

Za SEN pro Prahu odpověděla

Veronika Fajmonová,
místopředsedkyně KO Praha

Spolek Šárecké údolí

Před komunálními volbami chceme našim členům a obyvatelům Šáreckého údolí přiblížit, jak se jednotlivé kandidující strany stavějí k tématům, která se nás bezprostředně týkají. Proto jsme připravili několik konkrétních otázek a budeme rádi za Vaše odpovědi.

Ty před volbami nasdílíme členům spolku a představíme na výroční schůzi, aby si každý mohl udělat vlastní obrázek o tom, co jednotlivé strany chtějí pro Šárecké údolí prosazovat.

Protipovodňová ochrana Dolní Šárky

Při povodni v roce 2002 zaplavila Vltava v Dolní Šárce domy až po střechy. Jiné ohrožené části Prahy poté získaly protipovodňovou ochranu, my ne. V roce 2013 naše domy zaplavila znovu – a Dolní Šárka je nechráněná dodnes, přestože se hlavní město již po povodni v roce 2002 zavázalo ochránit všechny obyvatele Prahy před povodněmi. ([zdroj](#))

Zajistíte, aby v příštím volebním období byla dokončena alespoň projektová dokumentace, stavba byla povolena, zajištěny finance a vybrán zhotovitel protipovodňové ochrany Dolní Šárky?

SEN pro Prahu bude rozhodně prosazovat, aby za koordinace všech zúčastněných stran (magistrát, MČ Praha 6, zástupce občanů, DHI, ČVUT), byla dokončena projektová dokumentace a došlo k podstatnému pokroku při realizaci protipovodňového projektu pro Šárecké údolí.

Paralelní dráha Letiště Praha

V roce 2025 Letiště Praha odbavilo 17,75 milionu cestujících a 140 545 pohybů, což při přepočtu na denní provoz odpovídá průměrně 52 % maximální hodinové kapacity 46 pohybů. Ani ve špičkách přitom této kapacity nedosáhlo. Stávající systém má tedy rezervu pro další růst i přesun nočních letů do dne. Přesto letiště prosazuje paralelní dráhu, pro kterou již získalo územní rozhodnutí. EIA ji posuzovala pro 21,2 milionu cestujících, počet povolených pohybů ale při dnešní obsazenosti letadel otevírá cestu až 35 milionům cestujících ročně. Dopady takového provozu EIA neposuzovala. ([Zdroj EIA, územní rozhodnutí](#)). Paralelní dráha by navíc posunula provoz o 1,5 km blíže k centru Prahy a zasáhla další desítky tisíc lidí. Při nahrazení příčné dráhy paralelní dráhou by počet lidí v pásmu nad denním hygienickým limitem 60 dB vzrostl na více než trojnásobek – z 5 792 na 19 106, po započtení studentů ČZU téměř na sedminásobek, nejméně na 40 000. ([zdroj](#))

Budete i nadále podporovat výstavbu paralelní dráhy? Jak svůj postoj zdůvodňujete vzhledem ke kapacitní rezervě letiště a dopadům na desítky tisíc lidí? Jak budete postupovat v dalších povolovacích řízeních – včetně případného odvolání proti projektu?

SEN pro Prahu je pro projekt výstavby paralelní dráhy, a to ze dvou hlavních důvodů. Zaprvé paralelní dráha zvýší špičkovou „propustnost“ letiště, což umožní omezit počet nočních letů (což je také náš cíl), protože bude možné více letů odbavit za dne. Zadruhé již nebude nutné, při opravě jedné z drah, startovat či přistávat na „příčné dráze“, jejíž negativní vlivy na obyvatelstvo jsou výrazně větší.

Regulační plán pro Dolní a Tichou Šárku

Pro území byla na základě usnesení ZMČ Praha 6 č. 465/17 zpracována podrobná územní studie Tichá, Horní a Dolní Šárka ([zdroj](#)), její doporučení ale nejsou závazná. Nový Metropolitní plán stanovuje základní rámec rozvoje, nemůže však nahradit podrobná závazná pravidla, která umožňuje regulační plán.

Zajistíte, aby hlavní město v příštím volebním období pořídilo a vydalo regulační plán pro Dolní a Tichou Šárku, který naváže na zpracovanou územní studii?

SEN pro Prahu bude rozhodně prosazovat, aby byl vydán regulační plán pro Dolní a Tichou Šárku, který naváže na zpracovanou územní studii.

Doprava

Horoměřická a Roztocká jsou už dnes silně zatíženy každodenním dojížděním ze Středočeského kraje i tranzitní dopravou. Zatímco pro jiné části Prahy 6 dopravní prognóza EIA po zprovoznění úseků D0 518 a 519 počítá se snížením provozu, na Horoměřické a Roztocké předpokládá další růst dopravy – přestože už ve výhledu zahrnuje modernizaci železnice na letiště a do Kladna i tramvaj Podbaba–Suchdol. ([zdroj](#), příloha B1)

Jak budete chránit obyvatele Šáreckého údolí před důsledky dalšího nárůstu dopravy na Horoměřické a Roztocké? Budete prosazovat, aby před zprovozněním této části okruhu byla realizována opatření, která tento nárůst a jeho dopady omezí? (mýtné za vjezd do Prahy, záchytná parkoviště, světelné uzávěry, zatraktivnění MHD, ...) Pokud ano, jaká konkrétně?

SEN pro Prahu podporuje dokončení Pražského okruhu okolo severozápadní části Prahy, které by mělo mít pozitivní efekt na úroveň dopravy ve všech obytných zónách Prahy 6, včetně obyvatel Šáreckého údolí. Budeme prosazovat co nejrychlejší realizaci. Je ovšem nutné uvědomit si, že horizont realizace okruhu má v rukou stát prostřednictvím ŘSD.

Konkrétní případy na úrovni ulic chceme řešit např. zaváděním jednosměrek, případně zavedením zákazu průjezdu, který odfiltruje řidiče, kterým nevhodné objízdné trasy nabízí navigace (a těch je stále více). Tato organizační opatření lze realizovat v poměrně krátkých horizontech. SEN pro Prahu má v programu zpoplatnění vjezdu do historického centra ve špičce, je možné rozšířit i o další specifická území Prahy.

Péče o Šárecké údolí

Dolní a Tichá Šárka jsou významným přírodním a rekreačním územím Prahy. Přesto je péče o řadu cest ve správě hlavního města dlouhodobě nedostatečná a část prací zajišťuje náš spolek a dobrovolníci. Hlavní město má již od roku 2020 připravovanou investiční akci č. 3111, etapa 0019 Pěší spojky Šáreckého údolí. Její realizace měla podle rozpočtu HMP začít už v roce 2023, v roce 2026 je však projekt stále ve fázi přípravy.

Jak zajistíte pravidelnou údržbu cest, jejich prostupnost a celkově systematickou péči o Šárecké údolí? Jaké konkrétní kroky podniknete? Co uděláte pro to, aby byla tato dlouhodobě připravovaná investice konečně realizována, a v jakém termínu?

Péče o veřejný prostor, tedy rovněž o parky, a to včetně jejich kvalitní údržby, patří mezi priority SEN pro Prahu. Údržba veřejného prostoru pro SEN pro Prahu je prioritou stejné úrovně jako nové projekty. Žádné výmluvy typu „na údržbu nezbylo“.

Tramvaj Podbaba–Suchdol a proměna Vltavského nábreží

Tramvajová trať Podbaba–Suchdol je stále pouze ve fázi přípravy a její realizaci je potřeba urychlit. Výstavba tramvaje nabízí příležitost k širší proměně území – vést trať úrovnově

středem Podbabské, zlepšit podmínky pro pěší a cyklisty a proměnit vltavské nábřeží v prostor pro rekreaci – vytvořit „Dejvickou riviéru“.

K jakému nejzazšímu termínu zajistíte dokončení a zprovoznění tramvajové trati Podbaba–Suchdol? Zajistíte její úrovněvé vedení středem Podbabské? Jakou konkrétní podobu budou mít navazující úpravy Podbabské a vltavského nábřeží pro pěší, cyklisty a rekreaci a do kdy zajistíte jejich dokončení?

Jednou z hlavních priorit dopravního programu SEN pro Prahu je úzká spolupráce se Středočeským krajem, která je pro dopravu v Praze naprosto klíčová. Podporujeme tedy rovněž projekt tramvajové trati Podbaba–Suchdol a Suchdol – Horoměřice, avšak zároveň jen prověříme, zda pro Horoměřice bude takové spojení vzhledem k „zajízďce“ dostatečně časově atraktivní. Ke garantování termínu nemáme bohužel dostatek informací, jakožto subjekt, který zatím na magistrátu není.

Další prioritou je pro Sen pro Prahu využití potenciálu Vltavy. Budeme prosazovat komplexní revitalizaci nábřeží Vltavy, soubor urbanistických, architektonických a krajinářských opatření — připravený se všemi dotčenými městskými částmi.

Cílem je, aby se vltavské břehy staly přirozeným centrem městského života. Aby byly funkční, moderní, zelené, dostupné.

Za spolek Šárecké údolí děkujeme za Vaše odpovědi.

Jarka Koňářiková, jarka.konarikova@sarecke-udoli.cz

Jan Kučera, jan.kucera@sarecke-udoli.cz

<https://www.sarecke-udoli.cz>