

Zachraňme přírodní park Drahaň-Troja

Doprovodný materiál k projednání
Petice na Zastupitelstvu hl. m. Prahy
23. října 2025



<https://e-petice.cz/petitions/petice-za-zachranu-prirodniho-parku-drahan-troja.html>

Proč je navržené trasování D0 518 a 519 nevhodné pro celou Prahu a ČR?

- Není to obchvat, ale průtah na dohled od Pražského hradu
- Dopravě v Praze nepomůže
- Nenávratně poškodí chráněné přírodní a historické památky na severu Prahy
- Negativně ovlivní zdraví a kvalitu života obyvatel v dotčených oblastech
- Stát vyhodí desítky miliard na úkor smysluplnějších projektů



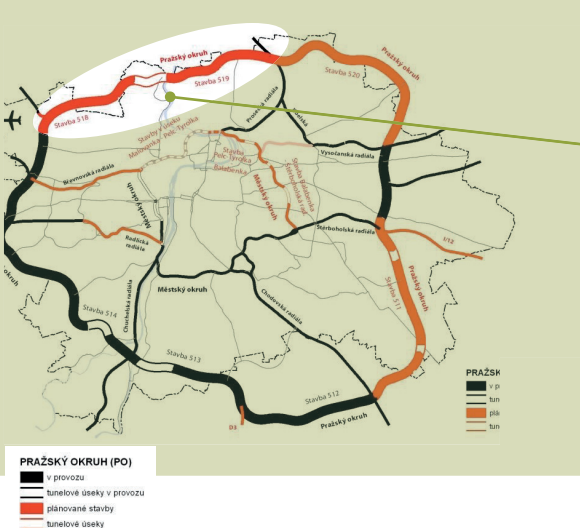
Existují efektivnější a šetrnější dopravní alternativy

D0 518 a 519 není obchvat, ale průtah

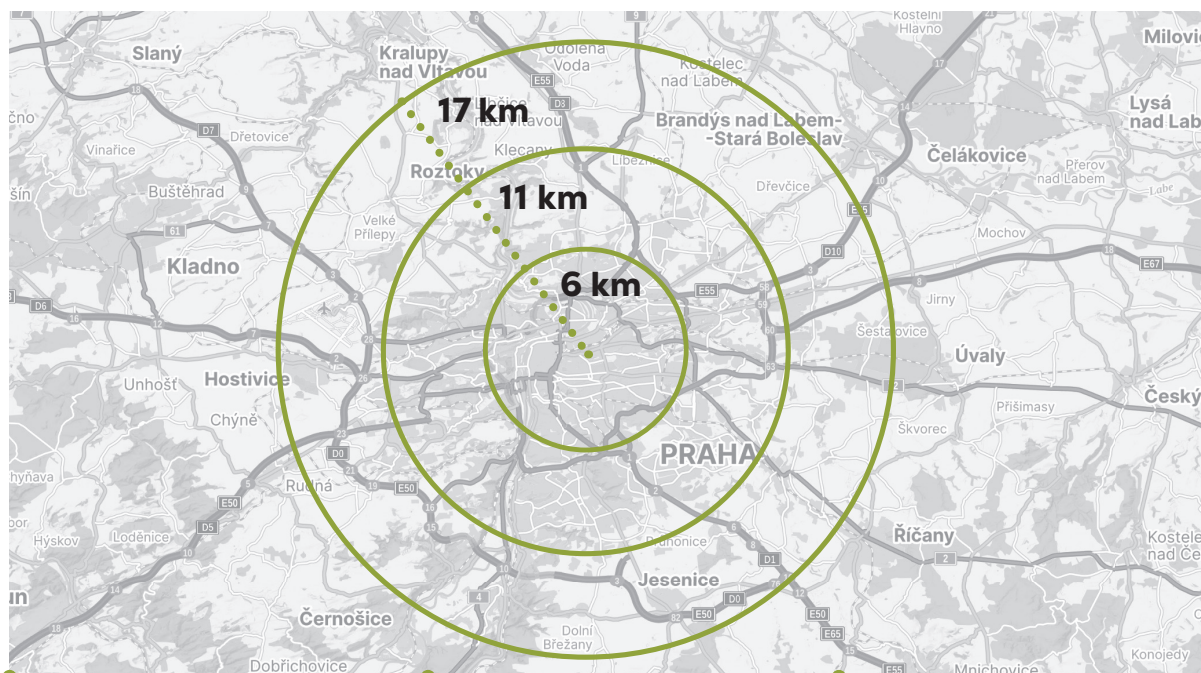
Šestiproudá transevropská dálnice D0 518 a 519

- z délky cca 15 km je cca 4,6 km v zahluubených tunelech, obsahuje 3 velké mosty, 7 mimoúrovňových křižovatek;
- vede cca 6 km od centra na dohled od Pražského hradu, přitom na jihu (díky posunutí trasy v 90. letech) trasa dálnice vede až 17 km od centra;
- je trasována skrz či v těsné blízkosti hustě obydlených, rekreačních a chráněných přírodních lokalit;
- vychází z koncepce 60. let (první plány ze 30. let), ale obchvat je třeba budovat už pro 21. století, nikoliv pro 20. století;
- vůbec se nebere ohled na aktuální kontext a budoucí rozvoj.

Šestiproudá transevropská dálnice skrz Prahu cca 6 km od centra D0 518 a 519 na dohled od Pražského hradu



Okruh 6 km, 11 km nebo 17 km od centra?



6 km od centra

prosazované úseky
D0 518 a 519

11 km od centra

existující úseky D0
na východě a západě;
severní varianta
D0 na severozápadě

17 km od centra

existující úseky D0 na
jihu; aglomerační okruh
u Kralup



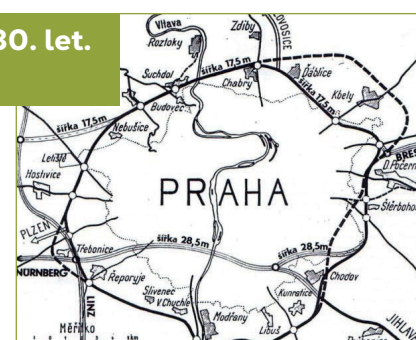
Po posunutí trasy v 90. letech na jihu vede okruh až 17 km od centra, zatímco na severu pouhých 6 km dle plánů 30. let 20. století

Proč D0 518 a 519 není moderním řešením: co se za více než 60 let změnilo

- Přibýlo cca 400 000 obyvatel
- 10násobný nárůst dopravní zátěže
- Obrovský rozvoj města
- Suburbanizace a změna životního stylu
- Přejít na tržní ekonomiku
- Omezování závislosti na fosilních palivech
- Klimatické změny a požadavky na snižování emisí CO²
- Ekologické a hygienické zákony
- Vstup do EU a Schengenu (nárůst mezinárodní dopravy)
- Evropská legislativa TEN-T (D0 jako součást transevropské dopravní sítě)

Vychází z koncepce 60. let minulého století, první plány jsou z 30. let.

D0 nebere ohled na aktuální kontext a budoucí rozvoj.



DO 518 a 519 dopravě v Praze nepomůže

- Praha je primárně cílová destinace, podíl mimopražského tranzitu činí méně než 10 %.
- Na severozápadě je podíl tranzitní dopravy minimální.
- DO 518 a 519 povede k výraznému nárůstu dopravy zejména v severní části pražské aglomerace.
- Dojde k přesunu části cest z veřejné hromadné dopravy do aut.
- Mírný pokles dopravy na některých komunikacích bude znehodnocen nárůstem na jiných komunikacích.
- V průběhu pár let se i odlehčené komunikace postupně zaplní.
- Vyvolá desítky tisíc nových cest autem, které by bez této stavby nevznikly = dopravní indukce.

Podíl tranzitních cest na celkovém objemu cest automob. dopravou v Praze činí méně než 10 %

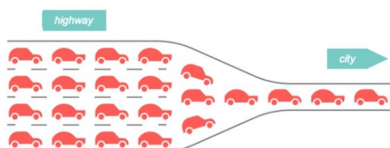
Bilance počtů cest osob na území města v běžném pracovním dnu

Cesty	Vnitroměstské (po Praze)	Vnější (do/z Prahy)	Tranzitní (přes Prahu)	Celkem
Hromadnou dopravou	2 208 100	241 800	9 100	2 459 000
Automobilovou dopravou	954 300	614 700	77 400	1 646 400
Kombinací auta a hromadné dopravy	36 400	64 600	-	101 000
Na kole	23 300	3 300	-	26 600
Pěšky	1 490 300	14 000	-	1 504 300
Celkem	4 712 400	938 400	86 500	5 737 300

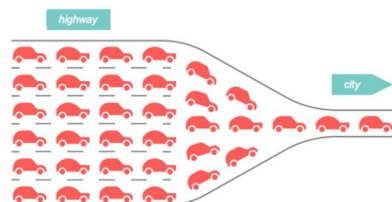
Zdroj: www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2016-cz.pdf

The Bottleneck

If this is your problem...



...then this isn't your solution



Zdroj: Cees van de Brink, De Kracht van Utrecht, bewerking door De Correspondent

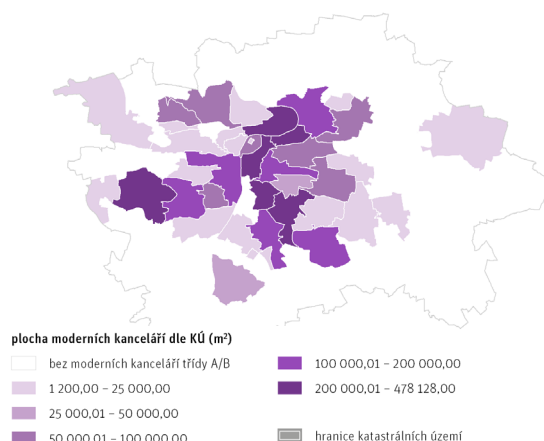
Drtivá většina cest má zdroj a cíl ve městě, převážně v širším centru či ve velkých kancelářských a obchodních čtvrtích s dobrou dostupností MHD.



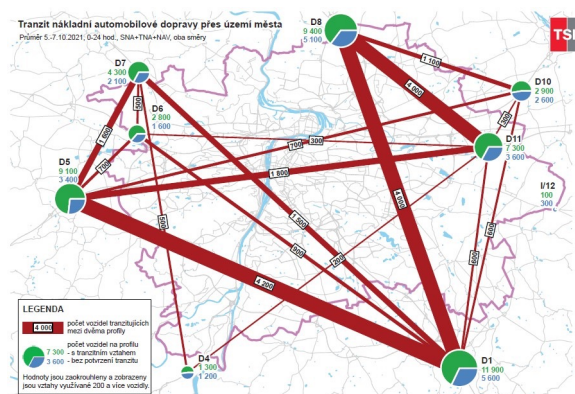
DO 518 a 519 usnadní dojíždění autem do Prahy, což povede k zatížení navazujících komunikací a záboru ploch pro parkování ve městě.

Většina cílů cest za prací je v širším centru a u stanic metra

2.1.1.2 Moderní kancelářské plochy v katastrálních územích
IPR Praha 2020 / data: JLL 2019



Nákladní tranzit na severozápadě Prahy je minimální

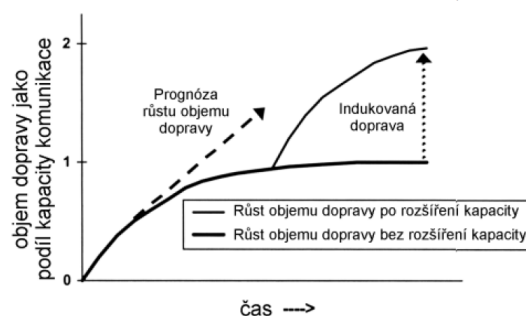


➔ D0 518 a 519 by odvedla minimum tranzitní dopravy z města a zároveň přivedla do Prahy tranzitní kamiony, které jezdí na komunikacích mimo pražskou aglomeraci

Realizace D0 518 a 519 povede k nárůstu dopravy v pražské aglomeraci

Zprovoznění severní části Pražského okruhu (úseků D0 518 a 519) představuje významnou změnu v nabídce dopravního systému, a to jak po stránce kvantitativní, tak po stránce kvalitativní. Lze očekávat nárůst dopravního výkonu o cca 931 tis. vozokilometrů za den v pražské aglomeraci. Cca 2/3 dopravy na okruhu mají být indukované, tj. nová doprava, která by bez této stavby nevznikla.

Graf 1: Dopravní indukce (Litman 1998)



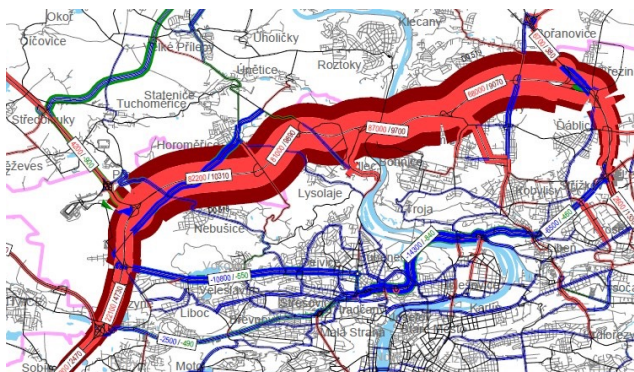
➔ „Dosažené intenzity v dlouhodobém výhledu ukazují na fakt, že i po dostavbě nadřazeného komunikačního systému, či jeho zkapacitnění, dojde k jeho postupnému saturování.“

Odborné studie a praxe potvrzují nárůst IAD v důsledku rozšiřování silniční kapacity



Zdroj: DIP EIA D0 518 a 519, TSK

Mírný pokles dopravy na několika komunikacích znehodnocen nárůstem v jiných částech Prahy



- Mírný pokles na několika komunikacích (např. tunel Blanka, Evropská, Patočkova, V Holešovičkách).
- Odlehčené komunikace se časem postupně zaplní podobně jako Barrandovský most po zprovoznění jižní části D0.
- Nárůst na komunikacích v ose sever-jih (Kamýcká, Čimická, Horňátecká, Trojský most, Argentinská atd.)

➔ D0 518 a 519 odvede minimum dopravy z vnitřní části Prahy, avšak přivede do obydlených lokalit na severu Prahy obrovské množství nové cílové a tranzitní nákladní dopravy.

Nenávratně poškodí chráněné přírodní a historické památky na severu Prahy

- ➔ D0 518 a 519 vede skrz či v těsné blízkosti chráněných přírodních a historických památek.
- ➔ Výstavba a provoz dálnice nenávratně poškodí tyto památky včetně velké části přírodního parku Drahaň-Troja.
- ➔ Kritická vyjádření institucí a odborníků k negativním dopadům D0 na přírodu a krajinu.
- ➔ Účelovost a nedostatky procesu posuzování vlivů na životní prostředí (EIA).

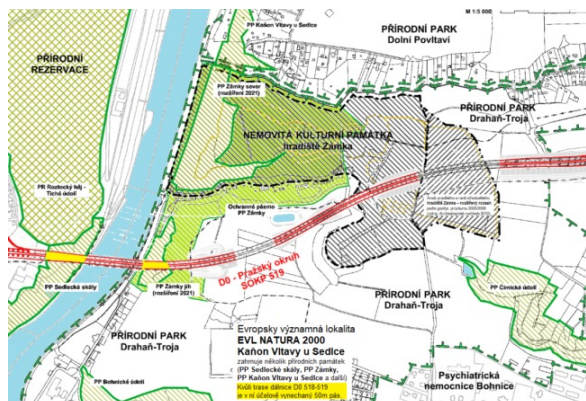


D0 518 a 519 vedoucí skrz chráněné přírodní památky na severu Prahy



Zdroj: Dokumentace EIA D0 518 a 519, rok 2023

D0 519 významně poškodí kulturní památku hradiště Zámka



- ostroh byl osídlen již v pozdní době kamenné, dále v době bronzové, ve starší době železné.
- pak v 6. století n. l. nově příchodním slovanským obyvatelstvem.
- největší sídliště časně slovanské kultury (550–700 n. l.)

Zdroj: Praha archeologická <https://praha.aiscr.cz/p/340>

Kritická vyjádření odborných institucí k DO 518 a 519

Proces EIA (2001–2002)

- MŽP: doporučilo severní (alternativní) variantu, jižní jako krajní řešení
- Zpracovatel posudku: severní varianta výhodnější v dlouhodobém horizontu
- Česká inspekce životního prostředí: jižní varianta je jednoznačně nejhorší
- Odbor ochrany ovzduší MŽP: doporučil severní a tranzitní variantu (dál od Prahy)
- Odbor ŽP magistrátu hl. m. Prahy: severní a tranzitní varianta jsou výhodnější
- Odbor lesů MZE: doporučuje variantu severní a tranzitní (nižší zábor lesů)

Zjišťovací řízení (2019)

- Odbor ochrany prostředí, Magistrát hl. m. Prahy: „Záměr může mít významný vliv na EVL – Kaňon Vltavy u Sedlce.“

SEA k Metropolitnímu plánu (2022)

- „DO 518 a 519 hodnocen jako záměr s potenciálně významným negativním vlivem.“

Zdroj: Stanovisko MŽP EIA 2002, Posudek EIA 2001, Vyjádření OCP 2019, SEA k Metropolitnímu plánu HMP_základní dokument_4.2022_str. 320

DO 518 a 519 by byla pro přírodu a krajinu na severu Prahy likvidační

Vedení dálnice je pro přírodní park a hodnoty přírodního parku v zásadě likvidační.

Míra zásahů do přírodních památek a přírodních rezervací je nebývalá. Stavební zásah je tak rozsáhlý, že se týká významné části ploch vymezených k ochraně území. **Pro určité části parku Draháň-Troja se jedná fakticky o zásah likvidační...**

Dálniční most přímo zasahuje do vedut památkové rezervace hlavního města Prahy.

Most je svými rozměry a výškou dominantní stavbou v přímé pohledové souvislosti s Pražským hradem.

To, co činí území „Pražského gruntu“ a celé oblasti Vltavského kaňonu jedinečné, je právě **drobné měřítko**, které dokáže působit monumentálně. Právě z tohoto důvodu je pro ochranu území skal a skalních ostrohů, kde se vztah měřítek projevuje nejsilněji, předepisována **přísná ochrana**. **Dálnice** svými dimenzemi, kterými se plánuje tyčit nad skalami, **celé území banalizuje a nenávratně tisícileté kouzlo charakteru území ničí.**

Zdroj: Oponentní odborný posudek ke krajinnému rázu od Ing. arch. Vladana Hodka

Účelovost a nedostatky procesu posuzování vlivů na životní prostředí (EIA)

- Vydané stanovisko EIA k DO 518 a 519 bylo napadeno dotčenými samosprávami u soudů pro nezákonnost.
- Vzhledem k tomu, že česká legislativa – v rozporu s evropskou směrnicí EIA – neumožňuje včasný přezkum, soudy doporučily podat žalobu až v navazujícím řízení.
- Proces EIA byl účelový a vykazoval řadu nedostatků, např. nedostatečná kvalita a tendenčnost odborných studií, invariantnost záměru, střety zájmů, politické ovlivňování atd.
- Uvedené nedostatky byly zmiňovány také v pořadech Nedej se „Posudkáři vlivů“ a „Okruh za každou cenu“ a v dopise spolků ministru životního prostředí.

Lanovka Podbaba–Troja–Bohnice vs. dálnice DO 518–519



Zdroj: www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/224562248410028/ ; www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/225562248410019/
Otevřený dopis: Žádáme o reformu procesu posuzování vlivů na životní prostředí; <https://rozumnadoprava.cz/absurdita-procesu-eia-ekologicka-lanovka-ne-skodлива-dálnice-ano/>



Absurditou celého procesu je zamítnutí ekologické lanovky v mnohem méně exponované lokalitě a s řádově menšími dopady než šestiproudá dálnice

Negativně ovlivní zdraví a kvalitu života obyvatel v dotčených oblastech

- DO 518 a 519 povede k významnému zhoršení hlukové situace a kvality ovzduší
- Negativním vlivům záměru bude vystaveno až 100 000 obyvatel v dotčených oblastech
- Podél několika málo komunikací s mírným dočasným poklesem dopravy lze očekávat minimální zlepšení
- Celkově dojde ke zvýšení hlukové a imisní zátěže v pražské aglomeraci
- Kumulativní vlivy silniční a letecké dopravy
- Výstavba a provoz dálnice sníží kvalitu života desítek tisíc dotčených obyvatel, kteří zároveň přijdou o rozsáhlé rekreační a přírodní oblasti

Celkové zhoršení hlukové zátěže

- V dotčených městských částech, které jsou již v současnosti zatíženy silniční a leteckou dopravou, vznikne nový zdroj obrovského nepřetržitého hluku.
- Na několika vnitroměstských komunikacích dojde pouze k zanedbatelnému zlepšení. Ani pokles intenzit dopravy však nemusí být zárukou poklesu hlukové hladiny, zejména pokud se zvýší rychlost jízdy.
- Původně klidové rezidenční lokality budou v případě realizace záměru vystaveny hluku v rozmezí 45 až 60 dB.
- Oblíbené vycházkové trasy a rekreační lokality budou zasaženy ještě výrazně vyšším hlukem 55 až 75 dB.

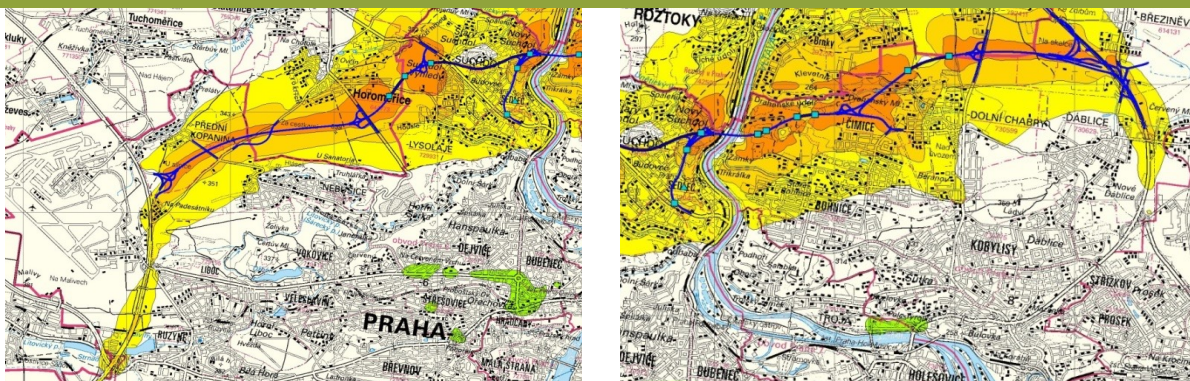


Zdroj: Hluková studie, dokumentace EIA DO 518 a 519

Celkové zhoršení kvality ovzduší

Záměr povede k celkovému zhoršení ovzduší v pražské aglomeraci. V nejbližším okolí několika vnitroměstských komunikací sice dojde k mírnému zlepšení, avšak v dotčených oblastech dojde k výraznému zhoršení ovzduší.

Zanedbatelné zlepšení vs. výrazné zhoršení ovzduší v rozsáhlejších oblastech

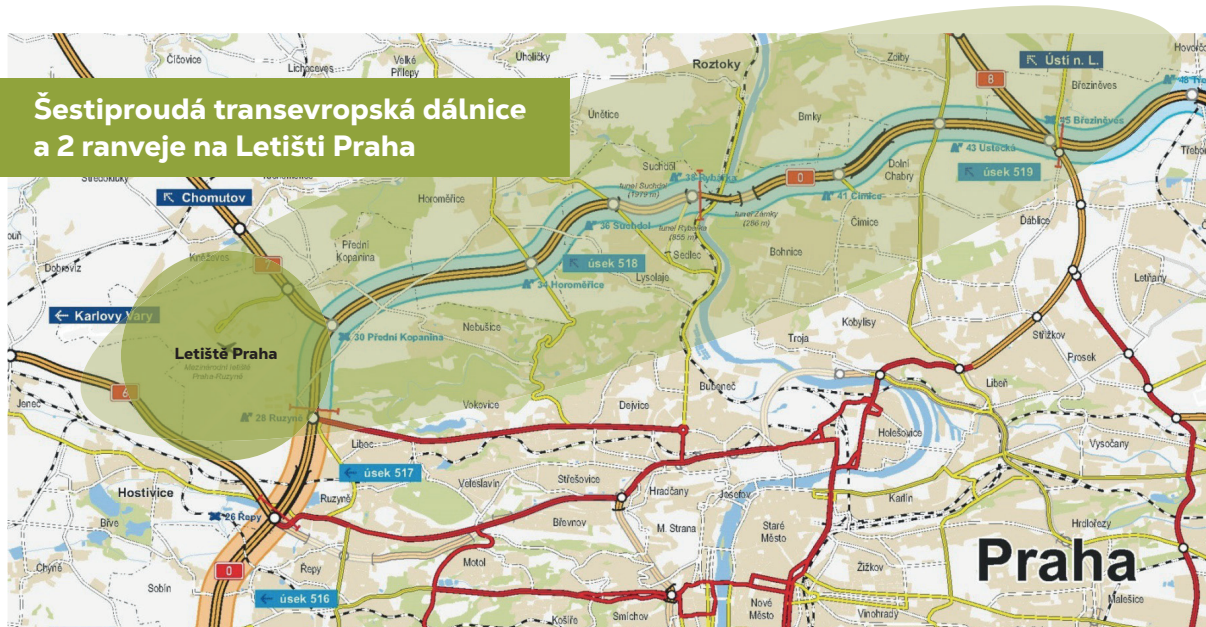


- Výkresy z rozptylové studie jasně dokazují, že k mírnému zlepšení dojde pouze v nejbližším okolí některých komunikací,
- zatímco nárůst emisí škodlivých látek bude výrazně vyšší v mnohem větší oblasti včetně hustě obydlených a frekventovaných lokalit (sídlíště Bohnice a Čimice, celý Suchdol a Lysolaje včetně areálu ČZU a Akademie věd, Dolní Chabry, Zdičky, Horoměřice).

Kumulativní vlivy silniční a letecké dopravy

Dotčené lokality jsou zároveň vystaveny významné hlukové zátěži z letecké dopravy, která se ještě zvýší v případě realizace paralelní dráhy na letišti v Ruzyni

**Šestiproudá transevropská dálnice
a 2 ranveje na Letišti Praha**



Vznikne na severu Prahy nejvytíženější dopravní koridor ve střední Evropě?

Desítky tisíc obyvatel přijdou o rozsáhlé přírodní a rekreační lokality na severu Prahy



Stát vyhodí desítky miliard na úkor smysluplnějších projektů

- D0 518 a 519 se řadí mezi nejdražší dálniční stavby v historii ČR.
- Zatímco běžně stojí kilometr dálnice cca 250 až 300 milionů korun, v tomto případě více než 2 miliardy.
- Extrémně vysoké náklady jsou způsobeny naprosto nevhodným trasováním skrz zastavěné části Prahy, chráněné přírodní památky a složitý terén.
- To vyžaduje tunely, mosty, přivaděče, vysoký počet mimoúrovňových křižovatek a další nákladná opatření.
- Celospolečenské náklady této dálnice by výrazně převážily nad diskutabilními přínosy.
- Veřejné peníze by měly být investovány do smysluplnějších projektů.

D0 518 a 519 se řadí mezi nejdražší dálniční stavby v historii ČR

- Délka trasy: cca 15 km + 2 přivaděče
- Kategorie: D34/100 (šířka cca 34 m, návrhová rychlost 100 km/h)
- 6 mostů na hlavní trase (3 velké mosty na 519 o celkové délce 1266 m)
- Tunelové úseky o celkové délce cca 4,6 km
- 7 mimoúrovňových křižovatek (MÚK)
- Aktuální odhad nákladů D0 518 a 519 dle ŘSD: cca 32 miliard
- 1 km dálnice vychází na více než 2 miliardy
- Přitom investiční náklady na 1 km dálnice se pohybují přibližně mezi 250 až 300 mil. Kč bez DPH (medián)
- Další vyvolané investice, které nejsou započteny v ceně záměru: MÚK Aviatická – MÚK Ruzyně, Čimický sběrač, zkapacitnění D8 od Zdib na sever
- Provozní náklady lze odhadovat na více než 200 milionů ročně

→ Investiční náklady na kilometr D0 518 a 519 jsou cca 7x vyšší než u běžných dálnic v ČR

Zdroj: Informační letáky ŘSD, <https://www.ckait.cz/ceny-stavebniho-materialu-rostou-mnohem-rychleji-nez-inflace><https://www.garaz.cz/clanek/zajimavosti-kolik-stoji-jeden-kilometr-dalnice-je-to-penez-jako-zelez-ale-byvalo-i-hur-21013380> <https://www.linkedin.com/pulse/kolik-stoj%C3%AD-jeden-kilometr-%C4%8Desk%C3%A9-d%C3%A1lnice-jaroslav-vidim--0wase/>



Přínos D0 pro ekonomiku je sporný

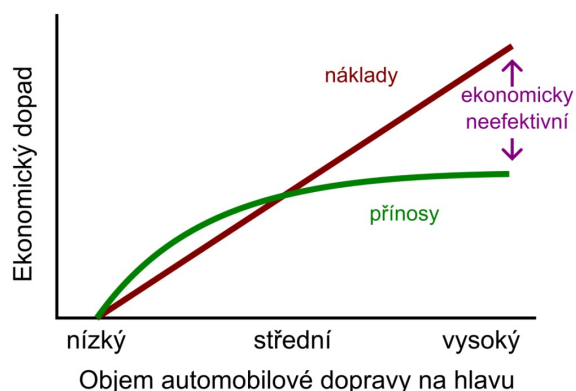


➔ D0 518 a 519 by měla minimální socioekonomický přínos a zároveň by obnášela obrovské náklady: investiční, provozní, environmentální a zdravotní.

Zdroj: <https://transportgeography.org/contents/chapter3/transportation-and-economic-development/transport-investments-diminishing-returns/>

Celospolečenské náklady D0 518 a 519 výrazně převáží nad diskutabilními přínosy

Pokles mezních přínosů při lineárním nárůstu nákladů



Při vysoké úrovni mobility tvoří rostoucí podíl dopravy ekonomicky neefektivní cestování: mezní náklady převyšují mezní přínosy, což snižuje produktivitu.

➔ Více aut neznamená více prosperity. Často je to právě naopak. Skutečně efektivní doprava je taková, která dává smysl – nejen ekonomicky, ale i společensky a ekologicky.

Zdroj: <https://auto-mat.cz/41621/podpora-automobilove-dopravy-ekonomice-nepomaha-prave-naopak> https://www.vtpi.org/ITED_paradox.pdf

Veřejné peníze by měly být investovány na smysluplnější účely ve prospěch obyvatel celé ČR

Doprava

- Modernizace a rozvoj železniční sítě
- Zlepšení dostupnosti a kvality veřejné hromadné dopravy
- Údržba a opravy silnic
- Kvalitní silniční propojení měst a krajů mimo pražskou aglomeraci
- Výstavba stezek pro chodce a cyklisty
- Inteligentní dopravní systémy

Další prioritní oblasti

- Školství
- Zdravotní a sociální péče
- Obrana a bezpečnost
- Rozvoj regionů
- Dostupné bydlení
- Věda a výzkum
- Životní prostředí
- Energetika

Co lze pořídit za 30 miliard? (minimální investiční náklady D0 518 a 519)

- Údržba a oprava silnic II. a III. třídy ve všech krajích po dobu 15 let (příspěvek SFDI 2 miliardy ročně)
- 200 km nových silnic I. třídy a obchvatů obcí a měst v regionech
- Provoz městské hromadné dopravy v Brně po dobu 10 let
- Provoz veřejné dopravy v Ústeckém kraji po dobu 10 let
- 100 km nových tramvajových tratí (při průměrné ceně 300 mil. Kč/km)
- Elektrizace více než 1000 km železničních tratí
- Výstavba více než 30 km vysokorychlostních tratí

Zdroj: Seznam odkazů na příslušné zdroje k uvedeným datům je zde <https://rozumnadoprava.cz/desitky-miliard-ve-prospech-obyvatel-cr/>

Efektivnější a šetrnější dopravní alternativy

- Namísto šestiproudé transevropské dálnice lze realizovat šetrnější a efektivnější alternativy – většina je v přípravě
- Je žádoucí řešit tranzitní a městskou dopravu odděleně
- Řešení pro tranzitní dopravu: kapacitní silnice mezi D7 a D8 (I/16, aglomerační okruh s jižním obchvatem Kralup, tzv. severní varianta s mostem u Řeže), rozvoj železniční dopravy
- Řešení pro městskou dopravu: místní most mezi Prahou 6 a 8 pro všechny druhy dopravy, tramvajová trať Podbaba – Suchdol a Kobylisy – Zdiby, posílení příměstské železnice, parkoviště u zastávek kolejové dopravy atd.)
- Chytré územní plánování na principu města krátkých vzdáleností, regulace automobilové dopravy

Je žádoucí řešit odděleně městskou a tranzitní dopravu

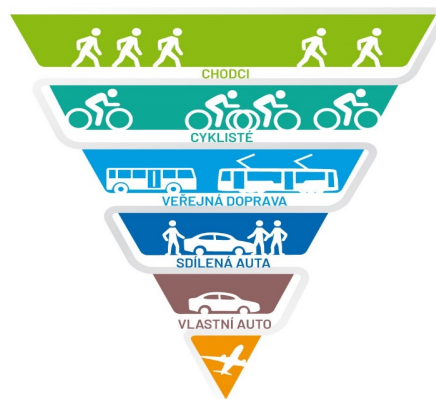
Příměstská a vnitroměstská doprava

- územní plánování a rozvoj zaměřený na snižování poptávky po mobilitě
- podpora veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy a sdílené mobility
- přechod na nízkoemisní a úsporná vozidla, efektivnější organizace dopravy

Tranzitní doprava

- propojky D7 – D8 (nově vybudovaná silnice I/16 Velvary – Slaný, aglomerační okruh s jižním obchvatem Kralup)
- regionální okruh (tzv. severní varianta), pro kterou si dotčené městské části a obce nechaly zpracovat studii proveditelnosti v roce 2020. Studie je k dispozici na Úřadu MČ Praha-Dolní Chabry a je dostupná z: <https://www.dchabry.cz/sokp-regionalni-varianta-aktualizace-2020>
- rozvoj vysokorychlostních tratí a modernizace železničních koridorů
- přesun části nákladní dopravy na železnici

Řešení městské dopravy nabízí Koncepce městské a aktivní mobility



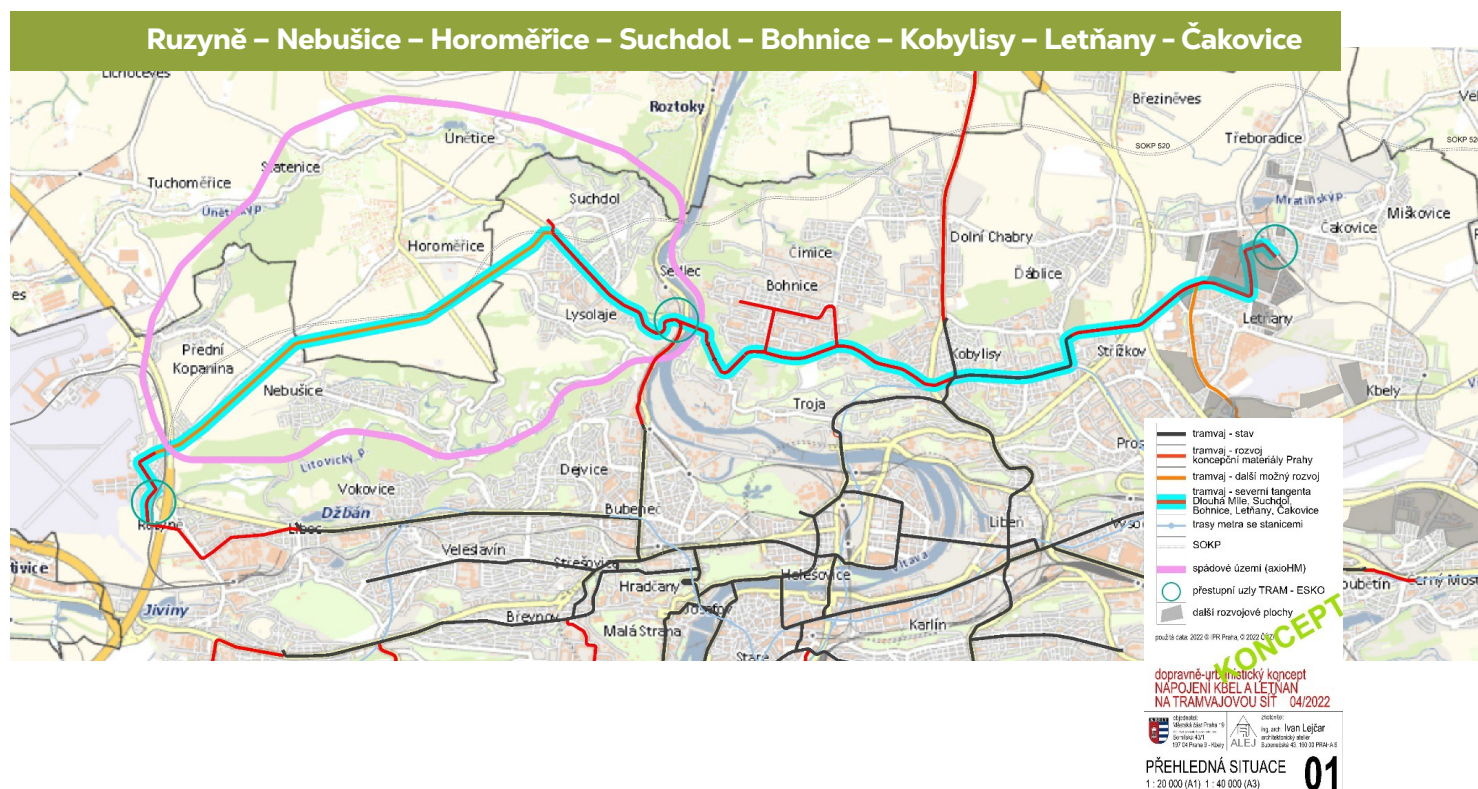
Město se nemůže přizpůsobovat dopravě, naopak doprava se musí přizpůsobit městu. Město bude upřednostňovat šetrnou dopravu pěší a cyklistickou a dopravu veřejnou... Doprava je integrálním projevem využívání území a její charakter a intenzita je mimo jiné podmíněna vystavěnou strukturou města. Proto bychom neměli tak jako doposud léčit symptomy, ale správným uspořádáním města řešit problémy dopravy hned u jejich počátku.

Záměry a opatření k řešení dopravy na severozápadě Prahy

- Železnice Praha – Letiště – Kladno
- Rozvoj tramvajových tratí: TT Kobylisy – Zdiby, TT Podbaba – Suchdol, TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy
- Severní tramvajová tangenta s městským bulvárem Ruzyně – Nebušice – Horoměřice – Suchdol – Bohnice – Kobylisy – Letňany, která umožní napojení na TT z Dědiny a železnici na letiště
- Multimodální terminál Výhledy s P+R, B+R, pravidelnými autobusovými linkami a dalšími službami (e-carsharing, sdílení kol, poptávková doprava)
- Parkoviště P+R a B+R u zastávek kolejové dopravy
- Posílení stávajících autobusových linek
- Výstavba nových stezek pro chodce a cyklisty mezi obcemi a v návaznosti na kolejovou dopravu (zastávky železnice a tramvaje)

Zdroj: <https://praha-suchdol.citychangers.cz/regionalni-akcni-plan>
LMF_24.6.2021.pdf

Severní tramvajová tangenta





Můžeme se rozhodnout, jak bude Praha po roce 2035+ vypadat.

Zda 6 km od centra povede šestiproudá dálnice, která zvýší počet aut ve městě, nebo zda se vydáme na cestu urbanismu 21. století, v němž se plánují města pro lidi.

Petici za záchranu přírodního parku Drahaň-Troja podepsalo k 22. 10. 2025 více než 1900 občanů.



<https://e-petice.cz/petitions/petice-za-zachranu-prirodnihoparku-drahan-troja.html>