

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. ([zdroj](#))

Zajistíte, aby v příštím volebním období byla dokončena alespoň projektová dokumentace, stavba byla povolena, zajištěny finance a vybrán zhotovitel protipovodňové ochrany Dolní Šárky? Je Praha 6 připravena převzít konkrétní část odpovědnosti od HMP za jeho fungování, například instalaci mobilních prvků při povodni?

Odpověď: Protipovodňovou ochranu Dolní Šárky považujeme za nutnou a budeme její přípravu aktivně prosazovat u hlavního města. Praha 6 je připravena podílet se na financování projektové dokumentace, případně ji financovat, pokud to bude právně a rozpočtově možné.

Zároveň jsme připraveni spolupracovat při koordinaci přípravy na povodňový stav.

Odpovědnost za protipovodňový systém ale nese hlavní město; jde o celek, z něhož nelze bez jasného rozdělení pravomocí vyjmout jednotlivé části. Na magistrátu proto budeme důsledně prosazovat, aby se ochrana Dolní Šárky konečně posunula v přípravě i realizaci.

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?

Odpověď: Výstavbu paralelní dráhy dlouhodobě podporujeme. Považujeme ji za řešení, které má při výpadech hlavní dráhy omezit přesuny provozu nad hustě obydlené části Prahy 6 a současně zvýšit provozní bezpečnost letiště. Jsme si vědomi, že její dopady se jednotlivých částí Prahy 6 dotýkají různě, a proto budeme trvat na jejich poctivém vyhodnocení a na

opatření, která je co nejvíce zmírní. Společně se spolkem Šárecké údolí budeme dál důsledně vystupovat proti nočním letům.

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 byl nejpozději do konce příštího volebního období vydán regulační plán pro Dolní a Tichou Šárku navazující na územní studii, a to buď jeho pořízením Prahou 6, nebo na základě podnětu Prahy 6 k jeho pořízení hlavním městem?

“Odpověď: Regulační plán nemůže Praha 6 sama pořídit ani vydat; tuto pravomoc má hlavní město. Nebylo by poctivé slíbit termín, který městská část nemá ve svých rukou. Budeme ale dál prosazovat, aby hlavní město možnost regulačního plánu pro Dolní a Tichou Šárku skutečně posoudilo a aby se při rozhodování vycházelo z územní studie. Na její přípravě jsme se podíleli a prosadili jsme, aby se jí politická reprezentace Prahy 6 při svém rozhodování řídila.

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?

Odpověď: Ochrana Prahy 6 před nadměrnou dopravou je pro nás dlouhodobá priorita. Před zprovozněním dalších úseků okruhu budeme požadovat opatření, která omezí nárůst provozu na Horoměřické a Roztocké a ochrání místní obyvatele. Podporujeme systémové zpoplatnění vjezdu do Prahy navázané na dostavbu okruhu; k jeho zavedení je však potřeba změna zákona. Současně budeme dál prosazovat rychlejší a spolehlivější veřejnou dopravu: vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy, včetně Horoměřické, a další opatření, která zkrátí cesty MHD. Praha 6 v této věci musí na hlavní město tlačit důsledněji a nepřestat, dokud se opatření nepromění v konkrétní realizaci.

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 i MČ 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 bude Praha 6 aktivně prosazovat u hlavního města a dalších správců pravidelnou údržbu cest, jejich prostupnost a celkově systematickou péči o Šárecké údolí? Jak zajistí

údržbu cest, které má sama ve správě? Co uděláte pro to, aby byla tato dlouhodobě připravovaná investice HMP konečně realizována, a v jakém termínu?

Odpověď: Šárecké údolí potřebuje pravidelnou a systematickou péči, ne jen zásahy ve chvíli, kdy se objeví problém. Praha 6 bude zajišťovat údržbu cest, které má ve své správě, a zároveň bude s místními a spolkem průběžně řešit priority pro celé údolí. U cest a investic v odpovědnosti hlavního města budeme přes starostu i zastupitele Prahy 6 požadovat jasný postup a termín realizace. To platí i pro připravovanou akci Pěší spojky Šáreckého údolí, jejíž další odkládání nepovažujeme za přijatelné.

Tramvaj Podbaba–Suchdol a proměna Vltavského nábřeží

Tramvajová trať Podbaba–Suchdol je stále pouze ve fázi přípravy. Současná koalice Prahy 6 přitom ve svém programovém prohlášení podporuje její realizaci i kultivaci pěšího spojení Nádraží Podbaba–přívaz V Podbabě. Výstavba tramvaje nabízí příležitost k širší proměně území – vést trať úrovně 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 úrovně 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?

Odpověď: Praha 6 nemůže sama stanovit termín zprovoznění tramvajové trati ani rozhodnout o jejím technickém řešení. Můžeme ale trvale a aktivně hájit stanovisko, že tramvaj Podbaba–Suchdol má být realizována a že její příprava nesmí stát na místě. Tak jsme postupovali při změně územního plánu i v navazujících stanoviscích a budeme v tom pokračovat. Budeme také prosazovat, aby projekt tramvaje využil příležitost ke kultivaci Podbabské a vltavského nábřeží pro pěší, cyklisty i rekreaci. Konkrétní termín a konečnou podobu však musí potvrdit hlavní město a dopravní podnik.

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>