s pracovním názvem Krakov, která se nachází přímo uprostřed uličního profilu ulice Lodžská. Tato zastávka včetně prodloužení tramvajové trati ze směru Kobylisy bude součástí samostatné akce TT Kobylisy-Bohnice, která bude první etapou výstavby tzv. severní tramvajové tangenty Podbaba-Kobylisy a u níž je uvažováno úvratové ukončení právě v Lodžské ulici, s vazbou na budoucí stanici lanovky. Zde je nutné podotknout, že právě TT Kobylisy-Bohnice je součástí platného územního plánu Prahy. Stavba předmětné lanové dráhy není v tuto chvíli v platné ÚPD zanesena.

Tramvajové řešení prodloužení trati do ulice Lodžské je v této studii navrženo v základních rysech jakožto potvrzení realizovatelnosti a možnosti vzájemné koexistence těchto dvou projektů. Navrženo bylo kolejové rozvětvení pomocí rozřazovacích výměn ještě před obloukem z ulice K Pazderkám do Lodžské a následná kolejová splítka, z níž se postupně odpojí jednotlivá ramena kolejové spojky. Návrh byl prověřen z hlediska geometrie, průjezdného průřezu a také použitelnosti typizovaných kolejových výměn. Upřesnění řešení tramvajové trati bude předmětem samostatného projektu tramvajové trati Kobylisy-Lodžská.

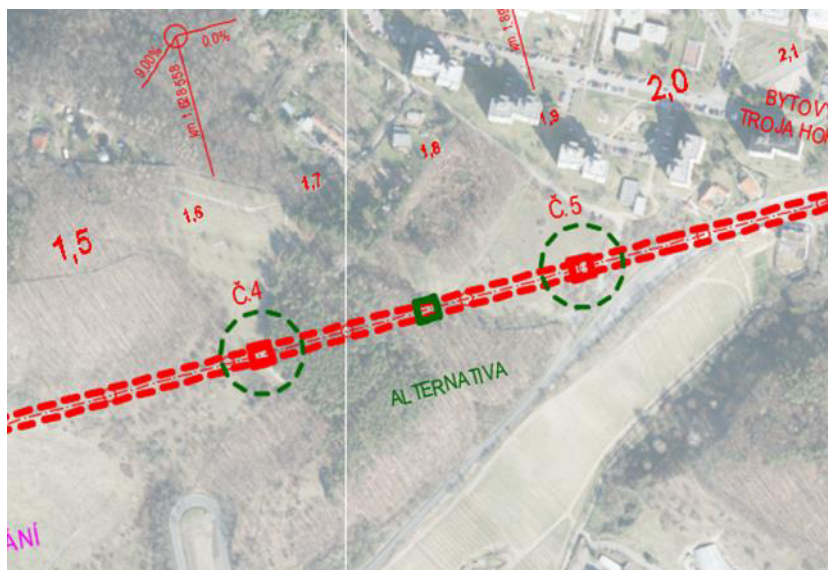
5.2.2 Lanovka vs. letecká doprava

Varianta podélného profilu lanovky v úseku Troja-Bohnice byla prověřena i z hlediska případné kolize s ochrannými pásmy letecké dopravy (Letiště VH Praha, Letiště Kbely, Letiště Letňany).

Ke kolizi nedochází ani s předpokládaným rozsahem ochranných pásem nové paralelní dráhy Letiště VH Praha v podobě dle zpracované projektové dokumentace pro územní rozhodnutí.

Podélný profil lanovky byl navržen v úseku Troja-Bohnice variantně se dvěma mezilehlými podporami namísto tří, které byly definovány dříve ve „Studii proveditelnosti“.





Alternativa – nahrazení dvou sloupů jedním

Je nutné upozornit, že alternativa nahrazení jednoho vyššího stožáru místo dvou nižších se může zdát z hlediska zásahu do území příznivější, avšak s ohledem na dosud neznámé parametry geologického podloží může být tato varianta technicky hůře realizovatelná, případně za vynaložení nestandardních technických postupů, které mohou mít pak daleko negativnější dopad na životní prostředí a finanční náročnost.

5.2.3 Protipovodňová ochrana

V rámci studie byl orientačně vyhodnocen vliv záplavových vln Q_{100} a Q_{2002} . Ze soutisku záplavové čáry a navrženého řešení lanové dráhy plyne, že samotná stanice Podbaba nebude stoletou vodou zasažena, došlo by však v zásahu při úrovni Q_{2002} .

K záplavě dále může dojít cca do $\frac{1}{2}$ půdorysu ve stanici Troja, a to ve spodním parteru, kde se předpokládá deponie kabin. Hnací technologie v 2NP nebude zasažena.

V rámci dopracování technického návrhu stanic v podobnější dokumentaci bude protipovodňová ochrana obou dotčených stanic prověřena detailněji a návrh stanice bude v tomto směru přizpůsoben, případně bude zvolena ochrana jiným způsobem např. pomocí protipovodňových zábran.



5.3 Stavebně architektonické řešení

5.3.1 Architektura

Pojetí architektonického řešení vychází z konceptu světlých tubusů, do kterých je zabalena technologie lanové dráhy. Světlý hladký obal proudnicového tvaru odráží dynamiku pohybu a vytváří nové signifikantní body v území.

Organické tubusy ladně kopírují zakřivení mezistanice i expresivní výraz konečné stanice v Bohnicích, kdy jsou do vyvýšeného tubusu zaústěny eskalátory z parteru tramvajového terminálu.

Hladký obal stanic doplňuje fotovoltaika na střeších a v ideálním případě dřevěný interiér.

Bílý valoun na břehu Vltavy - nástupní stanice Podbaba navazuje na zastávky MHD i vlaku; housenkovitě ohnutá stanice Troja přispěje k otevření nového vstupu do ZOO a konečná v Bohnicích, evokující nástup do vesmírné lodi, vyústěná na plánovanou zastávku tramvaje Krakov logicky zakončuje celou dráhu lanovky.

5.3.2 Konstrukční řešení

Založení sloupů lanové dráhy může být navrženo až po zpracování inženýrsko-geologického průzkumu. Předpokládá se, že v případě nevhodných geologických podmínek budou založeny hlubinným způsobem na skupině pilot spojených základovou deskou. V oblasti nestabilního podloží je třeba počítat při návrhu s předpokládanou možností horizontální rektifikace.

Technologie stanic bude založena na základovém prahu, na kterém bude umístěna na dvou sloupech vratná či poháněcí stanice, popř. na čtyřech sloupech mezistanice. Pod sloupy bude skupina pilot spojená se základem. Všechny stanice budou provedeny formou opláštěné ocelové konstrukce, neboť se jedná o venkovní nevytápěné prostory.

5.3.3 Stanice Podbaba

Nároží ulic Papírenská a Podbabská nad nábřežím plavebního kanálu Vltavy je výchozím bodem lanové dráhy. Nástupní stanice je prostřednictvím schodiště a výtahu bezbariérově napojena na MHD na ulici Podbabská. Přístup od vlaku je zajištěn pohodlným schodištěm z ulice Papírenská.

Vlastní nástupiště je umístěno cca 5,0 m nad úroveň křižovatky. V případě potřeby a zájmu je možné do podnože stanice zabudovat zázemí v podobě prodejny jízdenek, sociálního zázemí návštěvníků a obsluhy, popř. komerční prostor

5.3.4 Mezistanice Troja

Stanice je navržena v těsné blízkosti plánovaného nového vstupu do ZOO. Výšková úroveň osazení stanice reaguje na plánovaný most přes Vltavu, proto je rovina nástupu do lanové dráhy cca 8,0 m na úrovni okolního terénu. Tohoto výškového rozdílu je využito pro parkování kabin v úrovni parteru stanice. Parter je zapuštěn pod okolní terén a příjezd k technickým prostorům je lemován dvojicí opěrných stěn.

5.3.5 Stanice Bohnice

Stanice Bohnice ukončuje trasu lanové dráhy u tramvajového terminálu na ulici Lodžská.

Stanice je rozkročena na čtyřpruhovou vozovkou za křižovatkou ulic Lodžská a K Pazderkám. K terminálu sjíždí dvojice nadkrytých eskalátorů, schodiště a výtah pro bezbariérové propojení mezi tramvají a lanovkou. Parter pod stanicí zůstane otevřený a volný – na terén dosedne pouze několik sloupů. Úroveň nástupiště je 7,5m nad niveletou vozovky. Tramvaje i individuální doprava stanicí podjíždí.



V prostoru všech stanic se předpokládá situování veřejného WC v podobném standardu, jako je nyní v pražském metru (placené WC přes turniket s měničkou bankovek). Dále bude snahou v rámci stanice vybudovat obchodní jednotky v míře, která umožňuje daný prostor stanice (předprodej jízdenek, trafika apod.). Rovněž se předpokládá zázemí pro pracovníky DPP. Výše uvedené prvky budou implementovány v dalších stupních projektové přípravy.

6. MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

V tabulkovém výčtu jsou zpracovány zábory dle předpokládaného průmětu stanic a sloupů lanové dráhy. Kácení průseků se nepředpokládá. Přístup pro založení sloupů LD lze řešit „ze vzduchu“ při co nejmenším dočasném záboru.

STAVEBNÍ OBJEKT	POZEMEK P.Č.	VÝMĚRA POZEMKU [m ²]	ZÁBOR [m ²]	VLASTNICKÉ PRÁVO
STANICE PODBABA, SLOUP 1	1689/4	1979	1056	RADIOSPOJ PRAHA, s.r.o., Podbabská 81/17, Bubeneč, 16000 Praha 6
	1701/4	606	92	HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1
STANICE TROJA, SLOUP 4,5	1463	48078	2023	Česká zemědělská univerzita v Praze, Kamýčká 129, Suchbát, 16500 Praha 6
	1530	2014	254	Chlup Jaroslav MUDr., Wertherstr. 125, 33615 Bielefeld, Německo
				Cigánková Dora Mgr. LL.M., Na čihadle 868/14, Dejvice, 16000 Praha 6
				Hynková Miroslava MUDr., Krkonošská 1474/1, Vinohrady, 12000 Praha 2
1533/1	18922	502	HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1	
STANICE BOHNICE, SLOUP 9	1285/1	4235	128	HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1
	1285/12	2608	523	HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1
	1742	6144	526	HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1
SLOUP Č. 2	1961/1	214174	102	HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1
	1961/4	319	31	Povodí Vltavy, státní podnik, Holečkova 3178/8, Smíchov, 15000 Praha 5
	2146/1	15708	91	Povodí Vltavy, státní podnik, Holečkova 3178/8, Smíchov, 15000 Praha 5
SLOUP Č. 3	1961/1	214174	1	HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1
	1985/7	35180	224	HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1
SLOUP Č. 6	1501	10341	256	HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1
SLOUP Č. 7	1507	2378	129	HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1
	1508	47623	127	HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1
SLOUP Č. 7X	1508	47623	256	HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1
SLOUP Č. 8	1513/2	8241	256	Brunová Vlasta, U skalky 104/8, Bohnice, 18100 Praha 8
				Jelínek Karel, Na Vršku 19, 25072 Předboj

(Výpis vlastníků a záborů, zdroj: KN)

(sloup s označením 7x je alternativní náhradou za 7 a 8)

Nadzemním vedením LD jsou dále dotčeny následující soukromé pozemky:

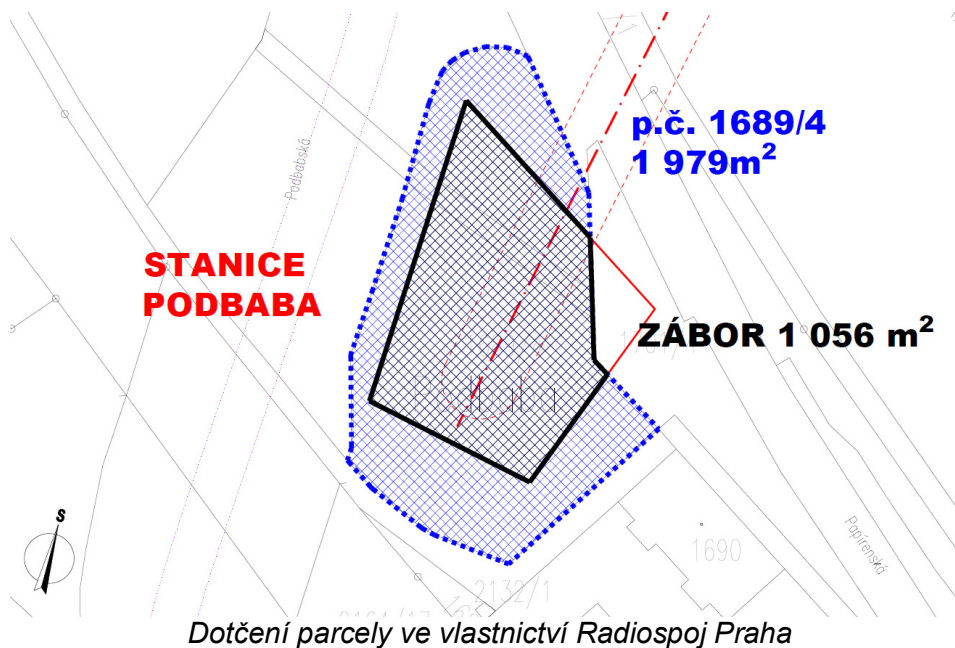
STAVEBNÍ OBJEKT	POZEMEK P.Č.	VÝMĚRA POZEMKU [m ²]	VLASTNICKÉ PRÁVO
NADZEMNÍ VEDENÍ LD	1271/2	574	Invest Troja s.r.o., Květnového vítězství 135/24, Chodov, 14900 Praha 4
	1470	2008	Kopecný Rostislav Ing., Na kopci 163/8, Ďáblice, 18200 Praha 8
	1514	453	Zlatá Praha, spol. s r.o., Trojská 36/191, Troja, 17100 Praha 7

(Výpis vlastníků a záborů, zdroj: KN)

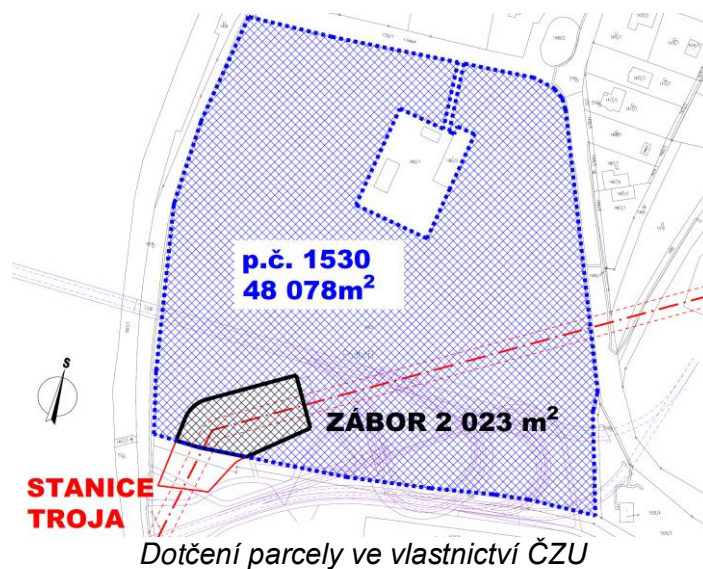
6.1 Exponované problematické pozemky

Z pohledu očekávaných komplikací s výkupy se doporučuje řešit odkoupení či směnu pozemků již v předstihu, a to zejména pro:

- Stanici Podbaba s vlastníkem Radiospoj Praha, s.r.o.



- Stanici Troja s Českou zemědělskou univerzitou



7. ODHAD INVESTIČNÍCH A PROVOZNÍCH NÁKLADŮ

7.1 Investiční náklady

Nacení bylo stanoveno odborným odhadem, dle cen z obdobných staveb. Odhad odpovídá cenové úrovni roku 2020.

Jedná se o orientační návrh a musí být dále upřesněn. Do nákladů nebyly kalkulovány výkupy pozemků.

Ceny jsou uváděny v mil. Kč bez DPH pro cenovou úroveň 2020	
Technologie + montáž	
Objekty:	
Podbaba 15 000 m ³ (x 5000Kč/m ³)	
Troja 42 500m ³	
Bohnice 16 000 m ³	
Přeložky inženýrských sítí, komunikace	
Sadové úpravy 3 x 7 mil. Kč	
Nestavební náklady (příprava, projekt, inženýring)	
Celkem	
Rozpočtová rezerva 20%	
Celková odhadovaná cena	

7.2 Výkupy pozemků

Do celkových nákladů stavby se rovněž promítá majetkoprávní vypořádání dotčených pozemků v soukromém vlastnictví. Odhad výkupních cen byl zpracován na základě cenové mapy, s uvážením maximálních cen v místě a čase (10/2020) obvyklých (+15 % rezerva):

	POZEMEK P.Č.	VÝMĚRA POZEMKU [m ²]	ZÁBOR [m ²]	JEDNOTKOVÁ CENA V MÍSTĚ OBVYKLÁ [Kč/m ²]	ODHADOVANÁ CENA POZEMKU [Kč]
POZEMNÍ STAVBY	1689/4	1979	1056		
	1530	2014	254		
	1513/2	8241	256		
NADZEMNÍ VEDENÍ	1271/2	574			
	1470	2008			
	1514	453			

Součet odhadovaných investičních nákladů a nákladů na výkup pozemků je ted

7.3 Provozní náklady

Provozní náklady lze rozdělit na dvě části:

- Předpokládané náklady na přímé zajišťování dopravní služby, které jsou dle metodiky ROPID uvažovány jako poloviční oproti tramvajovému spoji (měřeno na vozokm, tedy 25 Kč / kabinokm)
- Režijní náklady – údržba, opravy, zajištění personálu a další náklady

7.3.1 Plánovaný dopravní výkon

Předpokládané intervaly

- Špička (časové rozmezí 7:00-10:00, 14:00-18:00) = 1 minuta
- Sedlo (5:00-7:00, 10:00-14:00, 18:00-20:00), víkend = 2 minuty
- Večerní frekvence (20:00-24:00) = 3 minuty

Z toho vyplývá v běžný pracovní den 5:00-24:00 celkem 740 jízd v jednom směru.


Celkově tedy 1480 v obou směrech.

O víkendech a svátcích 570 v jednom směru a 1 140 v obou směrech.







Vzdálenost LD od konečných je cca 2,3 km.

Pracovních dnů 250 (bez rozlišení prázdnin v roce), 115 sobot a víkendů.

Z toho vyplývá (851 000 + 301 530) 1 152 530 kabinokm.

Odhadovaná cena za vozokm cca 1/2 ve srovnání s tramvají = 
 tedy provozní náklady jsou cca  Kč ročně.

7.3.1 Roční provozní náklady

Provozní náklady v prvních 5 letech provozu	
Náklady na servis a náhradní díly 0,3% z pořizovacích nákladů za technologii	
Obsluha 3 osoby / stanice (50 tis. plat / měsíčně)	
Celkem mil. / rok	
Provozní náklady po 5 letech provozu	
Náklady na servis a náhradní díly v průměru cca 1% z pořizovacích nákladů za technologii	
Obsluha 3 osoby / stanice 50 tis. plat / měsíčně	
Celkem mil. / rok	

8. ZÁVĚR

Ve studii byl zpřesněn technický návrh nové lanové dráhy, byly definovány výsledné pozice jednotlivých stanic a prověřeno jejich možné stavebně-architektonické řešení včetně vazeb na okolní území a související záměry v území. Doložena byla koordinace s plánovaným mostem Podbaba-Troja dle návrhu ověřovací technické studie a se schválenou etapizací výstavby propojení městských částí Praha 6 a Praha 8. V rámci studie byla pojmenována rizika spojená s dalším postupem investiční a projektové přípravy záměru a zároveň byly analyzovány jednotlivé možnosti tohoto postupu.

Závěrem je možno konstatovat, že z hlediska zadání byl cíl naplněn a lze tedy tuto studii považovat za technický podklad pro započítání následné projekční přípravy. Konkrétní projekční a investiční kroky bude možné přesně definovat až na základě rozhodnutí o procesní přípravě projektu (viz příloha D).

Z tohoto pohledu a z hlediska úspěšného pokračování přípravy projektu lanové dráhy je nutné aktivovat všechny zainteresované složky k dalším krokům.

Praha, říjen 2020

METROPROJEKT Praha, a.s.
PK OSSENDORF s.r.o.

9. DOKLADOVÁ ČÁST

- Záznam z jednání dne 7. 8. 2020
- Záznam z jednání dne 18. 9. 2020
- Záznam z jednání dne 16. 10. 2020



ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Číslo a název akce	7938 – Lanovka Podbaba-Troja-Bohnice
Předmět jednání	Vstupní jednání
Datum	7. 8. 2020
Místo	METROPROJEKT Praha a.s., Argentinská 1621/36, Praha 7

Přítomní dle prezenční listiny, která je nedílnou součástí tohoto záznamu.

Vstupní jednání bylo svoláno za účelem upřesnění zadání doplňující studie lanové dráhy Podbaba-Troja-Bohnice za účasti zástupců objednatele, zpracovatele, DP hl. m. Prahy a sekretariátu náměstka primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy.

Zpracovatel prezentoval výstupy z prověření klíčových prvků technického řešení, stanovených zadáním. Závěry prověření jsou následující:

- Objekt stanice Podbaba v poloze jižně od železniční trati 090, preferované HMP (varianta A), musí být oproti původnímu návrhu o cca 10 m vyšší pro splnění potřebného odstupu od trakčního vedení železniční trati. Výška objektu by tak prakticky dosáhla výškové úrovně blízkého bytového domu. Zároveň se vlivem překonávání této výšky pro přístup na stanici snižuje výhoda kratších přestupních vzdáleností ve vztahu k zastávkám MHD „Nádraží Podbaba“ v této variantě.
Ve variantě B, tedy s umístěním objektu severně od železniční trati, je potřebná výška objektu stanice výrazně nižší a výškový rozdíl lze teoreticky překonat jedním eskalátorovým ramenem.
- Prověřeny byly orientační půdorysné rozměry jednotlivých stanic a možnosti deponování kabin. V případě potřeby nezávislého provozu na obou mezistaničních úsecích je dle zpracovatele vhodné kabiny deponovat v mezilehlé stanici Troja, kde lze pro tuto potřebu výhodně využít potřebné výšky objektu stanice a kabiny deponovat pod nástupištěm.
- Obě navrhované polohy stanice Bohnice dle zadání jsou z technického hlediska proveditelné.
- Trasa lanové dráhy není v prostorové kolizi s preferovanou polohou mostu Podbaba-Troja dle studie z roku 2019.
- Úsek Troja-Bohnice lze řešit s umístěním tří, alternativně i dvou mezilehlých sloupů.

Ing. arch. Brejška upozornil na aktuální vývoj v řešeném území:

- Na pozemku č. 1235/38, k.ú. Troja soukromý investor dlouhodobě připravuje rezidenční výstavbu, což může v budoucnu komplikovat blízké umístění stanice Bohnice dle varianty A.
- Na pozemcích předpokládaných pro umístění stanice Bohnice dle varianty B usiluje soukromý investor (Kaufland) o výstavbu hypermarketu. Dle dřívějších jednání je investor stavbě lanové dráhy na těchto pozemcích nakloněn za předpokladu přímé vazby mezi stanicí a objektem hypermarketu.
- V Lodžské ulici, v jejíž blízkosti se předpokládá umístění stanice Bohnice, je v budoucnu uvažována stavba tramvajové trati, etapově s úvratovým ukončením na jižním konci ulice. V případě překročení Lodžské ulice lanová dráha nesmí být s budoucí tramvajovou tratí v prostorové kolizi.
- Definitivní poloha mostu Podbaba-Troja, řešená studií z roku 2019, je v současnosti předmětem diskuse na úrovni vedení HMP.



Pro další zpracování studie bylo dohodnuto následující:

1. Bude prověřena orientační úspora na celkové hmotě mezilehlé stanice Troja při umístění mostu Podbaba-Troja v poloze u Lysolajského údolí.
2. Bude prověřeno umístění stanice Bohnice nad úrovní Lodžské ulice, s umožněním budoucí přímé přestupní vazby na tramvajové zastávky.
3. HMP požaduje deponování kabin lanové dráhy ve stanici Bohnice. Uvažovaný pásmový provoz je předpokládán pouze v úseku Bohnice-Troja (etapové řešení do doby dokončení severní tramvajové tangenty Podbaba-Bohnice-Kobylisy).
4. Ve studii budou vyhodnoceny minimální rozměry jednotlivých stanic a teoretický vliv změn v předpokládané maximální přepravní kapacitě na tyto rozměry.
5. V úseku Podbaba-Troja včetně obou stanic bude zohledněna hladina Vltavy Q2002 s rezervou +1 m a průplavná výška na plavebním kanále při standardní hladině.
6. V rámci studie budou zohledněny vlivy na životní prostředí a obytnou zástavbu a zásahy do pozemků a inženýrských sítí. (vč. potřebných přípojek IS k jednotlivým stavbám a technologickým zařízením lanovky).
7. V rámci studie bude pro potřeby budoucího zadavatele (DPP) navržen konkrétní doporučený postup investiční a projektové přípravy včetně vyhodnocení rizik v souladu se zadáním. Návrh bude předložen zástupcům DPP k vyjádření v dostatečném předstihu před odevzdáním studie.
8. Zpracovatel poskytne DPP studii mostu Podbaba-Troja.

Zapsali:



PROJEKTOVÁ KANCELÁŘ
OSSENDORF
BRNO

Projektová kancelář dopravních staveb
Tomešova 1, Brno 602 00, T: 543 516 526,
E: info@pk-ossendorf.cz

PREZENČNÍ LISTINA

ZAKÁZKA: LD Podbaba-Bohnice

ÚČEL JEDNÁNÍ: Vstupní výrobní výbor

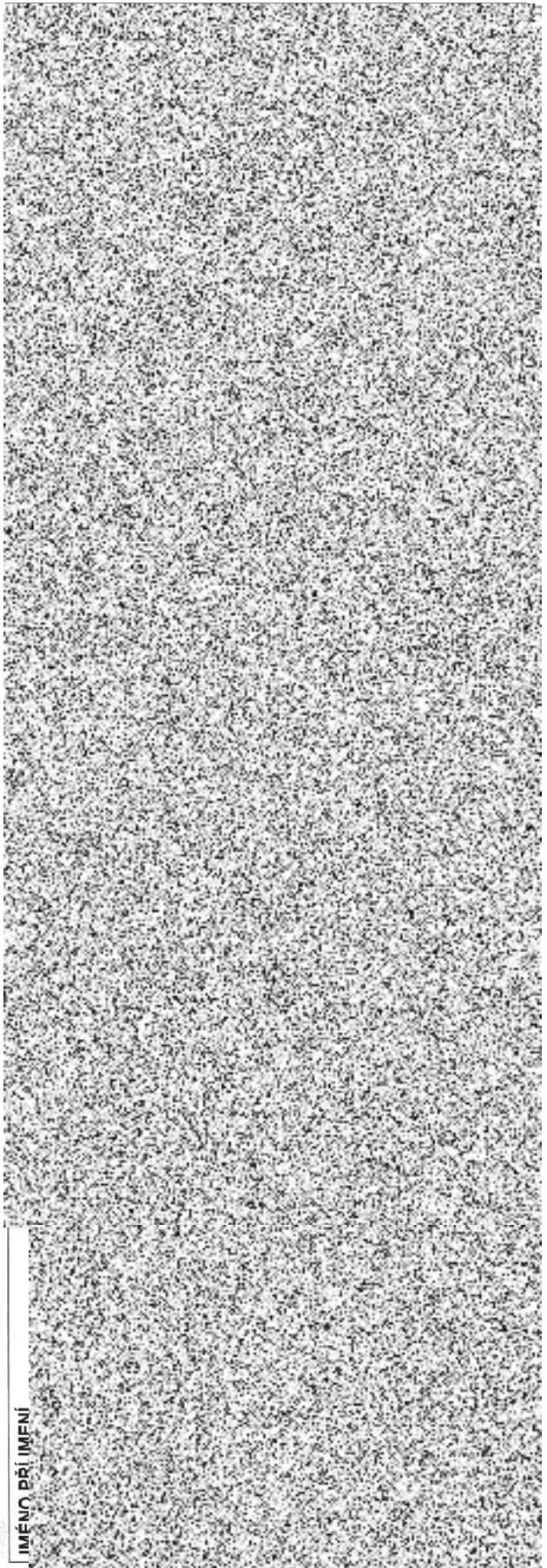
MÍSTO JEDNÁNÍ: METROPROJEKT na Argentinské, zasedací místnost 5.41 („Staroměstská“) PRAHA

DATUM: 7. 8. 2020 ve 13:00

UPOZORNĚNÍ PRO ÚČASTNÍKY:

V průběhu výroby dokumentace, zejména při zpracování návrhů, je třeba dbát na to, aby byly dodrženy všechny podmínky uvedené v zadání, zejména v části týkající se technických podmínek. Účastníci jsou povinni dodržovat všechny podmínky uvedené v zadání, zejména v části týkající se technických podmínek. Účastníci jsou povinni dodržovat všechny podmínky uvedené v zadání, zejména v části týkající se technických podmínek.

IMĚNO PŘI IMENÍ



ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Číslo a název akce	7938 – Lanovka Podbaba-Troja-Bohnice
Předmět jednání	VV
Datum	18. 9. 2020
Místo	METROPROJEKT Praha a.s., Argentinská 1621/36, Praha 7

Přítomní dle prezenční listiny, která je nedílnou součástí tohoto záznamu.

Dále formou videokonference přítomni zástupci Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s.:



Jednání bylo svoláno za účelem prezentace dílčích výstupů doplňující studie lanové dráhy Podbaba-Troja-Bohnice za účasti zástupců objednatele, zpracovatele, DP hl. m. Prahy a sekretariátu náměstka primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy.

Diskutována byla problematika možností dalšího postupu investiční přípravy a jejich výhod a rizik. Prezentovány byly tři varianty:

- Zadání stavby zhotoviteli po dokončení studie a posouzení EIA,
- zadání stavby zhotoviteli po vydání územního rozhodnutí,
- zadání stavby zhotoviteli po vydání stavebního povolení.

Dále byl prezentován základní architektonicko-technický návrh podoby jednotlivých stanic ve variantách doporučených zpracovatelem:

- Stanice Podbaba – poloha B (mezi železniční tratí a ul. Papírenskou), nástupiště ve výšce 5 m nad terénem;
- Stanice Troja – nástupiště ve výšce 8 m nad terénem, deponace kabin (předpoklad 21 kabin při navrhované přepravní kapacitě),
- Stanice Bohnice – nově prověřovaná poloha nad ulicí Lodžskou včetně přímé přestupní vazby na tramvajovou zastávku dle uvažovaného etapového ukončení tramvajové trati z Kobylis, nástupiště ve výšce 7,5 m nad terénem.

Pro dopracování studie bylo dohodnuto následující:

1. Technický návrh stanic Podbaba, Troja i Bohnice bude nadále sledován pouze ve variantách doporučených zpracovatelem. Koncepce deponování kabin ve stanici Troja byla s ohledem na výsledné prostorové nároky objektu stanice vyhodnocena jako akceptovatelná. Stanici je technicky možné po dostavbě etapy TT Podbaba-Troja upravit na koncovou.
2. V návrhu stanice Podbaba budou prověřeny vazby na žel. zast. Praha-Podbaba.
3. V návrhu stanice Troja budou doplněny pěší vazby mezi stanicí lanovky a zastávkou na tramvajové trati Podbaba-Troja, dle dostupnosti podkladů pak i vazby na uvažovaný západní vchod do ZOO Praha.
4. Nově prověřená koncepce stanice Bohnice nad ulicí Lodžskou byla vyhodnocena jako nejvýhodnější z hlediska přestupních vazeb mezi lanovkou a tramvají, projednatelnosti záměru a koordinace se souvisejícími záměry v území. Pro přístup do stanice bude doplněno pevné schodiště, prověřeny budou možnosti kolejového řešení úvratového obratiště na tramvajové trati.
5. V rámci dopracování technického návrhu stanic bude prověřena jejich protipovodňová ochrana.



6. Varianta podélného profilu lanovky v úseku Troja-Bohnice se dvěma mezilehlými podporami namísto tří bude prověřena z hlediska možných kolizí s leteckou dopravou (Letiště VH Praha vč. navrhované paralelní dráhy, Letiště Kbely, Letiště Letňany). V dokumentaci budou zahrnuty obě varianty podélného profilu.
7. Vizualizace budou provedeny formou statických zákresů. Ve vizualizacích stanic Podbaba a Troja nebude zahrnutá souběžná tramvajová trať vč. mostu (LD je v tomto úseku dočasným řešením do realizace souběžné TT), v projektové dokumentaci však bude jako průkaz vzájemné kompatibility obou staveb ponechána. Architektonický návrh stanic ve studii umožní v dalších etapách podobu stanic dále řešit (arch. soutěž, příp. výběr z více variant).
8. V rámci dopracování technického návrhu bude zpracován odhad investičních nákladů.
9. V procesní části dokumentace bude doplněna a vyhodnocena čtvrtá varianta postupu přípravy – zadání stavby zhotoviteli před dokončením posouzení EIA.
10. Návrh bude v aktualizované podobě projednán se ZOO Praha a koordinován s rozvojovými záměry ZOO.
11. Předběžně dohodnutý termín příštího jednání je v pátek 16. 10. 2020 v 12:00.



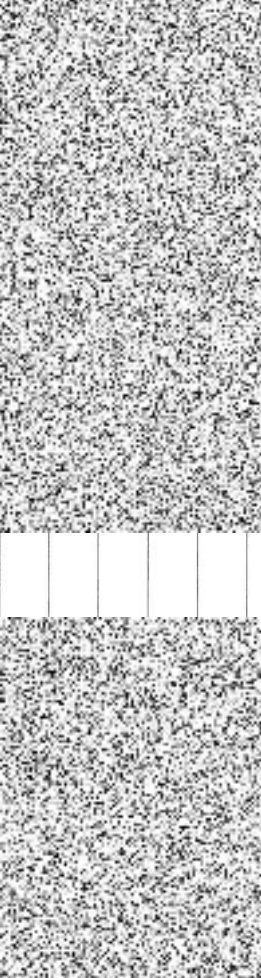


Zapsal:



METROPROJEKT

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE: 18.9.2020 v METROPROJEKTU Praha, a.s.
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Stavba č. 44595 - Lanovka Podbaba-Troja-Bohnice

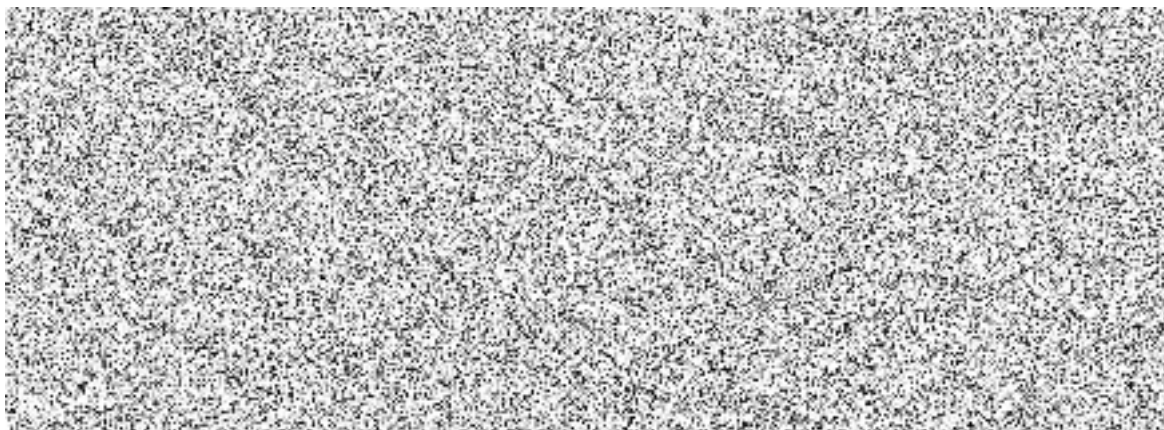
jméno	organizace	telefon	e-mail	podpis
				

METROPROJEKT Praha a.s.
 Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7, IČ: 45271895
 Tel.: +420 296 154 105, +420 296 154 121
 E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Číslo a název akce	7938 – Lanovka Podbaba-Troja-Bohnice
Předmět jednání	ZVV
Datum	16. 10. 2020
Místo	METROPROJEKT Praha a.s., Argentinská 1621/36, Praha 7

Přítomní dle prezenční listiny, která je nedílnou součástí tohoto záznamu.
Dále formou videokonference přítomni:



Jednání bylo svoláno za účelem prezentace dopracovaného návrhu v rámci doplňující studie lanové dráhy Podbaba-Troja-Bohnice se zapracováním podnětů a připomínek z minulého jednání a projednání záležitostí finalizace a odevzdání dokumentace.

Na jednání bylo dohodnuto následující:

1. Zúčastnění souhlasí s invariantním architektonickým řešením jednotlivých stanic.
2. Do odhadu investičních nákladů bude zapracována celková rezerva 20 %. Zároveň bude v dokumentaci výslovně uvedeno, že výpočet odpovídá cenové úrovni roku 2020. Do odhadu budou zahrnuty také nutné výkupy pozemků.
3. Situační výkresy dokládající bezkoliznost stanice Troja vůči mostu Podbaba-Troja budou zpracovány zvlášť pro obě sledované varianty mostu (jižní poloha vedená přes severní cíp Císařského ostrova, severní poloha vedená od Lysolajského údolí).
4. Podněty k úpravám představených vizualizací budou zapracovány.
5. V majetkoprávním posouzení bude upozorněno na nutnost výkupu vybraných pozemků (např. v pozici stanice Podbaba).
6. Koncept dokumentace bude v předstihu před odevzdáním rozeslán v elektronické formě k vyjádření zástupcům objednatele a DP hl. m. Prahy.

Zapsal:

Ing. Petr Malinovský (Metroprojekt Praha)



