

ODŮVODNĚNÍ VYMEZENÍ A REGULATIVŮ LOKALITY

I/ SOUČASNÝ STAV A VÝCHODISKA ŘEŠENÍ

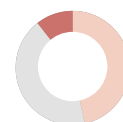
Lokalita Za Dráhou se nachází v rovině, kromě převažujících lesních porostů ji tvoří i části s travnatými lody a mokřady. Nadmořská výška lokality se pohybuje v rozmezí 240 - 260 m. V geomorfologickém členění náleží lokalita v rámci Poberounské soustavy a celku Pražská plošina k okrsku Úvalská plošina. Ve východní části lokality u ulice Rabakovské je prameniště Slatinského potoka, který lokalitou protéká ve směru východ – západ. V západní části protéká chráněným územím Mokřad Triangl v území sevřeném třemi železničními tratěmi. Lokalita má v území s velkým deficitem parků významný rekreační potenciál. V okrajových částech se nachází několik jednotlivých domů, v centrální části je kynologické cvičiště s budovou poskytující pro kynologický výcvik příslušné zázemí. Cestní síť je nedostatečná, prostupnost územím výrazně omezují stávající dopravní stavby (železniční tratě, silniční čtyřpruhová komunikace Jižní spojka) a potenciálně i stavba navrhovaná, silniční Městský okruh Jarov – Štěrboholská radiála.

Vybrané limity: Významný krajinný prvek - registrovaný

II/ ODŮVODNĚNÍ ZÁKLADNÍCH VLASTNOSTÍ LOKALITY

Odůvodnění zastavitelnosti

Lokalita je vymezena jako nezastavitelná. Lokalita je tvořena plochami, které mají charakter otevřené krajiny a převážně nebyly určeny Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy k zastavění. Metropolitní plán tento stav respektuje a navrhuje zachovat. Velká část lokality je součástí zastavěného území pouze z důvodu formálního postupu jeho vymezení (daného § 58 stavebního zákona) a není reálně zastavěna ani se nejedná o veřejná prostranství (viz čl. 8, odst. 3 MPP - formální rozvoj otevřené krajiny a odůvodnění čl. 6).



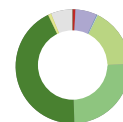
zastavitelnost

Odůvodnění typu struktury

Lokalitě je přiřazen typ struktury lesní krajina v rovině. Lesní krajina v rovině je strukturálním typem pro zarovnané povrchy plošin, které jsou z důvodu nízké bonity půdy, tj. obvykle minerálně chudé půdy na štěrkopískových terasách či vysychavé půdy na píscích; v méně častých případech výrazně zvlhčené až podmáčené půdy v mělkých depresích, nevhodné k zemědělství, a jsou tedy dlouhodobě zalesněny. Účelem vymezení je vytvoření podmínek pro kombinaci lesnického využití s podporou rekreačního významu příměstského lesa, při zachování přírodních hodnot.

Odůvodnění způsobu využití

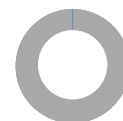
Lokalita je vymezena jako nezastavitelná rekreační. V enklávách otevřené krajiny je přednostně podporováno rekreační využití území. Ke zvýšení zastoupení rekreačně využívaných ploch má lokalita vhodné územní podmínky.



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 EKOLOGICKÉ STABILITY
index ekologické stability $i_{es} = 2.97$
-> *Index ekologické stability, čl. 158*

ODŮVODNĚNÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH ZÁBORŮ ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDŇÍHO FONDU**1370/898/30**

Zábor pro dopravní infrastrukturu. Jedná se o dva záměry, první v severní části lokality a druhý při východním okraji lokality. 610/-/122 Městský okruh Jarov – Štěrboholská radiála. Úsek MO Jarov – Malešice je navržen v tunelové trase. V úseku Malešice – Štěrboholská radiála (Rybničky) je trasa vedená částečně povrchově. Městský okruh umožní realizovat velkou část dopravního výkonu vnitroměstské dopravy po technicky vybavené trase s vysokým podílem tunelových úseků, které snižují negativní vlivy automobilové dopravy na území a významně přispívají ke zkvalitnění životního prostředí a veřejného prostoru. Řešení odpovídá zpracované urbanistické studii. Koridor je vymezen v nadřazené dokumentaci – ZÚR hl. m. Prahy. 610/-/128 Komunikační propojení U Továren – Rabakovská. Nové komunikační propojení je situováno na západním okraji lokality Hostivařská průmyslová oblast a tvoří rozhraní s enklávou otevřené krajiny. V návrhu MPP funkčně náleží mezi ostatní významné komunikace. Její význam spočívá v napojení obslužných komunikací V Chotejně a Sodomkova se západovýchodní orientací, které jsou v současnosti slepě ukončené západními konci ve volném prostoru. Propojení U Továren – Rabakovská uzavře síť místních obslužných a účelových komunikací areálů s vazbou na sběrné komunikace městského významu Rabakovskou a Průmyslovou. Koridor je vymezen v platném územním plánu.

1370/898/31

Zábor pro dopravní infrastrukturu, 630/-/3 Železniční trať Praha-Libeň – Praha-Hostivař. Železniční trať Praha-Libeň – Praha-Hostivař je důležitým železničním propojením mezi tratěmi Praha – Kolín – Česká Třebová a Praha – Benešov ze železniční stanice Praha-Libeň do ž.st. Praha-Hostivař. Jsou navržena opatření pro zvýšení kapacity tratě. Navržené zdvojkolejné tratě bude využito především pro nákladní dopravu včetně napojení logistického terminálu Praha Malešice i spoje příměstské tangenciální linky osobní dopravy. Naváže na stavbu tzv. Libeňského přesmyku, která má odstranit kolizi vlaků zejména ve směru od Hostivaře do Libně, kde dochází kvůli křížení s koridorovou tratí Jižní nákladní spojkou Praha-Velká Chuchle – Praha-Běchovice k velkým kapacitním problémům. Mimoúrovňový přesmyk zajišťuje odlehčení stanice Praha-Libeň, která je ve špičkových hodinách pracovního dne přetížena a neumožňuje vedení vlaků v relaci Malešice – Holešovice. Součástí modernizace nádraží v Malešicích bude vybudování nástupišť pro cestující s vazbou na stanici metra A Depo Hostivař v nově navržené železniční zastávce Praha-Depo Hostivař. Zkapacitnění tratě zahrne také výstavbu nového souběžného jednokolejného tunelu pod vrchem Tábor. Železniční trať je vymezena v nadřazené dokumentaci – ZÚR hl. m. Prahy. Zábořem jsou dvě plochy velmi malého rozsahu, které jsou součástí stávajícího tělesa trati a nejsou zemědělsky využitelné.

1370/898/32

Souvísí se zábořem 1370/898/30. Zábor pro dopravní infrastrukturu, 610/-/122 Městský okruh Jarov – Štěrboholská radiála. Úsek MO Jarov – Malešice je navržen v tunelové trase. V úseku Malešice – Štěrboholská radiála (Rybničky) je trasa vedená částečně povrchově. Městský okruh umožní realizovat velkou část dopravního výkonu vnitroměstské dopravy po technicky vybavené trase s vysokým podílem tunelových úseků, které snižují negativní vlivy automobilové dopravy na území a významně přispívají ke zkvalitnění životního prostředí a veřejného prostoru. Řešení odpovídá zpracované urbanistické studii. Koridor je vymezen v nadřazené dokumentaci – ZÚR hl. m. Prahy.