

ODŮVODNĚNÍ VYMEZENÍ A REGULATIVŮ LOKALITY

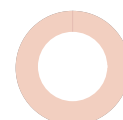
I/ SOUČASNÝ STAV A VÝCHODISKA ŘEŠENÍ

Lokalita Jižní železniční spojka je vymezena na základě převažujícího společného charakteru plochy, zejména využití. Vymezení lokality vychází z hranic železniční tratě a obslužných ploch k ní náležejících. Lokalita vede od odstavného nádraží Michle ke stanici Praha-Krč převážně v železničním výkopu nebo na rovinatém terénu, do Praha-Braník prudce klesá a dále vede na náspu. Lokalitu kříží Kunratický potok. Nachází se přírodní památka U Branického pivovaru. Lokalita vymezuje část železničního koridoru odklonové nákladové tratě z Praha-Vršovice do Praha-Radotín, část tratě 210 Praha – Vrané nad Vltavou – Cerčany/Dobříš a železniční stanice Praha-Kačerov, Praha-Krč a Praha-Braník. Na severu začíná za křížením s komunikací Chodovská-Spořilovská. Nadjíždí ji komunikace Sliačská, 5. května a Jižní spojka, kříží ji pěší podchod u stanice Praha-Krč. Druhá část vede od křížení s komunikací Vídeňskou, které překonává železničním mostkem, po komunikaci Sulická. Dále vede podél Jižní spojky a nadjíždí pěší podchod a dvěma železničními mostky překonává Vrbovu. Za ní se trať rozděluje a vymezuje část území obytné lokality Branické nádraží. V této části trať kříží Údolní. Za nádražím Praha-Braník se trať kříží, odklonová nákladní trať míří na Branický most, druhá překonává železničním mostkem Modřanskou. Lokalita končí u nadjezdu nad komunikací V Náklích, u hranice zastavitelného území. Budova nádraží Praha-Krč byla postavena v toce 1964 jako náhrada jižního nádraží z roku 1882. Nová budova byla v centru Dolní Krče, ta ale ustoupila výstavbě silniční Jižní spojky. Nyní se tedy nádraží nachází mimo zástavbu. Budova nádraží Praha-Braník, původně Braník-Hodkovičky, byla vybudována v roce 1882 na trati z Nuslí do Modřan.

II/ ODŮVODNĚNÍ ZÁKLADNÍCH VLASTNOSTÍ LOKALITY

Odůvodnění zastavitelnosti

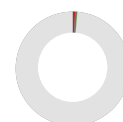
Lokalita je vymezena jako zastavitelná stavební. Lokalitu tvoří plochy, které jsou součástí zastavěného území, vymezeného k 31. 3. 2021. Lokalita je převážně tvořena vystavěným prostředím. Metropolitní plán tento stav respektuje a navrhuje zachovat.



zastavitelnost

Odůvodnění typu struktury

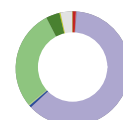
Lokalita je vymezena jako lokalita s lineární strukturou. Strukturu lokality tvoří významná lineární stavba dopravní infrastruktury. Vymezením lokality s lineární strukturou Metropolitní plán chrání stávající infrastrukturu a rezervuje území pro její případnou budoucí přestavbu nebo rozšíření.



struktura

Odůvodnění způsobu využití

Lokalita je vymezena jako zastavitelná produkční. Lokalita je využívána k zajištění dopravní obsluhy města a regionu. Lokalita je tvořena zejména plochami dopravní infrastruktury. Nezpevněné plochy s vegetací jsou zde převážně plochami doplňkovými bez rekreačního významu, převažuje dopravní význam lokality. Stanovením lokality jako zastavitelné produkční Metropolitní plán respektuje a chrání stávající využití s vyšší mírou zátěže území.



využití

Odůvodnění míry stability

Lokalita je vymezena jako stabilizovaná. Lokalitu tvoří stabilizované plochy, ve kterých se nepředpokládá výrazná změna charakteru území.



míra stability

VYHODNOCOVÁNÍ PLÁNU

I/ INDEX VYUŽITÍ LOKALITY

index stabilizované části $i_s = 0.01$

index návrhový $i_n = 0.01$

-> [Index využití lokality, čl. 157](#)

ODŮVODNĚNÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH ZÁBORŮ ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU

1370/722/30

Zábor pro dopravní infrastrukturu, 630/-/7 Železniční trať Praha – Čerčany/Dobříš, úsek Komořany – Krč. Metropolitní plán navrhuje koridor pro zdvojkolejnění této tratě, aby bylo možné ji zkapacitnit a více využít pro příměstskou dopravu a zároveň doplnit nové železniční zastávky. Jedná se o zemědělsky nevyužitelné plochy, částečně zpevněné uprostřed zastavěného území, plochy jsou součástí tělesa tratě. V platném územním plánu jsou převážně součástí zastavitelných ploch VN.