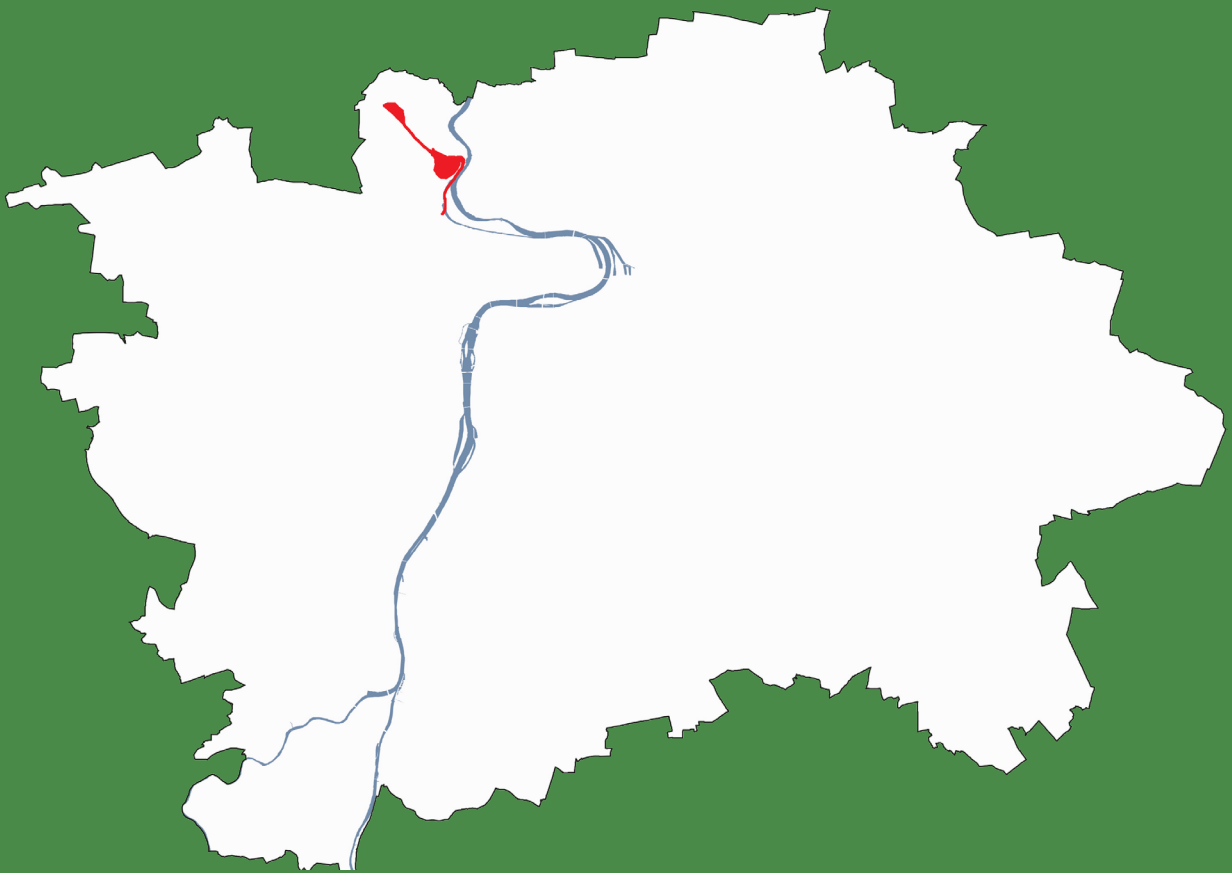


Nový Sedlec

URBANISTICKÁ STUDIE



ZÁKLADNÍ ÚDAJE

NÁZEV

Nový Sedlec
Podkladová studie pro změnu Z 3827/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy

ZHOTOVITEL

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

AUTORSKÝ TÝM

ARCHITEKTURA A URBANISMUS

Ing. arch. Michaela Čížkovská (IPR Praha, SDM, KPU)
Ing. arch. Anna Jarolímková (IPR Praha, SDM, KPU)
Ing. arch. Zuzana Mráziková (IPR Praha, SDM, KPU)
Ing. arch. Vojtěch Bodlák (IPR Praha, SDM, KPU)
Ing. arch. Libor Jebavý (IPR Praha, SDM, KPU)
Ing. arch. Jan Kadlas (IPR Praha, SDM, KVP)

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Ing. Jakub Zajíček (IPR Praha, INFR, KDI)
spol. European Transportation Consultancy, s.r.o.

TECHNICKÁ A MODROZELENÁ INFRASTRUKTURA

Ing. Luboš Nykl (IPR Praha, INFR, KTI)
Ing. Jan Bayerle (IPR Praha, INFR, KTI)
Ing. Kamila Lohrová (IPR Praha, INFR, KTI)
Wouter Verleure MSc. (IPR Praha, INFR, KZI)
RNDr. Ivo Caha (IPR Praha, INFR, KZI)
Ing. Jan Fišer (IPR Praha, INFR, KZI)

Konzultace návrhu změny ÚP: Ing. Jan Drahota (IPR Praha, SDM, KZP)

Studie vznikla v Sekci detailu města, Kanceláři podpory území

Ing. arch. Jaromír Hainc, Ph.D. (IPR Praha, ředitel SDM)
Ing. arch. Zuzana Rákosníková (IPR Praha, vedoucí KPU)

DATUM ODEVZDÁNÍ

12/2021

POČET STRAN

114 stran

GRAFICKÝ KONCEPT

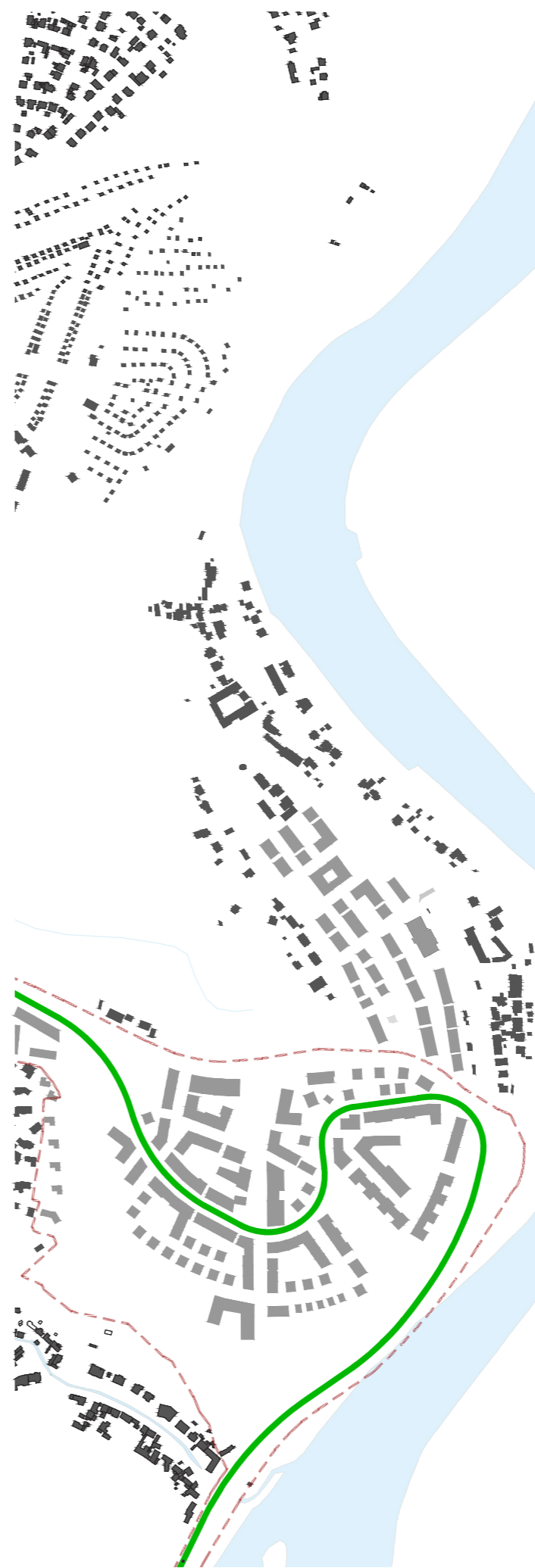
MgA. Anna Borovská
Ing. arch. Anna Jarolímková

A

Textová část

A.1.

Celková koncepce



Předmětem této urbanistické studie je návrh rozvoje v okolí plánované tramvajové trati ve směru do Suchdola.

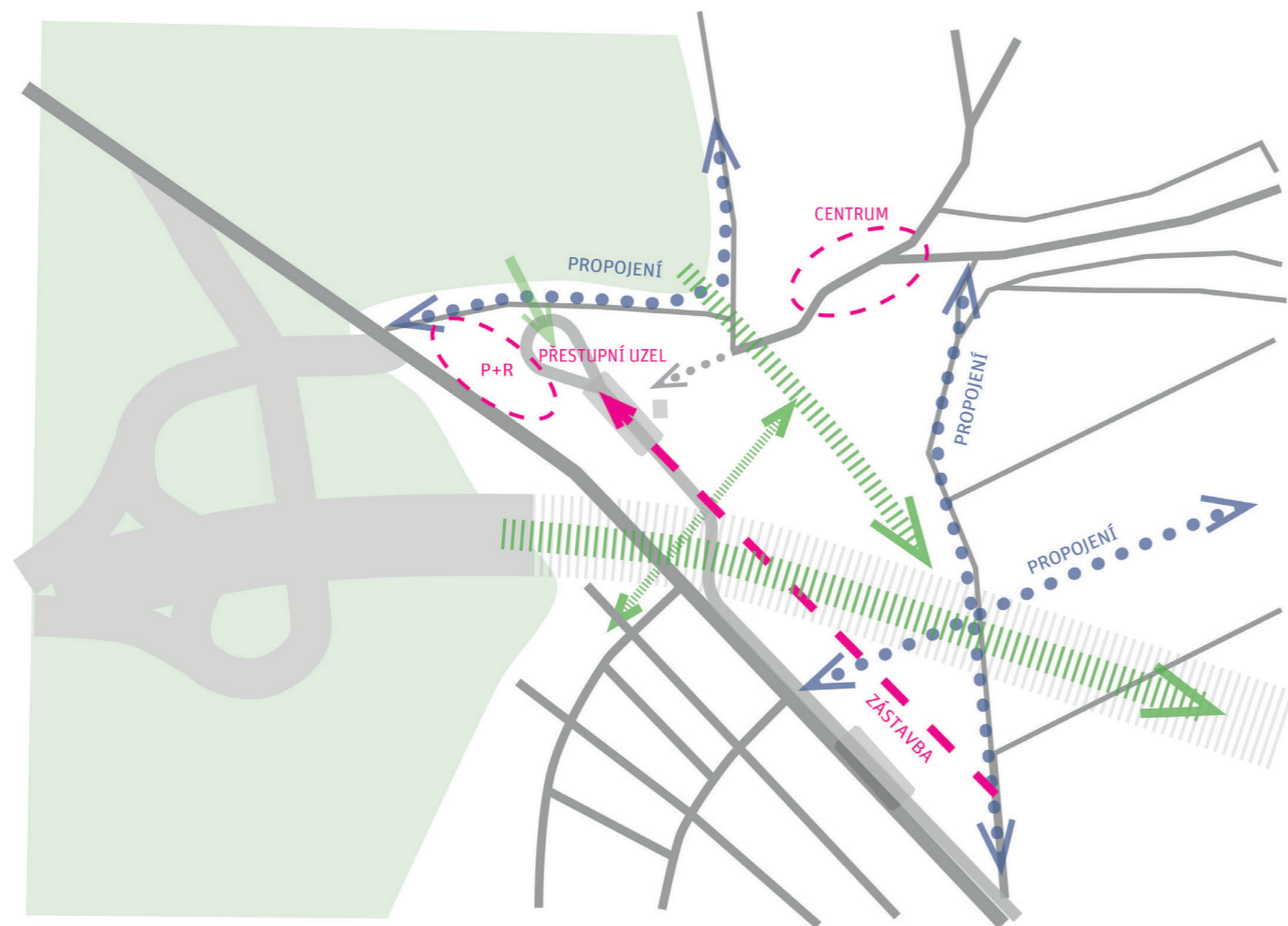
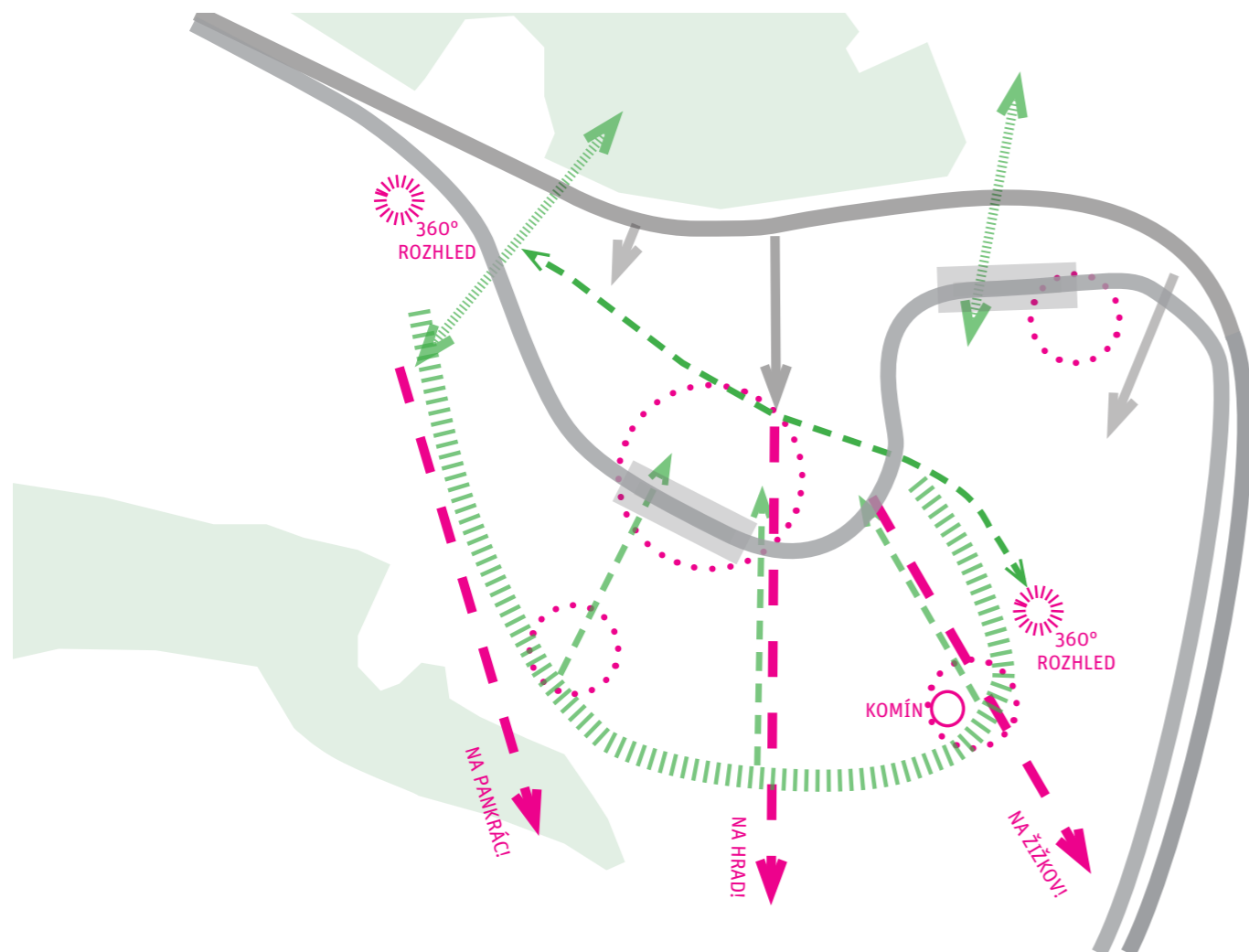
Řešené území na jihu navazuje na stávající tramvajovou smyčku v Podbabě a dále pokračuje Podbabskou a Roztockou ulicí až ke křižovatce s Kamýckou ulicí. Zde se rozšiřuje a umožňuje návrh zástavby v okolí nové tramvajové trati. Jedná se o lokalitu zvanou Nový Sedlec – jednu ze dvou oblastí, kde je předmětnou studií navržena nová zástavba. Jde o plochy vymezené ze severu Kamýckou ulicí, z východu železnici, z jihu a jihovýchodu hranou Podbabských skal a Lysolajského údolí a na západě stávající zástavbou rodinných domů při ulici Nad Podbabskou skálou. Suchdolem prochází řešené území převážně v rozsahu Kamýcké ulice, kde je cílem prověřit možné uliční profily a případně upravit trasování tramvaje tak, aby odpovídalo dnešním standardům pro kvalitní veřejný prostor. Řešené území končí v oblasti nazvané Výhledy, kde se opět mírně rozšiřuje na dnes nezastavěné pozemky v majetku hl. m. Prahy mezi Kamýckou ulicí a zástavbou Starého Suchdola. V těchto místech (oblast označována jako Výhledy) má končit nová tramvajová trať smyčkou, která by měla být doplněna o objekty zejména drobné občanské vybavenosti.

A.1.1. Genius loci

Nový Sedlec

V oblasti Nového Sedlce se studie snaží navrhnout novou zástavbu při co největším zachování stávajícího charakteru území, který je dán výraznou terénní morfologií způsobenou převážně navážkami zeminy postupně zarůstajícími náletovou vegetací a historickým využitím území pro těžbu. Tato oblast ještě nedávno sloužila k získávání cihlářského jílu pro místní cihelny (severně od Kamýcké ulice je dochována jedna z historických budov Hergetovy cihelny), čímž vznikly charakteristické terénní „lavice“ členící Nový Sedlec na spodní (východní) část a horní (střední a západní) část území. Cílem studie je zachování tohoto členění a podpora alespoň částečného zachování novějších navážek, které jsou pro území charakteristické.

Z většiny nově urbanizovaného území by měla být patrná alespoň částečně charakteristická terénní rozmanitost v podobě průhledů a zakončení ulic. Tyto terénní vlny by zároveň měly zůstat veřejně přístupné a umožnit novým obyvatelům výhled nejen na území Nového Sedlce, ale i do širší krajiny na okolní přírodu a město. Dalším významným orientačním prvkem území je komín od bývalé výtopy České zemědělské univerzity, který je významnou dominantou na jižním okraji území. Studie jej zachovává, avšak



v jeho okolí již navrhuje klidnou a málo intenzivní zástavbu rodinných domů a situuje v jeho okolí veřejný prostor (sad) navazující na hlavní park v místě největších navážek.

Výhledy

Na rozdíl od oblasti Nového Sedlce je lokalita Výhledů charakteristická svým terénním „klidem“ a možností výhledu směrem ke Kozím hřbetům, Brandejsovu statku i směrem opačným, k Horoměřicím. Tato okrajová část Suchdola je hojně využívána k rekreaci, jsou zde polní cesty lemované stromořadím i klidné ulice historického centra u Brandejsova statku. Studie si zde klade za cíl umožnit rozvoj v okolí navrhované tramvajové smyčky, doplnit potřebnou vybavenost a umožnit přestup z příměstské dopravy na tramvaj, avšak zároveň zachovat klid a vesnickou pohodu stávající zástavby.

A.1.2. Pronikání zeleně

Jak v oblasti Nového Sedlce, tak Výhledů studie dbá na maximální integraci zeleně nejen do veřejných prostranství (formou stromořadí, či vegetačních pásů), ale též návrhem lokálních pláček s předepsanou výsadbou a nestavebních bloků.

A.1.3. Kontakt s centrem

Nový Sedlec

Jedním ze základních principů, které formovaly urbanistický návrh Nového Sedlce bylo zachování stávajícího kontaktu s Prahou a jejím centrem. Z tohoto důvodu je v části Nového Sedlce navržena hlavní urbanistická osa, která v návaznosti na dnešní ulici Ke Střelnici směřuje přes hlavní náměstí a zastávku Střelnice na siluetu Pražského hradu, která se tyčí v dáli. Zároveň je ponechán volně přístupný okraj přírodní památky Podbabské skály, který navazuje na hlavní park, jenž je navržen v místě jedné z dnes nejvyšších navážek, tak aby z něj bylo možné rozhlédnout se do všech světových stran a nikoli pouze na centrum hlavního města, kaňon Vltavy či sídliště Bohnice na protějším břehu řeky.

Výhledy

V oblasti Výhledů je cílem studie typologicky a charakterem zástavby podpořit stávající strukturu méně kapacitní zástavby, avšak udržet dostatečný odstup od historického jádra Suchdola a Brandejsova statku. Tento odstup umožní zachovat výhled na historickou zástavbu a zároveň nezne-

možní využívání okolí Brandejsova statku pro chov koní, který dotváří dnešní vesnický obraz sídla.

A.1.4. Hierarchizovaný veřejný prostor

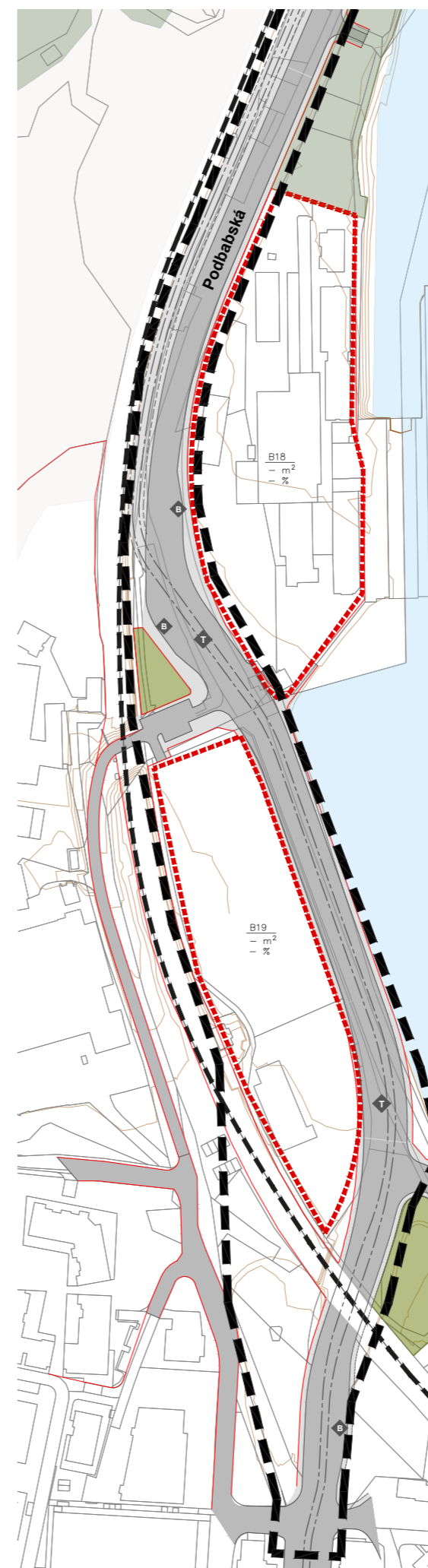
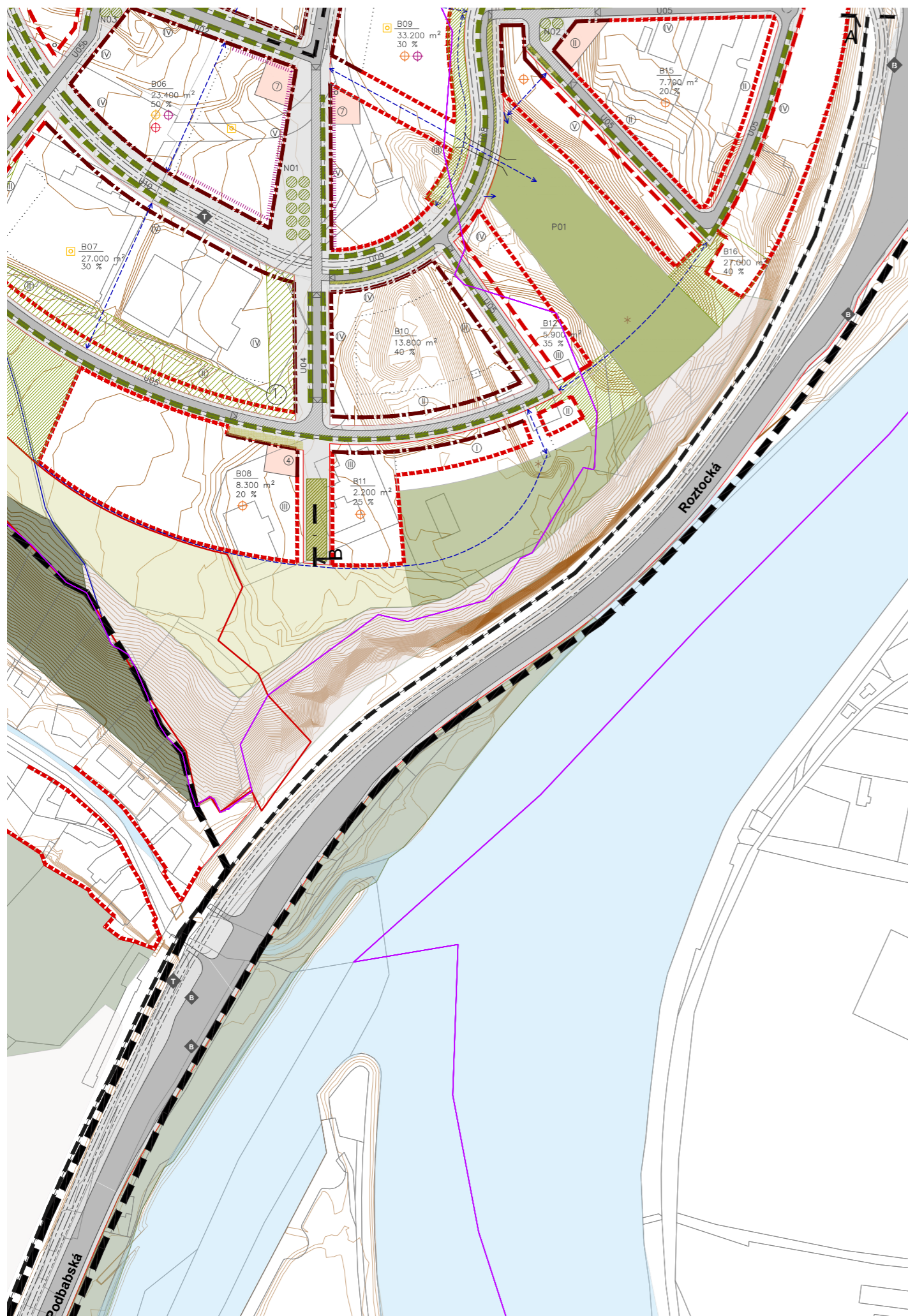
Studie si klade za cíl navrhnout vhodně uspořádaný systém veřejných prostranství a průchodů v návaznosti na dnešní komunikační skelet, který podpoří prostupnost územím a jeho rekreační potenciál.

A.1.5. Kvalitní prostředí k bydlení

Cílem studie je vytvořit kvalitní prostředí pro bydlení, a to zejména tvorbou navzájem propojených funkčních veřejných prostranství s vysokou pobytovou kvalitou (zejména plochy propojené s okolními domy aktivním parterem) a logickou hierarchií, které podpoří vzájemnou sociální kontrolu a vznik komunitního života na různých úrovních. Kvalitu života zvýší i doplňovaná potřebná veřejná vybavenost, která spolu s propojenou sítí cest pro pěší a cyklisty pomáhá přispět k tvorbě města krátkých vzdáleností.

A.2.

Struktura území

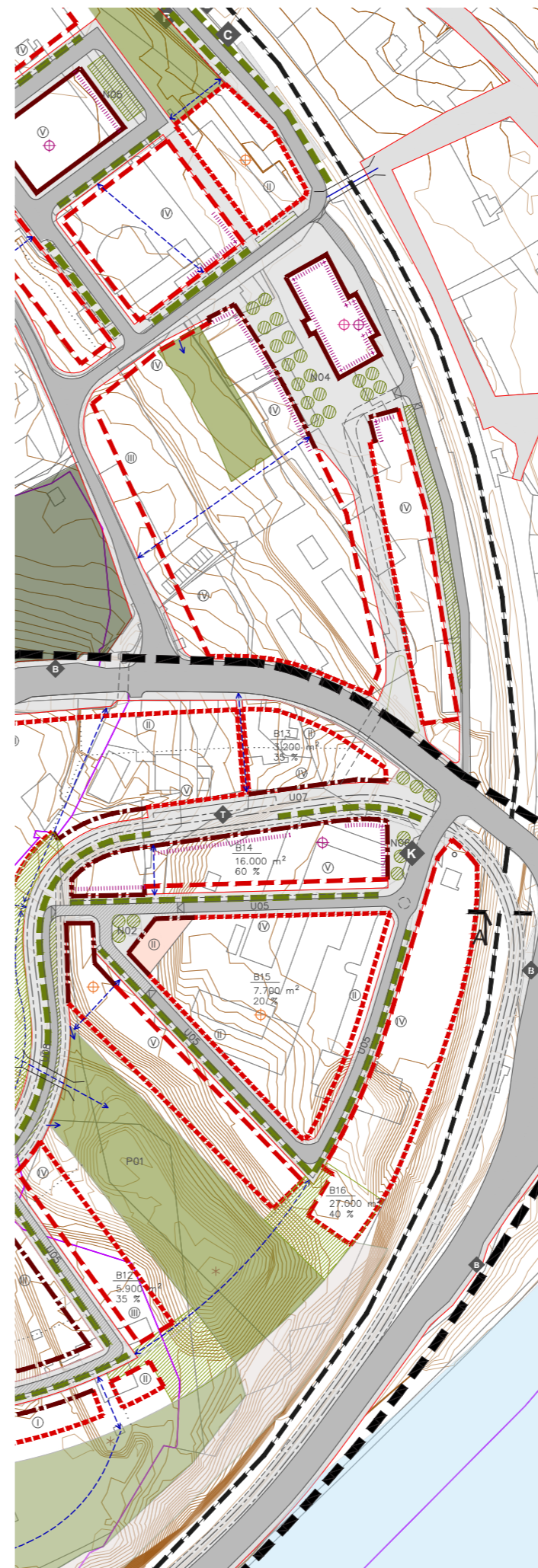
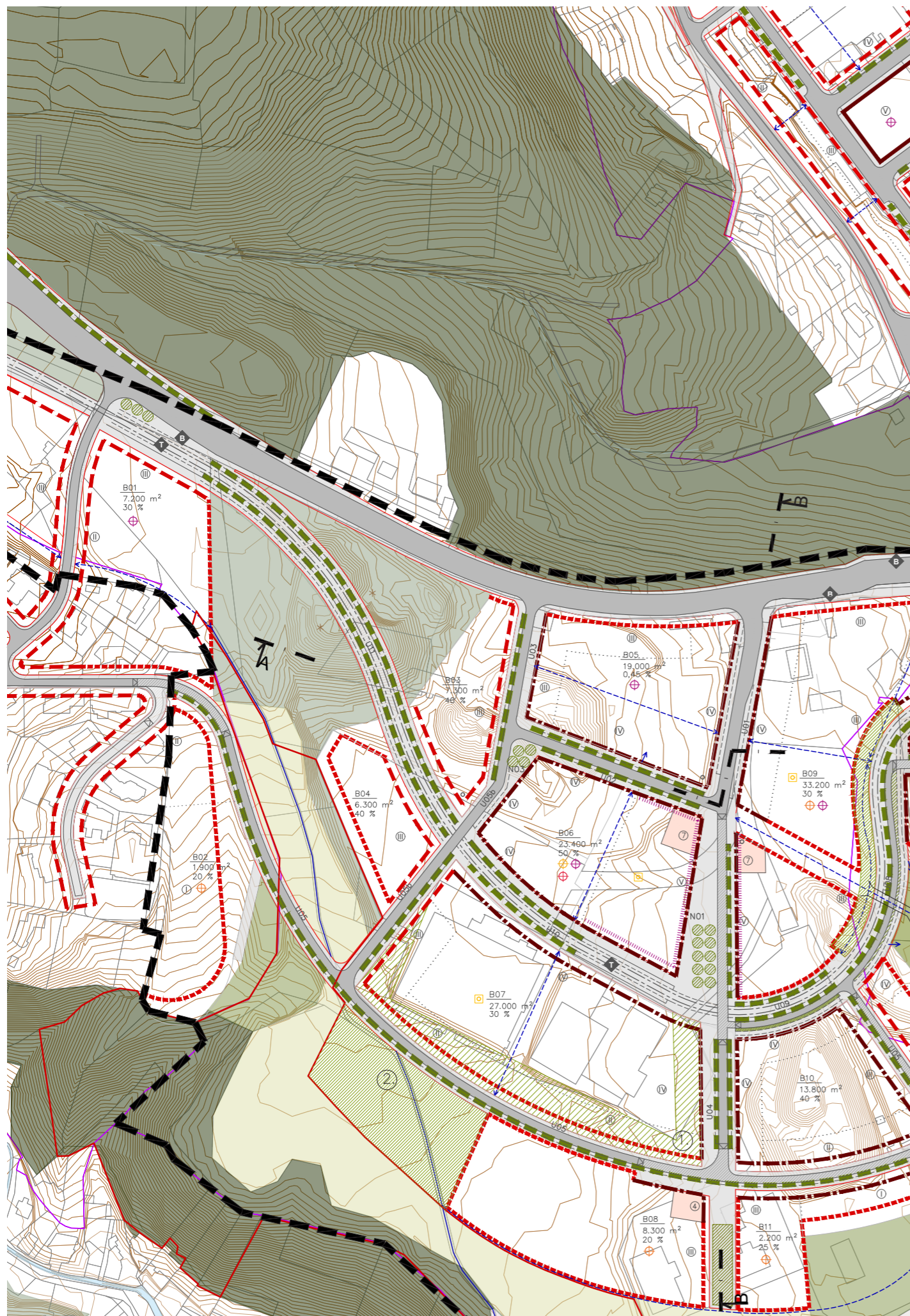


Kapitola má za cíl popsat navržené regulativy území. Pro udržení navržené struktury studie používá nástroje vycházející z Pražských stavebních předpisů (Nařízení č.10/2016 Sb. Hl. m. Prahy, dále jen PSP).

Úsek z Podbavy po křižovatku Roztocká x Kamýcká

První úsek navrhované tramvajové trati prochází heterogenní strukturou s výrobními areály, ukončující městskou zástavbu lemující ulici Jugoslávských partyzánů a pozvolna přecházející v extravilán v podobě ulice sevřené mezi skalní masiv Přírodní památky Baba a koryto Vltavy. K této části Podbabské ulice vymezené skalami, resp. tělesem železniční trati Praha – Ústí nad Labem a řekou, se přibližně v polovině připojuje za západu hlavní ulice obsluhující Šárecké a Lysolejské údolí, která podjezdem pod viaduktem umožňuje propojení údolí s Vltavou a městem. Tramvajová trať je zde vedena v prodloužení stávajícího směřování Podbabskou ulicí podjezdem pod železniční tratí a dále pokračuje touto ulicí až k Hydrologickému ústavu. Zde je navržena obousměrná zastávka, za níž tramvaj přechází do bočního vedení mezi železniční tratí a hlavním dopravním prostorem ulice Podbabská. Po převedení tramvaje do boční pozice tramvajová trať postupně vystupává do úrovně železniční trati, kde je dále vedena k mostu přes ulici V Podbabě, kde je navržena obousměrná zastávka, a dále podél Roztocké ulice směrem k Sedlci, kde postupně opět přejde na úroveň terénu. Navržené trasování i výškové uspořádání bylo prověřeno i s ohledem na realizaci tramvajového mostu směrem k druhému břehu Vltavy a vedení tramvajové trasy směrem do Bohnic.

Z pohledu platného územního plánu hl. m. Prahy studie v této části navrhuje změnu stávající plochy se způsobem využití IZ (izolační zeleň), která dnes slouží jako parkoviště. Tuto plochu studie navrhuje připojit k sousední ploše VN (nerušící výroba). Studie dále upravuje dopravní režim a uliční profil ulice Podbabská, která dále pokračuje jako Roztocká, tak aby bylo možné zde tramvajovou trať realizovat. Zároveň studie navrhuje drobné úpravy v šířkovém uspořádání uličního profilu, které by umožnily takový dopravní model, který by minimalizoval tvorbu kolon při příjezdu do Prahy.

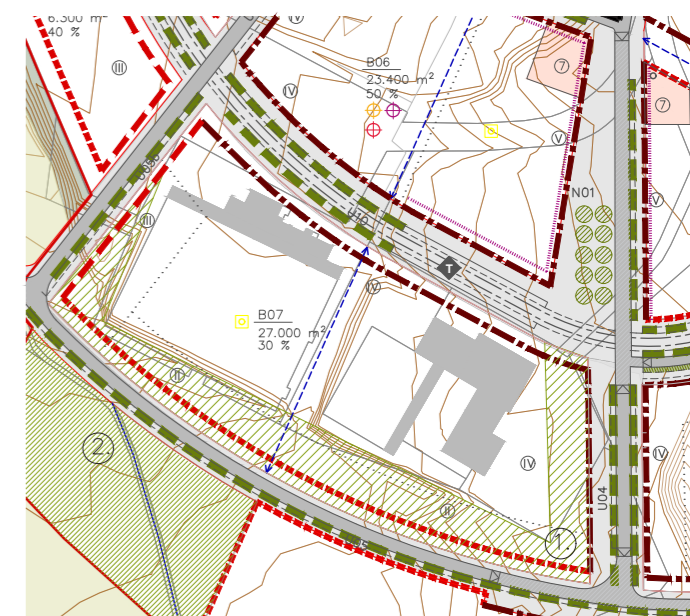


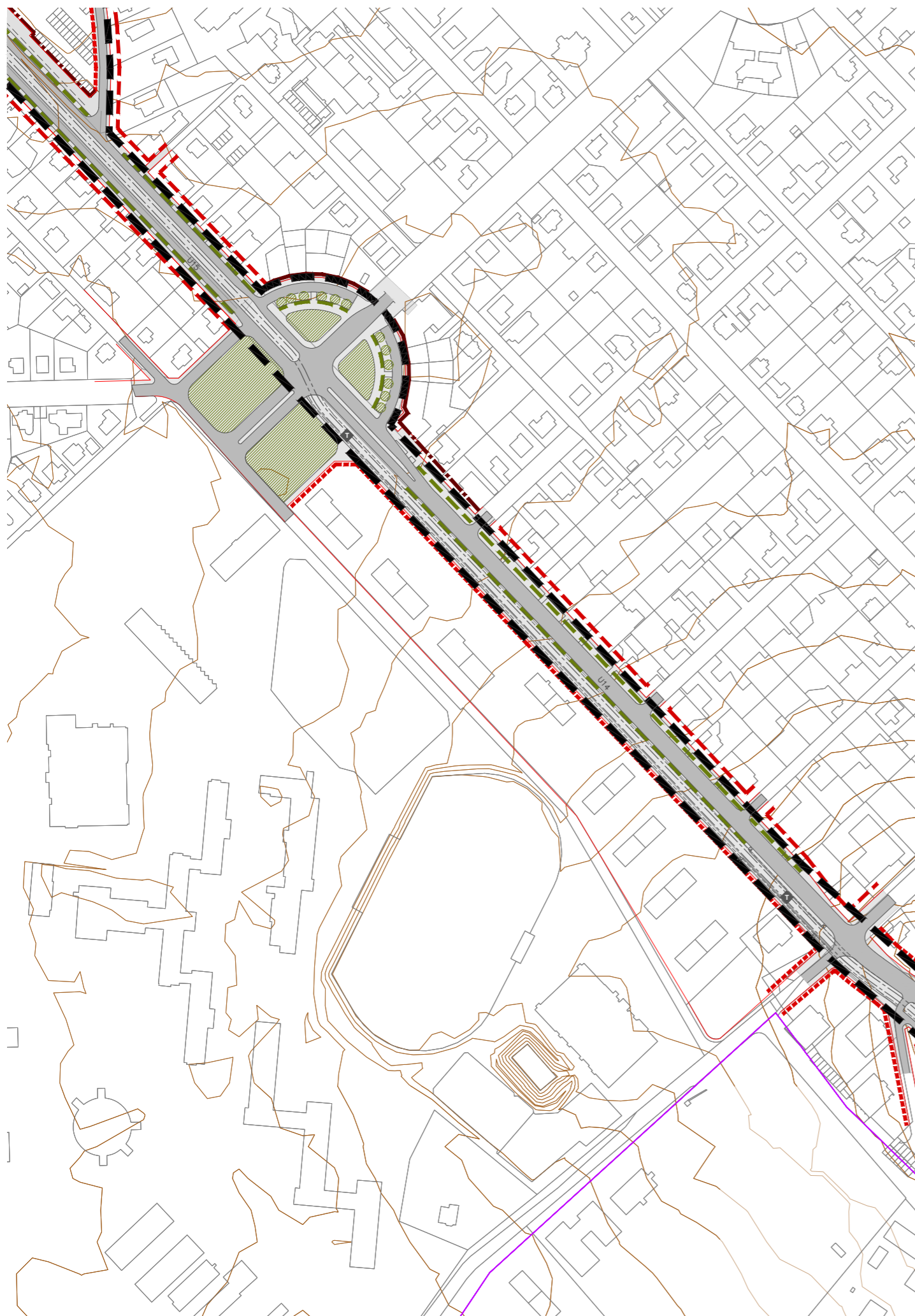
Nový Sedlec

Oblast Nového Sedlce, dnes využívaná jako deponie stavebního materiálu, spolu s areály severně od Kamýčké ulice (určenými k transformaci na obytnou zástavbu) navazuje na zástavbu převážně vesnického typu, která tvoří velkou část stávající obytné zástavby Sedlce.

Studie v této oblasti navrhuje zástavbu převážně městského typu v otevřených blocích, jejíž intenzita směrem k přírodním okrajům území postupně klesá. Navrženou zástavbu protíná hlavní severojižní urbanistická osa směřující z hlavní křižovatky s Kamýčkou ulicí přes náměstí a tramvajovou trať až k okrajům zástavby a dále s výhledem ve směru Pražského hradu. Dále jsou zde navrženy dvě přibližně paralelní ulice vůči tramvajové trati, kde ta vzdálenější tvoří zároveň jakýsi zklidněný okraj, jenž tvoří přechod mezi městskou strukturou a stavbami pro individuální bydlení v návaznosti na krajinu.

Navržená struktura umožňuje zachování stávajícího objektu městské policie a střešnice (jako jedné z etap rozvoje tohoto území).

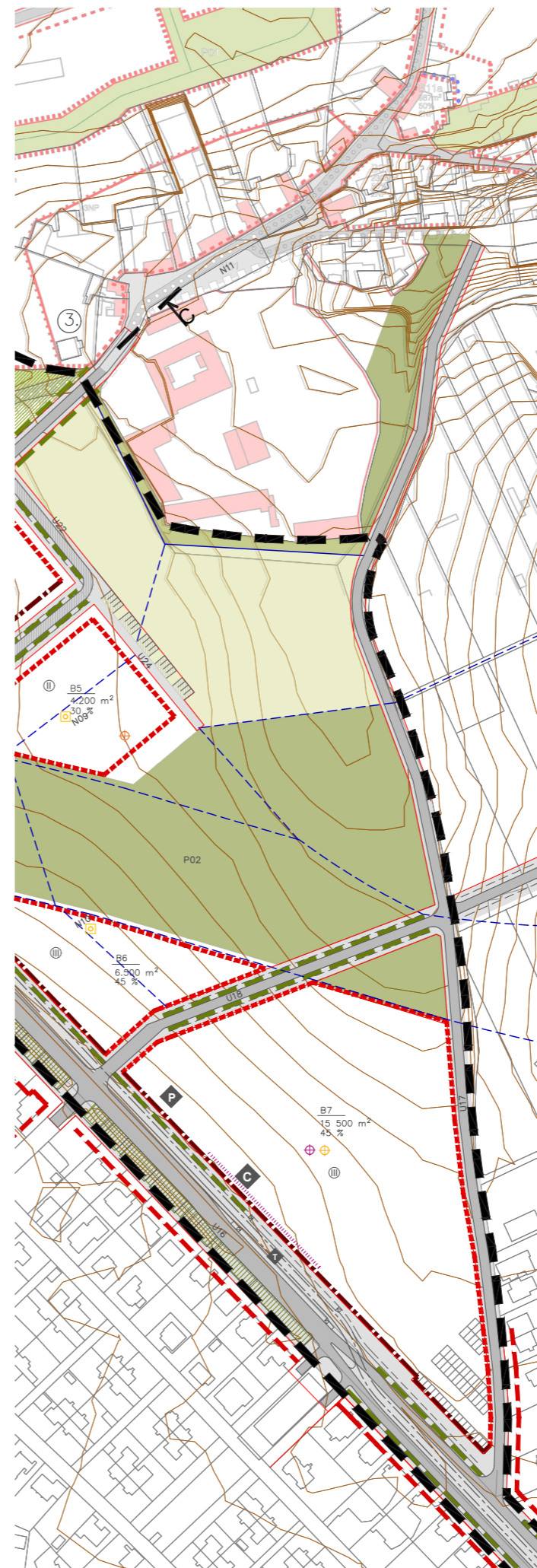




Suchdol

Při výjezdu z území Nového Sedlce se tramvajová trať line okolo zástavby solitérních rodinných domů spadajících do katastrálního území Lysolaje a dostává se na území stávajícího Suchdola, které je v těchto místech tvořeno heterogenní strukturou kombinovanou z bytových domů, rodinných domů a areálů občanské vybavenosti. Poté, co tramvajová trať opustí geometricky založené Brandejsovo náměstí, které tvoří mimo jiné vstupní bránu do České zemědělské univerzity, začíná okolní urbanistická struktura nabývat charakteru zahradního města, který se zejména na západní straně udrží až téměř k hraně sídla. Východní strana od Kamýcké ulice je celkem záhy tvořena nezastavěnými pozemky využívanými jako pastviny pro nedaleký Brandejsův statek.

V této části území studie pouze upravuje a navrhuje vhodný uliční profil s ohledem na navrhovanou tramvajovou trať a okolní zástavbu. Je zohledněn charakter zástavby a potřeba vjezdů v návaznosti na novou tramvajovou trať a její případné vedení vedle komunikace pro individuální automobilovou dopravu.

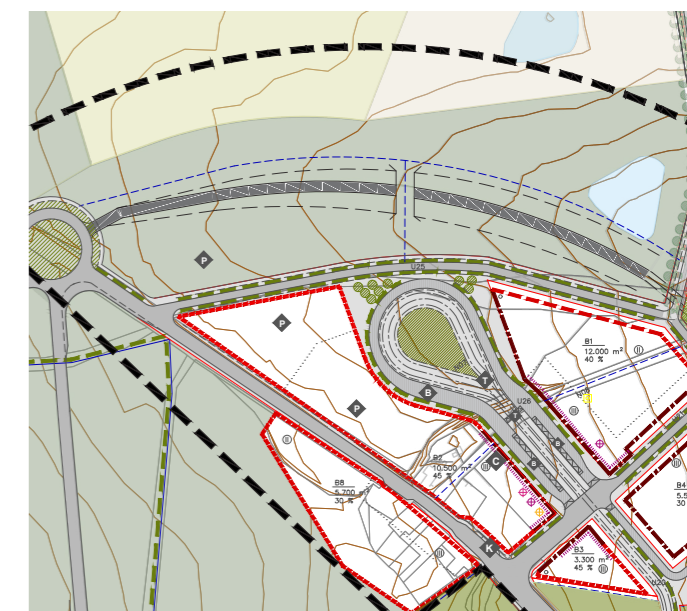


Výhledy

Tramvajový terminál Výhledy má vzniknout při dnešním mírně odtrženém souboru několika objektů při křížení ulic Kamýčká a Dvorská, které mají nyní charakter heterogenní zástavby na samotě (oddělené od okolní zástavby). V návaznosti na řešené území se západním směrem nalézá historické jádro původní obce Suchdol, tvořené vesnickou zástavbou s dominantou Brandejsova statku.

Studie v této oblasti navrhuje heterogenní strukturu, která se směrem k historické zástavbě postupně mění na strukturu zahradního města či strukturu vesnickou.

Navržená struktura umožňuje realizaci tzv. přivaděče Kamýčká, který by mohl být alternativou k přivaděči Rybářka.



A.2.

100/
Krajina

Studie navrhuje urbanizaci dnes přírodních ploch. Její snahou je v maximální možné míře zachovat minimálně dotčenou okolní krajinu a zároveň navázat na stávající kvality přírodního okolí řešeného území. V lokalitě Nový Sedlec je okolní krajina ponechána ve stávajícím stavu jako městská džungle s drobným dotvořením při hranici zástavby. Stejně jako v lokalitě Na Výhledech je podpořeno zachování či obnovení stávajících cest s minimalizací úprav jejich trasování.

Studie nenavrhuje v řešeném území park většího než lokálního významu, avšak navazuje na významné stávající i plánované rekreační plochy. Jde zejména o Přírodní park Šárka – Lysolaje, na který přímo navazuje řešené území Nového Sedlce. Rozhraní mezi zástavbou a tímto parkem tvoří stávající, zatím jen zčásti funkční biokoridor územního systému ekologické stability (ÚSES), který má být výhledově lokálně rozšířen a doplněn o biocentrum. Studie v těchto místech navrhuje především obnovení historické cesty z Nového Sedlce do Podbaby, které by umožnilo lépe napojit tuto rekreační plochu na řešené území.

Území Na Výhledech je specifické svou okrajovou polohou v rámci Prahy – je přímo navázáno na okolní krajinu a rekreační plochy v okolí hl. města Prahy. Významný je i záměr České zemědělské univerzity vytvořit zde agropark, který by představoval vývoj kulturní krajiny v historii. Toto „muzeum pod širým nebem“ by mělo mít své centrum v budově Brandejsova statku, kde by měl být zachován chov koní.

Studie navrhuje především zkvalitnění propojení směrem k Brandejsovu statku a zároveň požaduje propojení od tramvajové zastávky směrem k budoucímu agroparku.

Pro účely studie jsou regulativy krajiny v Hlavním výkrese chápány z hlediska charakteru, nikoli dle zákonných parametrů (např. les, vodní plocha atd.). Popisují zejména základní charakter, ke kterému by měla krajina v okolí navržené struktury směřovat, tak aby došlo k jejímu začlenění do stávajícího krajinného kontextu.

Pole – část půdy určená k pěstování jednoho či více typů rostlin. Jednotlivá pole mohou být od sebe oddělena mezemi (úzký pás neobdělávané země mezi poli), případně je možné vytvořit v polích křovinaté ostrůvky s několika stromky, tzv. remízky.
Louka a pastvina – polopřirozená travinná společenstva, která mohou sloužit též jako pastviny, kdy slouží jako zdroj potravy hospodářských zvířat.

Ovocný sad – výsadba ovocných stromů a keřů, která by vedle produkce ovoce měla plnit také estetickou a především rekreační funkci.

Les – území hustě porostlé stromy.

Jiná plocha přírodě blízká – kde převažují člověkem částečně pozmeněné ekosystémy (např. na historických navázkách v oblasti Nového Sedlce).

Jiná plocha – přírodní plocha jiná než výše zmíněné. V této studii nejčastěji plocha skalnatého okraje řešeného území včetně stávajících specifických porostů.

Vodní plocha – označuje souhrnně vodní toky a statické vodní plochy (např. jezírka v oblasti Výhledy).

Místo zastavení v krajině – místo v krajině, které slouží primárně k výhledům do okolí. Toto místo by mělo být podpořeno adekvátním mobiliárem přírodního charakteru (např. kmen umožňující posezení apod.).



A.2.

200/

Kompozice

(uliční čára, uliční prostranství, stavební a nestavební blok)

Základem dlouhodobé organizace sídla a jeho urbanistické kompozice je síť uličních prostranství a bloků. Studie vymezuje tuto základní kostru pomocí uliční čáry vymezující stavební (B) a nestavební (P) bloky. Každý blok má své identifikační číslo, které je dále užíváno v popisu v textové části studie. Stejně tak náměstí (N) a uliční profily (U) jsou označeny vlastním identifikačním číslem.

Uliční prostranství, včetně náměstí, jsou základní kostrou celého území, která dává vzniknout stavebním a nestavebním blokům, v rámci kterých jsou utvářena další, navazující veřejná a poloveřejná prostranství a plácky. Tato hierarchizovaná kostra veřejných prostranství umožňuje různé způsoby jejich využívání a podporuje vznik lokálních komunit.

Nad rámec uličních prostranství je stanovena doplňková prostupnost územím pro pěší a cyklistickou dopravu napříč stavebními bloky.

Uliční čára (bod 1) § 12 PSP – Uliční čára vymezuje v zastavitelném území hranici uličních prostranství a bloků.

Uliční prostranství (bod 1) § 12 PSP – „uličním prostranstvím (se rozumí) část veřejného prostranství tvořená všemi ulicemi, náměstími a těmi cestami a plochami, které vytvářejí základní síť obsluhy a prostupnosti území; uliční prostranství je obvykle vymezeno uliční čarou a může být tvořeno jak zpevněnými, tak nezpevněnými plochami; uliční prostranství a veřejně přístupné části bloků společně tvoří veřejná prostranství“.

Uliční prostranství se vymezují jako základní síť polohové (osou), nebo plošně (uliční čarou).

Veřejná prostranství (§ 14 b Zákona 131/2000 Sb. O hlavním městě Praze) – Veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.

Uliční prostranství jsou podmnožinou veřejných prostranství tvořících základní kostru území, nad jejich rámec do pojmu veřejných prostranství spadají další veřejně přístupné plochy, zejména některé nestavební bloky (parky), prostupy stavebními bloky nebo vnitrobloková veřejná prostranství (vnitroblokové dvory, parky nebo přístupné předprostory budov).

Stavební / nestavební bloky [§ 2 písm. b), § 12 odst. 1 PSP] Blokem se rozumí ucelená část lokality, tvořená souborem pozemků, jedním pozemkem nebo jeho částí, zpravidla

ohrazená uličním prostranstvím a vymezená uliční čarou. Bloky se rozlišují na stavební, jež jsou určeny k zastavění budovami, a nestavební, jež jsou určeny převážně k nestavebním účelům (zahrady, parky).

A.2.1 Veřejná prostranství

Nově navržená veřejná prostranství navazují na stávající síť veřejných prostranství v okolí a reagují na její navrhované úpravy v rámci okolních rozvojových a transformačních ploch. Tvoří členitou, hierarchicky členěnou síť s jasnou orientací a zapamatovatelností.

Kompozice veřejných prostranství oblasti Nový Sedlec je založena na centrálním, kamenném náměstí NO1, které je situováno při tramvajové zastávce Střelnice. Jeho prodloužením je hlavní osa lokality, směřující k navrhované veřejné vybavenosti (ZŠ a MŠ) a dále přes hranu Podbabských skal až k pohledové dominantě – siluetě Pražského hradu. Na tuto aktivní osu navazují v kolmém směru ulice a prostupy propojující centrum lokality s okolní krajinou a hlavním parkem PO1.

Oblast Nového Sedlce je řešena v návaznosti na budoucí rozvoj lokality Sedlec Sever. Zde by mělo v okolí historické budovy Hergetovy cihelny vzniknout náměstí, jehož centrem by měla být budova cihelny s převážně kulturně společenskou náplní.

Významným veřejným prostranstvím čtvrtového významu je v lokalitě Výhledy tramvajový terminál spolu s konečnou příměstských linek, který by měl být aktivním prvkem lokality s převážně dopravní funkcí (NO7). V jeho severní části (na okraji volné krajiny) by mělo vzniknout zklidněné prostranství s vyšším pobytovým významem. Jako hlavní společenské centrum lokality je počítáno s historickou návší Starého Suchdola (N11). Veřejná prostranství ve východní obytné části této lokality tvoří převážně menší sousedské plácky uvnitř navržené nízkopodlažní zástavby. Uliční síť a síť prostupů stavebními bloky respektuje stávající uliční prostranství a pěší cesty a doplňuje nové propojení Kamýcké ulice s ulicí Ke Kozím hřbetům.

Požadavky na veřejná prostranství

Kromě vymezení uličních prostranství a nestavebních bloků stanovuje studie podrobnější požadavky na náplň a charakter veřejných prostranství, a to jak pro pobytové části uličních prostranství, tak pro veřejně přístupné části bloků. Požadavky na jednotlivé ulice jsou stanoveny formou typických uličních profilů viz Výkres O6a, Výkres O6b a Výkres O6c.

Závazné jsou šířky uličních prostranství (vzdálenost mezi uličními čarami). Navržené uliční profily jsou doporučené, vychází však z požadavků urbanistické studie.

Při podrobnějším řešení uličních (veřejných) prostranství musí být přihlédnuto především k jejich obytné kvalitě, významu místa a potřebám bezmotorového pohybu. Šíře chodníku v uličním prostranství bude zvolena s ohledem na prostorové možnosti, charakter území a pohyb osob s omezenou schopností pohybu. Stavby a zařízení v uličním prostranství jsou sdružovány a umísťovány tak, aby nepřiměřeně neomezovaly bezmotorový pohyb. Maximální podlažnost staveb drobné architektury (přístřešky a stánky, kavárny a veřejná WC) v uličních prostranstvích je 1 RNP. Uliční zeleň bude zejména ve formě alejí, bosketů či solitérů, méně ve formě nízké plošné zeleně (travnatých ploch a trvalkových záhonů). V rámci podrobnějšího návrhu veřejných prostranství je třeba do budoucna s ohledem na rozvoj udržitelné mobility předpokládat i zvýšené nároky na zábor veřejného prostoru bikesharingovými službami, čemuž je nutné přizpůsobit řešení prostoru.

A.2.1.1. Náměstí

Hlavní náměstí lokality (náměstí označené N01 – Nový Sedlec, N07 a N11 – Výhledy a N04 – Sedlec Sever)

Hlavní náměstí lokality je reprezentativní, společenské, živé, intenzivně využívané, s aktivním parterem, představuje centrum a důležitý prvek identity čtvrti, které vyžadují kultivované prostorové a materiálové řešení odpovídající formálnímu charakteru, tedy vysokou kvalitu architektonického a krajinářského řešení a prvků, materiálů a provedení detailů.

V obou řešených lokalitách je toto náměstí navázáno na dopravní uzel (zastávka tramvaje Střelnice, terminál Výhledy, železniční stanice Nový Sedlec). V lokalitě Nového Sedlece přímo navazuje na hlavní kompoziční osu a tvoří hlavní charakteristické veřejné prostranství, srdce lokality. V oblasti Výhledy jde především o dopravní uzel, v jehož okolí by měla být soustředěna dnes chybějící občanská vybavenost.

Náměstí je formálně komponované a převážně zpevněné. Prvky modrozelené infrastruktury by měly být navázány především na výsadbu (stromy, okrasné záhony, ...). Je možné zde umístit umělecké dílo či vodní prvek.

Požadavky na toto náměstí:

- Organizace prostoru by měla být uzpůsobena pohybu většího množství lidí jak místních, tak i návštěvníků, v některých částech prioritně s velkorysími plochami

pro pěší pohyb. Zároveň by měl být prostor přehledný a intuitivně průchozí. Důležitá je podpora aktivního parteru a aktivního rozhraní zástavby a veřejného prostoru (obchody, služby, zahrádky kaváren a restaurací). Plochy jsou řešeny především jako multifunkční, prostranství by mělo být schopno reagovat na střídání různých aktivit a umožňovat konání trhů a některých krátkodobých akcí – prostor je tedy vhodné doplnit o odpovídající infrastrukturu a zázemí (připojení na elektřinu, vodu apod.). Zeleň by měla být v tomto prostranství tvořena primárně stromy, které by měly být vyvětvěné v dostatečné výšce, aby nebránily podchodu a zároveň zajistily dostatek stínu pro klidovou část náměstí.



- Náměstí N01 (Nový Sedlec) by mělo být propojeno s veřejným vnitroblokem bloku B06 a mělo by být spolu s tímto vnitroblokem též navrženo, příp. by měly být návrhy obou prostranství vzájemně koordinovány.

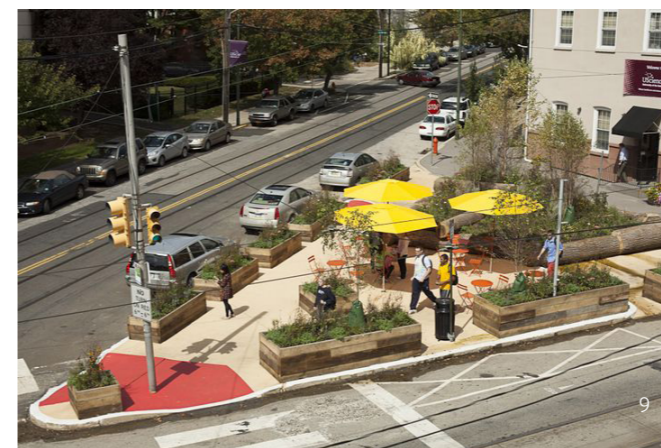


- V oblasti Výhledy by mělo většinu kulturně společenských funkcí přijmout náměstí N11, které tvoří hlavní předprostor Brandejsova statku a po doplnění objížděných tras (ulice Na Mírách a obchvatová ulice na severozápadě Starého Suchdola) by mělo opět sloužit jako zklidněná náves pro celý Starý Suchdol i obytnou výstavbu v lokalitě Výhledy.



Menší lokální náměstí v uličním prostranství (např. nám. N02, N03)

Tato náměstí bývají též aktivně využívána (nemají jen formální funkci) a slouží spíše obyvatelům lokality než návštěvníkům. Jejich funkce je především komunitně společenská.



Požadavky na toto náměstí:

- Tato náměstí jsou většinou menšího měřítka a slouží převážně místním obyvatelům. Jejich řešení by mělo být jednoduché bez zbytečných formálních prvků. I zde je důležitá podpora aktivního parteru a aktivního rozhraní zástavby a veřejného prostoru (obchody, služby, zahrádky kaváren a restaurací). Preferovány by měly být provozy lokálního charakteru. Prostor by měl být řešen s ohledem na aktivní užívání, je proto vhodné zde umístit vodní prvek (pítko, mlžítka, ...), případně osadit specifický herní prvek (ideálně na míru

pro toto náměstí – např. specifický prvek pro sezení, socha jako prolézačka, ...). Vzhledem k vyšší pobytočnosti by náměstí mělo být alespoň z části osazeno stromy a umožnit též klidný odpočinek (opět je potřeba dbát na dostatečnou výšku nasazení koruny, tak aby byla zajištěna adekvátní podchodová výška). Z tohoto důvodu je třeba počítat i s adekvátním mobiliářem.

Sousedské neformální plácky (např. nám. N10, N12 a N05 ...)

Jedná se o veřejný prostor, který je nejčastěji ve styku se zahradami, nestavebními bloky či okolní krajinou. Může být vymezen též uvnitř stavebního bloku jako forma rozšíření požadovaného průchodu (jako veřejně přístupné vnitroblokové náměstí). Plácky jsou nejčastěji využívány pro dětské hry či sousedské aktivity.

Část těchto pláček může být součástí systému modrozelené infrastruktury (například část určená k zatopení v případě velkých srážek, vsakovací jezírka či suché poldry, jako součást dětského hřiště, ...).



Požadavky na toto náměstí:

- Mělo by se jednat o prostranství s měkkými, přírodě blízkými formami zpevněných ploch. Je nutno dbát na adekvátní doplnění mobiliářem pro posezení. Neměly by chybět prvky pro sousedské aktivity (např. dětské hřiště, ohniště, venkovní cvičební nářadí, ...).

A.2.1.2. Ulice

Minimální standardy uličních skladebních prvků

Minimální šířka chodníku je počítána 2,5 m. Odvod dešťových vod z chodníků je vždy řešen prvky modrozelené infrastruktury (např. spádováním zpevněných ploch směrem k výsadbovým pásům apod.).

Parkovací stání v uličním prostranství jsou vždy řešena jako podélná, šířky 2,25 m s prostřídáním rabatů pro výsadbu

bu stromořadí.

Vozovka je vždy dimenzována tak, aby umožnila též pohyb cyklistů, ať už pouze svou šířkou, či přímo s vyznačenými cykloopatřeními formou vymezeného cyklopruhu.

Šířka vozovky pro pohyb vozidel je většinou počítána 2,5 m s výjimkou ulic, kde se dá předpokládat pohyb větších vozidel (např. příjezd od Kamýčké ulice k základním školám, případně střelnici a zpět ven z území).



Prvky veřejné zeleně ve veřejném prostranství

Pro veškeré stromové výsadby ve veřejném prostoru je potřeba použít takové druhy dřevin, které musí být slučitelné s lokálními podmínkami (stín/světlo, tolerance k zasolení, klima, setí, kvetení a údržba, hloubka kořenů, šířka koruny, výška). Výsadby a druhové složení by mělo být v souladu s Městským standardem pro plánování, výsadbu a péči o uliční stromořadí jako významného prvku modrozelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu (IPR Praha, 10/2021).

Při výsadbě stromů musí být zajištěn dostatečný prostor pro tvorbu kořenů (pro výsadbu se doporučuje použít prokořenitelné bloky či strukturální substrát) a musí být provedena opatření, která omezí zhutnění zeminy okolo stromu pojížděním aut. Dále musí být zajištěny propustné povrchy, které umožní adekvátní infiltraci a drenáž, aby nedošlo k přemokření. V místech, kde je to účelné, bude provedena ochrana proti najíždění aut.

Pro vysazované stromy je nutné zajistit dostatečné zásobování závlahovou vodou (např. osazení obrubníků s přelivovou hranou), a zároveň je potřeba zajistit odvod přebytečné vody v případě extrémních srážek.

Ve většině případů budou použity stromy s výškou nasazení koruny minimálně 3 m tak, aby byl zajištěn dostatečně velký podchozí prostor.

Stromořadí – ve studii navržená stromořadí doprovází významné cesty (např. stromořadí podél tramvajové trati či

v hlavní ose) či tvoří doplněk k navrženým pásům podélného stání v uličním prostranství. Výsadbový pás slouží též jako prostor pro retenci a vsakování dešťových vod, čemuž bude uzpůsobeno technické řešení povrchů a hran. Konkrétní rozmístění, počet, druhová skladba stromů a podoba pásů bude určena v podrobnější projektové dokumentaci v souladu s charakterem uličních prostranství.

Je třeba dbát na uložení inženýrských sítí, které by v prostoru výsadbového pásu neměly být vedeny, přípustné je pouze příčné křížení.



Skupiny stromů – symbol označující veřejné prostranství, kde má být navržen solitérní strom, či skupina. Konkrétní počet a umístění bude předmětem podrobnější dokumentace.

Stromy na neformálních náměstích mohou být vysazeny do mlatových ploch, k nimž bude svedena dešťová voda. **Tramvajový pás s vegetačním krytem** – studie doporučuje místa, kde by bylo vhodné řešit tramvajový pás jako ozeleněný. S ohledem na maximální zadržování dešťové vody a minimální nároky na údržbu je vhodné, aby všude, kde to technologie dovolí, bylo možné do těchto pásů svést dešťovou vodu i z okolních zpevněných ploch. Substrát se doporučuje provést z panelů na bázi recyklovaných plastů a osadit rostlinami rodu Sedum (rozchodník), které dosahují omezeného vzrůstu do 5 cm.



Vegetační plocha ve veřejném prostranství – zastupuje zejména výsadbové pásy či jiné ozeleněné plochy bez

požadavku na výsadbu stromořadí. Tvoří často doprovod lineárních uličních prostranství a jsou primárně určeny k retenci a vsakování dešťových vod z přilehlých prostranství. Zároveň plní funkci estetickou (odpovídající významu uličního prostranství).

A.2.1.3. Poloveřejná prostranství uvnitř stavebních bloků

Požadovaný prostup stavebním blokem

Studie stanovuje požadavek na prostup v rámci stavebního bloku o minimální šířce 4 m (v odůvodněných případech i méně). Minimální šířka pěšího zpevněného povrchu musí být 2,5 m (tato cesta může být do celkové šířky doplněna prvky modrozelené infrastruktury se základy pro odpočinek či hru). V odůvodněných případech je možné namísto průchodu navrhnout sdílený dopravní prostor v dimenzích příslušné legislativy pro daný typ zástavby (např. v bloku B5 v lokalitě Výhledy), avšak nesmí se jednat o nájezdovou rampu do garáží.

V konkrétním trasování je možné se odchýlit, prostup ale musí spojit dané hrany bloku a navrhované řešení musí splňovat počet požadovaných prostupů blokem.



Ve studii navržené trasování tohoto propojení je rozděleno do tří kategorií:

- **Bezmotorové propojení dvou bodů (s přibližným trasováním)** – V konkrétním trasování je možné se odchýlit, prostup ale musí spojit dané hrany bloku a navrhované řešení musí splňovat počet požadovaných prostupů blokem. Studie požaduje, aby v případě, že je nástup do bloku vázán na polohu navazující ulice, bylo toto průběžné napojení zachováno.
- **Bezmotorové propojení dvou bodů (pevnou trasou)** – tímto symbolem je vyznačena konkrétní trasa, kterou má být propojení vedeno. Často se jedná o stávající či historické propojení, které studie požaduje zachovat.
- **Bezmotorové napojení bloku** – tímto symbolem je

vyznačeno napojení na okolní uliční strukturu, bez požadavku na další vedení trasy. (Zejména v nestavebních blocích slouží pro znázornění hlavních napojení parku či krajiny. Podrobné trasování cest v parku bude předmětem podrobnější dokumentace.)

Požadovaný prostup nestavebním blokem

Požadovaná propojení vedená v nestavebních blocích jsou taková, která jsou důležitá pro spojitost cestní sítě řešeného území.

Šířka těchto cest by neměla být menší než 3 m. Tato propojení by měla být doplněna veřejným osvětlením a je vhodné je doplnit mobiliářem (lavičky, koš, ...). Parkové cesty studie doporučuje řešit s propustným, či polopropustným povrchem (např. mlat, vodopropustný beton, ...), ideálně bez obrubníků.

Sousedské placky uvnitř stavebních bloků

Uvnitř všech vnitrobloků se doporučuje vytvořit větší poloveřejné prostranství s aktivitami pro nejbližší obyvatele (např. dětské či seniorské hřiště, ohniště, ...) v návaznosti na navržené prostupy. V některých blocích studie předepisuje vznik veřejných vnitroblokových náměstí (viz A.2.1.1. Náměstí – Sousedské neformální placky).



Specifický charakter stavebního bloku

V blocích v přímé návaznosti na hlavní park lokality Nový Sedlec (či v návaznosti na krajinu) studie předepisuje v místech nástupu do tohoto parku specifický charakter. Tímto je myšlena poloveřejná plocha přírodě blízká, která slouží jako předprostor parku, či parkové napojení okolní zástavby. Tato plocha by měla sloužit podobně jako vnitrobloková náměstí (pro dětské hry, či sousedské aktivity, či jako místa klidného odpočinku), avšak zde by měla převažovat zeleň a nebezpečné povrchy.



A.2.2. Stavební blok

Studie vymezuje pro celé území základní regulativy prostorových parametrů zástavby. Jedná se o stavební čáry, výškové hladiny a vybrané doplňující regulativy.

Stavební čára (§ 21 PSP) – Stavební čára je hranice vymezující v rámci stavebního bloku nepřekročitelnou hranici trvalého zastavění. Pomocí stavební čáry se vymezuje způsob zástavby stavebních bloků a prostorový vztah zástavby k veřejným prostranstvím.

Stavební čára určuje možnost ustoupení zástavby od hranice zastavění a rozsah a míru zastavění této hranice, které musí, nesmí nebo může být souvislé a úplné.

Studie využívá těchto stavebních čar:

- **Uzavřená** – jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a která musí být v celé své délce souvislé a úplně zastavěná
- **Uzavřená nebo otevřená** – jejíž zástavba může lokálně ustoupit až o 3 metry a která může, ale nemusí být v celé své délce souvislé a úplně zastavěná
- **Otevřená** – jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a která nesmí být v celé své délce souvislé a úplně zastavěná
- **Volná** – jejíž zástavba může libovolně ustupovat a která může být v celé své délce souvislé a úplně zastavěná

V každém bloku by měly být čáry zastavovány postupně od uzavřených (pokud jsou vymezeny), přes otevřené (pokud jsou vymezeny) k volným (pokud jsou vymezeny), tak aby nebyla znemožněna zástavba některé z definovaných uličních čar.

Pro všechny typy stavebních čar platí pravidla pro prostor mezi uliční a stavební čarou dle § 23 PSP a pravidla pro prvky před stavební čarou dle § 24 PSP.

Specifické nároží – u vybraných nároží je vyznačena symbolem volnost v jeho řešení. Na takto vyznačených místech může zástavba ustoupit až o 6 m od vyznačené hrany nároží,

nebo naopak před takto vyznačené nároží přestoupit až o 3 metry, přičemž musí být zachována možnost podchodu pod touto stavbou (např. formou loubí). Regulativ umožňuje též jiné architektonické ztvárnění nároží (zaoblené, zkosené apod.).

U stávajících staveb, které nesplňují regulativ stavební čáry (včetně prvků před stavební čarou), mohou být prováděny stavební úpravy, přístavby (za předpokladu, že nedojde ke zvětšení zastavěné plochy o více než 10 %) a nástavby respektující výškovou regulaci. Přístavby ani nástavby nesmí zasahovat do vymezených uličních prostranství a nestavebních bloků.

Výšková regulace (§ 25 PSP) – Výškové uspořádání se definuje stanovením výškových hladin podle odst. 2 § 25 PSP, určením závazné maximální a minimální regulované výšky budova zároveň stanovením maximálního počtu podlaží v rámci dané hladiny.

Výšková regulace určuje maximální výšku po hlavní římsu, nad jejíž rámec lze stavět dle pravidel uvedených v odst. 2 § 27 PSP.

I. Hladina I	0-6 m; max. 1 NP
II. Hladina II	0-9 m; max. 2 NP
III. Hladina III	0-12 m; max. 3 NP
IV. Hladina IV	9-16 m; max. 4 NP
V. Hladina V	12-21 m; max. 5 NP
VI. Hladina VI	16-26 m; max. 6 NP

Maximální podlažnost u staveb v členitém terénu určuje hodnota regulativu stanovená na stavební čáře přiléhající k nejnižší položenému veřejnému prostranství.

Maximální podlažnost lze (v souvislosti s pravidly uvedenými v odst. 4 § 27 PSP) přesáhnout v případě veřejné budovy nebo budovy v urbanisticky exponované poloze, příp. zvýrazňující lokální urbanistickou strukturu města (dominanty). Regulovanou výšku budovy lze v takovém případě zvýšit maximálně do výšky stanovené v počtu nadzemních podlaží ve formátu „xNP“, kde číslice na pozici „x“ označuje maximální přípustný počet plných nadzemních podlaží nad úrovní nejnižší položeného přilehlého veřejného prostranství.

Kapacita – Kapacita je stanovena pro všechny stavební bloky. Je dána maximálním počtem hrubých podlažních ploch přípustných v daném bloku a maximální procentuální zastavěností tohoto bloku.

Obě čísla jsou uvedena vždy souhrnně pro daný blok pod identifikačním kódem bloku (v hlavním výkresu) a v Bilanční tabulce (v příloze).

Kapacita vychází z koeficientů podlažních ploch daných navrženou změnou územního plánu a počítá s využitím ploch budoucích veřejných prostranství pro čerpání hrubých podlažních ploch.

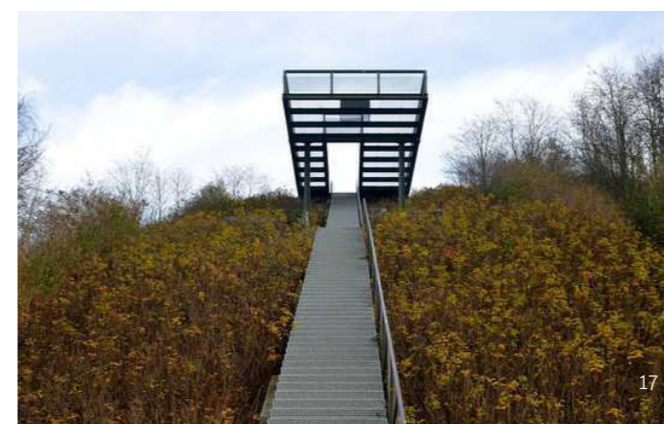
A.2.3. Nestavební blok

Studie vymezuje dva druhy nestavebních bloků, a to:

- **Parková plocha pobytová** – představuje plochy a pásy zeleně plnící zejména funkce pobytového prostranství, ekosystému města a zelené oázy k relaxaci (mohou být soukromé i městské). Jedná se o intenzivně a každodenně využívané prostranství s dominantním zastoupením vegetačních ploch rámované okolní výstavbou a komunikacemi, které však představuje klíčový prvek v systému zelené infrastruktury města pro zlepšování mikroklimatu a zajištění biodiverzity v území.

Hlavním kritériem prostorového uspořádání a výběru sortimentu zeleně je zachování přírodního charakteru a funkce, v kultivovaných částech pak estetické hledisko, funkční infrastruktura a vybavenost, pěší přístupnost a návaznost na koncepci širšího území. Žádoucí cílový charakter plochy je přírodě blízký s respektem ke stávající hodnotné vegetaci, s převahou opadavých listnatých dřevin domácího původu dobře snášejících sucho a schopných plnit ekosystémové služby; v opodstatněných případech s dřevinami cizokrajnými s ohledem na specifické nároky, podmínky, prostorové parametry, estetické požadavky. Důležité je především stromům a skupinám stromů vytvořit vhodné podmínky s dostatečnou vláhou a prokořenitelným prostorem.

Parkové plochy jsou často doplněny dětskými hřišti a venkovními sportovišti, které zvyšují atraktivitu využití území.



- **Parková plocha přírodě blízká** – Specifická plocha přírodě blízkého charakteru, typicky vymezená ve vazbě na stávající krajinné prvky. Jedná se o neformální prostor, který plní zejména funkce ekosystému města a obohacuje městské prostředí o neformální plochy městské divočiny s rekreačním významem.

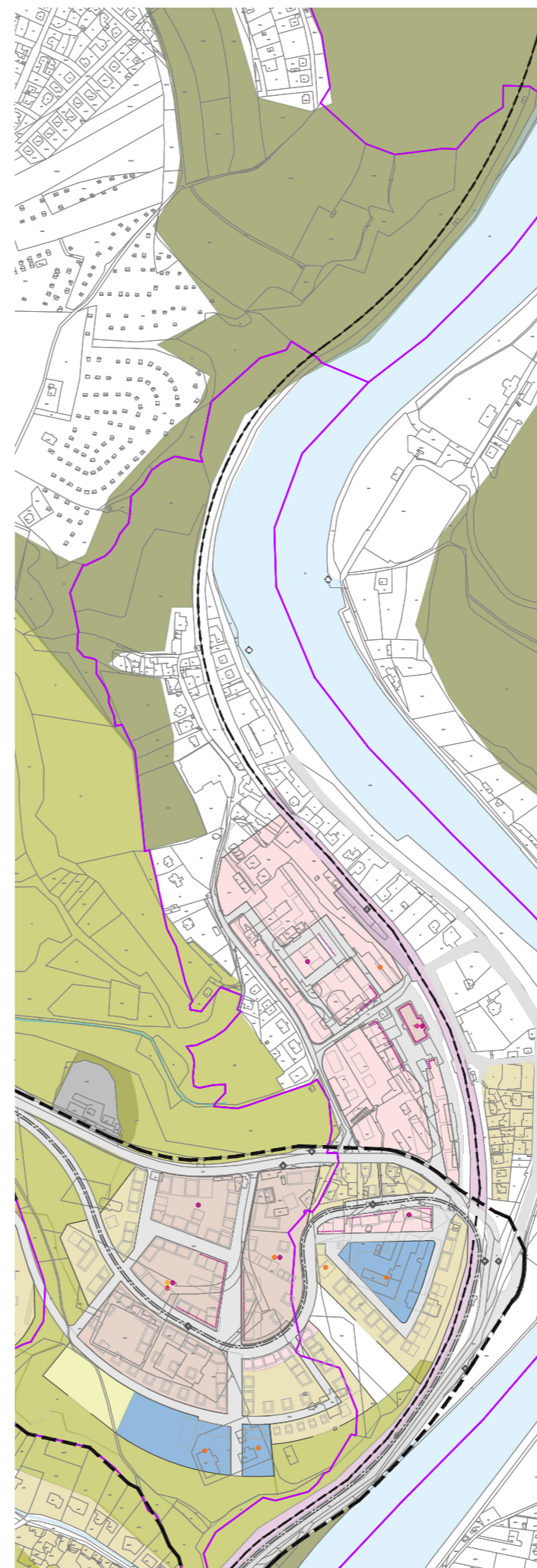
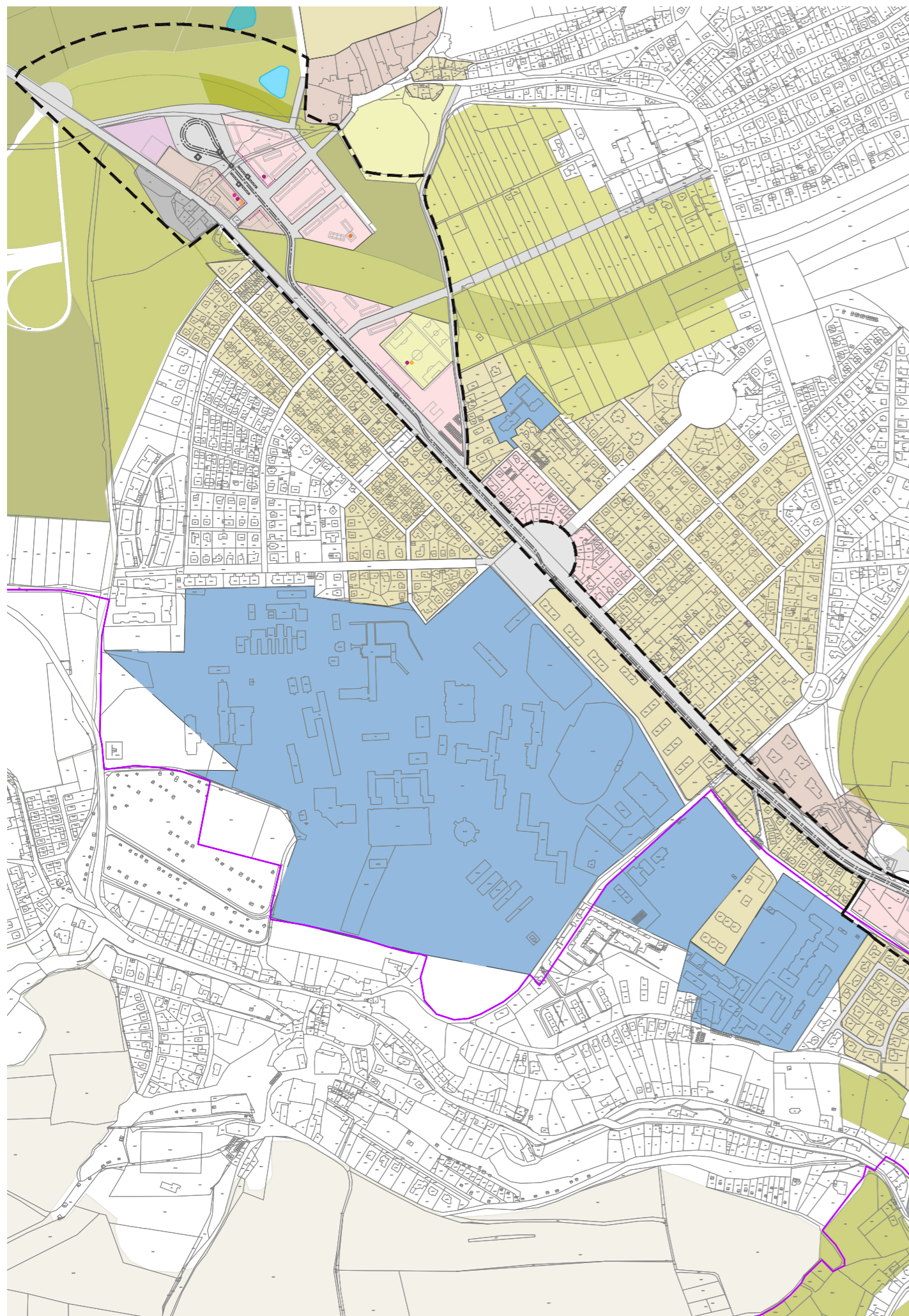
V rámci podrobného návrhu nových ploch a revitalizace stávajících je důležité respektovat stávající charakter místa, především z hlediska výsadby nové zeleně, umístění mobiliáře a realizace nových cest.

Maximální podlažnost staveb v nestavebních blocích je 1 NP, jejich charakter musí odpovídat poloze i významu místa (typicky by se mělo jednat především o zázemí či zahradní stavby typu altán).



A.3.

300/ Využití
území



V současném stavu převažují v území Nového Sedlce objekty s produkční zátěží, po kterých již v současnosti v tomto místě není poptávka. Oblast Výhledů je momentálně nezastavěnou prolukou v rámci struktury městské části Praha – Suchdol, která bude do značné míry ovlivněna trasováním Pražského okruhu a s ním spojenými nutnými přeložkami. Zpracovaný návrh si klade za cíl dotvořit okolí plánované tramvajové trati.

Z hlediska struktury navrhovaných veřejných prostranství a využití plánované zástavby bude mít území převažující obytné využití. V rámci čtvrti je počítáno s umístěním občanské vybavenosti v kontaktu s přírodními a parkovými plochami (viz kap. A.7. Veřejná vybavenost) a polyfunkčních center při tramvajových zastávkách.

- Stavební bloky smíšené
- Stavební bloky převážně obytné
- Stavební bloky obytné
- Veřejná vybavenost (školství)
- Sport a rekreace
- Služby
- Veřejná prostranství, komunikace
- Zahrádkové osady
- Parky a parkově upravené plochy
- Zemědělsky využívané plochy
- Volná krajina

A.3.1 Stavební bloky

A.3.1.1. Stavební bloky smíšené

Městská intenzivní zástavba

Městské intenzivní zástavbě dle platného územního plánu nejlépe odpovídá plocha se způsobem využití SV (všeobecně smíšené).

V rámci stavebních bloků smíšených se předpokládá výstavba polyfunkčních budov, návrh monofunkčních objektů je přípustný pouze výjimečně. Plochy pro bydlení by neměly přesáhnout 70 % (zejména v blocích BO6 a BO9) rozlohy bloku. Vnitroblok by měl sloužit pro širší veřejnost jako rozšíření veřejného prostoru (např. zahrádky restaurací a kaváren, ...).

V parteru budov by měly být přednostně umístěny komerční plochy, ve vyšších patrech pak kombinace administrativy, vybavenosti a bydlení. Slepé fasády v 1. NP by měly být směrem do uličního prostoru eliminovány.

Doporučujeme uliční fasády v těchto blocích dělit tak, aby vzniklo více městských domů se samostatnými vchody (garáže mohou být řešeny pro více domů společně s jediným vjezdem), a rozdrobilo se tak měřítko celkového objemu stavby.

Nová zástavba by měla zahrnout zelené střechy (v případě rovných střech), které pozitivně ovlivňují městské mikroklima zvláště v letních měsících a zadržují vodu v případě přívalových srážek. V plochách městské intenzivní zástavby je požadováno minimální procentuální využití zelených střech, které je nastaveno na 50 % jejich plochy.

Bloky smíšeného typu jsou většinou navrženy v těžišti celé lokality či jejím lokálním těžišti, kde je umožněna i vyšší podlažnost, včetně lokálních dominant. Navazují na hlavní náměstí či významné plácky v uličním prostoru. Zároveň jsou v místě dobré dostupnosti MHD.

V bloku B2 (území Na Výhledech) je možno zřídit též samostatný supermarket, který však nesmí snížit kapacitu navržených P+R (je možné zřídit parkovací stání na střeše objektu supermarketu).

Jako stavební bloky smíšené jsou navrženy zejména bloky BO5, BO6 a BO9 v oblasti Nového Sedlce a B2 a B3 v oblasti Výhledů.



A.3.1.2. Stavební bloky převážně obytné

Městská středněpodlažní zástavba

Městské středněpodlažní zástavbě dle platného územního plánu nejlépe odpovídá plocha se způsobem využití OV (všeobecně obytné).

V těchto blocích převažuje bydlení, avšak není vyloučena drobná vybavenost. Preferováno je zřizování provozoven vybavenosti v parteru, případně administrativních prostor v kontaktu s veřejným prostranstvím.

Přízemí budov může ustupovat od uliční čáry, čímž je možno vytvořit prostor pro poloveřejné předzahrádky, které mohou být využity též jako předzahrádky restaurací, kaváren apod.

V plochách stavebních bloků převážně obytných není vhodné provádět slepé fasády v parteru, ani vysoké neprůhledné ploty oddělující předzahrádky od uličního prostoru. Preferovány jsou měkké formy oplocení, jako např. nízká podezdívka doplněná živým plotem. V případě výrazného terénu, který umožní realizaci předzahrádky nad úrovní uličního prostoru, pak postačí též oddělení pouze mírně zvýšenou opěrnou zídou (max. však 1 m výšky).

U tohoto typu zástavby se doporučuje rovněž návrh zelených střech.

Jako stavební bloky převážně obytné jsou navrženy zejména bloky BO1, B14 a pás zástavby přiléhající k tramvajové trati v oblasti Nového Sedlce, dále pak bloky B1, B4, B6 a B7 v oblasti Výhledů.



A.3.1.3. Stavební bloky obytné

Nízkopodlažní zástavba

Nízkopodlažní zástavbě dle platného územního plánu nejlépe odpovídá plocha se způsobem využití OB (čistě obytné).

V těchto blocích převažuje bydlení, přípustné je i drobné podnikání ve vazbě na bydlení a drobná občanská infrastruktura. Převažuje drobná zástavba nízkopodlažními bytovými domy, viladomy, řadovými městskými domy a rodinnými domy.

Zástavba v těchto blocích je téměř vždy odstoupena od uliční čáry a umožňuje vznik předzahrádek, které již mohou být oploceny běžnou formou oplocení dle § 30 PSP, ale mohou též být zcela bez oplocení či pouze s měkkou formou oplocení (jako např. nízká podezdívka doplněná živým plotem). V případě výrazného terénu, který umožní realizaci předzahrádky nad úrovní uličního prostoru, pak postačí i oddělení pouze mírně zvýšenou opěrnou zídou. Je nutné, aby byla forma oplocení jednotná pro celou přilehlou frontu domů.

Jako stavební bloky obytné jsou navrhovány zejména bloky BO3, BO4, B11, B13 a B16 v oblasti Nový Sedlec a blok B5 v oblasti Výhledů.



A.3.1.4. Veřejná vybavenost

Studie vymezuje samostatné bloky pro umístění veřejné vybavenosti. Jedná se o bloky BO8 a B13, které slouží jako rezerva pro umístění základních škol pro okolní spádové území. Mateřské školy jsou vymezeny buď jako součást bloku pro základní školu, nebo v rámci jiného stavebního bloku.

Plochy pro mateřské školy, kulturní a komunitní centra, lékařskou vybavenost a poštu jsou spolu s komerční vybaveností ve výkrese vymezeny značkou. V takto vymezených blocích je vyžadována souběžná nebo předběžná realizace příslušného veřejného vybavení, případně rezervace pozemku pro budoucí vybavenost jako podmínka zástavby bloku. Preferována je realizace daného vybavení jako součást polyfunkční budovy.

Aktivní parter – označuje hranu zástavby, kde má být realizován aktivní parter.

V takto označených místech je vyžadováno, aby alespoň část přízemí sloužila občanskému nebo komerčnímu využití. Tyto provozy budou přístupné přímo z přilehlého veřejného prostoru, na které by měla budova též výškově navazovat. (Výjimečně možné je i umístění administrativních ploch s přímým vstupem z veřejného prostoru.)

Aktivní parter lze umístit i mimo předepsaná místa.



A.3.1.5. Sport a rekreace

Pro sport a rekreaci studie potvrzuje stávající plochu SP v lokalitě Výhledů. Dále do této kategorie řadí i objekt Brandejsova statku, který by měl v budoucnu sloužit jako zázemí pro plánovaný agropark. V oblasti Nového Sedlce je možno pro sport a rekreaci využít západní trojúhelníkovou část bloku BO9 (vně stavebních čar vymezujících plochu pro realizaci objektu školy), která by měla sloužit jako otevřený přírodní volnočasový areál.

Plochy sportu a rekreace by měly být plnohodnotným zázemím území. Jejich charakter, resp. charakter okolí hlavní sportovní plochy u sportovních staveb, by měl respektovat umístění v těsné návaznosti na okolní krajinu a tvořit adekvátní přechod v přírodní plochy.



A.3.1.6. Služby

Plochy aktuálně sloužící primárně jako služby (blok B8 v oblasti Výhledy) mohou vzhledem ke své poloze nadále plnit tuto funkci, bude-li slučitelná s aktuálním okolním využitím území. Předpokládá se jejich postupná transformace v bloky smíšené, s převládající plochou pro administrativu, služby a občanskou vybavenost.

A.3.2. Uliční prostranství

Regulativy uličních prostranství jsou zakotveny v kapitole „A.2.1. Veřejná prostranství“.

Navrhovaná tramvajová trať, pro jejíž realizaci je tato studie jedním z podkladů, se na stávající urbanistickou strukturu napojuje na křižovatce ulic Podbabská a Ve Struhách. Zde se řešené území omezuje především na hlavní profil Podbabské ulice a navazující Roztocké ulice, která je významnou dopravní tepnou přivádějící dopravu ze severovýchodního segmentu metropolitní oblasti. Okolí těchto ulic je převážně krajinné.

Studie definuje dvě hlavní osy území Nového Sedlce: **Severo-j jižní osa** hlavní třídy (která je též propojením hlavního vstupu do území a dominanty Pražského hradu v průhledu na jejím druhém konci) by měla být aktivní tepnou oblasti Nový Sedlec propojující náměstí NO1, tramvajovou zastávku, místní školu a vstup do přilehlé krajiny. Podél této osy je doporučeno umísťovat aktivní parter. Případně

navržené předzahrádky mohou mít z velké části zpevněný charakter a sloužit jako předprostor provozovněm v přízemí.

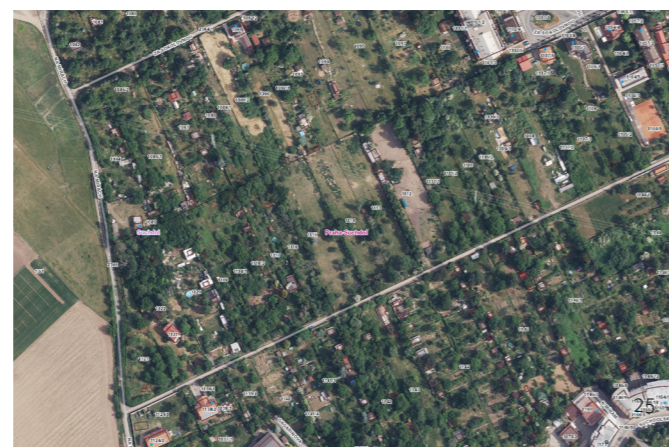
Východo-západní osa vlní se v trase plánované tramvaje je opakem osy hlavní třídy. Se svým počátkem při Kamýčce ulici a v návaznosti na rekreační stezku podél břehu Vltavy je koncipována především jako klidná, rekreační stezka sloužící vedle tramvaje primárně bezmotorovému provozu a propojení Suchdola s MČ Praha 6. Je zde kladen důraz na pěší a cyklistickou prostupnost spolu s dostatkem veřejné zeleně, která by poskytovala stín a možnost zastavení. Osa vede okolo hlavního parku s vyhlídkou, přes náměstí NO1 a dále krajinným rozhraním mezi zástavbou Sedlce a Suchdola až k zastávce K Vinicím na území Suchdola. Okolo této osy (mimo úseků procházejících centry lokalit) je doporučeno omezit aktivní parter. Případně předzahrádky by měly být z větší části ozeleněné, nejlépe s vyššími dřevinami.

V území Výhledů tvoří hlavní aktivní veřejné prostranství samotný terminál tramvaje, v jehož okolí je navrhováno využití aktivního parteru, přednostně formou výloh komerčních prostor. Na plochu terminálu pak v kolmém směru navazují tři zklidněné ulice/pěší prostupy, které mají naopak charakter spíše klidnější. Případný aktivní parter (vybavenost v přízemí) by zde měl nabývat více své klidnější a pobytovější formy včetně předzahrádek kaváren a restaurací.

A.3.3. Nestavební bloky

A.3.3.1. Zahrádkové osady

Zahrádkové osady tvoří západní okraj řešeného území v oblasti Výhledy. Předpokládá se jejich postupná přeměna na převážně obytnou zástavbu, která naváže na stávající strukturu Suchdola.



A.3.3.2. Parky a parkově upravené plochy

Jako městský park lokálního významu jsou ve studii řešeny nestavební bloky PO1 (v oblasti Nový Sedlec) a PO2 (v oblasti Výhledy). Oba parky by měly mít s ohledem na navazující krajinu a sousední chráněné oblasti převládající přírodní charakter.

Park PO1 je hlavním městským parkem navazujícím jak na hlavní náměstí, tak na východo-západní (tramvajovou) osu a je navržen na stávající navážce. Jedná se o intenzivně využívané prostranství rámované okolními domy a jejich zahradami. Park PO1 by měl být spíše formálním parkem odkazujícím na historické užívání tohoto území.

Studie předepisuje minimálně jedno příčné propojení, které s ohledem na terénní konfiguraci nemusí být řešeno jako bezbariérové. Park je na okolní zástavbu napojen jednak lávkou nad tramvajovou tratí (tato by měla být přírodního charakteru), jednak přes dva sousedské plácky, doplněné o dětská či seniorská hřiště.

V plochách je předpokládáno především krátkodobé pobytové využití, z tohoto důvodu je třeba dbát na umístění dostatek míst k sezení a relaxaci, stejně jako nádob na odpad a osvětlení hlavních cest.

V parku je možné umístit drobné stavby typu altánů či plastiky (fungující též jako zastřešení) v místě zastavení, které umožní posezení a klidný výhled do širokého okolí. Tato drobná stavba by mohla být uměleckým dílem navazujícím na historii území. Je doporučeno na její návrh uspořádat veřejnou soutěž.

S ohledem na stávající výraznou morfologii terénu je možné mírně upravit niveletu stávající navážky, kde je navržen tento park, avšak měl by být zachován její charakter (výrazná terénní modulace) a zároveň i místo výhledu do všech světových stran.



Park PO2 je jednou z rekreačních ploch území Na Výhledech. Je tvořen pásem potřebným pro trasování tunelu Pražského okruhu a s ním spojených inženýrských sítí. Měl by tvořit lineární rekreační plochu přírodě blízkého charakteru, která propojí území Suchdola s plochami okolní krajiny. Okraje parku jsou v návrhu lemovány pěšími cestami a cyklostezkami.

Park PO2 by měl působit spíše neformálním charakterem a poskytnout dostatek aktivit pro své návštěvníky (je zde doporučeno umístit dětská hřiště či přírodní venkovní tělocvičny). Park by měl zároveň poskytnout místa pro klidný odpočinek ve stínu vzrostlé zeleně.



Parkově upravená plocha (např. P+R v oblasti Výhledy) je prostranství méně významného charakteru převážně sloužící pro začlenění dopravních staveb do okolní zástavby a krajiny. Tyto plochy vyžadují vhodné kombinování hlavního využití dané plochy a zeleně.

A.3.3.3. Zemědělsky využívané plochy

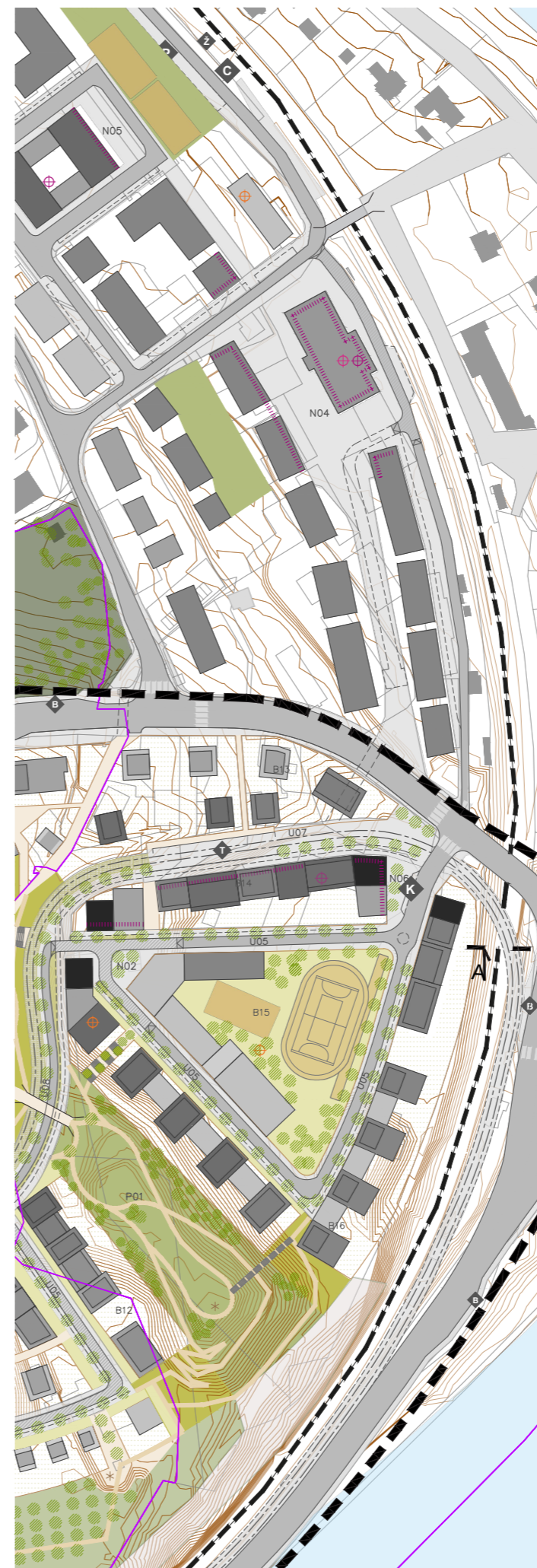
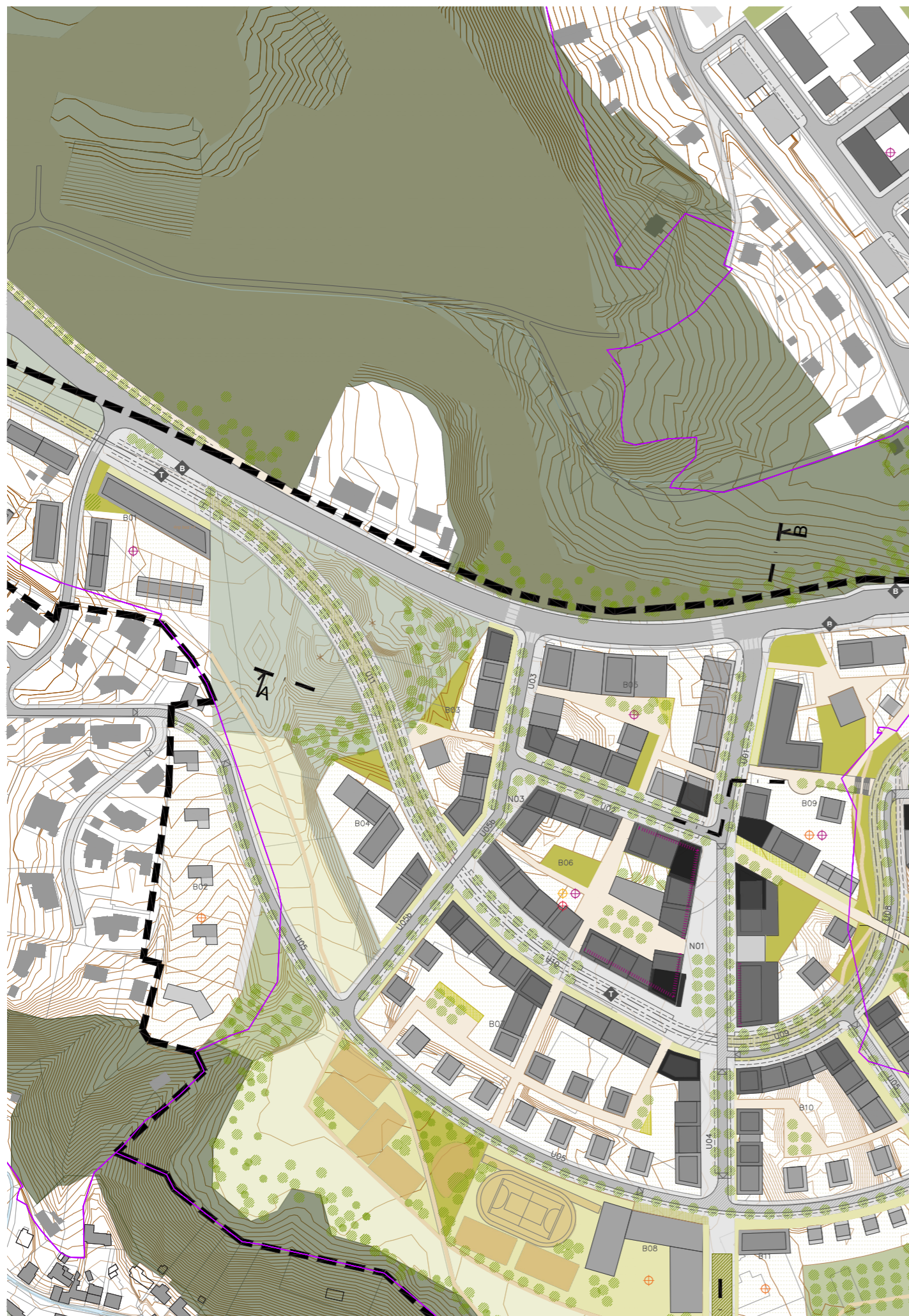
Jsou především plochy v okolí lokality Výhledy, které jsou dnes využívány jako pole či pastviny při Brandejsově statku. Tyto plochy jsou logickou návazností na urbanistickou strukturu historického jádra Starého Suchdola. Studie zachovává jejich stávající využití.

A.3.3.4. Volná krajina

Volná krajina tvoří přírodní rámeček řešenému území. Její konkrétní popis je v kapitole 100/Krajina.

A.4.

400/
Potenciál
území

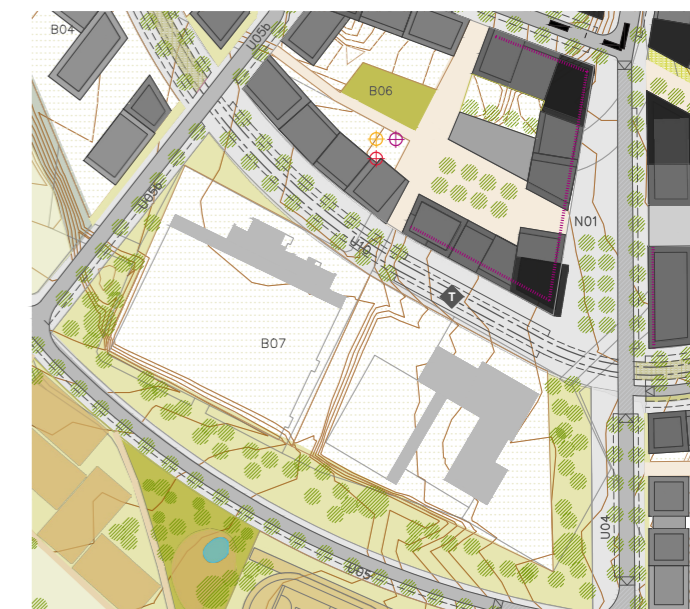


Řešené území je možno označit jako transformační (oblast Nového Sedlce) či rozvojové (Výchledy) a v budoucnu by mělo navázat na stabilní strukturu okolních sídel a doplnit jejich kompozici.

Nový Sedlec

Dle navržené urbanistické struktury a její výšky byly odvozeny kapacity nové zástavby v celkovém souhrnu cca 230 000 m² hrubých podlažních ploch (přibližně 70 % bydlení), z nichž lze odhadnout, že potenciál řešeného území dává reálnou možnost pro přítomnost cca 3 300 obyvatel a cca 1 600 návštěvníků/pracovních míst.

Navržená struktura umožňuje zachování stávajícího objektu městské policie a střešnice, jako jedné z etap rozvoje tohoto území.



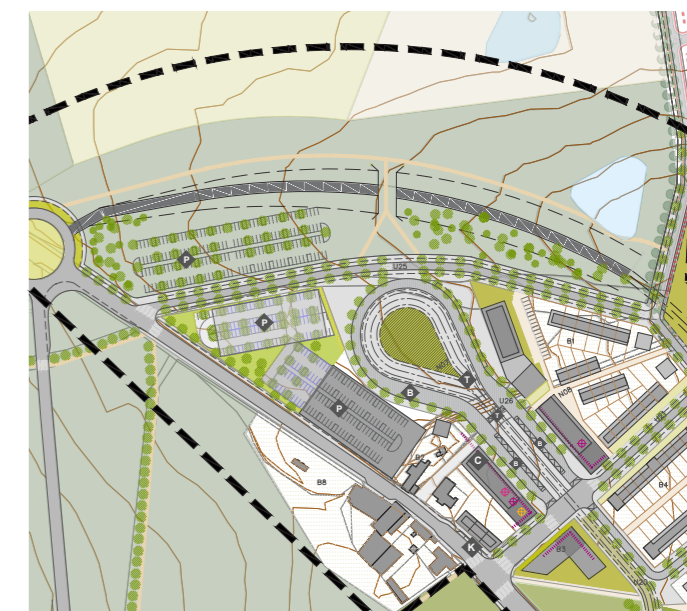


Výhledy

Dle navrhované výšky a urbanistické struktury byly kapacity nové zástavby v této oblasti odvozeny v celkovém souhrnu cca 63 000 m² hrubých podlažních ploch (přibližně 50 % bydlení). Z toho lze odhadnout, že potenciál řešeného území dává reálnou možnost pro přítomnost cca 700 obyvatel a cca 900 návštěvníků/pracovních míst.

Kapacity zástavby navržené pro změnu územního plánu Z3827 byly odvozeny z hypotetické zástavby umožněné regulací navržených stavebních bloků. Výkres ideální zástavby zobrazuje příklad možného řešení zástavby a veřejných prostranství při definované maximální kapacitě zástavby.

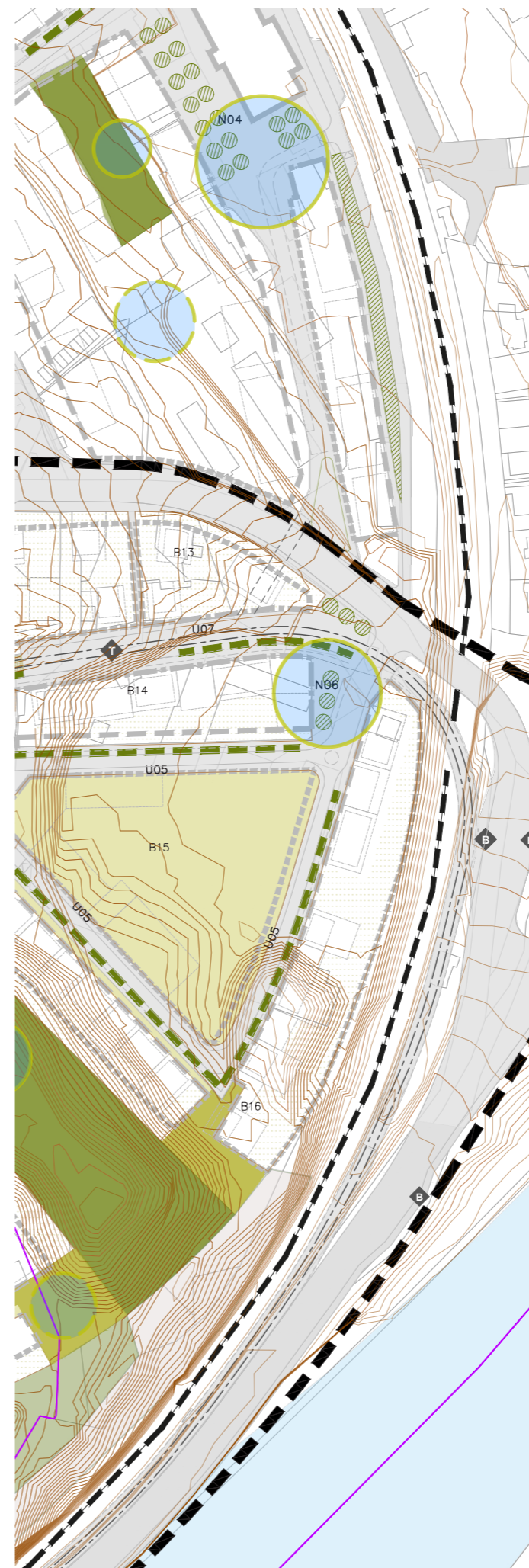
Navržená struktura umožňuje realizaci tzv. přivaděče Kamýcká, který by mohl být alternativou k přivaděči Rybářka.



A.5.

500/

Zelenomodrá
infrastruktura



Většina řešeného území je aktuálně součástí přírodních nebo dříve hospodářsky využívaných, dnes ladem ležících ploch, kde jsou kvalitnější prvky modrozelené infrastruktury (dále jen MZI) značně omezeny. Stávající systém MZI je založen na okolních vodotečích (Lysolažský potok, Vltava a potok severně od Kamýčkové ulice, kam ústí též přepad ze Suchdolské kanalizace) a porostech na nezastavěných svazích. Mezi existující prvky MZI je možné zařadit stávající zelené pásy v okolí Kamýčkové ulice, které však budou po zavedení tramvajové trati nutně redukovány.

V souladu s myšlenkami Strategie adaptace (Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu schválené usnesením RHMP č. 1723 ze dne 18. 7. 2017) je v návrhu zastavitelných ploch kladen důraz na doplnění stromů nejen v nových parkových plochách.

Krajina ve styku se zástavbou je dělena na menší krajinné celky s doplněním vegetačních prvků bránících erozi a podporujících vsakování srážkové vody (aleje, větrolamy, sady, menší plochy polí, nové přírodě blízké plochy). V nových krajinných plochách je doporučeno budovat dílčí modrou infrastrukturu v podobě swales či rýh. Rýhy mohou být součástí alejí, izolační či doprovodné zeleně. Swales je vhodné navrhovat v místech potenciální akumulace vody v přírodních krajinných plochách.

MZI je spojitý systém sloužící ke zlepšení klimatu, posílení biodiverzity, omezení eroze a úspore energie. MZI má též značný vliv na psychickou i fyzickou pohodu obyvatel.

Jedním z cílů této urbanistické studie je analýza současného stavu prvků zelené infrastruktury a návrh opatření pro rozvoj zelené infrastruktury. Studie má za cíl vytyčit základní prvky MZI, které by umožnily zadržet v území množství srážkové vody odpovídající alespoň současným hodnotám.

Základní kostra MZI je řešena ve všech nově navrhovaných ulicích a má podobu nových vegetačních prvků (stromořadí, dešťové či trvalkové záhony, ...) s použitím dostatečných prokořenitelných či retenčních prostorů (použití prokořenitelných bloků, či strukturálního substrátu) pod zpevněnými plochami s použitím propustných povrchů a systémové infrastruktury. Konkrétní prvky MZI budou řešeny v detailní projekční přípravě dané lokality. V nově budovaných částech území se doporučuje zohlednit požadavky na MZI s kapacitou retence optimálně 30letého deště.



A.5.1. Modrá infrastruktura

Většina půd v území Nového Sedlce spadá do BPEJ I. či II. Z tohoto důvodu studie navrhuje výstavbu zejména v plochách stávajících staveb či deponií zeminy.

Na území se nachází též dvě evidovaná ložiska (ne-výhradní) – „Sedlec-Únětice – Cihlářská surovina“. Je zde též evidováno jedno území s aktivním sesuvem půdy – toto území bude muset být detailně prověřeno a zajištěno proti dalším sesuvům.

V současné době se většina srážek přirozeně vsakuje, případně po povrchu odtéká do vodoteče či kanalizace.

Nový Sedlec

Nejvyšším místem řešeného území je křižovatka ulic Kamýčká a K Vinici. Rostlý terén se v řešeném území svažuje od severozápadu směrem k Vltavě a částečně i k jihu, směrem k Lysolajskému potoku.

Výhledy

Území se svažuje od severozápadu směrem k Brandejsovu statku, kde se postupně začíná zařezávat jedno z bočních údolí v okolí Únětického potoka.

Studie navrhuje v celém řešeném území níže uvedené druhy opatření a vytipovává pro ně vhodná místa. Konkrétní řešení návrhu bude předmětem podrobnější dokumentace.

Stromořadí – stromy ve stromořadích a uličních prostranstvích budou mít propojené kořenové zóny pomocí dostatečně dimenzovaných prokořenitelných zasakovacích pásů. Přebytná voda bude z tohoto systému sváděna do kanalizace, i tak však dojde k zadržení značného množství vody, spolu s jejím předčištěním. Podmínkou funkčnosti je použití strukturovaných substrátů (nejlépe s příměsí biouhlu).

Propustné či částečně propustné zpevněné plochy – Část zpevněných ploch bude mít propustný povrch (zejména méně formální veřejná prostranství a obytné ulice). Parkové cesty a vnitrobloková veřejná prostranství budou řešena formou mlatu, mechanicky zpevněného kameniva či vibrovaného šterku. Na tvrdých zpevněných plochách doporučujeme použít dlažby s patrnou šterkovou spárou či vodopropustný beton. Je možné navrhnout část vnitroblokových pláček tak, aby mohly být v případě deště částečně zaplaveny (část vody se vsákne do propustného podloží, část se odpaří), čímž se zpomalí odtok vody z území.

Liniové vegetační pásy podél ulic a cest – mohou být doplněny liniovými průlehy či vsakovacími záhony. Takto

by mohl sloužit zelený pás podél tramvajové trati, který by spolu s vegetačním krytem tohoto pásu fungoval jako jeden z hlavních ochlazovacích prvků procházejících středem území. Další možné umístění je podél požadovaného veřejného prostupu blokem B09, který zároveň tvoří pomyslnou hranu východní (horní) části Sedlce.

Nová výstavba – U nové výstavby se doporučuje realizovat v maximální možné míře zelené střechy, které podpoří udržení ideálního mikroklimatu a zároveň pomohou zadržet část dešťových srážek. Toto opatření by mělo být doplněno jímkami na dešťovou vodu, které by měly sloužit k zalévání předzahrádek a vnitroblokové zeleně. Přepad z těchto retenčních jímek by měl být přednostně řešen přírodě blízkým způsobem (např. formou dešťové zahrady).

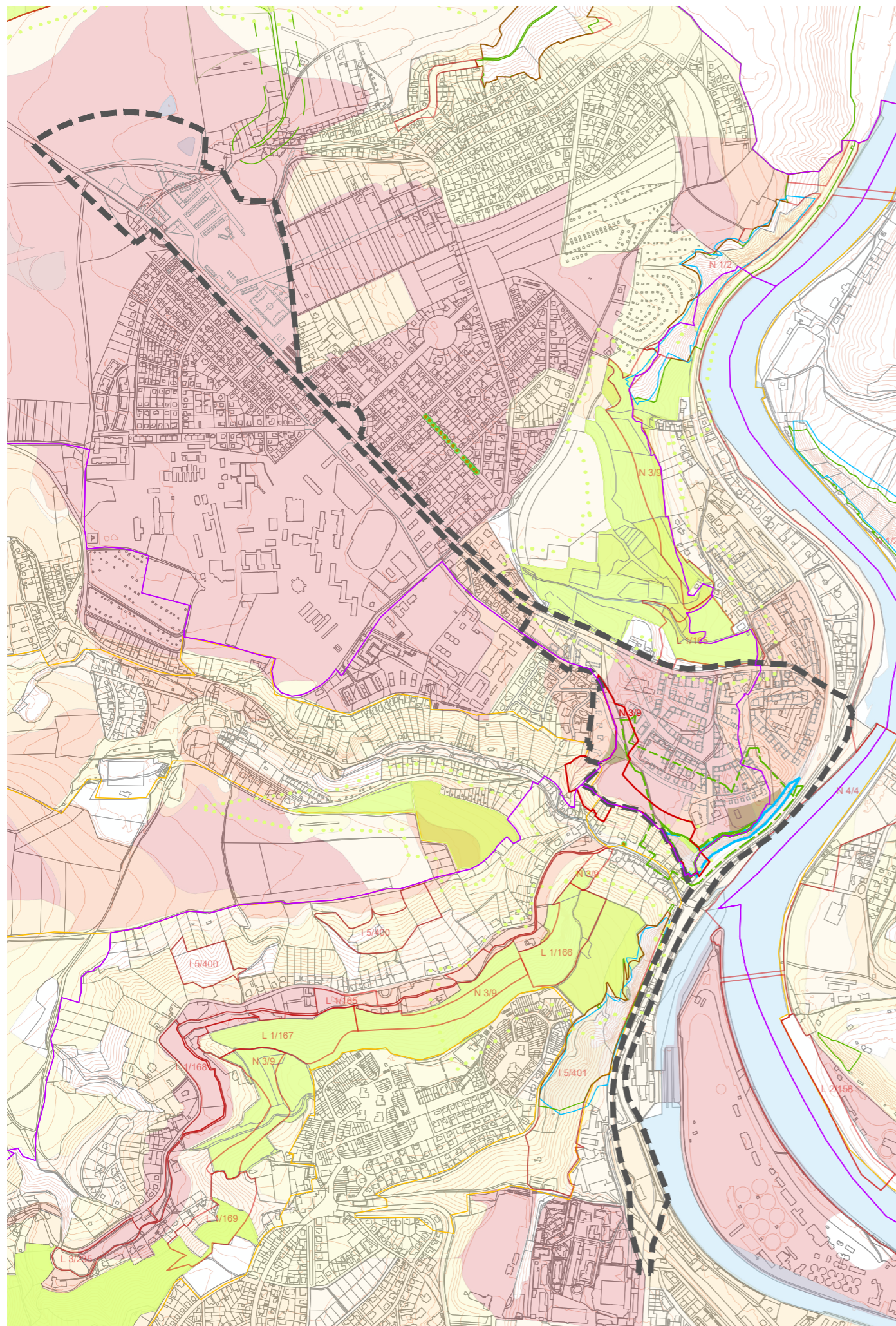
U důležitých objektů či na významných náměstích mohou být zakládány retenční vsakovací záhony, kam je sváděna voda z okolních veřejných prostranství či jiných zpevněných ploch.

Plochy P+R – V oblasti Výhledů má vzniknout nové kapacitní P+R. Studie doporučuje jeho etapizovanou realizaci, kdy zpočátku by mělo jít zejména o plochy parkování na povrchu bez stavebních konstrukcí.

Parkovací plochy v bloku B02 by měly být řešeny polopropustným pevným povrchem (dlažba se šterkovou spárou, či vodopropustný beton), veškeré dešťové srážky budou svedeny primárně k patám přilehlých stromů, osazených do strukturálního substrátu s přepadem do přilehlých dešťových zahrad či průlehů, které budou realizovány v okolí plošných parkovišť.

Poslední fáze rozšíření P+R, doplnění pozemního parkování severně od propojovací ulice U25, by mělo být povrchové parkoviště s vysokým podílem zeleně. Samotná plocha pro parkovací stání by měla být řešena formou propustných ozelenitelných systémů (jako např. šterkový trávník), neboť se jedná o plochu vhodnou pro vsakování povrchových dešťových vod. Vnitřní cesty by pak měly být řešeny formou propustných povrchů.





Městské parky – prvky MZI doporučujeme navrhnout též jako součást navržených městských parků, např. formou travnatých zasakovacích poldrů či dešťových zasakovacích zahrad. V oblasti Nového Sedlce v nestavebním bloku PO1 je potřeba při návrhu takovýchto opatření dbát především na stabilitu svahů, které se zde vyskytují a které by neměla navrhovaná dešťová opatření nijak narušit.

A.5.2. Zelená infrastruktura

Zelená infrastruktura jakožto zelená struktura v organismu města prolínající město a otevřenou krajinu je v návrhu použita především v podobě doprovodné vegetace ulic a dílčího systému vnitřní veřejné zeleně.

V řešeném území Nový Sedlec se nachází přírodní památka Podbabské skály, včetně jejího ochranného pásma, a spolu s částí ploch evropsky významné lokality (Natura 2000) – Kaňon Vltavy u Sedlce – tvoří jižní skalnatý okraj řešeného území. Urbanistická studie se snaží v maximální možné míře oddálit obytnou zástavbu od hrany Podbabských skal. Záměrem studie je zároveň směřovat atraktivní rekreační plochy i na jiná místa území, a tím snížit počet návštěvníků těchto chráněných oblastí.

V těsném kontaktu s řešeným územím Nového Sedlce je Přírodní park Šárka – Lysolaje, který navazuje na jižní až jihozápadní hranu území.

ÚSES

Územím Nového Sedlce prochází stávající ÚSES.

ÚSES v oblasti Výhledů je zastoupen funkčním nadregionálním biokoridorem N3/9, který navazuje na biocentrum L1/165 severně od Kamýčké ulice. Stávající vedení biokoridoru bylo v návrhu upraveno s ohledem na plánovanou aktualizaci celého systému, jak je navržen v oborovém dokumentu „Plán místního systému ekologické stability pro území hl. m. Prahy“ a pořízen OCP MHMP v roce 2021 jako podklad pro územní plánování. Studie nově počítá s umístěním biocentra na parcele na východním okraji řešeného území. Z hlediska vegetace je doporučeno přiblížit nově zakládané přírodě blízké plochy potenciálně přirozeným společenstvům.

V rámci managementu ÚSES navrhujeme zachování co nejpřirozenějšího stavu vymezeného území a zajištění jeho dalšího přirozeného vývoje. Je třeba dbát též na podporu vzniku úkrytů a potravních zdrojů drobných živočichů, ptactva a hmyzu, například formou ponechání bylinného a keřového patra, která umožní vytvoření lokálních průchodů. V tomto území by měly být dosazovány rostliny domácího

původu, zároveň by měly být eliminovány invazivní druhy

Ve střední části biokoridoru došlo v nedávné době k vysazení ovocných dřevin. Studie doporučuje plochu s ovocnými dřevinami rozšířit do okolí navrhované ulice U05, která ÚSES křížuje. Ovocné stromy by též mohly být vysazeny jako součást stromořadí požadovaného jako doprovod tramvajové trati v úseku tohoto zeleného klínu.

Do území biokoridoru spadá též pískovcová stěna při hraně pozemku parc. č. 429/12, k. ú. Suchdol, která musí být ponechána ve stávajícím stavu. Nová výstavba by neměla tuto stěnu zastínit, ani narušit. Doporučuje se případnou výstavbu orientovat podél tramvajové trati a přilehlé ulice a směrem k tomuto prvku ÚSES vytvořit prostor pro soukromé zahrady bytů či domů. (V tomto bloku se nedoporučuje tvořit sousedské poloveřejné prostranství.)

A.5.3. Zemědělský půdní fond

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen ZPF) jsou nejhodnotnější půdy zařazené do třídy ochrany I. a II., které by měly být vyjímány jen v nejnútnejších případech pro významné infrastrukturní stavby a pro záměry ekologické obnovy krajiny. U pozemků třídy ochrany I. a II. by se v případě vynětí ze ZPF měl prokázat převažující veřejný zájem záboru ZPF nad veřejným zájmem ochrany ZPF. Pro výstavbu by tedy měly být využívány půdy třídy ochrany III.-V., tedy půdy méně kvalitní.

Půdy, resp. pokryvné útvary, v oblasti Nového Sedlce jsou zařazené do tříd ochrany I. a II., tedy do nejceněnějších skupin, avšak kvůli minulé těžební činnosti a současnému využití území pro recyklaci zemin a stavebních materiálů území ztratilo své vlastnosti pro vyšší ochranu. Místy dochází k masivním erozím půdy. Výstavbou tramvajové tratě a okolní zástavby tak dojde k revitalizaci brownfieldu.

Na území Výhledů se nachází nejceněnější půdy třídy ochrany I., které jsou zemědělsky obhospodařované. Předpokládaný zábor ZPF je zdůvodnitelný veřejnou prospěšností výstavby tramvajové tratě, její smyčkou a v neposlední řadě pak výstavbou parkovacího objektu P+R.

V platném ÚP je zábor ZPF na lokalitách změn již vyhodnocen, změnou dojde k úpravě předpokládaného záboru ZPF.



A.5.4. Ovzduší

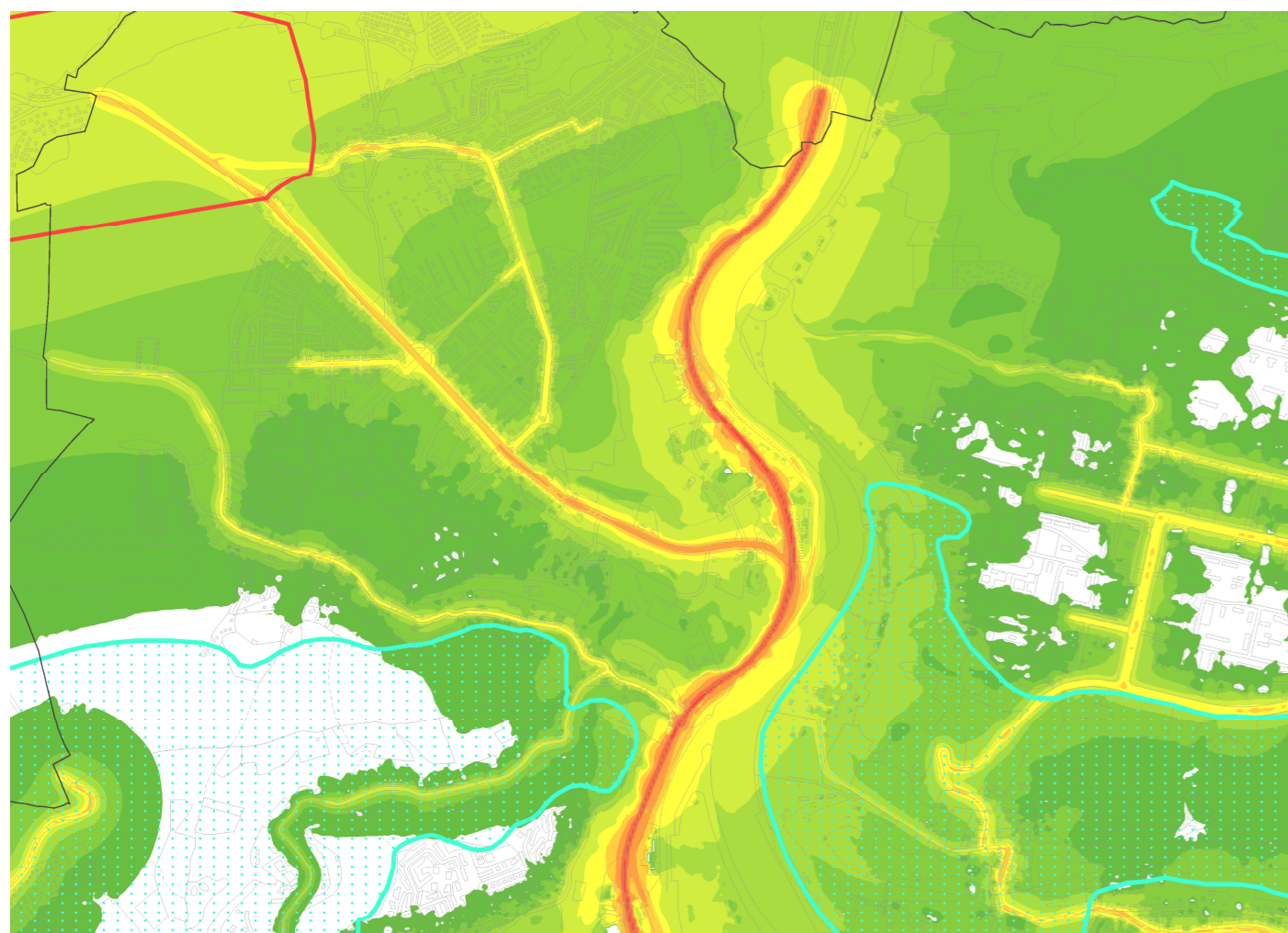
Dle Modelového hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy – Aktualizace 2020 je možno konstatovat, že v řešeném území vypočtené hodnoty hlavních sledovaných polutantů s bezpečnou rezervou plní platné imisní limity, když dosahují maximálně 50 % jejich hodnoty. Výjimku představuje pouze benzo[a]pyren, u kterého se v předmětném území vypočtená průměrná roční koncentrace pohybuje okolo hodnoty imisního limitu. Znečištění ovzduší benzo[a]pyrenem patří k hlavním problémům zajištění kvality ovzduší nejen v Praze, ale i v celé České republice. Stávající kvalitu ovzduší je v řešeném území možno hodnotit jako nadprůměrnou, podle průměrného ročního indexu kvality ovzduší patří předmětné území do nejlepší kategorie.

Pro předmětné území platí stejně jako pro celé území hlavního města, že zlepšující se dlouhodobý trend kvality ovzduší je nevyvratitelným faktem, stejně jako zlepšující se imisní charakteristiky vozového parku, umocněné v současnosti tlakem na rozvoj elektromobility. Do budoucna tak nelze očekávat zhoršení kvality ovzduší v důsledku emisí z již existujících mobilních zdrojů. Možné negativní vlivy související s realizací Pražského okruhu budou eliminovány s využitím odpovídajících kompenzačních opatření.

řešení pro utlumení zvýšené hlukové zátěže. Základem musí být terénní řešení doplněná o izolační zeleň, která by zároveň vhodně dotvořila okolní krajinu. Pro provedení protihlukových opatření jsou preferována přírodě blízká opatření.

Lokálním zdrojem hluku je též stávající otevřená střelnice Magnum, z tohoto důvodu studie navrhuje podmíněnost výstavby, kdy vznik obytné zástavby v okolí střelnice je možný teprve ve chvíli, kdy dojde k zastřešení, či přesunutí této střelnice.

Předmětné území je ovlivněno provozem Letiště Václava Havla, oblast Výhledy spadá do ochranného hlukového pásma A tohoto letiště. (Týká se zejména ploch severně od dnešní Dvorské ulice.) V případě realizace paralelní vzletové a přistávací dráhy dojde k novému vymezení ochranného hlukového pásma a k jeho rozšíření směrem ke stávající zástavbě.



A.5.5. Hluk

Významným zdrojem hluku v oblasti Nového Sedlce je železniční trať, která je vedena pod hranou řešeného území. V navazujícím řešeném území Sedlec sever, je již trať vedena po povrchu a jsou zde realizována jednostranná protihluková opatření ze strany stávající obytné zástavby.

Dalším stávajícím zdrojem hluku jsou ulice Roztocká a Kamýcká, jako hlavní spojnice obcí ležících severně a severozápadně od hl. m. Prahy.

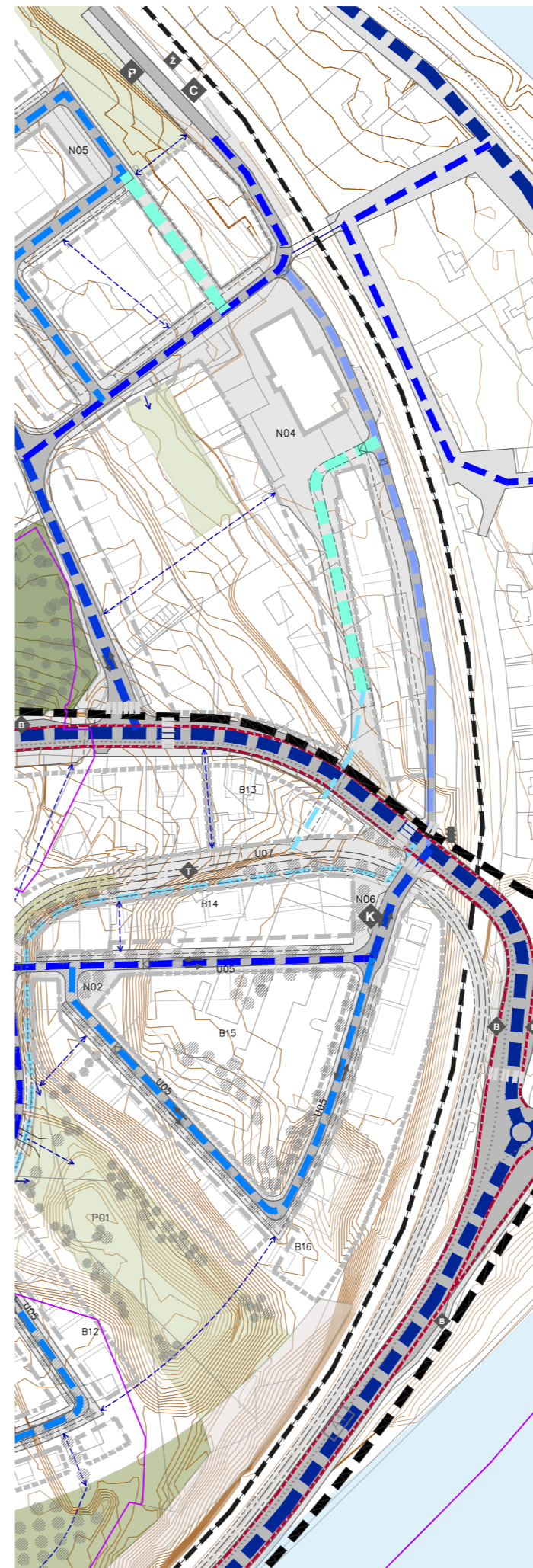
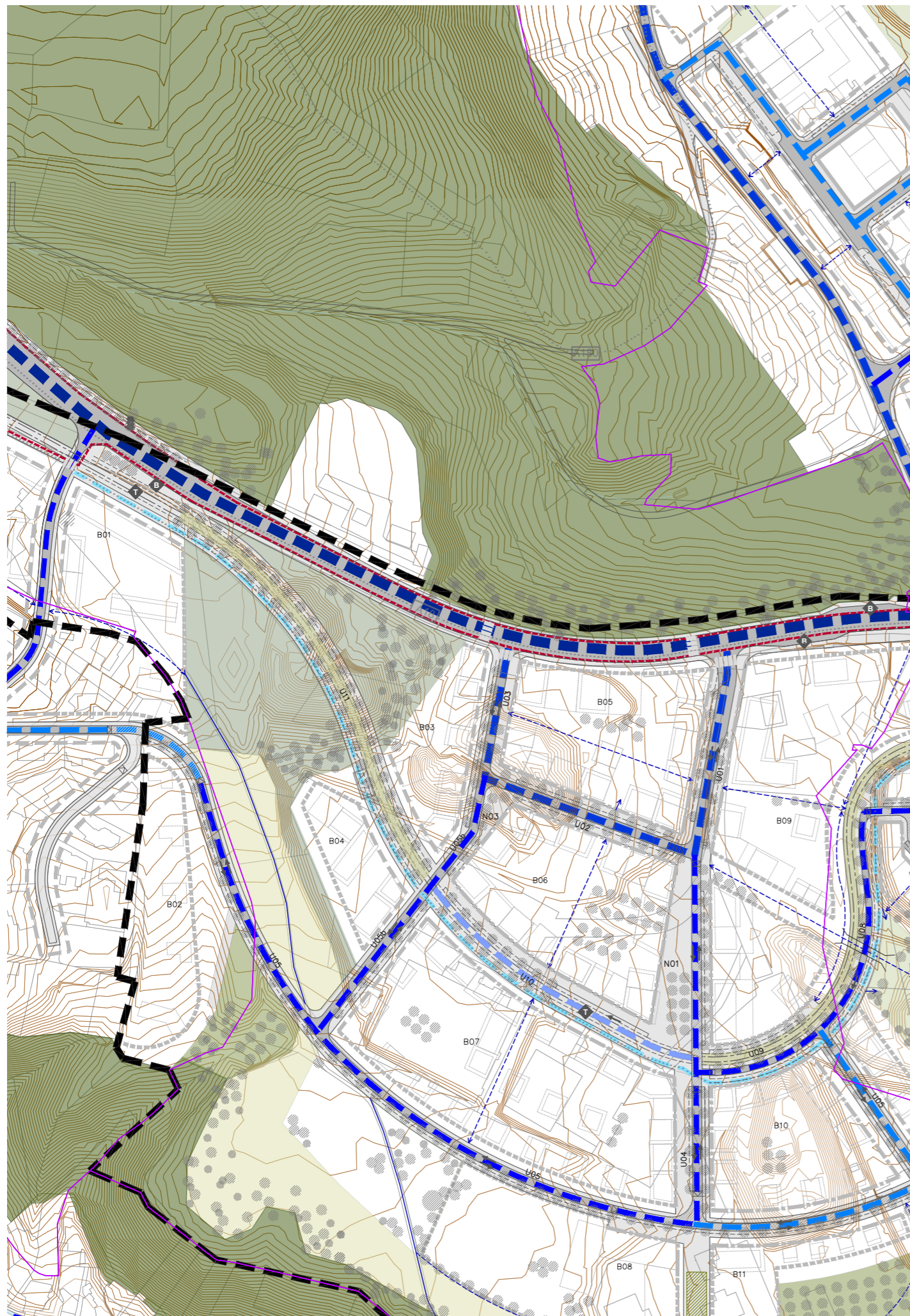
Zvýšení hlukové zátěže se dá předpokládat v okolí nově navrhované tramvajové trati. Z důvodu snížení hluku z tramvajové trati je navrženo použití kolejových absorbérů hluku se schopností retence dešťových vod v místech, kde je navržen tramvajový pás s vegetačním krytem. Studie dále navrhuje oboustranné stromořadí podél celé tramvajové trati.

Dalším zdrojem hluku bude v budoucnu i plánovaný Pražský okruh, včetně vyústění přivaděče Rybářka a MÚK Výhledy. Přesto, že se tyto dopravní stavby nachází na okraji (nebo již mimo řešené území), je potřeba zajistit optimální

A.6.

600/

Dopravní
infrastruktura



Významnou součástí této studie je příprava rozvojových lokalit v okolí nové tramvajové trati do Suchdola. Výchozím bodem obou rozvojových lokalit (Nový Sedlec a Výhledy) je stabilizace vedení tramvajové trati a polohy zastávek. Na tuto trať je pak navázán dopravní skelet, tvořící hlavní kostru lokalit.

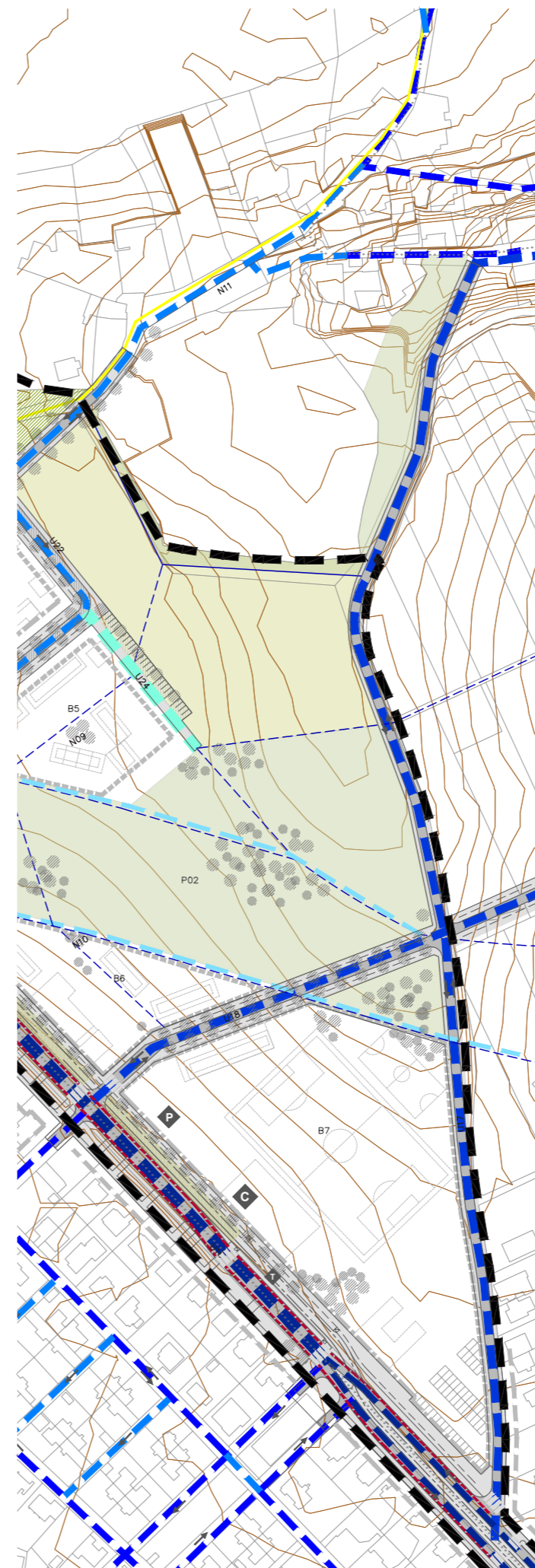
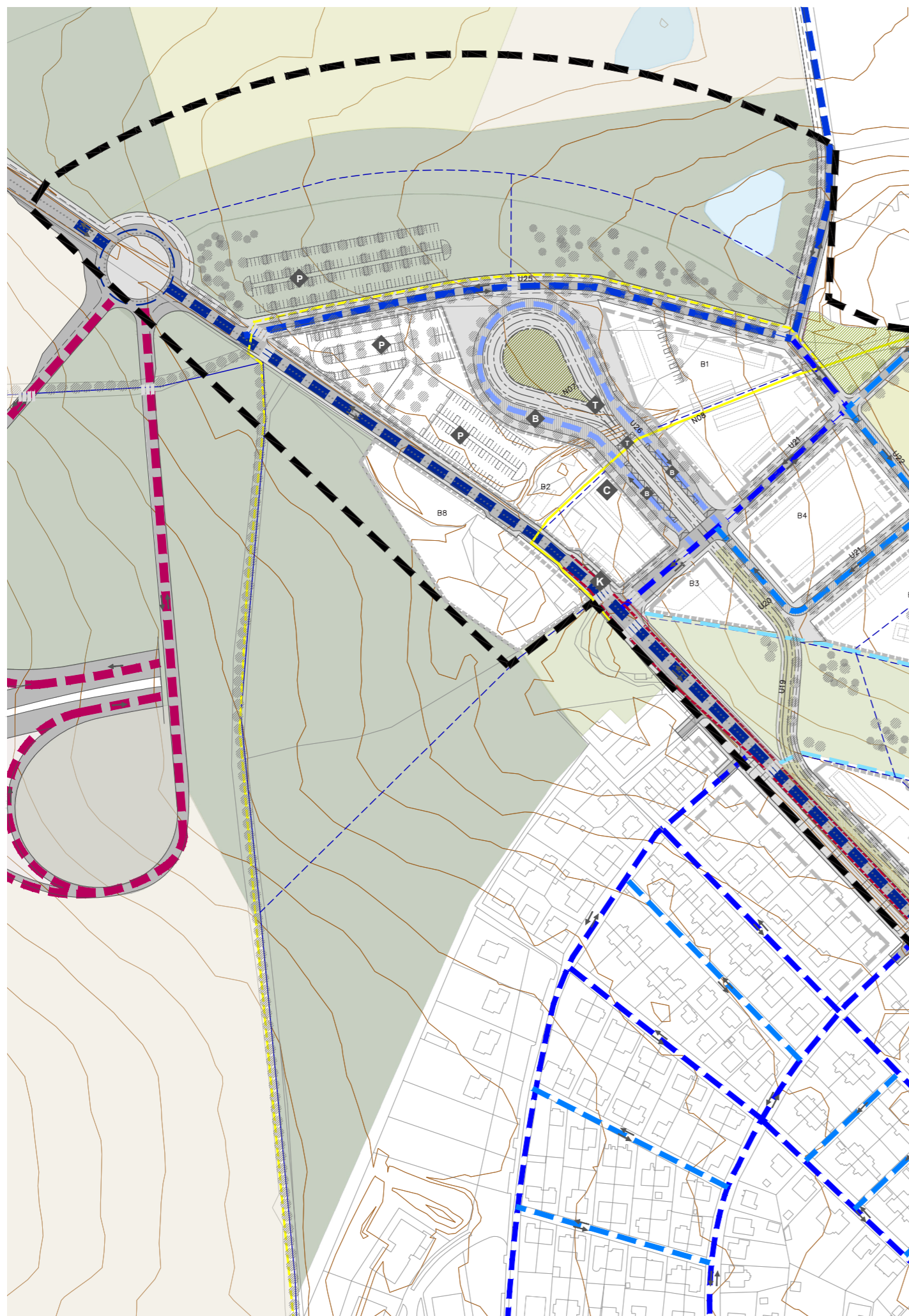
Nedílnou součástí této urbanistické studie je „Dopravní studie k Urbanistické studii Nový Sedlec“, zpracovaná spol. European Transportation Consultancy, s.r.o. Hlavním cílem pořízení podrobnější dopravní části studie je prověření dopadů navrhované výstavby a zajištění možnosti realizace této výstavby dle uvažovaných kapacit funkcí, definovaných Urbanistickou studií Nový Sedlec (dále také „USNS“). Cílem je najít takové řešení, které nepovede k zásadnímu ovlivnění provozu pro jeho další účastníky, zajistí dostatečnou kapacitu komunikační sítě a kvalitní obsluhu vlastních řešených celků, a to nejenom z pohledu obsluhy veřejnou hromadnou dopravou, ale také individuální automobilovou dopravou a z pohledu pěších a cyklistů.

Zpracované dopravní vstupy zohledňují nejenom rozvoj spádového (řešeného) území, ale také přilehlé záměry v oblasti Sedlce a Suchdola (zejména projekty „Sofil“, „Stavomontáže“ a „EL-TI“, rozvojové území Výhledy apod. – tzv. širší řešené území). Obdobně pak je uvažován rovněž dlouhodobý rozvoj severozápadního segmentu metropolitní oblasti na území Středočeského kraje; např. rozvoj příměstských oblastí Roztok, Horoměřic, Státnic a dalších, které budou ve výsledku využívat stejnou komunikační síť.

Návrh dopravního řešení je proveden a vyhodnocen pro dva scénáře, a to před dostavbou a po dostavbě staveb č. 518/519 Pražského okruhu (SOKP). Definovaný rozsah řešené sítě, který současně definuje rozsah nezbytných modelů dopravy, je znázorněn v textové části Dopravní studie.

Návrh předpokládá realizaci tramvajové trati Podbaba – Suchdol, přičemž respektuje vedení trati dle technické studie pořízené IPR Praha, zpracované 12/2016 společností Metroprojekt a.s. ve spolupráci s PUDIS a.s. a VHE s.r.o. Dopravní řešení oblasti Výhledů vychází z velké části ze studie zpracované pro MČ Praha – Suchdol v roce 2020 (zhotovitelé PRO CEDOP s.r.o., Centrum pro efektivní dopravu, z.s. a a-sense, Ing. arch. Ondřej Rys).

Významnou součástí Dopravní studie je analýza současných podmínek na komunikační síti a rešerše záměrů včetně vyvolané dopravy v území. Zpracovaná USNS navrhuje výstavbu smíšeného území s bydlením, administrativou, komerčními plochami i veřejnou vybaveností (školy, školky)



tak, aby byly v maximální možné míře připraveny podmínky pro výstavbu tzv. města krátkých vzdáleností, které bude z hlediska jeho dopravního dopadu do okolí co nejpříznivější. Urbanistická studie Nový Sedlec navrhuje možné principy řešení vnitřních ulic za účelem prostorového vymezení bloků a dopravní obsluhy, konkrétní návrh bude předmětem podrobnější dokumentace.

Návrhová část doprovodné Dopravní studie řeší jak dopravně-technické uspořádání vlastní výstavby v oblasti Nového Sedlece, tak dopad provozu řešené oblasti na vnější komunikační síť. Současně doporučuje úpravy stávající komunikační sítě včetně jednotlivých křižovatek, které zohledňují rozvoj oblasti či implementaci další infrastruktury, jako je nová tramvajová trať Podbaba – Suchdol (s případným odbočením do Bohnic), stejně jako výhledovou dostavbu úseku DO „SOKP 518/519“. Na základě zjištěných skutečností pak stanovuje podmínky pro realizaci nové výstavby tak, aby nedošlo k ohrožení dalších zájmů v širším území.

V návaznosti na analytickou část byly připraveny modely intenzit dopravy pro střednědobý výhled bez SOKP (TSK hl. m. Prahy) a dlouhodobý výhled s SOKP (IPR Praha), na základě kterých byl připraven návrh napojení území Nového Sedlece. Byla provedena kompletní analýza a posouzení dopadu provozu záměru na širší komunikační síť a případně navržena opatření pro kompenzaci dopadu záměru (vč. dopadu tramvajové trati). Navržená opatření i kapacitní posouzení byla kompletně provedena formou mikrosimulačního modelu v programu VISSIM tak, aby byly detailně prověřeny všechny potenciálně omezující body na komunikační síti a současně i vzájemná interakce mezi jednotlivými křižovatkami.

Veškeré výstupy jsou předmětem této speciální součásti dokumentace – Dopravní studie k USNS.

A.6.1. Pěší doprava

Byť jsou oblasti Nového Sedlece a Výhledů volně přístupné, bez zástavby, studie se snaží zachovat stávající pěší propojení a navázat na ně. Díky vytvoření nové cestní sítě dojde ke zvýšení prostupnosti obou území.

Pěší doprava je řešena především jako úroňová, křížení s frekventovanými ulicemi (např. Kamýčká, Roztocká, Podbabská) je řešeno formou povrchových přechodů.

Nový Sedlec

Páteřní trasy bezmotorové dopravy v území tvoří dvě hlavní osy (viz též kapitulu A.3.2 Uliční prostranství):

Severo-jihvní, měřtská osa – Chodníky v této ose jsou navrženy o větší šířce s ohledem na podpoření aktivního parteru. V místě náměstí se navržený prostor pro IAD doporučuje zvýšit na úroveň okolí (tzn. řešit prostor v jedné rovině) a oddělit protiparkovacími sloupky tak, aby došlo k fyzickému oddělení vozidel od chodců a plocha vozovky zároveň nenařušovala prostor náměstí. V tomto úseku by prostor vozovky měl být řešen ideálně v režimu zóny 30.

Východo-západní, klidná osa – Tato osa by měla primárně sloužit k rekreačnímu pěšímu a cyklistickému pohybu. Chodník je často řešen jako sdílený prostor pro pěši a cyklisty.

Studie zachovává stávající mimoúrovňový podchod pod Kamýckou ulicí z Nového Sedlce směrem do ulice V Sedlci. Zároveň je navrženo mimoúrovňové propojení se Sedlcem sever od tramvajové zastávky V Sedlci směrem do nové zástavby severně od Kamýcké ulice, čímž dojde k přímému propojení obou částí Sedlce a zlepšení vazby mezi novu tramvajovou tratí a současnou železniční zastávkou Praha-Sedlec.

Studie také doporučuje obnovu historické cesty z území Nového Sedlce směrem do Podbaby.

Přístup na tramvajové zastávky je vždy řešen přímo z chodníku bez nutnosti přecházet vozovku.

V širším řešeném území studie doporučuje obnovit pěší propojení obou částí ulice Přerušená tak, aby byl možný přístup k železniční stanici též z původní zástavby Sedlce východně od železniční trati.

Výhledy

V oblasti Výhledy studie potvrzuje dnešní cestu ze Starého Suchdola ke Kamýcké ulici a vytváří z ní plnohodnotnou ulici. Naopak ve stopě dnešní ulice Dvorská studie požaduje průchod stavebním blokem, který má být primárně určený pro bezmotorovou dopravu. Díky tomu bude centrum této lokality primárně určeno bezmotorové dopravě bez zatahování zbytečných jízď automobilů.

Studie doplňuje požadavek na pěší prostup od terminálu Výhledy směrem na sever k plánovanému Agroparku ČZU.

Studie navrhuje též drobnou úpravu trasování stávající žluté turistické značky tak, aby směřovala k terminálu Výhledy a doporučuje její prodloužení přes stávající polní cestu západně od Kamýcké ulice směrem na jih do ulice Štěpnice a dále až ke stávajícímu rozcestí „Lysolaje – bus“, kde by se setkala s modrou trasou a naučnou stezkou vedoucí skrz přírodní památku Housle.

V návrhu je kladen důraz na bezbariérové a bezpečné pěší vazby v rámci terminálu a jeho napojení na okolí. Ter-

minál je komfortně napojen pěšími i cyklistickými vazbami na Starý i Nový Suchdol i na cesty vedoucí do krajiny a Stře-dočeského kraje.

Všeobecně

Nově navrhované přechody přes Kamýckou ulici jsou svázány s dopravním řešením (nových) křižovatek, buď jako součást SSZ, nebo jsou v případě neřízených stykových křižovatek doplněny alespoň na jednom rameni ochranným dělicím ostrůvkem, zvyšujícím bezpečnost a zkracujícím délku přecházení. Na vybraných složitějších křižovatkách je již v návrhu doplněna světelná signalizace.

V Zónách 30 se přechody nezřizují, je však doporučeno volit v místě křížení adekvátní stavební řešení – např. zvýšení celé křižovatky.

V místě pěších zón je doporučeno materiálově odlišit prostor pro pohyb vozidel a prsto pro bezmotorovou dopravu a parkování. Ulice je možné materiálově řešit i jako standardní ulici a chodník, které jsou v jedné úrovni a od sebe oddělené zapuštěným obrubníkem.

V místě souběžného vedení pěši a cyklistické dopravy po jednotné stezce se doporučuje řešit prostor jako sdílený.

U pěších cest v krajině se doporučuje volit přírodě blízký povrch. V dalších stupních návrhu by na nich mělo být prověřeno konkrétní umístění mobiliáře (koše, lavičky, osvětlení…).

A.6.2. Cyklistická doprava

Řešeným územím prochází, nebo se ho dotýká, několik cyklotras, které jsou uvedeny níže. Studie doporučuje dílčí úpravy v zájmu zlepšení cyklistických vazeb v kontextu návrhu nových veřejných prostranství a zástavby.

A1 – Vltavská levobřežní cyklotrasa prochází podél břehu Vltavy v severo-jihním směru podél Podbabské a Roztocké ulice. V návrhu je provedena v souvislosti s doporučenými změnami profilů ulic Podbabská/Roztocká jak formou cyklointegračních opatření v hlavním dopravním prostoru (vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty), tak i smíšenými chodníkovými stezkami, resp. chodníky s povolením jízdy cyklistů. V křižovatkách nebo jiných důležitých bodech je třeba brát zřetel na příčné vazby a propojení návazností na ostatní trasy či směry pohybu cyklistů.

Boční připojení **cyklotrasy A17** vedoucí Šareckým údolím (Podhoří – Dolní Šárka – Nebušice) je ve studii zachováno ve stávajícím řešení.

V oblasti Suchdola kříží Kamýckou ulici **cyklotrasa A171** – v místních ulicích doporučujeme doplnit vodorovné dopravní značení.

V oblasti Výhledů vede **cyklotrasa A18** propojující Sedlec, Suchdol a Horoměřice, která prochází centrem Starého Suchdola před Brandejsovým statkem. Studie navrhuje provedení cykloopaření propojující tuto cyklotrasu s Terminálem Výhledy.

Studie doporučuje doplnění značené cyklostezky propojující zástavbu Suchdola západně od Kamýcké ulice s Terminálem Výhledy, nejlépe ve stopě navrhovaného prodloužení žluté turistické trasy.

Studie zároveň doplňuje cyklopruh v celé délce Kamýcké ulice od Výhledů po křižovatku s Roztockou ulicí, kde se napojí na cykloopatření v této ulici.

Pro rekreační cyklisty je navržen sdílený prostor podél tramvajové trati v oblasti Nového Sedlce, který umožní zdolání tohoto kopcovitého terénu spolu s tramvajovou tratí, a tedy s menším sklonem.

Ve většině nově navrhovaných ulicích je počítáno s obousměrným pohybem cyklistů. (Ve zklidněných ulicích je preferován společný provoz s automobilovou dopravou.) V jednosměrných ulicích je počítáno s obousměrným provozem cyklistů.

Veškeré cesty v území by měly umožňovat pohyb jízdních kol (byť omezený).

B+R

V parteru nově navržených objektů při Terminálu Výhledy bude zřízeno parkoviště kol B+R o kapacitě minimálně 60 kol.

Při budově železniční zastávky Praha-Sedlec bude zřízeno B+R o kapacitě minimálně 30 kol.

Doporučujeme zřídit stojan pro odkládání jízdních kol při zastávkách tramvaje tam, kde lze předpokládat větší provoz cyklistů a větší množství cílů jejich pohybu (např. zastávka V Podbabě, Nový Sedlec, Střelnice, Výhledské náměstí …).

A.6.3. Městská hromadná doprava

Jedním ze základních východisek vůbec celé USNS, výrazně souvisejícím s urbanistickou koncepcí návrhu, je plánovaná tramvajová trať v úseku Podbaba – Výhledy. Základní koncept trati spolu s odbočkou do Bohnic byl rámcově prověřen v roce 2016 v „Ověřovací technické studii tramvajových tratí

TT Podbaba – Suchdol (Troja)“. USNS definuje koridor tramvajové dráhy, který spolu se souvisejícími úseky místních komunikací tvoří nezbytný základ pro majetkoprávní přípravu území a rozsáhlé pozemkové úpravy. Možnosti umístění tramvajových zastávek určují přirozeně jádra jednotlivých částí rozvojových lokalit anebo analogicky doplňují obsluhu dnešních celků. Tramvajová trať má celkem deset zastávek s pracovními názvy Nádraží Podbaba (směr DC), Vodohospodářský ústav, V Podbabě, Nový Sedlec, Střelnice, K Vinicím, Na Rybářce, Zemědělská univerzita, Výhledské náměstí a Suchdol.

Území Suchdola je nyní obsluhováno výhradně autobusovými linkami městské i příměstské dopravy (linky č. 107, 147,160 a příměstská linka 359), které mají přímou vazbu na stanici metra Dejvická. Ulicemi Podbabská a Roztocká projíždějí též autobusové linky obsluhující Šarecké údolí a přilehlé obce severně od hl. m. Prahy.

Studie do území přináší nový druh veřejné dopravy v podobě tramvajové trati, která se napojí na stávající trať do Podbaby v místě dnešní zastávky Nádraží Podbaba. Tramvajová trať je dále vedena osou ulice Podbabská k Výzkumnému ústavu vodohospodářskému, kde je navržena stejnojmenná obousměrná zastávka. Řešení této zastávky je prověřeno ve variantách dlouhé ostrůvkové zastávky pro dvě soupravy ve sdružené zastávce z důvodu přímých přestupních vazeb i ve variantě krátké zastávky pro jeden vlak (umožňující jiné dopravní řešení napojení ulice Pod Paťankou). Studie varianty dokládá, a prokazuje tak určitou univerzalitu uzlu zejména pro případ existence tramvajové trati přes most do Podhoří ke vstupu do ZOO bez suchdolské větve. Lze předpokládat, že ve výhledu zde nebudou vedeny žádné autobusové spoje, a to v souvislosti s jejich náhradou tramvajemi a ukončením příměstských linek v zastávce V Podbabě proti vyústění Lysolajského údolí. Ve směru do centra je navržena přestupní zastávka na lanovou dráhu do Bohnic z důvodu zkrácení vzdáleností mezi lanovkou a navazující tramvají. V opačném směru není možné zastávku úspěšně vložit do uličního profilu. Opět se jedná pouze o prokázání koordinace, které reaguje na možnou etapizaci všech záměrů.

Za zastávkou Vodohospodářský ústav je tramvajová trať převedena na západní stranu ulice, mezi železniční trať a profil Podbabské. Trať začíná stoupat (aby získala potřebnou niveletu) po místo, kde je možnost zřízení odbočky na tramvajový most směrem do Bohnic. (Z důvodu zachování možnosti umístění zastávky Hydrologický ústav a úrovňového křížení tramvaje s jízdním pásem do centra v tomto

uzlu je pro pozici mostu Podbaba – Troja (vedoucího přes cíp Císařského ostrova), dle schválených koncepčních dokumentů hl. m. Prahy (Celková koncepce Císařského ostrova a jeho širšího okolí a Koncepce pražských břehů), potřeba pro navrhovaný tramvajový most volit variantu s nižší úrovní mostovky – tj. například varianty B nebo C v „Ověřovací technické studii mostu Podbaba – Troja“, Metroprojekt Praha a.s. pro INV MHMP, 2019). Studie nerozhoduje v této rovině a čase o tom, zda tramvajovou dráhu vést v souběhu s ulicemi Podbabská a Roztocká na průběžně v jedné – horní – výškové úrovni železniční tratě (resp. ve výšce definované takto niveletou přemostění mírně nad úroveň železnice), nebo zda být kromě místa nastoupání na niveletu mostu v úrovni vozovky v bočním uspořádání a opěrnou zeď umístit na rozhraní železničního koridoru a tělesa tramvajové tratě. Tento aspekt je ponechán k pozdějšímu rozhodnutí v přípravné fázi zpracování zadávacích podmínek projektu tramvajové tratě.

Souběžně s železniční tratí pokračuje tramvaj dále k budoucí zastávce V Podbabě. Zde je dokladována možnost úprav dopravního řešení tak, aby v tomto uzlu mohly být eventuálně dle rozhodnutí organizátora dopravy ukončeny autobusové relace, které nejsou pokryty novou tramvajovou tratí.

Za křižovatkou ulic Roztocká a Kamýcká tramvajová trať na novém mostě spolu s Kamýckou ulicí překoná železniční trať a odvine se do oblasti Nového Sedlce. Zde je trasa rozvinuta územím a je vedena částečně v zářezu, aby překonala výškový rozdíl ve stoupání směrem k Suchdolu. Za zastávkou Střelnice se tramvaj přiblíží zpět ke Kamýcké ulici, zůstává však v boční poloze, při její (jiho)západní hraně. V tomto úseku je trasa tramvaje vedena středem stávající navážky. Protože zde trať obklopuje nezastavitelné území, doporučujeme tento prostup ‚krajinou‘ řešit rozhrnutím a zajištěním navážek tak, aby nedošlo k sesuvům na tramvajovou trať a přilehlou cyklostezku a zároveň nevzniklo technicistní umělé dílo. V úseku mezi zastávkami Na Rybářce a Zemědělská univerzita je tramvaj vedena stále bočně a následně přes krátký úsek (mezi ulicemi Internacionální a Výhledským náměstím) přechází na druhou stranu Kamýcké ulice. Poslední úsek trati je veden částečně bočně při Kamýcké ulici a přibližně v místě křížení s lineárním parkem nad tubusem tunelu Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) se tramvajová trať oddálí a vjíždí do území Terminálu Výhledy. Zde je navržena konečná zastávka tramvaje Suchdol, na kterou navazuje tramvajová smyčka se třemi kolejemi. Tramvajovou smyčku obepíná obratiště pro autobusy s odstavnými stánkami. Konečnou zastávku nové tramvajové trati je nutno řešit s možností přestupu hrana – hrana na na-

vazující místní i regionální autobusové linky. Tento systém prokazuje a dokládá schéma organizace celého terminálu.

V nově navržených objektech je počítáno se zřízením prostorů pro zázemí řidičů VHD. Princip ukončení a organizace terminálu je převzat s mírnými úpravami ze studie PUDIS a.s. z roku 2016, avšak smyčka je mírně oddálena od Kamýcké ulice směrem na severovýchod tak, aby zde mohl vzniknout dostatečně velký zastavitelný blok.

Autobusová doprava je přivedena do prostoru terminálu nově navrženou komunikací, vycházející z křižovatky s Kamýckou v místě proti stávající autobusové smyčce. Autobusy jsou vedeny vůči tramvajím protisměrně, čímž je zajištěn přestup hrana – hrana na tramvaj.

Vzhledem k tomu, že nová tramvajová trať sleduje páteřní Kamýckou ulici, bude nutné zajistit plošnou obsluhu Suchdola překryvnou doplňkovou autobusovou linkou, která tak umožní zajistit kvalitativní standard dostupnosti tramvajových zastávek v relaci k městu i ze vzdálenějších lokalit Suchdola. S tímto principem obsluhy území se uvažuje od prvopočátku záměru na vybudování tramvajové tratě.

Převážná část tramvajové trati by měla být provedena s vegetačním krytem, s vhodným podložím (ideálně desky z plastového recyklátu, které mají značnou akumulaci schopnost) tak, aby kromě dopravní funkce plnila též funkci modrozelené infrastruktury. V místech zastávek, náměstí a křížení bude svršek trati volen tak, aby materiálově odpovídal okolním plochám. Ve smyslu plug-inu Manuálu tvorby veřejných prostranství (Koncepce povrchů) dojde ke zpřesnění požadavků na povrchy tramvajové trati až s konkrétními jejího umístění v uličních profilech a stabilizací rozsahu projektu vůči paralelním veřejným prostranstvím.

A.6.4. Individuální automobilová doprava

Nový Sedlec

Území je dopravně napojeno primárně na Kamýckou ulici, zároveň doplňuje propojení směrem do stávající zástavby a ulice Nad Podbabskou skálou. Jako hlavní vstup do území lze vnímat stávající ulici Ke Střelnici (označena U01), kterou studie rozšiřuje a upravuje s ohledem na vznikající městské prostředí. V hierarchii druhou významnou ulicí je ulice U02, která se od U01 odpojuje a míří západním směrem, kde se na

náměstí NO3 mění na U03 a vrací zpět na Kamýckou ulici. Tyto tři ulice by měly být hlavním dopravně-obslužným skeletem severní části území Nového Sedlce (bloky B09, B05, B06 a B03), které je navrženo jako polyfunkční městské prostředí.

Na tuto ‚páteř‘ území navazují menší zklidněné ulice U05. (U05b je mírně rozšířený profil U05 za účelem umožnění průjezdu autobusů ke škole a k budově střelnice.)

V místě náměstí NO1 je ulice přizvednuta do úrovně náměstí a vozovka je oddělena pouze materiálově a protiparkovacími sloupky.

Vzdálenější ulice s uličním profilem U05, sloužící pouze pro obsluhu přilehlých domů, jsou již řešeny s vozovkou v úrovni chodníků a pouze materiálovým odlišením dílčích provozů.

Východní (dolní) část Nového Sedlce je napojena na Kamýckou ulici přes světelně řízenou křižovátku, která umožní bezpečné odbočení a překonání tramvajové trati. V této části území je většina ulic řešena jako zklidněná (U05), a to opět v místech, která slouží pouze pro obsluhu okolních bloků/ domů (nikoli pro případný průjezd) – zde je upřednostňováno řešení vozovek v úrovni chodníků. Východní část Nového Sedlce je s centrální (horní) částí propojena jednosměrnou obslužnou ulicí, která umožňuje průjezd pouze ve směru z dolní do horní části Sedlce. V dalším stupni rozpracování záměru realizace tramvajové trati je s touto paralelní vozovkou potřeba počítat. Významná jsou z tohoto pohledu i místa křížení samostatného tramvajového tělesa navrženými obslužnými komunikacemi, kde je důležité od prvopočátku úprav území a jeho přípravy k zástavbě detailně koordinovaně řešit výškové uspořádání vozovek a tramvajové dráhy, aby se maximálně eliminovaly nežádoucí momenty nesouladných výšek nebo bariérové úseky s rizikem špatných rozhledů či vznik neměstských prostorů. Dopravní studie definuje a prokazuje podélné řezy komunikací, reagující na definovanou geometrii tramvajové trati.

Pro eliminaci zajiždění vozidel do území za účelem dopravy dětí do ZŠ je při vjezdu do východní části území navržena malá okružní křižovatka spolu s třemi stánkami K+R, která umožní po vyložení dětí návrat na Kamýckou ulici bez nutnosti projíždět celým územím.

Je zřejmé, že změna ÚP kodifikující tramvajovou trať a urbanizaci souvisejícího území mění částečně i podmínky pro přípravu stavby č. 518 SOKP ve smyslu zaústění přívaděče Rybářka do Kamýcké ulice. Dopravní studie k USNS definuje podmínku pro řešení křižovatky Kamýcká – přívaděč

Rybářka v souladu s urbanistickou koncepcí území ve formě úrovně stykové světelně řízené křižovatky. Prokazuje zároveň její funkcionalitu a respektuje zájem investora stavby SOKP oddálit dříve uvažovaný portál tunelu Rybářka od stávající zástavby. Řešení doložené ve studii respektuje koridor stavby přívaděče Rybářka vymezený v platných Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy (ZÚR).

Výhledy

Z dopravního hlediska je oblast nejvíce ovlivněna plánovanou stavbou SOKP. Západně od řešeného území je plánována MÚK Výhledy, samotný okruh má být v oblasti Suchdola řešen v tunelu, který protíná jižní cíp oblasti Výhledy. Studie vychází z dokumentace staveb SOKP dle stavu známého k datu zpracování „Technicko-ekonomická studie, tunel Kamýcká“ (zpracovatel Pragoprojekt, 11/2020). Je zřejmé, že změna ÚP kodifikující tramvajovou trať a urbanizaci souvisejícího území mění částečně i podmínky pro přípravu stavby č. 518 SOKP, viz např. doporučení pro úpravu napojení MÚK Výhledy k silnici II/241, resp. ulici Kamýcká a dílčí přeložky IS v souvislosti s vedením tramvajové trati k terminálu Výhledy, umístění P+R apod.

V říjnu 2019 byl předložen Námět tunelového přívaděče Kamýcká, který navrhuje řešit přívaděč dopravy od silničního okruhu k městu nikoliv dle ZÚR a platného ÚP, nýbrž raženým tunelem ve stopě Kamýcké. Tento tunelový přívaděč obloukem z východu obchází oblast Výhledů a napojuje se na MÚK Výhledy. Prostorová rezerva pro vyústění takového přívaděče je v této urbanistické studii pojednána v podobě ploch s rozdílným způsobem využití i koncepci jejich rozvržení vůči řešenému prostoru terminálu Výhledy tak, že není apriori vyloučen, ačkoliv není předmětem změny územního plánu, ani sledované dopravní koncepce. Jeho vedení je oproti uváděné studii Pragoprojektu pouze mírně oddáleno tak, aby co nejméně vstupovalo do zástavby Suchdola.

V souladu se studií „Terminál Výhledy – studie proveditelnosti“ (2020, PRO CEDOP s.r.o. pro MČ Praha – Suchdol) navrhuje úpravu MÚK Výhledy: namísto urbanisticky nevhodného vyosení Kamýcké ulice prodloužit větev MÚK až na úroveň Kamýcké (silnice II/241) a modifikovat návrh okružní křižovatky dle doporučení a závěrů mikrosimulací v Dopravní studii k USNS. Na základě analýz studie navrhuje doplnění okružní křižovatky o další bypassy (minimálně na dvou ramenech), které zvýší kapacitu uzlu, zlepší plynulost dopravy a minimalizují délky kolon.

Studie navrhuje ponechání stávající Dvorské ulice pouze jako pěšího prostupu územím, které propojuje klidnými

vnitrobloky stávající zástavbu s terminálem. Pro hlavní automobilovou dopravu by měla sloužit ulice U25 ve stopě stávající pěšiny severně od Dvorské ulice, která by měla dále pokračovat přes obchvat Starého Suchdola (navržený ve schválené územní studii Starý Suchdol, kterou pořídil Odbor územního rozvoje Magistrátu hl. m. Prahy jako podklad pro změnu ÚP). Druhým napojením území je křižovatka naproti stávajícímu terminálu autobusů, která by měla sloužit především k obsluze autobusového terminálu a případně k obsluze přílehlých řadových domů. Je propojena jak s obchvatem Starého Suchdola, tak přímo s jeho centrem před Brandejsovým statkem.

Vzhledem k tomu, že na území Starého Suchdola je již dnes možno pozorovat kolizní body na místních komunikacích (v ulici Ke Kozím hřbetům a v ulici Pod Rybníčkem), které jsou zapříčiněny především příliš úzkým uličním profilem, studie ve shodě se „Studii proveditelnosti – Terminál Výhledy“ navrhuje tři možná doplnění uliční sítě:

Prvním je navrhovaná ulice ve stopě stávající cesty, napojená na navržený severní obchvat, čímž vznikne možnost vyhnutí se zúžení v ulici Ke Kozím hřbetům.

Dále pro napojení Nového Suchdola přes stávající zahrádkářskou kolonii se jako vhodné jeví prodloužení ulice Za Sokolovnou z místa stávající autobusové smyčky u školy směrem ke Kamýcké ulici, ústící do křižovatky proti ulici Ke Stavebninám. (S touto ulicí již počítá studie hasičské zbrojnice a fotbalového stadionu při Kamýcké ulici.)

Třetí možností vedení nové trasy je výšková a šířková úprava stávající ulice Na Mírách, která má dnes charakter spíše pěší cesty, a její napojení na ulici Pod Rybníčkem východně za Brandejsovým statkem. Současnou úzkou a velmi strmou cestu (místy 20% sklon) je možno rozšířit a upravit její sklon na cca 8 %. Ulice Na Mírách by tak byla vedena z Kamýcké východně kolem Brandejsova statku na ulici Pod Rybníčkem. Její stávající stopa západně od Brandejsova statku by zůstala pouze stezkou určenou pro pěší, cyklisty a koně s možností vjezdu zemědělské techniky a zásobování Brandejsova statku. (Toto řeší též studie území Na Mírách (2021, PRO CEDOP s.r.o. pro MČ Praha – Suchdol).)

Pro fungující eliminaci kolizních bodů je důležitá realizace všech tří alternativních cest ve spojení s úpravou předprostoru Brandejsova statku, která bude jasně preferovat bezmotorovou dopravu. Tím dojde ke zkvalitnění tohoto historického jádra původní obce Suchdol a snížení atraktivity průjezdu kolizními místy.

Všeobecně

Kamýcká ulice je řešena v celém svém profilu jako dvoupruhová – jeden směr do centra, jeden z centra.

V ulicích Roztocká a Podbabská jsou navrženy v celém úseku mezi okružní křižovatkou Roztocká a křižovatkou s ulicí Papírenská dva průběžné jízdní pruhy ve směru do centra a jeden ve směru z centra. Na tomto úseku doporučujeme řešit veškerá křížení se světelnou signalizací.

S ohledem na skutečnosti zjištěné v Dopravní studii jsou pro urbanizaci území Nového Sedlce, resp. vyplývající podklad ke zpracování návrhu změny územního plánu, vyslovena doporučení k dopravním opatřením či podmínky. Z pohledu zpracovatele USNS jsou nedílnou součástí této studie a jsou také součástí předpokladů hodnocení návrhu změny ÚP. Odkazujeme zejména na závěry shrnuté v části 6.1.3. a související podrobnější vyhodnocení v kapitolách 3-5 Dopravní studie k USNS.

V průběhu návrhu této studie byl zpracovatelem dokumentace pro SOKP předložen variantní návrh řešení vyústění přivaděče Rybářka v oblasti Nového Sedlce. Studie však s ohledem na dopravní vyhodnocení a urbanistickou koncepci lokality definuje podmínku pro úrovněvé křížení Kamýcké a dopravy z tohoto přivaděče. Předložená alternativa portálu umístěného do koridoru Kamýcké ulice s mimoúrovňovým křížením byla na základě simulací vyhodnocena jako nevhodná – nejen kvůli svému neměstskému působení, ale také kvůli nutnému závleku dopravy do řešeného území nových obytných celků kvůli nedořešeným vazbám na přivaděč ze směru Suchdola. Návrh přivaděče je proto třeba optimalizovat dle této Dopravní studie k USNS tak, aby umožnil plnohodnotnou obsluhu Suchdola a nezatěžoval stávající i výhledové plochy určené pro bydlení.

A.6.5. Doprava v klidu

Studie požaduje minimalizovat počet vjezdů do jednotlivých bloků. U společně řešených celků by měl být vjezd do podzemních garáží řešen společně pro tento celek. Vjezdy do podzemních garáží budou přednostně integrovány do budov, jejich připojení bude řešeno přednostně formou chodníkového nebo stezkového přejezdu. Řešení vjezdu formou rampy umístěné v prostoru „předzahrádky“, paralelně s přílehlou ulicí je nepřijatelné.

Řešení dopravy v klidu musí být v souladu s § 32 PSP. Důležitá je především podmínka realizovat vázaná i návštěv-

nická stání na vlastním pozemku. Studie požaduje umisťovat návštěvnická stání přednostně mimo uliční prostranství.

Většina nově navrhovaných ulic je v návrhu doplněna (minimálně jednostranným) podélným stáním.

V souvislosti s výstavbou tramvajové trati doporučujeme omezit počet parkovacích stání v lokalitě, která svým charakterem odpovídá spíše zóně O6 než zóně O8 dle PSP. Omezení počtu stání může být jedním z regulačních nástrojů pro omezení celkové dopravy vyvolané novou výstavbou. V souvislosti se závěry Dopravní studie a pořízením změny územního plánu bude dle harmonogramu prací na novelizaci PSP v závislosti na jejich kodifikaci v novém stavebním zákoně uplatněn podnět na úpravu zónování spolu s obsluhou území tramvajovou tratí.

V celém území studie požaduje počítat s parkovacími stáními na spodní hranici dle požadavku § 32 PSP.

Nový Sedlec

V oblasti Nového Sedlce studie stanovuje požadavek na umístění 80 veřejných garážových stání v rámci nové výstavby v bloku B06 a B09.

Výhledy

Studie navrhuje parkoviště P+R přístupné z nově navrhované ulice U2. P+R je navrženo s ohledem na možnou etapizaci záměru na kapacitu 130-800 parkovacích stání. P+R by mělo být realizováno postupně od ploch nejbližší terminálu a následně od zástavby dále. V první etapě by mohla vzniknout dvě pozemní parkoviště o kapacitě cca 250 parkovacích stání. Následně by mohlo být parkování rozšířeno do plochy za novou ulicí U2 s možností výstavbu dále etapizovat dle aktuálních potřeb. Studie požaduje zřídit parkoviště P+R za nově navrhovanou ulicí U25 (jako doplnění parkovacích kapacit bloku B2) jako výrazně krajinářsky pojednané a přírodního vzhledu s maximální možnou vodopropustnou plochou, implementací moderních forem hospodaření se srážkovými vodami na místě a s velkým podílem stromů se střední korunou (viz též kapitolu A.3.3.2. Parky a parkově upravené plochy). Následně by mohlo dojít k postupnému stavebnímu navýšení původních ploch v bloku B2 na 2-3 NP. Je doporučeno propojit výstavbu parkovacího domu s výstavbou komerční vybavenosti alespoň na části parteru (např. formou supermarketu v parteru s parkováním ve vyšších patrech).

Další menší P+R je možno realizovat v bloku B1 při tramvajové smyčce, jako součást polyfunkční budovy. Toto P+R by mohlo sloužit obyvatelům Starého Suchdola, a motivovat je tak k ponechání vozu zde a využití MHD. Podobně je vhodné uvažovat o zřízení parkoviště pro obyvatele Suchdo-

la při zastávce Výhledské náměstí.

V ulici Kamýcká předpokládáme vytvoření zálivu K+R v obou směrech, s pěším přístupem v původní stopě Dvorské ulice či ulicí U1 k Terminálu Výhledy.

A.7.

700/

Technická
infrastruktura

A.7.1. Energetika

Nový Sedlec

Středotlaké potrubí STL DN 110 pro možné zásobování plynem je uloženo v Kamýčké ulici. Přes celé území řešené studií prochází podzemní vedení vysokého napětí 22 kV, které z ulice Kamýčká a ulice Ke Střelnici křížuje území dále do křižovatky ulic Podbabská – V Podbabě. Stávající areál střelnice a policie je napojen na vedení nízkého napětí, které je vedeno z ulice Kamýčká.

V území ani přilehlém okolí není možnost napojení na centrální zásobování teplem.

Orientační potřeby elektrické energie a tepla jsou uvedeny v bilanční tabulce. V následných stupních PD je nutné potřeby zpřesnit dle projektovaných objemů jednotlivých domů, resp. bytů, počtů obyvatel a pracovních příležitostí, a projednat se správci jednotlivých inženýrských sítí.

Výhledy

Řešeným územím jsou vedeny dvě trasy elektrického vedení VVN 110 kV. Platný ÚP pro obě trasy navrhuje přeložky, které jsou vyvolány plánovanou stavbou silničního okruhu částí DO 518 a DO 519. Uváděná studie na základě plánované výstavby tyto přeložky zpřesňuje tak, aby byla dodržena ochranná pásma nadzemních elektrických vedení.

Územím je také veden vysokotlaký plynovod, pro který je územním plánem z důvodu plánovaného okruhu také navrženo přeložení. Studie, obdobně jako u elektrického vedení, na základě plánované výstavby trasu přeložky upravuje. S ohledem na předpokládanou trasu vysokotlakého plynovodu je studií také navrhováno přeložení stávající regulační stanice. Přeložení regulační stanice umožní výstavbu středotlakého plynovodu směrem do zástavby a její zásobování plynem. Vedení středotlakého plynovodu je nutné napojit na stávající středotlaký plynovod, tak aby nedošlo k omezení zásobování plynem velké části Suchdola.

V území ani přilehlém okolí není možnost napojení na centrální zásobování teplem.

Orientační potřeby elektrické energie a tepla jsou uvedeny v bilanční tabulce. V následných stupních PD je nutné potřeby zpřesnit dle projektovaných objemů jednotlivých domů, resp. bytů, počtů obyvatel a pracovních příležitostí, a projednat se správci jednotlivých sítí.

A.7.2. Zásobování vodou

Nový Sedlec

Území je napojeno na zásobní pásma dvou vodojemů.

Z vodojemu Suchdol jsou vodovodní řady pro zásobní pásmo 404 rozvedeny do ulice Kamýčká a do ulice Nad Podbabskou skálou. Z vodojemu Flora přes redukční ventil Bruska je pro zásobní pásmo 425 vodovodní řad rozveden do ulice Kamýčká a Ke Střelnici.

Pro zásobování vymezeného území, tak aby bylo možno zásobovat odpovídající množství ekvivalentních obyvatel pitnou vodou, je plánováno napojení celé oblasti na zásobní pásmo z vodojemu Suchdol. Pro fungování systému zásobování pitnou vodou v oblasti je dále plánována výstavba nového vodovodního řadu DN 300, který propojí stávající zásobní pásma 404 a 425. Pro zásobování celé lokality je navržen doplňující řad DN 200, tak aby bylo umožněno zásobování celé lokality Sedlec přes vodojem Suchdol.

Orientační potřeby pitné vody jsou uvedeny v bilanční tabulce. V následných stupních PD je nutné potřeby zpřesnit dle projektovaných počtů obyvatel a pracovních příležitostí a projednat se správcem vodohospodářské soustavy společností PVS, a.s.

Výhledy

Řešené území se nachází v zásobním pásmu 404 GR SU-CHDOL pro Suchdol. Kapacita i tlakové poměry vodovodní sítě jsou dostatečné, a to i po napojení plánované výstavby v oblasti Výhledy, jak vychází ze závěrů detailního generelu zásobování pitnou vodou pro severozápadní část hl. m. Prahy zpracovaného v listopadu 2018.

Řešené území bude možné napojit na stávající vodovodní řady DN 150 v ulicích Dvorská i Na Mírách. Orientační potřeby pitné vody jsou uvedeny v bilanční tabulce. V následných stupních PD je nutné potřeby zpřesnit dle projektovaných počtů obyvatel a pracovních příležitostí a projednat se správcem vodohospodářské soustavy, společností PVS, a.s.

Se správcem je nutné v rámci následných dokumentací a stavebního řízení podrobně projednat i návrh jednotlivých tras a profilů nových vodovodních řadů.

A.7.3. Odkanalizování

Nový Sedlec

Ulicí Kamýčká je vedena kanalizační stoka DN 300, která odvádí splaškové vody z části Suchdola a Sedlce přes

čerpací stanicí odpadních vod (ČSOV) Kamýčká s kapacitou 7180 ekvivalentních obyvatel (EO) na ÚČOV. S ohledem na plánovanou trasu tramvajové trati územím je správcem kanalizační soustavy, společností PVS, a.s., již v současné době připravováno přeložení stávající ČSOV Kamýčká do ulice Roztocká a její zkapacitnění. Projektová dokumentace připravované ČSOV počítá s kapacitou na výhledový stav 22 185 EO, která je dostatečná pro rozvojové plochy v území Suchdola i Sedlce.

Orientační množství splaškových vod produkovaných v oblasti je uvedeno v bilanční tabulce. V následných stupních PD je nutné množství zpřesnit dle projektovaných počtů obyvatel a pracovních příležitostí a projednat se správcem vodohospodářské soustavy, společností PVS, a.s.

Výhledy

V současné době jsou odpadní vody z širší oblasti v okolí řešeného území Výhledy odváděny jednotnou kanalizací na ČOV Roztoky. Správce kanalizační soustavy, společnost PVS, a.s., připravuje projekt převedení těchto odpadních vod na ÚČOV Praha. Projekt navrhuje výstavbu čerpací stanice v lokalitě Brandejsův statek, která zajistí přečerpání odpadních vod do kanalizační sítě zakončené ÚČOV Praha. Studie tento návrh umístění čerpací stanice odpadních vod Brandejsův statek, včetně návrhu kanalizačního výtlačku, přebírá. Kanalizační výtlaček je zakončen v ulici Kamýčká napojením na stávající kanalizaci v povodí ÚČOV. Kapacita čerpací stanice je projektem navrhována na 2850 EO, tento počet zahrnuje i množství EO vyplývající z plánované výstavby.

Trasa části stávající kanalizace DN 300 vede přes navrhovaný blok B5. V následných stupních je nutné prověřit možnost přeložení této kanalizace, a to s ohledem na plánované umístění budov a sklonové poměry kanalizační stoky.

Detailní návrh kanalizace v plánovaném území a možnosti jejího napojení na kanalizaci stávající je nutné v rámci následných dokumentací a stavebního řízení podrobně projednat se správcem společností PVS, a.s.

A.7.4. Hospodaření s dešťovými vodami

Z pohledu hospodaření s dešťovou vodou (HDV) se v řešeném území jedná o nárůst zpevněných ploch oproti stávajícímu stavu. V bilanční tabulce jsou uvedeny orientační hodnoty pro objemové množství dešťových vod, které pro návrhový déšť třicetiminutový s periodicitou 10 let (153 l/s ha) dopadnou na území vymezené studií. Pro jednotlivé bloky vymezené studií je stanoveno neredukované množství

srážek i maximální povolený odtok dešťových vod. Pro jednotlivé bloky je dále orientačním způsobem stanoven objem dešťových srážek, které dopadnou na plochu („Neredukované množství srážek“), a také objem dešťové vody, který je nutný pro jednotlivé bloky zadržet v území („Neredukovaný retenční objem“). Neredukovaným retenčním objemem je studií označován objem dešťových vod, které budou s pomocí povrchů ploch, použitých střech, prvků HDV, přírodě blízkých i technických opatřeních v daném území zadrženy.

Jednotlivé prvky HDV, jejich umístění a objemy nejsou navrhovány. Podrobnější návrh umístění prvků HDV se předpokládá až v rámci podrobnějšího řešení jednotlivých bloků.

Možnost napojení na stávající dešťovou kanalizaci, která je vedena v ulici Kamýčká, je nutné v rámci detailního řešení HDV projednat se správcem vodohospodářské soustavy, společností PVS, a.s.

A.7.5. Elektronické komunikace

Nový Sedlec

V ulici Kamýčká jsou vedeny optické i metalické kabely společnosti CETIN, a.s.

S ohledem na rozsáhlé množství poskytovatelů a provozovatelů služeb elektronických komunikací a jejich možnosti napojení na síť elektronických komunikací v současnosti nelze posoudit. Vlastní možnost napojení na síť elektronických komunikací bude řešena v rámci následných stupňů PD, a to pro jednotlivé stavební bloky a stavby.

Z důvodu podstatného množství majitelů jednotlivých stavebních parcel v řešeném území není studií řešen detailní návrh vedení sítí technické infrastruktury. Předpokládá se, že návrhy tras a kapacity jednotlivých sítí budou řešeny v rámci stavebních bloků, a to ve vzájemné koordinaci jednotlivých investorů výstavby.

Detailní návrhy kapacit jednotlivých sítí a podmínek investic je nutné projednat v rámci předprojektové přípravy výstavby s jednotlivými správci sítí technické infrastruktury.

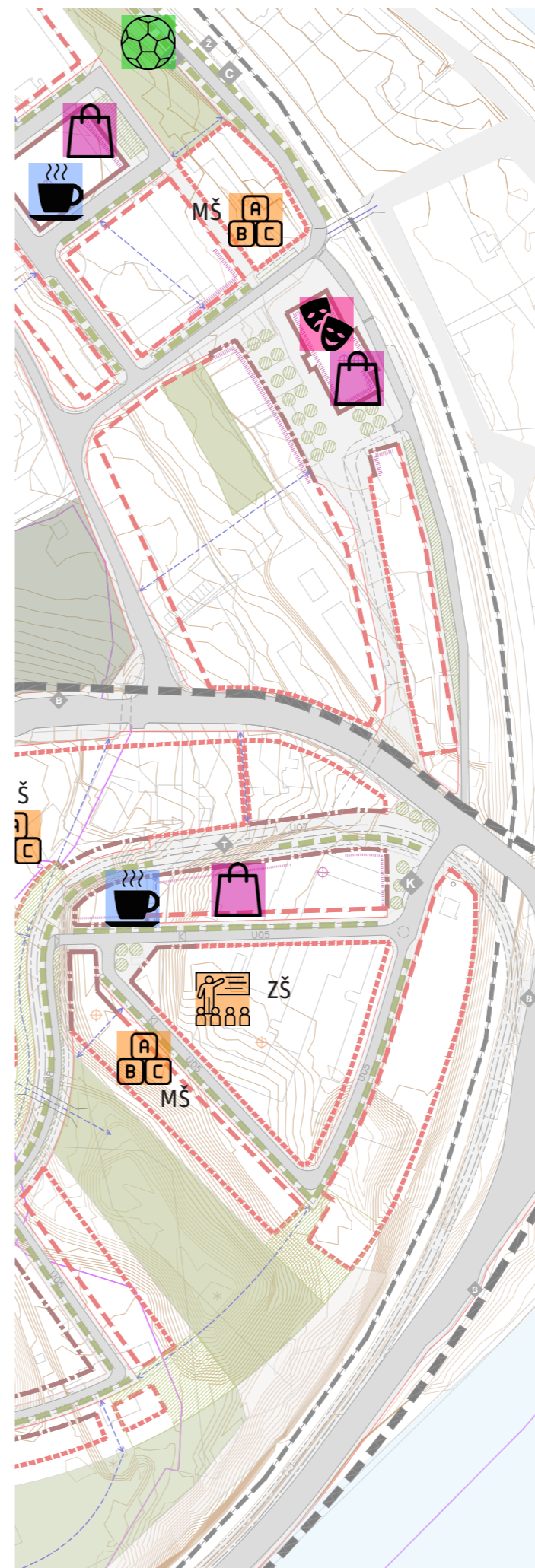
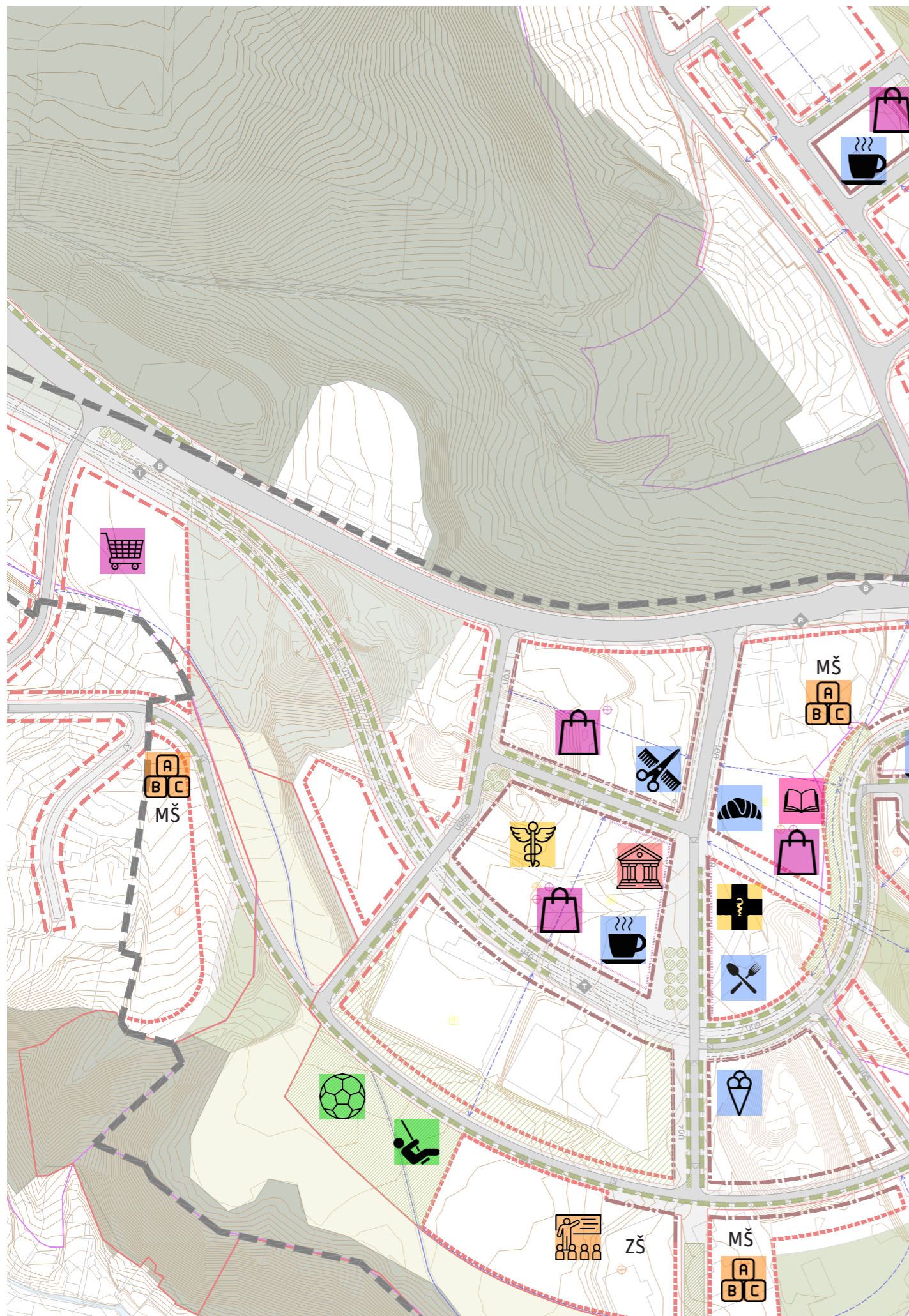
Výhledy

V širším okolí se nacházejí metalické i optické kabely společnosti CETIN, a.s., ale s ohledem na množství poskytovatelů a provozovatelů služeb elektronických komunikací a jejich možnosti napojení na síť elektronických komunikací v současnosti nelze posoudit. Vlastní možnost napojení na síť elektronických komunikací bude řešena v rámci následných stupňů PD, a to pro jednotlivé stavební bloky a stavby.

A.8.

800/

Veřejná
vybavenost



A.8.1. Školství

Dle „Analýzy občanské vybavenosti v území „Nový Sedlec“ a jeho okolí“ (IPR Praha, KAP/SSP; 2019) by „deficit kapacit ZŠ v roce 2040 mohl být cca 500 míst, přičemž do roku 2050 by se ještě mohl zvýšit až na 700 míst.“ Obdobně je to u škol mateřských, kde „deficit kapacit MŠ ve vztahu k současným kapacitám MŠ (231) by mohl být kolem 200 míst v roce 2040, resp. 250 míst v roce 2045.“

Základní školy

Studie vymezuje na svém řešeném území dva samostatné bloky pro základní školy. Jedná se o blok B08 a B15. Jejich umístění a velikost odpovídá rozdělení budoucích obyvatel mezi městské části Praha 6 (kam spadá území bývalé obce Sedlec) a Praha – Suchdol. Obě základní školy by měly umožnit co nejširší škálu mimoškolních aktivit a umožnit využívání venkovních hřišť také veřejností.

Ve východní (dolní) části řešeného území Nový Sedlec, v bloku B15, je navržena základní škola pro cca 390 dětí, která by měla sloužit jako spádová škola pro obyvatele z katastrálního území Sedlec na území MČ Praha 6.

V jihozápadní (horní) části, v bloku B11, je pak umístěna škola pro spádové území Suchdola. Její kapacita by dle nárůstu obyvatel v území měla odpovídat přibližně 330 žákům. S ohledem na stávající naplnění škol a na další plánovaný rozvoj Suchdola je pozemek vyčleněný pro tuto školu dostatečný pro umístění školy pro přibližně 480 žáků, což by mělo pokrýt též nárůst počtu obyvatel (dětí) ve věku od 6 do 14 let v širším než řešeném území urbanistické studie Nový Sedlec.

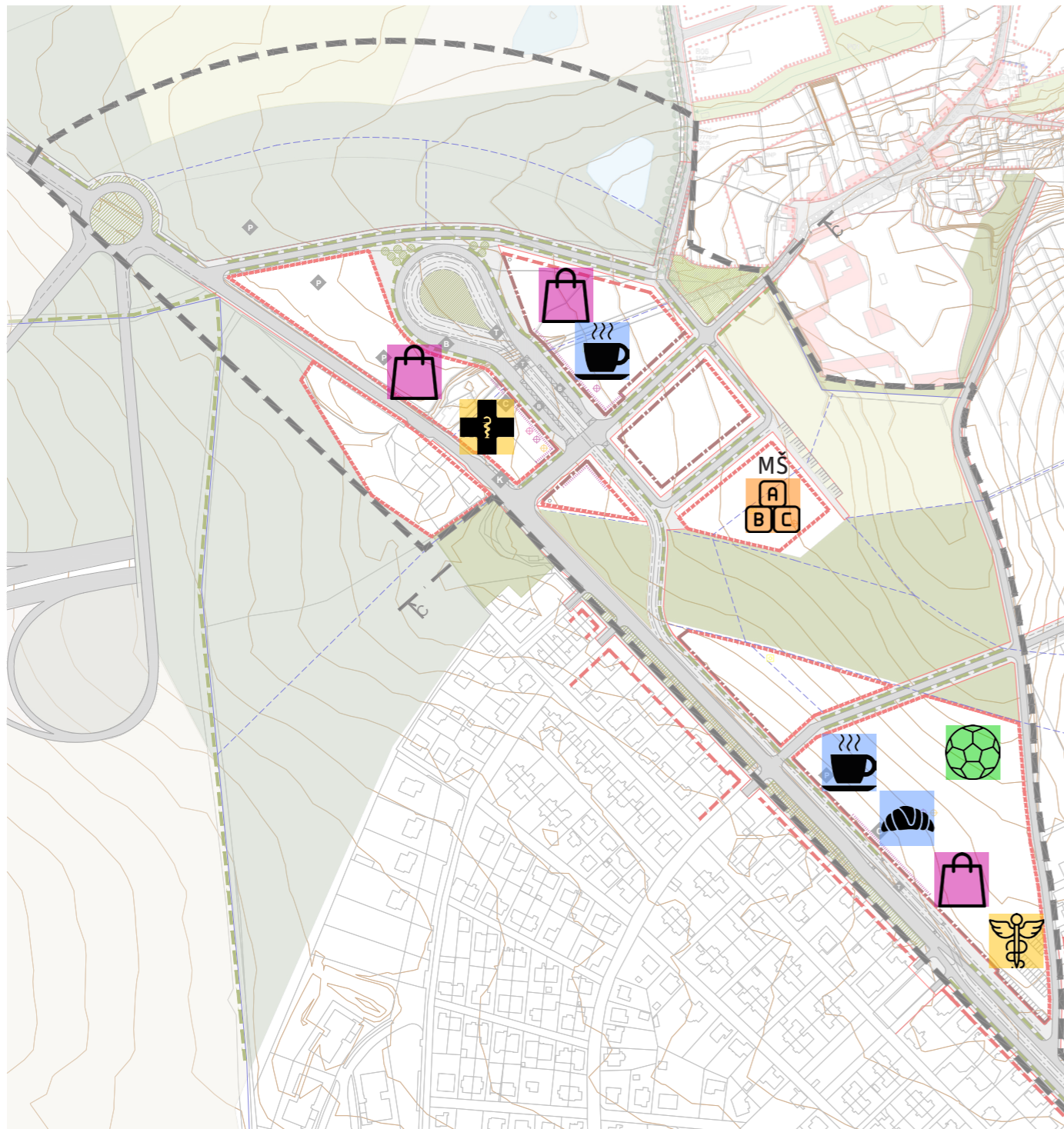
V oblasti Výchledy dojde pouze k nepatrnému nárůstu počtu žáků, který by měl být spádován do nedaleké ZŠ v ulici Suchdolská.

Mateřské školy

Mateřské školy v území Nového Sedlce jsou vymezeny značkou. Jejich umístění je voleno buď jako samostatné stojící objekty (v blocích B02 a B11) s kapacitou 2 až 3 tříd, nebo jako menší, jedno až dvoutrídni mateřské školy, které budou součástí soukromé výstavby bloků (bloky B09 a B16).

Jedna mateřská škola o minimálně 3 třídách by měla vzniknout též v oblasti výstavby severně od Kamýčké ulice (oblast Sedlec sever).

Jedna mateřská škola o 1 až 2 třídách je navržena též jako součást výstavby v oblasti Výchledů.



A.8.2. Občanská vybavenost

Studie označuje bloky, ve kterých je preferováno umístění občanské vybavenosti, speciální značkou. V takto označených blocích se doporučuje při přípravě projektu konzultovat se zástupci příslušné městské části aktuální potřebu veřejné vybavenosti.

Kulturní vybavenost

Je doporučena realizace minimálně jedné kulturně společenské instituce typu knihovna, která by mohla být případně doplněna o společenský sál a drobné komunitní prostory.

S ohledem na záměry lokálních investorů se jako vhodné jeví umístění tohoto typu vybavenosti v objektu bývalé Hergetovy cihelny (v roce 2006 byl podán návrh na prohlášení tohoto objektu kulturní památkou), okolo které by mělo vzniknout kulturní centrum pro obě části Sedlce (severní i jižní, oddělené vzájemně Kamýčkou ulicí).

Zdravotní vybavenost

Při navýšení počtu obyvatel může vyvstat potřeba zajištění základní lékařské péče, včetně dostupnosti lékáren. Na dané množství nových obyvatel je vhodné v oblasti Nového Sedlce a Sedlce sever realizovat 1-2 lékárny a 4-5 ambulantních zdravotních zařízení (praktický lékař, zubař, ...).

Sport a volný čas

Aktuálně se na území Suchdola a Sedlce nacházejí čtyři dětská hřiště a dvě veřejná hřiště, stejný počet je i školních hřišť. Ve sledované širší oblasti je absence sportovních areálů.

Studie počítá s realizací již plánovaného sportovního hřiště v oblasti Výhledy. (Ke zvážení studie doporučuje umístit tento areál jako součást zeleného propojení nad plánovaným tunelem Pražského okruhu a ponechat plochu, která je pro realizaci aktuálně vymezena, naopak pro doplnění zástavby. Tato zástavba by umožnila lépe napojit území Výhledy na stávající strukturu zástavby Suchdola.)

Dvě základní školy, které jsou v řešeném území studie Nového Sedlce navrženy, by měly umožnit využití sportovišť též širší veřejností.

Menší hřiště (volejbal, tenis, ...) jsou plánována jako součást výstavby v areálu dnešních Mrazíren v oblasti Sedlec sever.

Studie doporučuje realizovat drobnou plochu přírodě blízkého sportoviště na hraně zástavby a přírodních ploch při jedné ze základních škol v Novém Sedlci (Blok B11). Tato

veřejně přístupná plocha bez oplocení či pouze s vizuálně nerušícím oplocením by měla sloužit jako přechod mezi zástavbou a klidnou přírodou v okolí.

Dětská hřiště studie doporučuje realizovat jako součást polosoukromých pláček uvnitř vnitrobloků, ideálně v návaznosti na veřejný průchod blokem. Zároveň doporučuje umístit dětské hřiště na obě strany městského parku (při jeho jihovýchodní hraně), kde je předepsáno zelené propojení zástavby s parkem a větší míra veřejných prostranství.

A.8.3. Komerční vybavenost

V současné době se v na území Sedlce (MČ Praha 6) nenačází žádná prodejna s plnosortimentním nebo alespoň s částečným potravinářským sortimentem. Relativně podprůměrná vybavenost z hlediska těchto obchodních zařízení je rovněž i v nedaleké MČ Praha – Suchdol. Z tohoto důvodu studie požaduje umístění minimálně jedné plnosortimentní obchodní jednotky v oblasti Sedlce sever.

V oblasti Nového Sedlce považujeme za nutné doplnit jednu plnosortimentní prodejnu potravin o velikosti supermarketu či alespoň menší samoobsluhu s prodejní plochou do 400 m². Tato prodejna by měla být součástí polyfunkční budovy při náměstí N01 v bloku B06 (eventuálně B09).

V oblasti Výhledy se předpokládá výstavba jedné plnosortimentní prodejny potravin o velikosti supermarketu, jako součást polyfunkční budovy v bloku B1, nebo B2.

Drobná komerční vybavenost by měla být realizována v místech předepsaného aktivního parteru.

Další občanské vybavení je popsáno v kapitole A.3. Využití území a ve výkresu vyznačeno příslušnou značkou. Obecně je preferováno zřizování komerční vybavenosti jako součásti polyfunkčních městských budov.

A.9.

Veřejně
prospěšné
stavby

Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy vymezuje v souladu se stavebním zákonem veřejně prospěšné stavby (VPS). Mezi veřejně prospěšné stavby jsou zařazeny např. stavby pro školství, zdravotnictví, sociální péči, sport a rekreaci, bezpečnost, zeleň či liniové a plošné stavby dopravní a technické infrastruktury.

V řešeném území se nacházejí stávající veřejně prospěšné stavby, které jsou většinou spojené s plánovanou trasou Pražského okruhu. Studie navrhuje drobné úpravy vedení některých stávajících VPS, případně jejich vypuštění.

Odůvodnění návrhu na vypuštění VPS 1|DO|47 Suchdol – nové garáže autobusů MHD Sedlec:

Návrhem změny územního plánu se tato veřejná infrastruktura ruší – požadavek na umístění této funkce ve spádovém území severozápadního sektoru města ze strany organizátora dopravy, resp. zodpovědného investora, netrvá, a to v důsledku změn v organizaci zajišťování přepravních výkonů, mimo jiné též kvůli jejich budoucí náhradě elektrickou trakcí.

Výčet dotčených VPS je v tabulce níže spolu s navrhovaným doplněním nových VPS.

Označení	Popis	Stav, doporučení
1 DO 47	Suchdol – nové garáže autobusů MHD Sedlec	stávající – navrženo vypuštění této VPS
3 DK 47	Suchdol – Pražský (Silniční) okruh Ruzyně – Březiněves v hranicích hl. m. Prahy včetně Rybářky	stávající
28 SR 47	28 SR 47 Suchdol – přemístění sportovního hřiště	stávající
11 TP 47	Suchdol – přeložka VTL plynovodu	stávající – studie navrhuje úpravu vedení přeložky
22 TE 47	Suchdol – přeložka venkovního vedení 110 kV	stávající – studie navrhuje úpravu vedení přeložky
6 TE 47	Suchdol – TR 110 / 22 kV, včetně přípojky	stávající – studie navrhuje úpravu polohy
27 TK 47	Suchdol – DUN	stávající – studie navrhuje úpravu polohy
38 VZ 47	Suchdol – domov pro seniory	stávající
- VS 47	Suchdol – Sedlec – základní škola, mateřská škola	navrhovaná
- VS 6	Praha 6 – Sedlec – základní škola	navrhovaná
- VS 6	Praha 6 – Sedlec – Mateřská škola Sedlec Sever	navrhovaná
- VS 6	Praha 6 – Sedlec – Mateřská škola Nový Sedlec	navrhovaná
- VS 37	Lysolaje – Mateřská škola	navrhovaná
- VS 47	Suchdol – Mateřská škola, ul. Ke Střelnici	navrhovaná
- VS 47	Suchdol – Mateřská škola Výhledy	navrhovaná
- DT 6	Praha 6 – tramvajová trať – Podbaba – Sedlec – Na Výhledech	navrhovaná
- DR 47	Suchdol – P+R – Na Výhledech	navrhovaná
VP.01	Suchdol – plocha veřejného prostranství – předkupní právo	navrhovaná

A.10.

Podmíněnost staveb

A.10.1. Podmíněnost staveb

Studie nenavrhuje podmíněnost staveb.

Podmíněnost staveb bude případně zajištěna smluvními vztahy mezi městskými částmi, hlavním městem Prahou a zájemníky v území.

A.10.2. Etapizace

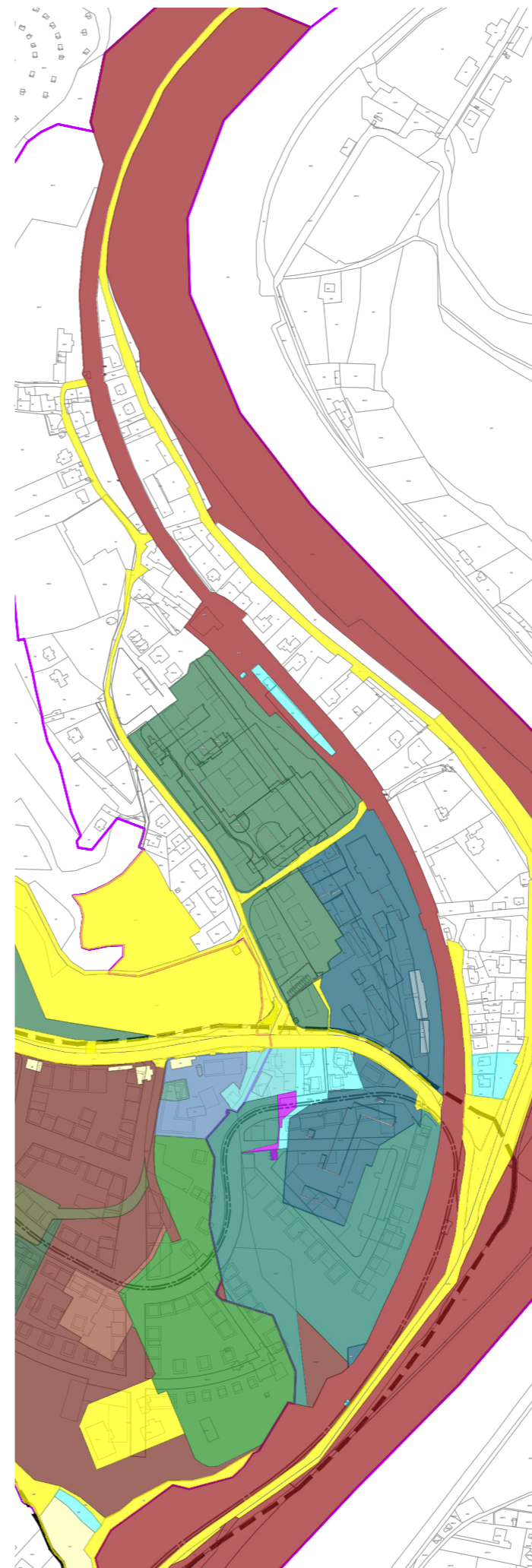
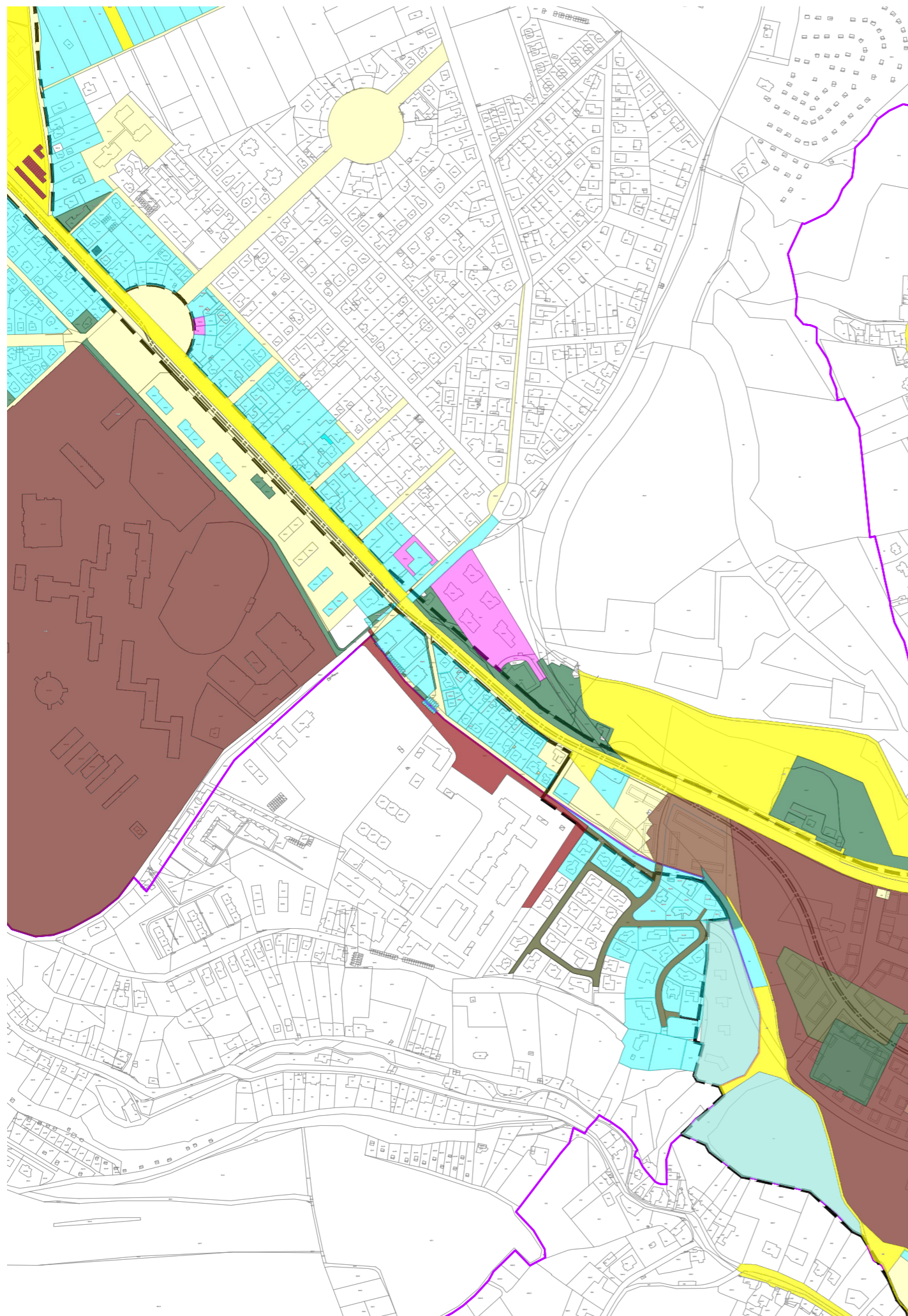
Studie nenavrhuje etapizaci výstavby. Výstavba bude realizována v návaznosti na dopravní a technickou infrastrukturu, na výstavbu nové tramvajové trati a vybudování veřejné vybavenosti.

Obytná zástavba v okolí stávající Střelnice (zejména blok B04 a částečně B08, spolu s ulicí U05 za střelnicí) – tato výstavba je možná po zakrytí, či přemístění stávající otevřené střelnice tak, aby nedošlo k ohrožení okolních obyvatel. V širším okolí střelnice zástavba není vyloučena, avšak je potřeba vyřešit hlukovou zátěž území.

V oblasti **Výhledy** se doporučuje postupná realizace a kapacitňování P+R. V první fázi by se mělo jednat o povrchové parkování v rámci bloku B2 a až následně bude možno jižní část parkovacích ploch upravit na objekt P+R až o 3 NP (může být spojeno i s případnou budovou komerční vybavenosti – supermarketu). Teprve po naplnění kapacit tohoto parkovacího domu bude možné vybudovat další parkovací dům o max. 2 NP při jižní hraně ulice U25. Samostatnou a poslední fází je zbudování přírodě blízkého povrchového parkoviště severně od ulice U25.

A.11.

Majetkoprávní vztahy



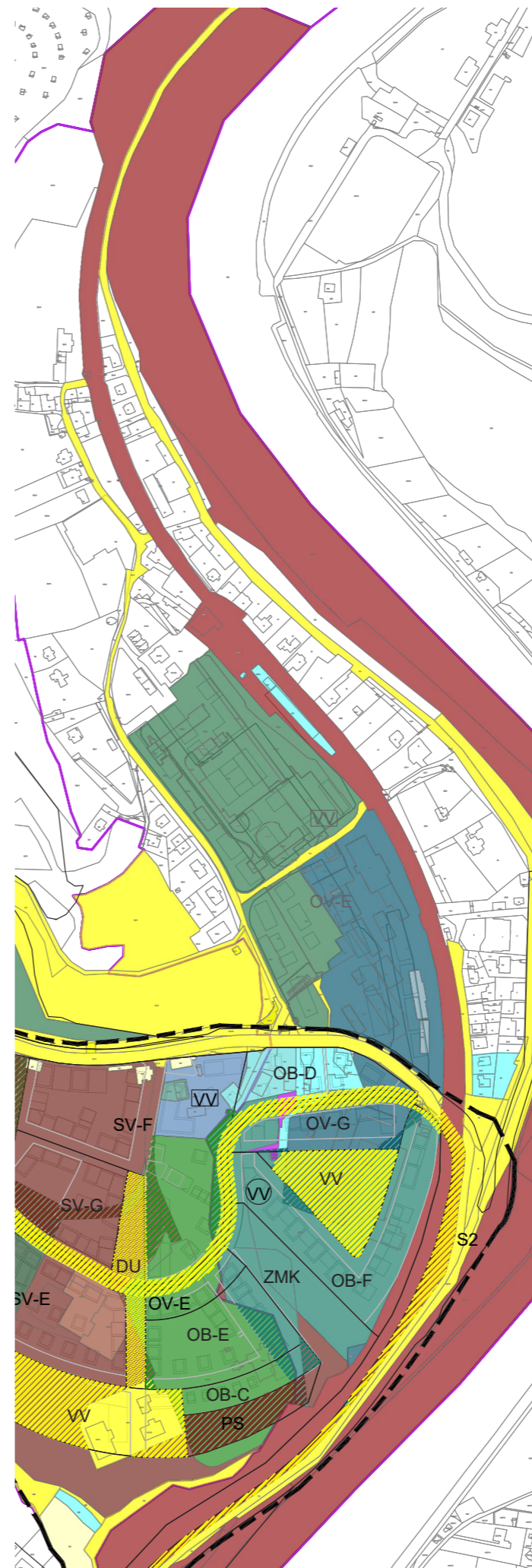
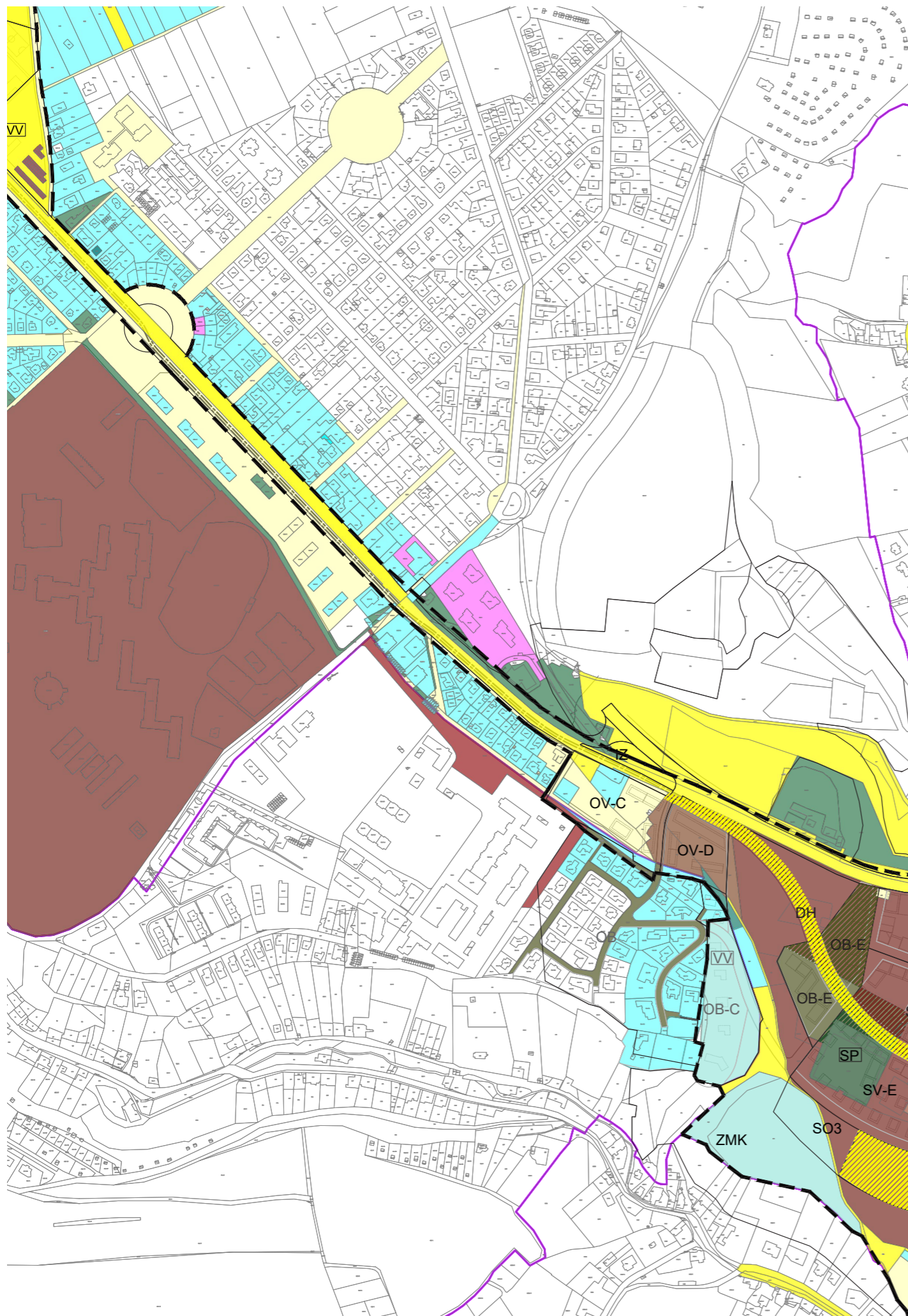
Součástí studie je i prověření majetkových vztahů v území, z nichž vycházejí následující doporučení na úpravy majetkoprávního uspořádání.

Úsek Podbaba – Sedlec

Část Podbabské ulice potřebné k umístění adekvátního uličního prostranství, které by pojal jako tramvajovou trať, tak i ostatní druhy provozu, je nutno uvažovat na pozemcích soukromého investora. V minulosti tento investor požadoval po hl. m. Praze pro město omezeně využitelné pozemky při železniční trati (severně od pozemků tohoto investora). Studie doporučuje převedení potřebných ploch pro zřízení chodníku při Podbabské ulici do majetku hl. m. Prahy a odkup či směnu ploch vlastněných hl. m. Prahou do soukromého vlastnictví.

MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

- hl. m. Praha
- hl. m. Praha -ve správě městské části
- ČR včetně státem ovládaných subjektů (bez níže jmenovaných)
- ČR - Česká zemědělská univerzita v Praze
- ČR - Krajské ředitelství policie hl. m. Prahy
- ČR - Kancelář poslanecké sněmovny ČR
- fyzická osoba - všeobecně/mimo oblast Sedlec a Výhledy
- FO - J. Fuk, P. Janoušek, J. Lorman
- FO - skupina osmi vlastníků při Dvorské ulici
- FO - Abishov Ruzbeh
- právnická osoba - všeobecně/mimo oblast Sedlec a Výhledy
- Stavomontáže a.s.
- Metrostav development a.s.
- Q-servis
- Střelecký klub Magnum z.s.
- Ekospol a.s.
- podílnictví dvou a více subjektů různých skupin



Nový Sedlec

S ohledem na minimální vlastnický podíl hl. m. Prahy studie doporučuje zejména směny či odkupy mezi soukromými investory, které by umožnily scelení stavebních bloků a lepší koordinaci výstavby.

Studie doporučuje směnu mezi vlastníky Metrostav Development a.s. a Q-SERVIS a.s., která by zahrnuła zbytkové plochy v bloku B12 a B09. Tyto plochy jsou stavebníky samostatně obtížně využitelné, avšak po směně umožní scelení majetkoprávní struktury v obou blocích a navýšení kapacity výstavby dle kódů míry využití území daných aktualizovaným územním plánem.

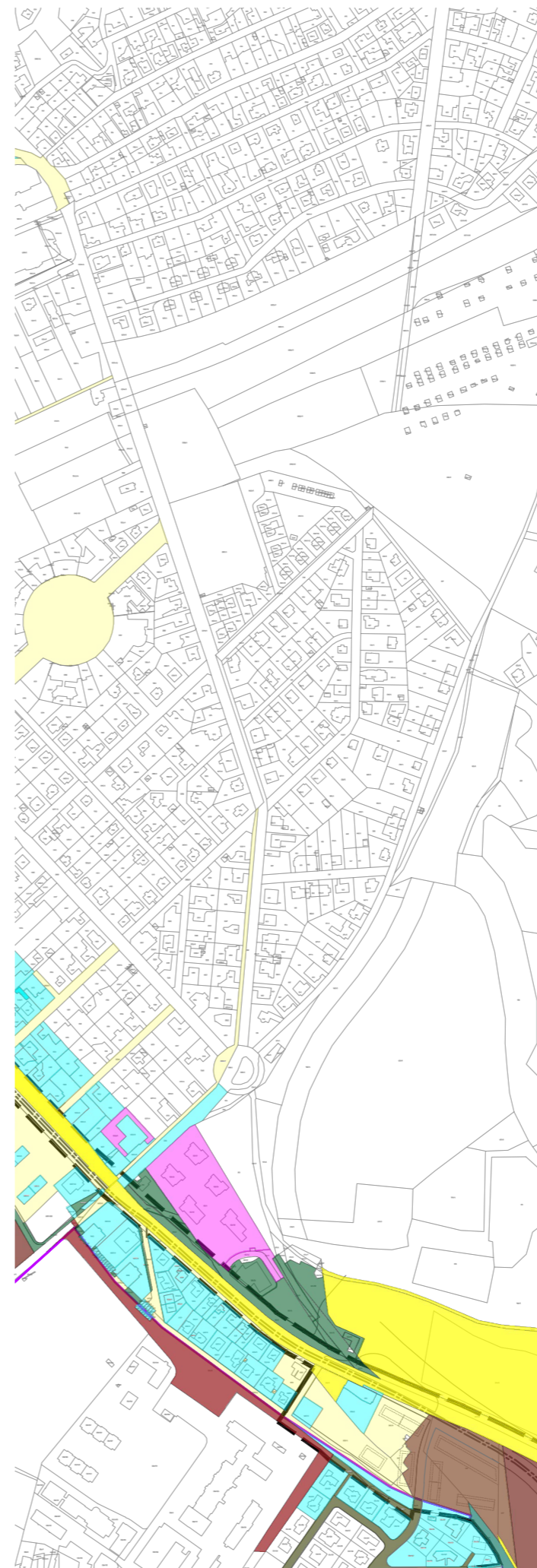
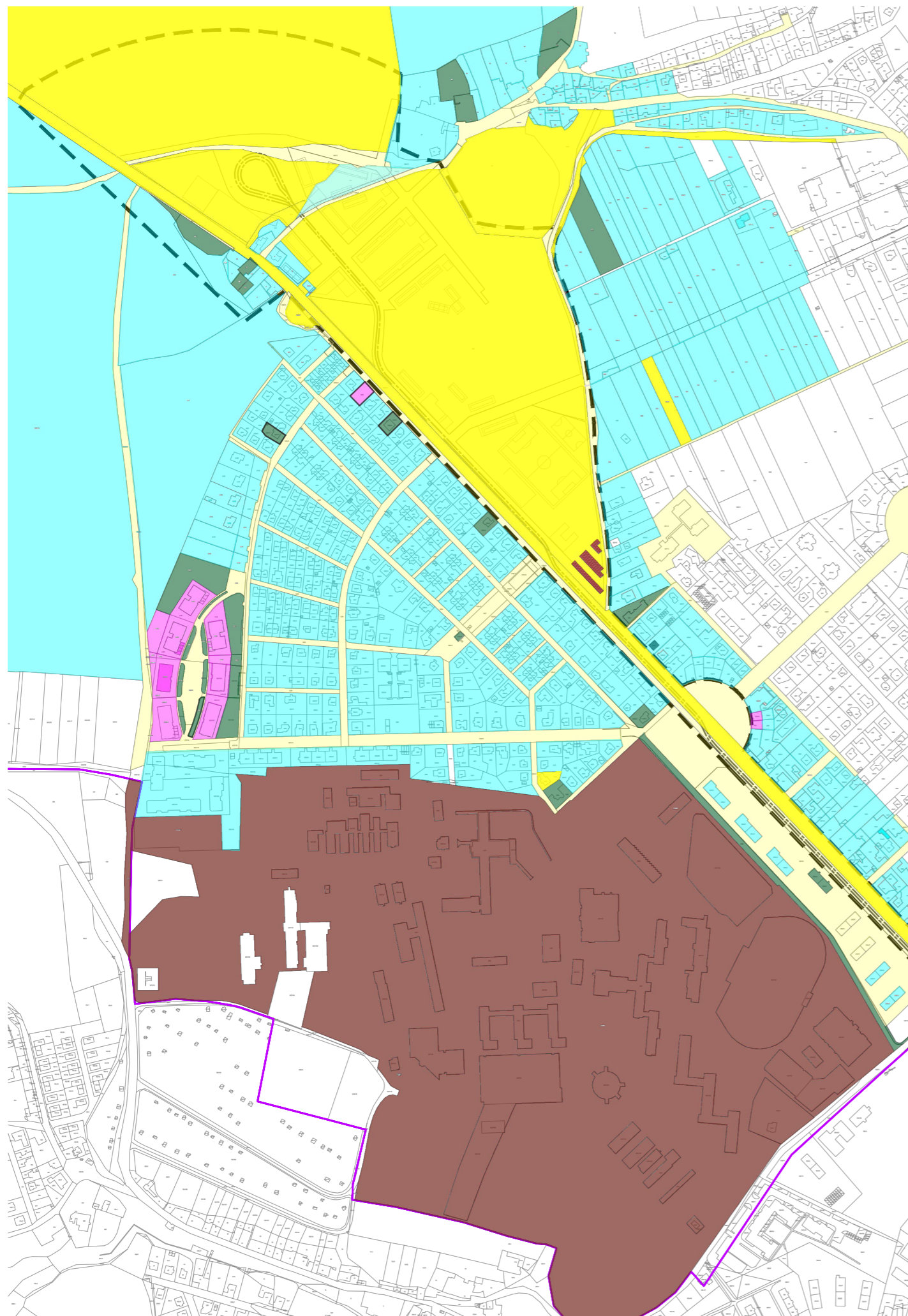
Dále studie doporučuje směnu (či odkup) pozemků v majetku České zemědělské univerzity vyčleněných v bloku B03 za pozemky vlastněné společností Ekospol mimo blok B04 tak, aby došlo ke scelení majetkoprávní struktury.

Dále studie doporučuje nabytí pozemku pro výstavbu ZŠ a MŠ do majetku hl. m. Prahy a správy příslušné městské části.

V návaznosti na řešené území studie doporučuje, aby hl. m. Praha nabylo do svého majetku prostory ulic Nad Podbabskou skálou, K Vinici a Nad Helmrovkou, které jsou momentálně v soukromém vlastnictví.

MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

- hl. m. Praha
- hl. m. Praha -ve správě městské části
- ČR včetně státem ovládaných subjektů (bez níže jmenovaných)
- ČR - Česká zemědělská univerzita v Praze
- ČR - Krajské ředitelství policie hl. m. Prahy
- ČR - Kancelář poslanecké sněmovny ČR
- fyzická osoba - všeobecně/mimo oblast Sedlec a Výhledy
- FO - J. Fuk, P. Janoušek, J. Lorman
- FO - skupina osmi vlastníků při Dvorské ulici
- FO - Abishov Ruzbeh
- právnická osoba - všeobecně/mimo oblast Sedlec a Výhledy
- Stavomontáže a.s.
- Metrostav development a.s.
- Q-servis
- Střelecký klub Magnum z.s.
- Ekospol a.s.
- podílnictví dvou a více subjektů různých skupin



Výchledy

V oblasti Výchledy je majitelem většiny dotčených pozemků hl. m. Praha. Studie navrhuje strukturu zástavby a veřejných prostranství s ohledem na stávající majitele a soukromé vlastníky na křížení ulic Dvorská a Kamýcká – z tohoto důvodu nejsou studií majetkoprávní úpravy vyžadovány.

MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

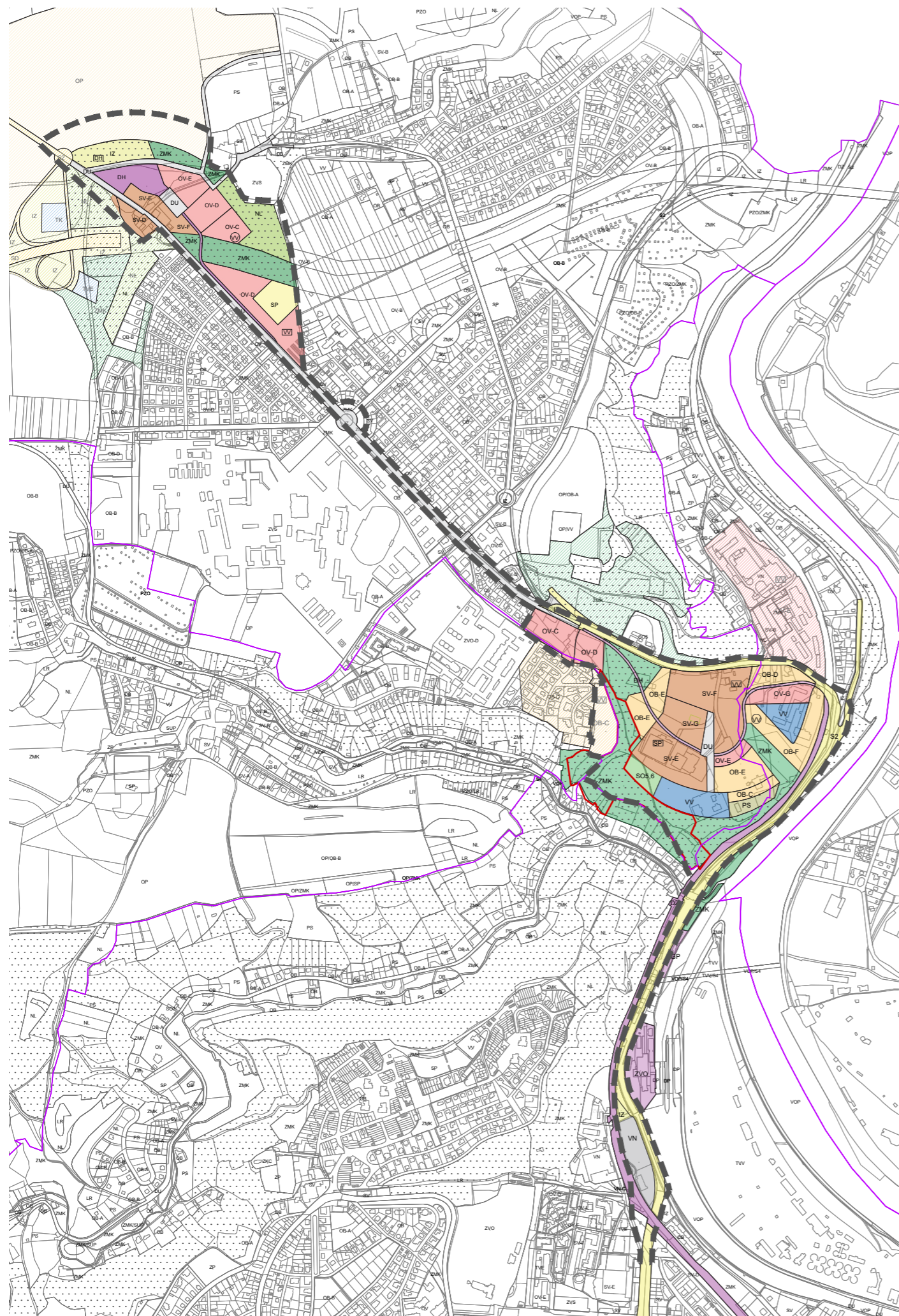
- hl. m. Praha
- hl. m. Praha -ve správě městské části
- ČR včetně státem ovládaných subjektů (bez níže jmenovaných)
- ČR - Česká zemědělská univerzita v Praze
- ČR - Krajské ředitelství policie hl. m. Prahy
- ČR - Kancelář poslanecké sněmovny ČR
- fyzická osoba - všeobecně/mimo oblast Sedlec a Výchledy
- FO - J. Fuk, P. Janoušek, J. Lorman
- FO - skupina osmi vlastníků při Dvorské ulici
- FO - Abishov Ruzbeh
- právnická osoba - všeobecně/mimo oblast Sedlec a Výchledy
- Stavomontáže a.s.
- Metrostav development a.s.
- Q-servis
- Střelecký klub Magnum z.s.
- Ekospol a.s.
- podílnictví dvou a více subjektů různých skupin

A.12.

Návrh a
vyhodnocení
změn ÚP

Studie navrhuje celkovou změnu stávajícího využití na městské prostředí.

Část změny	Specifikace	Katastrální území	Plocha ÚP – návrh	Popis změny	Původní plocha ÚP
Z.01	Rozšíření ulice Podbabská/Roztocká	Bubeneč, Dejvice, Sedlec	S2	Rozšíření plochy umožňující umístění tramvajové trati při zachování dostatečného prostoru pro pěší, cyklistickou a motorovou dopravu, s přihlédnutím k plánovanému tramvajovému spojení Podbaba – Troja, podložené dopravní studií European Transportation Consultancy, s.r.o.	VN, IZ, DZ, ZVO, DGP, ZMK
Z.02	Rozvoj lokality Nový Sedlec v návaznosti na tramvajovou trať	Sedlec, Suchdol, Lysolaje	OB-F, ZMK, VV, OV-G, OB-D, OB-C, OB-E, OV-E, SV-F, SV-E, DU, SV-G, DH, pevná značka VV, SP, SO 5,6, plovoucí značka VV	Obytná čtvrť na místě brownfieldů, využívající tramvajové spojení s centrem města, poskytující kromě bydlení i veřejnou a komerční vybavenost pro území Sedlce (obytné soubory na sever od Kamýcké na území bývalé cihelny a mrazíren); plochy VV jsou určeny pro umístění škol dvou městských částí – Prahy 6 a Suchdola. Kapacity (kód C-F) odpovídají požadavku využití potenciálu veřejné dopravy představovaného tramvajovou tratí a vycházejí částečně z morfologie terénu, umožňující pracovat s vyšší hladinou zástavby v místech terénních prohlubní. Nové vymezení ÚSES vychází z Plánu místního územního systému ekologické stability pro území hl. m. Prahy, zpracovaného do Aktualizace č. 5 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Část pozemku parc. č. 434, k. ú. Sedlec, lze změnit na plochu SO 5,6 při zachování potřebné plochy pro ÚSES. Změna přebírá návrh změny Z 2846 pro umístění MŠ a rodinných domů.	OP/NL, TVV, OP/OB-B, OP/ZMK, NL/OB-B, NL/SV-B, SV, SV-B, NL/OB-B, NL/ZP, ZP, ZMK, VN, DZ, SP, DH, IZ
Z.03	Návrh vyústění přivaděče Rybářka na základě dopravního prověření vedení tramvajové trati	Sedlec, Suchdol	OV-B, OV-C, IZ, DU, DH	Změna umožňuje variantní řešení vyústění přivaděče Rybářka podle koncepčních materiálů ŘSD. Řešení navržené Dopravní studií společnosti ETC zachovává všesměrné uspořádání a zároveň maximalizuje vzdálenost portálu tunelu Rybářka do stávající obytné zástavby. Návrh umožní mírný posun portálu a trasy tunelu v souladu se ZÚR.	ZMK, S2, SV-B, OV-B
Z.04	Rozšíření ulice Kamýcká pro doplnění tramvajové trati	Suchdol	DU	Rozšíření vychází z úpravy uličního profilu na základě dopravního prověření vedení tramvajové trati, která bude vedena po západní straně Kamýcké ulice a v prostoru Brandejsova náměstí se přesune do osy ulice.	OB, IZ
Z.05	Rozvoj jižní části lokality Výhledy v návaznosti na tramvajovou trať	Suchdol	OV-D, SP, pevná značka VV	Změna umožňuje umístění obytné zástavby, veřejné vybavenosti, sportovního areálu a objektu IZS v návaznosti na tramvajovou trať, která se z osy Kamýcké ulice přesune na její východní stranu. Návrh umožní omezený počet parkovacích míst v blízkosti zastávky pro obyvatele Starého Suchdola jako součásti parkovací zóny.	OV-B, OV-C, OB, ZMK, SP
Z.06	Rozvoj severní části lokality Výhledy v návaznosti na smyčku tramvajové trati a terminál příměstské dopravy	Suchdol	OV-C, OV-D, OV-E, SV-D, SV-F, SV-E, DU, DH, IZ, ZMK, NL, pevná značka DH, plovoucí značka VV	Změna navazuje na MUK Suchdol Pražského okruhu a umožní obytnou zástavbu a komerční a veřejnou vybavenost, doplňující tramvajovou smyčku a terminál příměstské autobusové dopravy s P+R pro individuální dopravu. Návrh umožní omezený počet parkovacích míst v blízkosti terminálu pro obyvatele Starého Suchdola jako součásti parkovací zóny.	ZMK, SV, OV-B, OB-A, IZ



SPECIFIKACE PLOCH S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

- SV - všeobecně smíšené
- OV - všeobecně obytné
- OB - čistě obytné
- VV - veřejné vybavení
- DU - urbanisticky významné plochy, veřejná prostranství
- S2 - sběrné komunikace městského významu
- SD - dálnice, Pražský okruh, silnice I. třídy
- DZ - tratě a zařízení železniční dopravy
- DH - plochy a zařízení veřejné dopravy
- SO - oddechu (SO5,6 - částečně urbanizované rekreační plochy, zvláštní rekreační a naučné a poznávací aktivity)
- ZMK - zeleň městská a krajinná
- PS - sady, zahrady a vinice
- LR - lesní porosty
- NL - louky, pastviny
- IZ - izolační zeleň
- OP - orná půda
- TVE, TVV - energetika, vodní hospodářství
- VOP - vodní toky a plochy
- SP - sportu
- ÚSES - návrh
- CSZ - celoměstský systém zeleně

B

Bilanční tabulka

PŘEDBĚŽNÝ ODHAD POTŘEBNÉ VYBAVENOSTI V NOVÝCH ROZVOJOVÝCH PLOCHÁCH

Vybavenost Nový Sedlec a Sedlec Sever celkem

			docházková vzdálenost	UJ (dětí ev.m2)/ 1000 obyvatel	m2 pozemku/ dítě	UJ	celkem m2 dle návrhu	Kz	nezpevněná pl.
Veřejná vybavenost									
počet obyvatel		5 273							
školství	MŠ		600m	40	35	211	7383	0,2 -0,3	60-50%
	ZŠ		600-800m	136	35 (25 min.)	717	17930	0,1-0,15	40%
kultura	knihovna			10	1,15m2 HPP	53	61		
	klubovna			6	6 (4,5m2 HPP)	32	142		
sportr	hřiště pro děti		200m	800	1,4	4219	5906		bilancují se v rámci smíšených ploch
	mládež a dospělí			500	700	1,2	2637	3164	
zdravotnictví	ambulance			1,1 ambulance	140m2 HPP	5,80	812,1036		

MČ -Praha 6

			docházková vzdálenost	UJ (dětí ev.m2)/ 1000 obyvatel	m2 pozemku/ dítě	UJ	celkem m2 dle návrhu	Kz	nezpevněná pl.
Veřejná vybavenost									
počet obyvatel		2 858							
školství	MŠ		600m	40	35	114	4002	0,2 -0,3	60-50%
	ZŠ		600-800m	136	35 (25 min.)	389	9719	0,1-0,15	40%
kultura	knihovna			10	1,15m2 HPP	29	33		
	klubovna			6	6 (4,5m2 HPP)	17	77		
sportr	hřiště pro děti		200m	800	1,4	2287	3201		bilancují se v rámci smíšených ploch
	mládež a dospělí			500	700	1,2	2401	2401	
zdravotnictví	ambulance			1,1 ambulance	140m2 HPP	3,14	440		

Vybavenost Výhledy

			docházková vzdálenost	UJ (dětí ev.m2)/ 1000 obyvatel	m2 pozemku/ dítě	UJ	celkem m2 dle návrhu	Kz	nezpevněná pl.
Veřejná vybavenost									
počet obyvatel		709							
školství	MŠ		600m	40	35	28	993	0,2 -0,3	60-50%
	ZŠ		600-800m	136	35 (25 min.)	96	2411	0,1-0,15	40%
kultura	knihovna			10	1,15m2 HPP	0	0		
	klubovna			6	6 (4,5m2 HPP)	0	0		
sportr	hřiště pro děti		200m	800	1,4	567	794		bilancují se v rámci smíšených ploch
	mládež a dospělí			500	700	1,2	355	426	
zdravotnictví	ambulance			1,1 ambulance	140m2 HPP	0,78	109		

MČ -Praha Suchdol

			docházková vzdálenost	UJ (dětí ev.m2)/ 1000 obyvatel	m2 pozemku/ dítě	UJ	celkem m2 dle návrhu	Kz	nezpevněná pl.
Veřejná vybavenost									
počet obyvatel		2 415							
školství	MŠ		600m	40	35	97	3381	0,2 -0,3	60-50%
	ZŠ		600-800m	136	35 (25 min.)	328	8211	0,1-0,15	40%
kultura	knihovna			10	1,15m2 HPP	24	28		
	klubovna			6	6 (4,5m2 HPP)	14	65		
sportr	hřiště pro děti		200m	800	1,4	1932	2705		bilancují se v rámci smíšených ploch
	mládež a dospělí			500	700	1,2	1691	2029	
zdravotnictví	ambulance			1,1 ambulance	140m2 HPP	2,66	372		

C

Výkresová část

Výkresová část k Urbanistické studii Nový Sedlec je součástí samostatné přílohy.

01 Řešené území a širší vztahy	1:10 000
02a NOVÝ SEDLEC, Hlavní výkres	1:2 000
02b VÝHLEDY, Hlavní výkres	1:2 000
02c KAMÝČKÁ, Hlavní výkres	1:2 000
02d PODBABSKÁ, ROZTOCKÁ, Hlavní výkres	1:2 000
03a NOVÝ SEDLEC, Ideální struktura	1:2 000
03b VÝHLEDY, Ideální struktura	1:2 000
04a NOVÝ SEDLEC, Doprava	1:2 000
04b VÝHLEDY, Doprava	1:2 000
05a NOVÝ SEDLEC, Modrozelená infrastruktura	1:2 000
05b VÝHLEDY, Modrozelená infrastruktura	1:2 000
05c Zelená infrastruktura – příroda a krajina	1:10 000
06a NOVÝ SEDLEC, Uliční profily	1:250
06b NOVÝ SEDLEC, ROZTOCKÁ, PODBABSKÁ, Uliční profily	1:250
06c SUCHDOL, Uliční profily	1:250
07 NOVÝ SEDLEC, VÝHLEDY, Řezy územím	1:1 000
08a Návrh změny ÚP – Výkres č. 4	1:10 000
08b Návrh změny ÚP – Výkres č. 4 – Specifikace dílčích částí změny	1:10 000
09 Návrh změny ÚP – Výkres č. 5 – Doprava	1:10 000
10 Návrh změny ÚP – Technická infrastruktura	1:10 000
11 Návrh změny ÚP – Výkres č. 25 – Veřejně prospěšné stavby	1:10 000

D Dopravní studie

Dopravní studie k Urbanistické studii Nový Sedlec byla pro IPR Praha zpracována společností European Transportation Consultancy s.r.o. v roce 2021 a je součástí samostatné přílohy.

- **Zásady územního rozvoje**, Aktualizace č. 3 ZÚR hl. m. Prahy, Opatření obecné povahy č. 60/2019
- **Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy** ve znění Opatření obec. povahy č. 55/2018 s účinností od 12. 10. 2018 a pozd. změn
- **Metropolitní plán – návrh k projednání dle § 50 stavebního zákona**; IPR Praha (2018)
- **Územně analytické podklady hl. m. Prahy**, IPR Praha; (aktualizace 2016)
- **Generel páteřních a hlavních cyklistických tras hl. m. Prahy**; IPR Praha; (2016, aktualizace 2021)
- **Plán místního systému ekologické stability pro území hl. m. Prahy** (pořízen MHMP, Odbor ochrany prostředí, 2021)

- **EPTA – Studie proveditelnosti dopravní obslužnosti Praha – Suchdol – veřejnou dopravou**; objednatel: MČ Praha – Suchdol; autor: Česká zemědělská univerzita v Praze, Fakulta životního prostředí (2013)
- **Analýza občanské vybavenosti v území „Nový Sedlec“ a jeho okolí** (IPR Praha, KAP/SSP, 08/2019)
- **Analýza a prognóza veřejné vybavenosti v MČ Praha – Suchdol** (IPR Praha, T. Brabec, M. Navrátil, 2021)

- **Ověřovací studie TT Podbaba – Suchdol (Troja)**; objednatel: IPR Praha; autor: Metroprojekt Praha a. s., PUDIS, VHE a spol. s r.o. (2016)
- **DO 518 SOKP 518+519, Technicko-ekonomická studie tunel Kamýcká**; objednatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR; zhotovitel: Sdružení PGP/AMBERG – RD projekty velké, Pragoprojekt a. s. (2020)

- **Koordinační studie záměrů v lokalitě Nový Sedlec – sever**; investoři: Stavomontáže, EL – TI & CO., Sofil Invest; podkladová studie pro změnu ÚP; autoři: A8000 a m4 architekti (2018)
- **Obytný soubor Sofil Sedlec**; investor: Finep; studie pro změnu ÚP Z 3328/19; autor: m4 architekti (2019)
- **Obytný soubor Sedlec – Kamýcká**; investor: Elshad Lamar Invest; studie; autor: 4a architekti s. r. o. (2019)

- **Územní studie Starý Suchdol**; zadavatel: UZR MHMP; zpracovatel: SAEM (2019)
- **Terminál Výhledy – studie proveditelnosti**; zadavatel: MČ Praha – Suchdol; zhotovitelé: PRO CEDOP s.r.o., Centrum pro efektivní dopravu, z. s., a-sense, Ing. arch. Ondřej Rys (2020)
- **DÚR Hasičská zbrojnice Suchdol**; investor: hl. m. Praha, MHMP, Odbor investiční; autor: BOMART, spol. s.r.o. (Ing. Martin Závodný) a Architektonický ateliér Aleš s.r.o. (Ing. arch. Jan Oppelt)
- **DÚR Domov Lenka – objekt integrovaného bydlení**; investor: Sdružení Atlant; autor: D. Vávra (2002)
- **Krajinářská studie Kozí hřbety**; pořizovatel: MHMP, Odbor ochrany prostředí; zpracovatel: Česká zemědělská univerzita v Praze, Fakulta životního prostředí (2020)
- **Urbanisticko-dopravní studie území Na Mírách**; zadavatel: MČ Praha – Suchdol; zhotovitelé: PRO CEDOP s.r.o., Centrum pro efektivní dopravu, z. s., a-sense, Ing. arch. Ondřej Rys (2021)

ZDROJE POUŽITÝCH REFERENCÍ

- 1) Budovec, Praha; vlastní fotografie; IPR Praha
- 2) Vrch Třešňovka, Praha; *praha-priroda.cz*
- 3) Nový Sedlec, Praha; vlastní fotografie; IPR Praha
- 4) Nový Sedlec, Praha; vlastní fotografie; IPR Praha
- 5) Nebušické oko, Praha – Nebušice; *1-1lab.cz*
- 6) Nám. Černošice Vrážská, Černošice; *ibs-rokal.cz*
- 7) Nám.Trnava, Slovensko; Vallo Sadovsky Architects; foto: Boys Play Nice; *aut.cc*
- 8) Náves Velká Polom; Atelier 38 s.r.o.; foto: Roman Poláček; *ceskacenzararchitekturu.cz*
- 9) Nám. Santiago Paglia, Nacto; *nacto.org*
- 10) Dětské hřiště, Christianshavn; *cobe.dk*
- 11) Ul. V Nových Vokovicích, Praha 6; *mapy.cz*
- 12) IJburg, Holandsko; *earth.google.com*
- 13) Zelená trať Ostrava; *brens.cz*
- 14) Průchod blokem, rezidenční čtvrť Västra Hamnen, Malmö, Švédsko; *earth.google.com*
- 15) Obytná výstavba Maierhof, Rakousko; feld72; *archdaily.com*
- 16) Řadové domy, Sainte-Genevieve-des-Bois, Francie; *fabiennegerinjeanarchitecte.com*
- 17), 18), 19) Halde Hoheward, Herten; *rheinruhronline.de*
- 20) Nygaard Square Renovation, Norsko; Mad arkitekter; *archdaily.com*
- 21) Landolt Areal Zürich; Bünzli & Courvoisier Architekten AG; *swiss-architects.com*
- 22) Řadová zástavba Oxford; *timothysoararchive.co.uk*
- 23) ZŠ Amos Dolní Jirčany; SOA architekti; *ceskacenzararchitekturu.cz*
- 24) Přírodní dětské hřiště; *am-terra-verde.ru*
- 25) Ortofotografie území Na Mírách; IPR Praha
- 26) Halda Emma; *mapy.cz*
- 27) Mont-Évrin Park; URBICUS; *landezine.com*
- 28) The parking lot at the University of Copenhagen, Denmark; *buildabetterburb.org*

HLAVNÍ VÝKRES – REGULACE

PODKLADNÍ VRSTVY

	hranice řešeného území
	hranice městských částí
	parcelní kresba a zástavba s pravomocným ÚR
	vrstevnice po 1 m – stav

STRUKTURA

100/ KRAJINA	
	pole
	louka a pastvina
	ovocný sad
	les
	jná plocha přírodě blízká
	jná plocha
	vodní plocha a vodní tok
	* místo zastavení v krajině

200/ KOMPOZICE A 400/ POTENCIÁL

	ulicní čára
	plocha uličního prostранství (ulice a náměstí)
	plocha stavebního bloku
	specifická vegetační plocha ve stavebním bloku (poloveřejné prostранství s významným podílem zeleně)
	plocha nestavebního bloku
	vegetační plocha ve veřejném prostранství (např. výsadbový pás, parkové úpravené náměstí,...)
	kompozičně významná vodní plocha v ul. prostранství
	kompozičně významné stromy v uličním prostранství (např. stromovádi, skupiny stromů/solitéry,...)
	rozhraní hodnot podlažnosti
	dominanta / kompozičně významná budova
	o specifická podoba nárazí
	veřejně přístupné vnitroblokové náměstí

STAVEBNÍ ČÁRY

	stavební čára – uzavřená
	stavební čára – uzavřená nebo otevřená
	stavební čára – otevřená
	stavební čára – volná

IDENTIFIKACE PRVKŮ

U01	identifikace uličního profilu
N01	identifikace náměstí
P01	identifikace nestavebního bloku
B01	identifikace stavebního bloku

VÝŠKOVÉ HLADINY DLE PSP – VZTAŽENO KE STAVEBNÍ ČÁRE A ÚROVNI ULICE

	hladina I (0 m – 6 m) max. 1 NP
	hladina II (0 m – 9 m) max. 2 NP
	hladina III (0 m – 12 m) max. 3 NP
	hladina IV (9 m – 16 m) max. 4 NP
	hladina V (12 m – 21 m) max. 5 NP
	část dominanty s určením max. počtu podlaží

INFRASTRUKTURA

500/ MODRO-ZELEŇ INFRASTRUKTURA

	vymezení ÚSES
--	---------------

600/ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

	obruha
	plocha vozovky v uličním prostранství
	tunel
	bezmotorové propojení pevnou trasou
	bezmotorové propojení dvou bodů
	bezmotorové napojení bloku / vstup do krajiny
	tramvajová trať (osa kolejí)
	železniční trať (osa kolejí)
	autobusová zastávka / autobusové odstavy
	tramvajová zastávka / tramvajová smyčka
	přívaz / říční přístav
	železniční stanice či zastávka / nádraží
	záchytné parkoviště P+R
	krátkodobé parkování K+R
	záchytné parkoviště B+R

800/ VEŘEJNÁ VYBAVENOST

	označení bloku s umístěním zařízení zdravotních a sociálních služeb
	označení bloku s umístěním zařízení školství
	označení bloku s umístěním zařízení správy
	označení bloku s umístěním zařízení kultury
	označení bloku s umístěním zařízení obchodu
	aktivní parter

IDEÁLNÍ STRUKTURA

IDENTIFIKACE PRVKŮ

U01	identifikace uličního profilu
N01	identifikace náměstí
P01	identifikace nestavebního bloku
B01	identifikace stavebního bloku

VÝŠKOVÉ HLADINY DLE PSP – VZTAŽENO KE STAVEBNÍ ČÁRE A ÚROVNI ULICE

	hladina I (0 m – 6 m) max. 1 NP
	hladina II (0 m – 9 m) max. 2 NP
	hladina III (0 m – 12 m) max. 3 NP
	hladina IV (9 m – 16 m) max. 4 NP
	hladina V (12 m – 21 m) max. 5 NP
	část dominanty s určením max. počtu podlaží

INFRASTRUKTURA

500/ MODRO-ZELEŇ INFRASTRUKTURA

	parková plocha pobytová
	parková plocha přírodě blízká
	veřejně zelen ve stavebním bloku
	poloveřejně zelen ve stavebním bloku
	oplocené zahrady
	místo vhodné pro zasačování ve stavebním bloku
	stromovádi / doprovodná zeleň cest
	schema vzrostlé zeleně ve veřejných prostранstvích
	pobytová plocha

VÝKES MODRO-ZELEŇ INFRASTRUKTURY

	specifická vegetační plocha ve veřejném prostранství
	vegetační kryt tramvajové trati
	přibližně určené místo vhodného/omezeně vhodného pro zasačování

OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY

	územní systém ekologické stability stávající
	územní systém ekologické stability rušený
	územní systém ekologické stability návrh
	maloplošná zvláště chráněná území
	ochranné pásmo maloplošných zvl. chráněných území
	natura 2000 – evropsky významná lokalita
	přírodní park
	významné krajinné prvky ze zák. (les, vodní plocha,...)
	ochranné pásmo lesa
	památný strom, (vč. ochranného pásma)

TŘÍDY OCHANY PŮD

	I. třída
	II. třída
	III. třída
	IV. třída
	V. třída

VÝKES DOPRAVY

HIERARCHIE CESTNÍ SÍTĚ

	SOKP – Pražský okruh
	místní komunikace – sběrná
	místní komunikace – lokální
	zóna 30
	obytná ulice
	komunikace s omezeným průjazdem (IŽS, MHD,...)
	jednosměrná komunikace
	obousměrná komunikace

CYKLO DOPRAVA

	značená cyklotrasa
	cyklostezka
	cyklopruh
	cyklopruhkoridor
	cesta pro pěší a cyklisty

PĚŠÍ DOPRAVA

	pěší zóna
	turistická značka stávající/navrhovaná
	světelné řízení křižovatka
	přechod pro chodce
	doporučené parkování ve stavebním bloku

POZNÁMKY K HLAVNÍMU VÝKRESU

- 1) specifická zelen ve stavebním bloku, sloužící dočasně jako izolační zelen mezi stávajícími objekty police a síťovnice
- 2) plocha určená pro rekreační zázemí lokality
- 3) Navazující území řešené v rámci územní studie Starý Suchbát (zadavatel: UZR MHMP; zpracovatel: Atelier SAEM s.r.o.; 2020)

Celková legenda

PRA
PRA
PRA
PRA

HA
GUE
GA
G

IPR
PRaHa