

Text krycího listu lokality:

Z 01	Z 02	Z 03	Z 04	Z 05	Z 06	Z 07	Z 08	Z 09	Z 10	Z 11	Z 12	Z 13	N 14	N 15	N 16	N 17	N 18	N 19	N 20
------	------	------	-------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

TYP STRUKTURY: heterogenní

172 / Branické nádraží

SPRÁVNÍ OBVOD

Praha 4

MĚSTSKÁ ČÁST

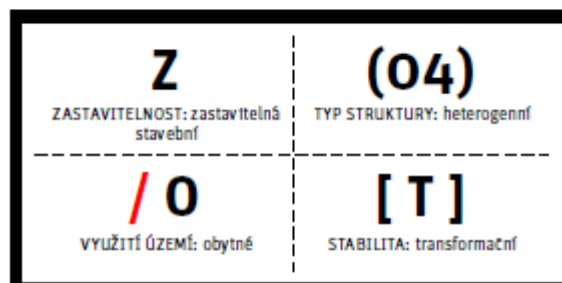
Praha 4

KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ

Braník, Hodkovitky

ROZLOHA

19 ha



CÍLOVÝ CHARAKTER LOKALITY

Naplnit potenciál zastavitelné stavební, transformační, obytné lokality Branické nádraží se strukturou heterogenní.

Lokalita Branické nádraží je vymezena jako lokalita s heterogenní strukturou. Cílem navržených regulativů je určení prostorového uspořádání, vytvoření různorodého města, zajištění přístupné sítě veřejných prostranství a její propojení s rekreační lokalitou Ledárny Braník a s parkovou lokalitou U Branického pivovaru a posílení přístupnosti přes park u Pikovické ulice.

CÍLOVÝ CHARAKTER LOKALITY

Naplnit potenciál zastavitelné stavební, transformační, obytné lokality Branické nádraží se strukturou heterogenní. Lokalita Branické nádraží je vymezena jako lokalita s heterogenní strukturou. Cílem navržených regulativů je určení prostorového uspořádání, vytvoření různorodého města, zajištění přístupné sítě veřejných prostranství a její propojení s rekreační lokalitou Ledárny Braník a s parkovou lokalitou U Branického pivovaru a posílení přístupnosti přes park u Pikovické ulice.

Přípomínka č. 1:

Plošný rozsah lokality a navrhované využití území jako transformační obytné považujeme za nutné přehodnotit.

Odůvodnění:

Obytné využití lokality sevřené komunikacemi a železničními tratěmi považujeme za nerealistické.

Dále upozorňujeme, že přímo návrh Metropolitního plánu navrhuje v územní rezervě vymezit zastávku 630/722/1033 Železniční stanice/zastávka Praha-Braník zastávka — územní rezerva. Její realizace, kterou považujeme za nesporně žádoucí, by však vyžadovala vytvoření vhodného propojení se stávajícím nádražím a stanicemi autobusu a tramvaje do jednoho přístupného uzlu, pokud možno s kapacitním propojením (eskalátory, pojízdné pásy). Realizace nové zástavby v prostoru mezi oběma železničními tratěmi resp. mezi železniční a tramvajovou tratí by mohla realizaci tohoto propojení ztížit či zcela znemožnit.

Připomínka č. 2:

Obytnou funkci považujeme za nežádoucí.

Odůvodnění:

Lokalita je obklopena kapacitními komunikacemi a neelektrifikovanou železnicí. Zejména její přízemní část je zcela nedostatečně provětrávána. Je to místo, kde, jak dokládá imisní mapa Prahy s průměry za poslední 4 roky, koncentrace látek škodlivých lidskému zdraví výrazně překračují hodnoty, měřené jinde v okolí. Stavebními opatřeními na budovách nelze při přiměřených nákladech škodliviny ze vzduchu odstranit.

Připomínka č. 3:

Využít území prioritně pro dopravní stavby včetně kapacitního záchytného parkoviště.

Odůvodnění:

Kapacitní záchytné parkoviště, vhodné do místa se zhoršenou kvalitou ovzduší, u důležitého dopravního uzlu, s výhodným spojením do řady míst Prahy, by odčerpalo alespoň část vozidel, která by jinak pokračovala dále do centra a dále by tam zvyšovala dopravní zátěž, či hledala parkování na nevhodných místech v okolí.

Připomínka č. 4:

Upřesnit využití území územní studií či regulačním plánem, vycházejícím z výsledků veřejné architektonické soutěže.

Odůvodnění:

Vazby železniční, tramvajové, autobusové a osobní dopravy včetně dopravy v klidu, zajištění efektivního pohybu pěších a souvisejících služeb, to vše v omezených plochách vyžaduje ověření možností lokality a prověření různých přístupů větším množstvím odborníků. MPP by to měl umožnit.