

# Nová městská čtvrť u nádraží v Braníku. Její součástí bude vozovna tramvají či P+R parkoviště

7.9.2022 - | Magistrát hlavního města Prahy

**Samotná lokalita přiléhající k nádraží Braník, městskému okruhu a Modřanské radiále je v současné chvíli nevyužitým prostorem. Díky dobrému napojení je však místo atraktivní pro celou oblast. PDS má za úkol připravit urbanistickou studii, která si klade za cíl vytvořit z místa živou čtvrť, jejíž primární zaměření bude na přestupní dopravní uzel.**

*„Díky svému umístění nabízí vybraná lokalita velmi vysokou atraktivitu v celém Braníku a okolí, a tedy i výzvu pro architektonicko-urbanistické zpracování. Finální rozsah proměny lokality bude stanoven postupně, avšak prioritní bude zaměření na oblast přestupního uzlu, které má mít multifunkční využití. Pozemky má ve správě PDS, která již provedla prvotní technická prověření a konzultovala s DPP možnosti umístění vozovny, za podmínky, že budou zachovány plochy také pro městskou bytovou výstavbu,“ říká Petr Hlaváček, I. náměstek primátora.*

Plánovaný rozvoj tramvajových tratí v Praze a zvyšuje potřebu vzniku nové vozovny pro tramvajové vlaky. Lokalita v Braníku je výhodná pro nájezdové trasy pokrývající jih Prahy, a to i s ohledem na probíhající stavbu tramvajové trati do Libuše s prodloužením do Nových Dvůrů, plánovanou tramvajovou trať do Komořan, ale také prodloužení tramvaje z Holyně do Slivence. Nové spoje totiž brzy nabídne tramvajový Dvorecký most, který se začne stavět již v letošním roce.

*„Vzhledem k intenzivnímu rozvoji tramvajové sítě, který se v posledních desetiletích odehrával zejména v jižní části města, musíme posílit parkovací kapacity pro tramvaje, aby nesmyslně nejezdily mnoho kilometrů přes celé město, pro zajištění prvních a posledních denních spojů. Lokalita v Braníku bude mít tu výhodu, že se tramvaje díky novému Dvoreckému mostu snadno dostanou jak do Modřan, tak na Barrandov a do Slivence. Právě jižní sektor město má nejdelší zátahy do vozoven, který se díky prodloužování tramvajových tratí ještě prodlouží, čímž by noční zátah reálně nastával už v čase výjezdu ranních tramvají. Díky tomu, že zde pozemky vlastní Praha a Dopravní podnik, máme také možnost zde mimo technického zázemí pro tramvaje vytvořit i městské bydlení,“ komentuje Adam Scheinherr, náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy.*

Základním kritériem pro rozhodování o umístění nové vozovny byly pozemky ve vlastnictví hlavního města či Dopravního podniku a zároveň v blízké návaznosti na existující tramvajovou trať. Nejzásadnějším bylo kritérium provozní, kdy nová vozovna musí zajistit navýšení kapacity a současně zkrácení časů potřebných pro výjezdy a zátahy z tratí současnými vozovkami nejhůře obslužených míst – do Holyně (s budoucím prodloužením do Slivence) a do Modřan (s budoucím prodloužením do Libuše a na Nové Dvory). Z toho důvodu byly původně vytipovány dvě lokality – v oblasti Libuše a Braníku. Při podrobnějším prověření jednoznačně vzešla lokalita Nádraží Braník jako nejvhodnější pro umístění vozovny. Pro společný postup s městským developerem hovoří potenciál většího, nejen dopravního, rozvoje této oblasti.

*„S nynějším počátkem stavby Dvoreckého mostu se nabízí nová spojení mezi oběma břehy v jižní části Prahy. O to více se zvyšuje dosah této vozovny pro provoz tramvají také na levém břehu Vltavy. Tím by došlo ke zkrácení mnohakilometrových nájezdů na linky jezdící do Modřan z vozovny Pankrác a také by se vyřešil problém dlouhodobě přetížené vozovny Motol,“ dodává Adam Scheinherr.*

Vznik nové vozovny vychází ze Strategického plánu hlavního města Prahy a Strategie rozvoje tramvajových tratí. *„Město si nemůže dovolit plýtvat prostorem a stavět vozovny na polích. Navíc právě takto vzdálené lokality jsou z hlediska provozu nevýhodné, neboť musí najíždět dlouhé kilometry do samotných vozoven, což znamená vysoké náklady pro Prahu. Naším cílem je navíc vytvářet město krátkých vzdáleností a stavět infrastrukturní stavby na místě, kde budou dostupné i další funkce. I proto je vhodné tento projekt tvořit dohromady mezi PDS a DPP. Lokalita totiž svou pozicí v napojení na Městský okruh, vlak a tramvaj, nabízí velký potenciál,“* zdůrazňuje Ondřej Boháč, ředitel Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy.

Součástí studie bude prověření napojení sítí a kolejí, prověření umístění P+R, odstavu autobusů, tramvajové smyčky a vazeb na vlak a další druhy veřejné dopravy. Studie se zaměří i na prostor pro umístění obytných domů a administrativních budov. Součástí bude i návrh veřejného prostoru a jeho propojení na pěší a cyklistické trasy. Samozřejmostí projektu je hospodaření s dešťovou vodou, zaměření se na veškeré výzvy spojené s energetickou soběstačností a dalšími nároky na udržitelný rozvoj. Součástí studie bude posouzení protipovodňové ochrany a návrhy dalších opatření.

[https://www.praha.eu/jnp/cz/o\\_meste/magistrat/tiskovy\\_servis/tiskove\\_zpravy/nova\\_mestska\\_ctvrt\\_u\\_nadrazi\\_v\\_braniku.html](https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/nova_mestska_ctvrt_u_nadrazi_v_braniku.html)