

## ODŮVODNĚNÍ VYMEZENÍ A REGULATIVŮ LOKALITY

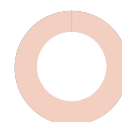
### I/ SOUČASNÝ STAV A VÝCHODISKA ŘEŠENÍ

Lokalita Nový Sedlec je vymezena na základě společného charakteru plochy, kterým je zejména nízká míra stability a vysoká míra potenciálu. Současné prostorové uspořádání lokality je neustálené, plocha je vymezena jako transformační. Lokalita Nový Sedlec se nachází při levém břehu Vltavy na výrazném ostrohu Podbabských skal. Území bylo dlouho nezastavěné, procházela jím pouze historická stezka ve stopě dnešní ulice Kamýcké. Podél ulice vznikala od začátku 20. století drobná zástavba, později byla zbudována cihelna, která zde existovala až do 50. let minulého století. Ta byla nahrazena průmyslovými budovami a sklady, které se rozšířily i na jih lokality. Síť veřejných prostranství vychází z těžiště, kterým je ulice Kamýcká. S ohledem na nevyužití objekty a plochy území, rezidenční charakter okolních lokalit, rekreační potenciál a dobré dopravní napojení je lokalita určena k přestavbě.

### 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. Na základě existující urbanistické studie koordinující zájmy v území, připravované změny Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy a plánovaného napojení na tramvajovou síť a v souladu s požadavkem na efektivní využití zastavěného území zde Metropolitní plán navrhuje doplnění urbánní struktury.



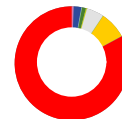
zastavitelnost

#### Odůvodnění typu struktury

Lokalita je vymezena jako lokalita s heterogenní strukturou. Vzhledem ke svému umístění a poměrně dobrému napojení na dopravní a technickou infrastrukturu má území potenciál pro vznik nové části města se střední mírou využití území. Vymezením lokality s heterogenní strukturou Metropolitní plán umožňuje tvořit novou urbánní strukturu několika typy prostorového uspořádání stavebního bloku a reagovat tak na vlastnosti a potenciál jednotlivých částí lokality a prostorové uspořádání navazujícího území.

#### Odůvodnění způsobu využití

Lokalita je vymezena jako zastavitelná obytná. V lokalitě převažují plochy obytného města, které typicky zahrnují plochy bydlení, administrativy, služeb, doplněné plochami občanské a komerční vybavenosti a plochami pro rekreaci, relaxaci a sport. V lokalitě se nachází také plochy skladování a distribuce, které byly Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy regulovány tak, aby jejich zátěž byla slučitelná s plochami obytného města - lze je tedy zařadit do zastavitelné obytné lokality Metropolitního plánu při zachování maximální možné kontinuity regulace.



využití

#### Odůvodnění míry stability

Lokalita je vymezena jako transformační. Lokalita má narušený či neustálený charakter a jsou v ní navrženy rozsáhlé nebo celkové změny, cílový charakter je nově navržen. Podíl transformačních ploch v lokalitě převažuje nad plochami stabilizovanými.



míra stability

## VYHODNOCOVÁNÍ PLÁNU

### I/ INDEX VYUŽITÍ LOKALITY

index stabilizované části  $i_s = 0.01$

index návrhový  $i_n = 0.97$

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

### II/ MODEL VÝVOJE POČTU OBYVATEL

Ze dvou třetin lokalita je součástí MČ Praha-Suchdol, což je městská část, ve které se předpokládá znatelný nárůst počtu obyvatel. Z jedné třetiny lokalita je součástí Prahy 6, což je městská část, ve které se předpokládá nárůst počtu obyvatel.

	1991	1995	2001	2005	2011	2015	2019	2030	2040	2050
Praha 6	109833	106020	99850	99481	97951	100152	107213	110000	116000	122000
Praha-Suchdol	5107	4984	5259	5583	6576	7023	7225	8000	9200	10400

**ODŮVODNĚNÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH ZÁBORŮ ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDŇÍHO FONDU****1322/164/01**

Transformační zastavitelná plocha navržená pro obytné využití, u které se předpokládá celková transformace v souvislosti s výstavbou tramvajové trati. V současnosti je celé území prověřováno územní studií pro změnu územního plánu, která sjednocuje zastavitelné plochy a stabilizuje trasu tramvajové trati. V platném územním plánu se jedná o poměrně roztržité území s územní rezervou pro obytné využití. Na území lokality má vzniknout nová obytná čtvrť s veřejnou vybaveností, která bude využívat potenciálu nově navrženého tramvajového spojení z Podbavy do Suchdola. Veřejným zájmem je sjednocení dílčích ploch z důvodu hospodárného využití území a celkového přeuspořádání území.

**1322/164/30**

Transformační zastavitelná plocha navržená pro obytné využití. Jedná se o drobnou zbytkovou plochu na okraji stávající zástavby areálu výroby a služeb, v současné době pokrytou vzrostlou vegetací. V platném územním plánu je plocha zastavitelná pro smíšené využití. MPP navrhuje sjednocení dílčích pozemků s jednotným charakterem a obytným využitím. Na území lokality má vzniknout nová obytná čtvrť s veřejnou vybaveností, která bude využívat potenciálu nově navrženého tramvajového spojení z Podbavy do Suchdola. Plocha záboru je vzhledem ke své poloze a rozsahu efektivně zemědělsky obtížně využitelná.

**1322/164/31**

Transformační zastavitelná plocha navržená pro obytné využití. Jedná se plochu protáhlého tvaru na jihozápadním okraji lokality v současné době pokrytou vzrostlou vegetací. Plocha v těsné vazbě na plochu záboru ZPF 1322/164/01 je v platném územním plánu vedena jako pěstební s rezervou pro zastavitelné obytné využití. V současnosti je celé území prověřováno územní studií pro změnu územního plánu, která sjednocuje zastavitelné plochy a stabilizuje trasu tramvajové trati. Na území lokality má vzniknout nová obytná čtvrť s veřejnou vybaveností, která bude využívat potenciálu nově navrženého tramvajového spojení z Podbavy do Suchdola. MPP navrhuje sjednocení dílčích pozemků s jednotným charakterem a obytným využitím, důvodem je zarovnání okraje lokality a dotvoření urbanistické struktury v souladu s připravovanou územní studií. Uspokojení bytových potřeb města s cílem dlouhodobé konsolidace sídla a stabilizace jeho hranic lze pokládat za převažující veřejný zájem určující vhodné využití této plochy.

**1322/164/32**

Transformační zastavitelná plocha navržená pro obytné využití. Jedná se o dvě drobnější plochy na jihozápadním okraji lokality v současné době pokryté vzrostlou vegetací. Plochy sousedí s areálem sportovní střílnice a v platném územním plánu jsou vedeny jako nestavební pro krajinnou zeleň. V současnosti je celé území prověřováno územní studií pro změnu územního plánu, která sjednocuje zastavitelné plochy a stabilizuje trasu tramvajové trati. Na území lokality má vzniknout nová obytná čtvrť s veřejnou vybaveností, která bude využívat potenciálu nově navrženého tramvajového spojení z Podbavy do Suchdola. MPP navrhuje sjednocení dílčích pozemků s jednotným charakterem a obytným využitím, důvodem je zarovnání okraje lokality a dotvoření urbanistické struktury v souladu s připravovanou územní studií. Uspokojení bytových potřeb města s cílem dlouhodobé konsolidace sídla a stabilizace jeho hranic lze pokládat za převažující veřejný zájem určující vhodné využití této plochy.

**1322/164/33**

Transformační zastavitelná plocha navržená pro obytné využití, u které se předpokládá celková transformace v souvislosti s výstavbou tramvajové trati. Jedná se o tři dílčí plochy, které jsou částmi zahrad u stávajících rodinných domů nebo zpevněnou plochou u areálu služeb, která slouží jako odstavná a manipulační plocha. V současnosti je celé území prověřováno územní studií pro změnu územního plánu, která sjednocuje zastavitelné plochy a stabilizuje trasu tramvajové trati. Na území lokality má vzniknout nová obytná čtvrť s veřejnou vybaveností, která bude využívat potenciálu nově navrženého tramvajového spojení z Podbavy do Suchdola. Vzhledem k charakteru, poloze a rozsahu ploch nelze očekávat jejich efektivní zemědělské obhospodařování.

**1370/164/02**

Zábor pro dopravní infrastrukturu, 622/-/14 Tramvajová trať Nádraží Podbaba – Suchdol. Tramvajová trať Podbaba – Suchdol navazuje na prodloužený úsek z Podbavy do stanice Nádraží Praha-Podbaba. Primární úlohou prodloužení tratě na Suchdol je zlepšení úrovně dopravní obsluhy oblasti Suchdola, zejména stále se rozvíjejícího areálu Zemědělské univerzity. V současné době je veřejná doprava zastoupena dvěma linkami autobusů s limitovanou kapacitou navazujících v Dejvicích na metro. Navrhovaná trať na Suchdol řeší obsluhu veřejnou dopravou nových rozvojových území v Novém Sedlci a východně od Kamýcké na Výhledech. Malá plocha záboru leží v trase tramvajové trati odpovídající urbanistické studii prověřující rozvoj širšího území. Zanedbané plochy by byly jen obtížně zemědělsky využitelné. Veřejným zájmem je sjednocení ploch pro jejich hospodárnější využití a pro výstavbu tramvajové trati, která odlehčí motorové dopravě mezi Prahou 6 a Suchdolem a současně přispěje k rozvoji této zanedbané části města. Obsluha důležitých městských částí spolu s významnou českou univerzitou kolejovou dopravou je jednou z pražských priorit. Tramvajová doprava bude mít zásadní dopad na zlepšení životního prostředí, protože nahradí podstatnou část neekologických autobusů, které dnes obsluhují Suchdol. Zemědělská půda není reálně využívána, protože oblast je plná skládek a navázek suti a vyžaduje rekultivaci.

**1370/164/34**

Souvisí se zábohem 1370/164/02. Zábor pro dopravní infrastrukturu, 622/-/14 Tramvajová trať Nádraží Podbaba – Suchdol. Tramvajová trať Podbaba – Suchdol navazuje na prodloužený úsek z Podbavy do stanice Nádraží Praha-Podbaba. Primární úlohou prodloužení tratě na Suchdol je zlepšení úrovně dopravní obsluhy oblasti Suchdola, zejména stále se rozvíjejícího areálu Zemědělské univerzity. V současné době je veřejná doprava zastoupena dvěma linkami autobusů s limitovanou kapacitou navazujících v Dejvicích na metro. Navrhovaná trať na Suchdol řeší obsluhu veřejnou dopravou nových rozvojových území v Novém Sedlci a východně od Kamýcké na Výhledech. Malá plocha záboru leží v trase tramvajové trati odpovídající urbanistické studii prověřující rozvoj širšího území. Zanedbané plochy by byly jen obtížně zemědělsky využitelné. Veřejným zájmem je sjednocení ploch pro jejich hospodárnější využití a pro výstavbu tramvajové trati, která odlehčí motorové dopravě mezi Prahou 6 a Suchdolem a současně přispěje k rozvoji této zanedbané části města. Obsluha důležitých městských částí spolu s významnou českou univerzitou kolejovou dopravou je jednou z pražských priorit. Tramvajová doprava bude mít zásadní dopad na zlepšení životního prostředí, protože nahradí podstatnou část neekologických autobusů, které dnes obsluhují Suchdol. Zemědělská půda není reálně využívána, protože oblast je plná skládek a navázek suti a vyžaduje rekultivaci.