

Za Praha 6 sobě a Zelení odpověděli:

PhDr. Petr Palacký Ph.D., radní Prahy 6 pro životní prostředí a klima, Zelení

Ing. Mariana Čapková, MBA, místostarosta, radní pro školství a investice ve školství, Praha sobě

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?

V současné době zpracovává zadavatel (Investiční odbor HMP studii proveditelnosti se třemi variantami možného řešení protipovodňové ochrany). V tomto případě (a nejen v tomto, viz též níže) se bohužel stala Praha 6 obětí tragicky pomalé práce tohoto odboru, protože magistrátní sliby ohledně zpracování této studie probíhají přinejmenším od roku 2023 a termín vyhotovení byl opakovaně prodlužován.

Pokud bude ověřena účinnost řešení prosazované spolkem Šárecké údolí (štola v masivu mezi někdejší lomech a údolím Vltavy), budeme rozhodně prosazovat její realizaci. Budeme prosazovat realizaci i takových řešení, která by sice nezajistila 100% ochranu proti všem myslitelným situacím (tedy např. souběh vzduší Vltavy a zároveň povodňové situace na Šáreckém a Lysolajském potoce), ale která by itak přinesla zásadní zlepšení oproti současnému stavu, a zároveň by byla realizovatelná. Vzhledem k pravděpodobnému objemu investičních nákladů městská část nemůže investiční náklady na protipovodňovou ochranu hradit sama, měla by však být připravena kdykoli do procesu vstoupit a přispět tak např. k prosazení různých hraničních případů, které by jinak mohly narazit na magistrátní byrokracii. Tím může být např. Vámi zmiňovaná instalace mobilních zábran, eventuálně například čerpání vod Lysolajského potoka v případě přehrazení Vltavy a řešení odtoku vod z Šáreckého potoka štolovou variantou...

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?

Vůči rozšiřování letiště máme dlouhodobě záporný postoj. Jsme přesvědčeni, že současnou kapacitu i výhledový provoz dokáže spolehlivě obsloužit stávající dráhový systém. Stavět v 21. století novou vzletovou a přistávací dráhu ještě blíže k obydleným částem hlavního města považujeme za zcela chybný koncept, který je v evropském kontextu ojedinělý a představuje neúměrnou zátěž pro životní prostředí i komfort obyvatel Prahy 6. Z historického pohledu považujeme za promarněnou příležitost nevyužít v 90 letech lokalitu Milovice, kde mohl vzniknout moderní letecký uzel napojený na dvě dálnice a železniční koridor bez negativních dopadů na hustě obydlené části metropole.

Dlouhodobě upozorňujeme na to, že ekonomická zdůvodnění paralelní dráhy operují se zcela jinými odhady vytíženosti, než jsou schválené parametry v rámci procesu EIA. Stavět paralelní dráhu pro kapacitu 21,2 mil. cestujících je ekonomický nesmysl, slibovat, že dráha bude využívána bez dalšího navýšení kapacity letiště, je chucpe. Negativní vlivy letiště při vyšší kapacitě, než je 21,2, milionů cestujících, přitom nikdy nebyly předmětem zkoumání.

Dlouhodobě vystupujeme za zrušení či zásadní omezení nočních letů. Jak ukazují zkušenosti z jiných letišť v Evropě, zákaz letů přinejmenším v období tzv. hluboké noci (0 - 5:30) je možný i v případě letišť s jednou dráhou či s obdobnou konfigurací drah, jako má pražské letiště v současnosti. Zbývá doplnit, že zákaz i při zákazu nočních letů je třeba počítat s nezbytnými výjimkami, jako jsou nouzové situace či záchranné lety, eventuálně i při splnění přísných podmínek lety se zpožděním.

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?

Obecně podporujeme další regulaci, která by vycházela z podnětů územní studie. Vzhledem k nejasnosti ohledně vývoje stavební legislativy (očekáváme, že nový stavební zákon bude napaden u Ústavnímu soudu) se nechceme zavazovat k tomu, jakou formou se má stát. Nezbytným předpokladem ovšem musí být dokončení a formální odevzdání územní studie, k němuž bohužel během tohoto volebního období nedošlo.

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?

Okruh ve své jižní variantě, ale ostatně i prakticky jakákoli investice do zkapacitnění individuální automobilové dopravy, se snažíme vnímat ne jako univerzální “spásu” a vyřešení dopravních problémů, ale spíš jako potenciální zdroj nových rizik vyvolaných mimo jiné dopravní indukci. Většinou je potřeba volit sérii různých kompenzačních opatření, a to jak dopravních opatření v užším slova smyslu (např. posilování možností pro veřejnou dopravu), tak zásahů ve veřejném prostoru (zpřehledňování veřejného prostoru vedoucí k větší preferenci pěší či bezmotorové dopravy), ale i územního rozvoje (posilování veřejné vybavenosti v “Přípraži” a obecně snaha o zmírňování suburbanizace, protože ta s sebou vždy nese nárůst intenzity dopravy do a z Prahy). V případě Horoměřické ulice je nezbytné co nejrychleji dokončit zřízení buspruhu, který je již projekčně připraven a měl by být stavebně realizován nejpozději v roce 2028. Co se týče Roztocké a Kamýcké, zkapacitnění veřejné dopravy bude dosaženo výstavbou tramvajové trati (k té viz jiná otázka) s tím, že musí být umožněno i další pokračování tramvají ve směru na Horoměřice, i když toto kolejové spojení nedokáže stávající automobilové spojení plnohodnotně nahradit.

I když dopravní teorie říká, že kapacitní parkoviště P+R mají být napojena na kolejovou dopravu, myslíme si, že v realitě severozápadního okraje Prahy je nezbytné stavět P+R i v kombinaci s autobusovou dopravou, pokud bude tato autobusová doprava dostatečně rychlá (např. právě prostřednictvím buspruhů), a to případně i jako dočasná řešení. Ideálem je stavět více odstavných parkovišť a regulovat jejich používání i prostřednictvím cenotvorby. Pokud tedy jižní varianta okruhu dojde do realizace, je nutné zřizovat P+R v blízkosti jeho sjezdů (Horoměřice, Suchdol-Výhledy), přičemž na obou lokalitách je nezbytné vytvářet P+R ne až v návaznosti na okruh, ale už co možná nejdříve. Stejně tak je ale nutné instalovat kapacitní parkoviště ve Středočeském kraji v blízkosti železničních tratí (např. Roztoky, Libčice, Kralupy), ale zároveň i blíž centru Prahy (Tobručka, transformace stávajícího bezplatného parkoviště při křižovatce Podbabská-Pod Paťankou atd.).

Rozhodně podporujeme zavádění světelných závor a nastavení takové politiky platby za parkovné, aby lépe plnila funkci regulaci dopravy. Pro zavedení mýta v tuto chvíli neexistuje funkční legislativní mechanismus, i pokud se tento nedostatek podaří změnit, asi se ho nepodaří zavést jinak než na vnitřní část Prahy uvnitř městského okruhu.

Všechna výše uvedená opatření jsou svým charakterem spíše “měkká”. Podle našeho názoru budou mít větší efekt než sliby “tvrdých” opatření, která mají opět přinést “spásu” a vyřešit další dopravní problémy, ale jejichž příprava a realizace zabere další desetiletí, jako je např. tunelové propojení Podbabské a Evropské (KEP).

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?

Zde jsme se celé volební období střetávali s totální neschopností investičního odboru HMP, která se bohužel projevovala i v mnoha dalších případech dlouhodobě odkládaných akcí v rámci Prahy 6 (bez nároku na úplnost - rekonstrukce Bělohorské, operační středisko Malovanka, rekonstrukce komunikací a inženýrských sítí v oblasti Bílé Hory, rekonstrukce komunikací a investičních sítí v oblasti Vokovic, rozšíření Horoměřické až do doby předání investiční akce na TSK, Kampus Dejvice). Ve všech těchto případech sice docházelo během minulého volebního období k dílčím posunům, celkový pokrok projektové přípravy či realizace byl ovšem za celé čtyři roky nedostatečný.

Pokud se situace v novém volebním období zásadně nezlepší (část neschopnosti tohoto odboru jde na vrub nekoncepčnímu přístupu magistrátního radního pro finance, který ve své funkci nebude obhajovat), musí být městská část připravena přinejmenším zvážit alternativní řešení. Například u už zmiňovaného rozšíření Horoměřické ulice se po letech, kdy byl záměr na INV HMP prakticky u ledu, podařilo, aby záměr převzala TSK, a následně se projektová příprava výrazně zrychlila. V případě cest v Šáreckém údolí by bylo možné zopakovat model, který byl použit v jiných situacích např. v okolí Divoké Šárky - rekonstrukci cest zajistí Lesy HMP, ovšem za finančního vstupu městské části.

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 úrovněvým 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?

Vnímáme jako úspěch, že se nám podařilo sjednotit politický postoj stran stávající koalice k otázce vedení tramvajové trati po Podbabské ulici. Alternativně zvažované vedení tramvaje po estakádě zhruba ve výškové úrovni stávající železniční trati by totiž zásadně zhoršilo krajinný ráz území, a proto ho nepodporujeme. Zde je ovšem nutné připomenout, že zásadní vliv na podobu této úseku trati Podbaba-Suchdol má otázka překonání Vltavy u připravované trati Podbaba-Bohnice. V případě úrovněvého vedení v profilu Podbabské ulice neumožňuje profil údolí vybudování plnohodnotného nájezdu, který by tramvajím ve směru do Bohnice umožnil překonat Vltavu mostem dostatečně splňujícím protipovodňové požadavky. Územní studie Tichá, Horní a Dolní Šárka navrhuje posun mostu až na úroveň Kamýcké ulice, takové řešení by ovšem zásadně zhoršilo dostupnost ZOO novou tramvajovou tratí a tramvajové spojení by tak ztratilo jeden ze svých benefitů. DPP aktuálně nechává zpracovat variantní studii překonání Vltavy, kde je zvažováno i řešení formou dvou ražených tunelů pod Vltavou (a následně pod trojským masivem a Bohnicemi). Kdyby se ukázala smysluplnost tohoto řešení, snad by ho bylo možné realizovat i jako přípravu na budoucí provoz okružního metra.

Kultivace pěšího a cyklistického propojení Podbaba - Císařský ostrov - Stromovka je plánována ve spolupráci s IPR, do doby vyřešení otázky trasování tramvajové trati však patrně nebude možné přistoupit k náročnějším investičním řešením.

Požadavek slibu konkrétního zprovoznění tramvajové trati na Suchdol od politiků městské části Praha 6 vnímáme ze strany tak zkušených občanských aktivistů, jako jsou členové a členky spolku Šárecké údolí, za "chyták". Jedná se o investici dopravního podniku, která je závislá na rozpočtu hlavního města Prahy a ovlivňovaná mimo jiné dlouhodobě chladným postojem městské části Suchdol (i když zde vnímáme zásadní zlepšení poté, co se poměrně nedávno podařilo nalézt kompromisní řešení v otázce budoucího profilu Kamýcké ulice). Můžeme rozhodně slíbit, že z pozice městské části budeme dělat vše pro to, aby se tramvaj začala stavět co nejdříve, zklidnění provozu ve směru od Suchdola (a od Středních Čech) je v životním zájmu Prahy 6. To samé můžeme slíbit i z pozice členů subjektu kandidujícího ve volbách do zastupitelstva hlavního města Prahy - během působení Adama Scheinherra na postu náměstka pro dopravu došlo k zásadnímu průlomu z hlediska rychlosti přípravy nových tramvajových tratí.

Za spolek Šárecké údolí děkujeme za Vaše odpovědi.