

ODŮVODNĚNÍ VYMEZENÍ A REGULATIVŮ LOKALITY

I/ SOUČASNÝ STAV A VÝCHODISKA ŘEŠENÍ

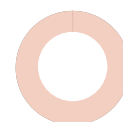
Lokalita Jižní spojka je vymezena na základě převažujícího společného charakteru plochy, zejména využití. Vymezení lokality vychází z hranic komunikace Jižní spojka, v části, kde odděluje lokality areálů produkce od lokalit obytných, se nenavrhuje vytvoření veřejných prostranství, ale zachování stávajícího stavu dopravní mimoúrovňové stavby. Lokalita vymezuje část nadřazené mimoúrovňové komunikační sítě Městský okruh na jihu. Vede od východního předmostí Barrandovského mostu k mimoúrovňové křižovatce s Průmyslovým polookruhem u Štěrbohol. Lokalitu kříží Kunratický a Slatinský potok. Lokalita začíná na pravém břehu Vltavy, u křížení a napojení komunikace Modřanské. Zahrnuje i její část, a to až po Pikovickou. Dále se na ní nacházejí mimoúrovňové křižovatky (MUK) s komunikacemi Sulická – V Podzámčí a Michelská – Vídeňská, jejíž část je také v lokalitě vymezena, dále MUK 5. května, Chodovská – Spořilovská, MUK s komunikacemi V Korytech, Svehlova a MUK Cernokostelecká – Průmyslová – Jižní spojka / Štěrboholská spojka, kde lokalita končí. Přes lokalitu prochází i další propojení – cyklostezka Greenway – Vltavská, komunikace Vrbova, pěší podchod Vrbova – Za Mlýnem, pěší podchod Za Obecním úřadem, pěší podchod z lokality Horní Krč k železniční zastávce Praha-Kačerov pod Michelskou, Sliachská, tramvajová trať před točnou Spořilov, Záběhlická, komunikace a pěší propojení Na Bojišti, Litochlebská, Dolínecká, Klučovská a nadjezd nad Jižní spojkou v Hostivařské průmyslové oblasti. O dopravní koncepci Jižní spojky se uvažovalo již od roku 1939. Výstavba probíhala až v 80. letech 20. století, první část byla zprovozněna v roce 1985.

Vybrané limity: Přírodní park

II/ ODŮVODNĚNÍ ZÁKLADNÍCH VLASTNOSTÍ LOKALITY

Odůvodnění zastavitelnosti

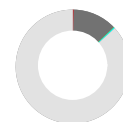
Lokalita je vymezena jako zastavitelná stavební. Lokalitu tvoří plochy, které jsou součástí zastavěného území, vymezeného k 31. 3. 2021. Lokalita je převážně tvořena vystavěným prostředím. Metropolitní plán tento stav respektuje a navrhuje zachovat.



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

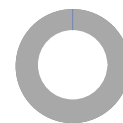
Lokalita je vymezena jako zastavitelná produkční. Lokalita je využívána k zajištění dopravní obsluhy města a regionu. Lokalita je tvořena zejména plochami dopravní infrastruktury. Nezpevněné plochy s vegetací jsou zde převážně plochami doplňkovými bez rekreačního významu, převažuje dopravní význam lokality. 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

1370/723/30

Zábor pro dopravní infrastrukturu, 610/-/57 Napojení rozvojového území Bohdalec – Slatiny na Městský okruh. Napojení bude realizováno propojující komunikací mezi osou Bohdalecká – Nad Vršovskou Horou a Jižní spojkou, do které bude zaústěna v nové mimoúrovňové křižovatce. Koridor nebyl vymezen v platném územním plánu, ale zástavba území Slatin, kterou platný plán rovněž předpokládal, dopravní obsluhu vyžaduje.