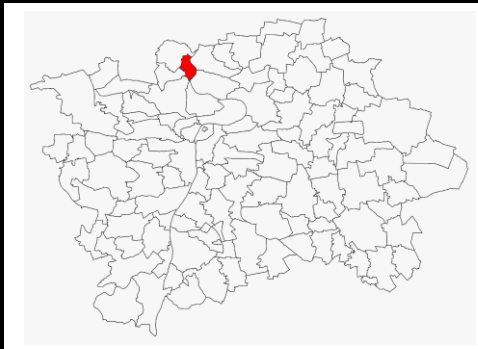


Katastrální území	SEDLEC	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 6, Suchdol	
Správní obvod	Praha 6	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 6	
Údaje o linkách k datu 31.12.2023		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel: 895	
Poslední úprava obsahu: 29.12.2023 15:18	Rozloha: 145,5 ha	

Linky MD SEDLEC		
Linka	*	†
tr-090	01.06.1850	30.09.1992
a-P	10.08.1930	20.05.1938
a-107 (R)	05.03.1932	
a-116/II	03.11.1952	02.04.2001
a-147	03.10.1966	
a-160	29.09.1968	
a-902 (307)	15.05.1972	
a-406 (6/Šk)	(01.09.1977)	30.06.1998
a-255/IV (8/Šk)	22.09.1980	30.09.1984
a-412/I	03.01.1983	30.06.1983
a-412/III	31.10.1983	30.06.1988
a-255/IV (408)	08.12.1986	08.09.1989
ž-S4 (tr-090)	01.10.1992	
a-255/IV (408)	01.09.1994	02.05.1995
a-355	12.11.1994	
a-359	04.09.1995	01.03.2014
a-356	04.12.1995	15.03.1996
a-350	01.06.1997	
a-340	23.05.1998	
a-255/IV (408)	30.03.1999	31.08.1999
a-116/II	15.12.2001	
ž-S49 (ML)	19.04.2004	
a-954 (604)	01.05.2005	
př-P1	01.07.2005	
a-255/IV (555)	31.01.2006	02.09.2007
př-P2	04.07.2006	

zastávka od 15.05.1879

noční

Šk

Šk

Šk

Šk

Šk

Šk

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

příměstská

Šk

noční, příměstská

Šk

a-615	11.12.2011	29.06.2012	noční, příměstská
a-909	08.10.2017		noční

SEDLEC

Nejsevernější obcí připojenou v roce 1922 ku Praze na levém břehu Vltavy byl Sedlec, mnohými Pražany i místními často nazývaný také Selc. To je označení, které bylo dlouho přípustné i oficiálně. Jméno v sobě neskrývá nic neobvyklého. Má svůj původ v obecném označení sídla, obvykle zemědělského. Staroslovanský tvar takového slova byl selo, ve staročeštině se užívaly tvary sedlo nebo také sedliště. První písemnou zmínku o Sedlci najdeme na listině Přemysla Otakara II. z 5. února 1257. Ve 14. století část zdejších pozemků patřila proboštvství Pražského hradu, od roku 1320 nejvyššímu purkrabství. Druhou část Sedlce vlastnil Strahovský klášter. Během husitských válek zabrali Sedlec Pražané a Staré Město ves postoupilo záduší kostela Panny Marie za Louží, které ji dál pronajímalo. V roce 1786 bylo záduší zrušeno a tato část Sedlce přešla do správy Týnského kostela. Menší díl dál vlastnilo nejvyšší purkrabství.

Když vznikaly podle obecního zákona z roku 1849 obce jakožto základní územní samosprávné jednotky, byl Sedlec shledán jako příliš malý na to, aby byl samostatný. Žilo zde jen 188 obyvatel, a proto se vesnice stala součástí obce Lysolaje. Sedlec byl katastrálním územím (katastrální obcí, jak se tehdy říkalo), k němuž kromě vlastního Sedlce patřila také osada Podbaba. V roce 1890 představovala Podbaba nemalý podíl na sedleckém obyvatelstvu. (v Podbabě bydlelo ve 33 domech 316 lidí, v samotném Sedlci bylo o pět domů méně, ale 362 obyvatel). O padesát roků později měl Sedlec už přes sedm set obyvatel. Vyhláškou c. k. místodržitelství z 18. února 1909 č. 19 z. z. byla obec Lysolaje „rozloučena“ a Sedlec, včetně osady Podbaba, se stal samostatnou obcí. Katastrální hranice byly vedeny tak, že k Sedlci patřil i protější, pravý břeh Vltavy, i když šlo úzký nepatrný pruh území.

Po připojení ku Praze Sedlec vytvořil s Dejvicemi, Bubenčem, Vokovicemi a Veleslavínem část města označovanou jako Praha XIX. Pro svůj stavební rozvoj Sedlec neměl nejideálnější předpoklady. Z jedné strany byl sevřen strmým svahem, z druhé strany řekou, a tak jen na nejzápadnějším okraji katastrálního území bylo vhodné místo pro omezenou zástavbu. První domy v tzv. Horním či Novém Sedlci byly dokončeny v roce 1929. Zdejší kolonie rodinných domků urbanisticky splynula se zástavbou suchdolské čtvrti Budovec. Patrně v roce 1946 došlo ke změně katastrálních hranic. Sedlec tehdy přišel nejen o bohnický břeh Vltavy, ale také o větší část Podbabu na počátku Šáreckého údolí. V roce 1949 se Sedlec při reorganizaci správy města stal součástí městského obvodu Praha 6 a to se nezměnilo ani po další reorganizaci v roce 1960. Počet obyvatel Sedlce se v letech 1930–1961 pohyboval kolem 1300, pak měl klesající tendenci a na počátku nového tisíciletí tady bydlelo už jen něco málo přes 700 lidí.

Dne 6. března 1990 schválila rada Obvodního národního výboru Prahy 6 žádost sedleckých obyvatel o připojení katastrálního území Sedlec k Suchdolu, který byl tehdy spravován vlastním místním národním výborem. Patrně v té době (údaje nejsou k dispozici) byla od Sedlce oddělena i zbývající část Podbabu. V listopadu téhož roku vznikla v souladu s novým zákonem o hlavním městě Praze městská část Praha-Suchdol, ke které patří Sedlec i v současnosti.

Jedinou významnější stavební památkou je barokní kaple Nejsvětější Trojice. Dříve však v obci existovala ještě jedna unikátní stavba, která Sedlec proslavila široko daleko. Měla podobu obrovského slona nesoucího na hřbetě sudy. Uvnitř slona, postaveného původně jako reklama Pražského měšťanského pivovaru na holešovickém Výstavišti v roce 1908 při příležitosti výstavy obchodní a živnostenské komory, byla významná výletní restaurace. Po skončení výstavy slona koupil sedlecký hostinský Šenk a přestěhoval ho do své obce, kde se stal vyhledávanou raritou. Unikátní objekt začal po druhé světové válce bohužel chátrat, ale ještě v šedesátých letech ho rádi vyhlíželi lidé cestující železnicí. Zbytky slona byly zlikvidovány teprve v roce 1974.

Důležitou pracovní příležitost pro obec znamenaly ve 20. století především sedlecké cihelny. V červenci 1953 zde zahájila činnost první část areálu známých Mrazíren.

Ze sedlecké strany Vltavy vedlo na druhý břeh několik přívozů. Dva z nich bývaly v Podbabě – jeden vedl na Císařský ostrov, druhý do Podhoří. Ten byl až do roku 1974 součástí tzv. povoleného přechodu MHD mezi autobusovými zastávkami Podhoří a V Podbabě. Další přívoz byl v Sedlci poblíž školy a sloužil především obyvatelům Podhoří, kde nebyla škola. Nejvýznamnější ze zdejších přívozů spojoval se Sedlecem bohnickou osadou Zámky (u Tříkrálky), který vznikl kolem roku 1738 a existoval pravděpodobně nepřetržitě do začátku 90. let 20. století. Dobové mapy vyznačují ještě další dva sedlecké přívozy – na severním okraji obce k továrně na umělá hnojiva v Zámčích a ještě severněji, už mimo obec, přívoz k továrně na dynamit, postavené v roce 1870. Všechny přívozy měly jen nepatrný a lokální význam pro obyvatele Sedlce, neboť sloužily v převážné míře pro část zástavby v těsné blízkosti řeky na pravém břehu ať již pro zmíněné cesty do školy či k železničním zastávkám pro cesty do Prahy či Smíchova, kam Sedlec příslušel politicky i soudně.

Velmi omezený význam měla v Sedlci Vltava i jako dopravní cesta, využívaná především k dálkové přepravě nákladů před vznikem železnic. Od 20. července 1902 zahájila Pražská paroplavební společnost pravidelnou dopravu parníkem z pražského ostrova Štvanice do Roztok. Jezdilo se čtyřikrát denně a za jízdu z Prahy do Sedlce se platilo 20 haléřů. Cesta ale trvala skoro 80 minut, takže tento způsob dopravy měl význam jen pro rekreační cesty Pražanů.

Nejvýznamnější roli v dopravním spojení Sedlce s Prahou hrála vždy především železnice. Vlaky Severní státní dráhy jezdily vltavským údolím přes Sedlec sice už od 1. června 1850 (dvoukolejně od roku 1867), ale teprve 15. května 1879 zde byla zřízena zastávka. Původně byla pojmenována Selc, od roku 1924 Sedlec u Prahy. V Podbabě, s ohledem na výlety Pražanů do Šáreckého údolí, byla zřízena zastávka o něco dříve, už 20. srpna 1867, a užívala se až do roku 1949. Jízda vlakem ze Sedlce na Masarykovo nádraží, tedy do centra města, trvala v roce 1924 pouhých 25 minut.

Přestože měl Sedlec dobré železniční spojení s Prahou (v roce 1929 jezdilo 11 párů vlaků každodenně a další 3 ve všední dny), stal se předmětem zájmu Elektrických podniků hl. m. Prahy. Ty zahájily 10. srpna 1930 pravidelnou dopravu na městské autobusové lince **P** od letenské vodárny přes Bubeneč a Podbabu až do Sedlce k čáře potravní daně. Jízdné za celou trasu bylo 3 Kč. V období let 1932-1935 linku **P** v letenském úseku nahradila linky suchdolská, pak byla na krátkou dobu opět na Letnou prodloužena a od 23. listopadu 1936 znovu zkrácena jen na úsek mezi Sedlcem a konečnou tramvaje v Podbabě, protože část přes Bubeneč vykazovala slabou frekvenci. Jízda tímto úsekem trvala 10 minut. Ve špičce se jezdilo v intervalu 25 minut, mimo špičku 40 minut. O letních nedělích jezdily autobusy každých 20 minut, v zimě po 40 minutách. V roce 1938 "péčko" vykazovalo nejslabší provoz ze všech městských autobusových linek. Mezi Podbabou a Sedlcem jezdili vysloveně jednotlivci, obyvatelé Sedlce dávali evidentně přednost cestě vlakem. Z tohoto důvodu správní rada EP provoz autobusové linky **P** od 21. května 1938 trvale zastavila. Pro srovnání si uveďme, že cestování vlakem bylo v té době opravdu výhodné. Cesta ze Sedlce na Masarykovo nádraží stála v roce 1939 jen 2,50 Kč, tedy o 50 haléřů méně než ve své době jízda linkou **P** na Letnou. Dělnické jízdné na železnici bylo pochopitelně ještě výhodnější – týdenní legitimace stála 6,60 Kč.

Souběžně s linkou Elektrických podniků jezdila přes Sedlec alespoň po nějakou dobu soukromá linka Marie Bezkočková (určitě v roce 1931) a to na trase z Prahy (pravděpodobně Klárova) do Roztok, a to bez úřední koncese.

Odlišně se vyvíjela dopravní obsluha v horní části území, přiléhající k části zvané Budovec na katastru suchdolském, kde byl celkový počet obyvatel vyšší a železniční spojení odlehlejší. Zde jsou jako první zaznamenány autobusové linky soukromé, a to jak průjezdné (již v roce 1929 linka A. Kozla), tak zde ukončené – v roce 1931 doloženy linky dopravců Alžběty Hlavičkové, Františka Chýly, Václava Davídka (který ale jezdil bez koncese a po zákroku úřadů v roce 1932 s provozem přestal) a patrně i A. Šebestiána, který měl ale povolení jen pro příležitostné objednané jízdy, přesto až do roku 1932 jezdil víceméně pravidelně. Elektrické podniky zde zavedly svoji linku 5. března 1932 a to od konečné tramvaje na Podbabské třídě přímo do Suchdola ke škole a konkurenci soukromníků postupně různými formami zlikvidovali. V Suchdole jezdila linka EP označená písmenem **R** dnešní Budyňskou ulicí, protože novější silnice nebyla dokončena. Ještě v březnu 1932 byla prodloužena až na Letnou a sedlecká linka **P** byla zkrácena na

Podbabskou třídu a toto vzájemné prohození obou linek se pak ještě jednou opakovalo. suchdolské autobusy jezdily ve špičkovém intervalu 10 minut. Přes různé obtíže provozního i ekonomického rázu zůstala oblast Budovce obsloužena linkou **R** (později 107) s výjimkou válečného období trvale. V roce 1958 se začalo v Suchdole jezdit na nové větvi stosedmičky do zastávky Výhledy (v roce 1966 získala výhledská větev samostatné číselné označení – 147). V dalších letech byla doprava na trase do Suchdola velmi stabilní a beze změn, docházelo pouze ke kapacitnímu posilování obou linek až 6. března 1976 byly trasy obou linek pozměněny převedením protisměrně do ulice Internacionální, aby obě obsloužily VŠZ a linka 147 začala namísto stosedmičky jezdit přes zastávku Budovec. Od 13. srpna 1978 byly prodlouženy z Podbavy ke stanici nové linky metra A Leninova (dnes Dejvická). Od roku 1995 projíždějí po trase přes Suchdol i příměstské linky Pražské integrované dopravy.

Od roku 1938 tak zůstaly pro oblast staré zástavby Sedlce nejbližšími městskými linkami suchdolské autobusy se zastávkou Rozcestí. Ani příměstské autobusové linky se na silnici II/242 dlouho neobjevovaly. První z nich byla linka ČSAD č. 01036 z Florence do Roztok, Úholiček a dál, jejichž několik spojů je zde zaznamenáno poprvé v roce 1955. Od roku 1957 se z ní stala pravidelná linka pro obsluhu zejména Roztok II s větším počtem spojů. Jediná zastávka v Sedlci (Sedlec, přívoz) byla jen na znamení či požádání, což také svědčí o jejím menším využití. I zde se nabízí srovnání autobusové a železniční dopravy. V roce 1960 trvala jízda autobusem ČSAD ze Sedlce na Florenc 21 minut a jízdné bylo 3 Kčs. Cesta vlakem na nádraží Praha-střed (Masarykovo nádraží) trvala 20 minut a jízdné ve 2. třídě bylo 1,20 Kčs. V roce 1972 byla autobusová linka ČSAD zkrácena jen do Bubenče do oblasti náměstí Říjnové revoluce. Od roku 1978 zde bylo možné přestupovat na metro (stanice Leninova linky A).

Zásadnější novinky v Sedlci přineslo až závěrečné desetiletí 20. století s rozvojem Pražské integrované dopravy. Od 1. října 1992 zde na železnici začaly platit předplatní jízdenky městské hromadné dopravy bez dalších doplatků, čímž se sice doprava do města nezměnila, avšak alespoň zlevnila. Od 1. června 1997 začala přes vlastní Sedlec jezdit nová příměstská autobusová linka č. 350 z Vítězného náměstí přes Roztoky, Úholičky do Noutonic, případně až na Okoř, provozovaná podnikem ČSAD Kladno a zajišťující za městské jízdné spojení na nejbližší stanici metra. Později k této lince přibyla ještě jedna, č. 340, jezdící rovněž z Vítězného náměstí do Velkých Přílep. Zastávka na území starosedlecké zástavby je stále jediná – Sedlecký přívoz (ačkoliv přívoz v současné době nejezdí). Je na znamení, podobně jako v dřívějších letech.

Na území Sedlce najdeme také odstavnou plochu dejvické autobusové garáže pražského Dopravního podniku. Užívá se pro ni ale tradičně pojmenování odstavná plocha Suchdol.

