

Doprava

LANOVKA Z PODBABY DO BOHNIC

Každých 60 sekund kabinka pro 35 cestujících

■ Lanovka, která by měla spojit Podbabu se zoo a s Bohnicemi, má podporu hlavního města i Prahy 6 a Prahy 8. První cestující by mohla svézt mezi lety 2023 a 2024.

Cesta z Dejvic do Bohnic se zkrátí skoro o půl hodiny, samotná stavba lanové dráhy je otázkou jednoho roku. Půjde o nejtíšiší a neekologičtější dopravní prostředek, který by mohl začít vozit cestující v rámci systému Pražské integrované dopravy.

Nástupní stanice na Podbabě u společného přestupního terminálu s vlaky, autobusy a tramvajemi, překonání Vltavy a čistírny odpadních vod vzduchem za pomoci dvou pilířů, zastávka u Zoologické zahrady a stoupání do Bohnic k přestupnímu terminálu Krakov. To je podle studie, kterou na základě zadání hlavního města připravila organizace ROPID, nejlepší a nejrychleji realizovatelná varianta spojení Prahy 8, Zoologické zahrady a Prahy 6. Její součástí by mohlo být i uvažované parkoviště P+R na Podbabě.

Doba jízdy 7 minut, interval 60 sekund a přepravní kapacita 2–4 tisíce osob za hodinu dle provozního režimu. Takto navržená kapacita zahrnuje i potřebnou rezervu pro sezonní i jiné výkyvy v poptávce a pro budoucí růst počtu cestujících. Takové jsou základní parametry připravované lanové dráhy.

Trasa vede záměrně mimo území Zoologické zahrady, aby lanovka nekřížila její území, ale je dost blízko, aby mohla přivést cestující přímo k plánovanému novému vstupu do areálu. Díky tomu by se vyřešil problém

s přetěžovanou autobusovou linkou 112 i nedostatkem parkovacích míst kolem zoo. Zároveň nevede navržená trasa přes žádný z obytných domů.

„Musíme řešit komfortní spojení Prahy 6 a Prahy 8, protože dnes neexistuje, a to je v roce 2018 ostuda. Lanovou dráhu jsme schopni postavit velmi rychle oproti tramvajovým tratím. Studie jasně ukazuje, že pokud chceme lidem nabídnout v dohledné době rychlé spojení těchto míst, je správnou cestou lanovka,“ řekl náměstek primátorky a radní pro dopravu Petr Dolínek.

„Neznamená to, že se v budoucnu nemohou postavit také tramvajové tratě, povedou ale v tunelech ve velmi složitých geologických podmínkách a bude trvat ještě dlouhou dobu, než budou moci vyjet.“

NÁKLADY NA STAVBU LANOVÉ DRÁHY

Náklady na výstavbu lanové dráhy vychází na 1–1,5 miliardy korun s tím, že lanová dráha zabere jen minimum místa na povrchu. Nezbytnými stavbami jsou pouze dvě konečné, mezistanice u zoo a šest pilířů.

ČASOVÁ ÚSPORA PRO CESTUJÍCÍ

Největší časová úspora vznikne při cestách z centra Prahy 6 do Bohnic. Pokud pojedete dnes cestující od areálu vysokých škol v Dejvicích na Krakov, potřebuje průměrně ¾ hodiny. Až bude stát lanovka, bude stejná cesta trvat jen 21 minut.

„Dlouhodobě tu chybí použitelné dopravní spojení z Bohnic do Dejvic, lanová dráha je velmi elegantní a rychlé řešení, které je navíc levnější než cokoli jiného. Praha 8 tento projekt podporuje. Ne nadarmo se staví lanovky v národních parcích. Ekologičtější a tišší dopravní prostředek, který zvládne zároveň připravit tisíce



NÁSTUPNÍ stanice ve dne...

lidí za den, Praha naplánovat ani nemůže,“ uvedl starosta Prahy 8 Roman Petrus.

Stejně to vidí Praha 6: „Po tomto propojení voláme již dlouho a sami jsme si nechali zpracovat analýzu možných variant spojení. Když od vás chcete jet dnes do Bohnic, musíte tramvaj přes Letnou na metro, tím dojedete do Kobylis a pak autobusem do Bohnic. Nebo si můžete vybrat variantu s přívozem. Je to ale naprosto absurdní, protože vzdušnou čarou je Krakov 3,5 kilometru z Dejvic. Jen těžko byste hledali v hlavním městě složitější spojení dvou městských částí, než má Praha 6 a Praha 8, byť jsme skoro sousedé. Lanová dráha je nejlogičtější řešení. Bude postavena mnohem rychleji a ekonomičtěji než tramvaje v tunelech. Podporujeme každé řešení, které ulehčí Praze 6 od současné dopravní situace,“ doplnila místostarostka Prahy 6 Eva Smutná.

ZAPOJENÍ DO SYSTÉMU PID

„Když se řekne lanová dráha, většina lidí si představí spíše turistickou atrakci, my tady ale mluvíme o plnohodnotném dopravním prostředku Pražské integrované dopravy, za který si nikdo nebude účtovat žádné speciální jízdné,“ upozorňuje vedoucí Odboru městské dopravy ROPID Martin Fafejta. „Kabinky budou bezbariérové pro vozíčkáře i rodiče s kočárkem. Na letní sezonu počítáme se zapojením kabin pro cyklisty. Základní přepravní kapacitu lanovky plánujeme na 2000 osob za hodinu, to vychází z propočtů dopravního modelu Technické správy komunikací. Lanovka má plánovanou dostatečnou kapaci-

tu i na situaci, že bude hezky a do zoo pojedou stovky lidí.“

DALŠÍ SCHVALOVÁNÍ LANOVÉ DRÁHY

Ještě před tím, než se začne lanová dráha stavět, čeká ji potřebná administrativa. „Po schválení studie radními a také zastupiteli bude možné začít pracovat na zanesení lanové dráhy do územního plánu, současně projektovat pro územní rozhodnutí a následně připravit dokumentaci pro stavební povolení. Pak se může začít stavět. Realistický výhled, kdy se lanovkou svezou první cestující, je mezi lety 2023 a 2024, když všechno dobře půjde,“ odhadl radní pro dopravu Petr Dolínek.

TECHNOLOGIE TŘÍ LAN

Technologie lanové dráhy je navržena na systému tří lan, který je schopen odolávat i velmi silnému větru. Kabinu nesou dvě lana a pohání ji lano třetí. Ve stanici se od nich kabina odpojí, aby mohli cestující v klidu nastoupit a zase vystoupit, a pak se k nim opět připojí, aby mohla plnou rychlostí pokračovat dále. Cestující nastupují a vystupují, když se kabina pohybuje rychlostí jen 0,54 km/h, takže je to bezpečné i pohodlné. Technologie myslí i na stav nouze, kdyby se lanová dráha z jakéhokoliv důvodu zastavila. Nehrozí, že by bylo potřeba cestující dostávat z kabin za pomoci hasičů nebo vrtulníku. Systém pracuje s tzv. evakuační kabinou, která se k cestujícím bez problému dostane po třetím laně. Do té si cestující přestoupí a odveze je do stanice.

PID.CZ



... A TATÁŽ ZASTÁVKA v Podbabě v noci.