

Silniční okruh na severozápadě Prahy - stavby 518, 519 - září 2004

Silničního okruhu (SO) kolem Prahy v jeho severozápadním segmentu - stavby 518, 519, tj. o úsek mezi radiálními komunikacemi R7 (Ruzyň) a D8 (Březiněves), přičemž SO jako celek je součástí IV. evropského multimodálního koridoru "Berlín – Drážďany – Praha (vč. odbočky na Norimberk) – Bratislava – Győr – Budapešť – Arad – Craiova – Sofia – Plovdiv – Istanbul. Jeho základní funkcí je propojit navazující síť dálnic a rychlostních komunikací, oddělit místní dopravu od tranzitu a Prahu tak před masivním mezinárodním a vnitrostátním tranzitem ochránit. Řešení společensky velmi závažné kauzy, která má nejen celostátní ale i evropský rozměr, s bezprostředními zásadními vlivy na vývoj Pražského a středočeského regionu a dopady na přírodu, krajinu a celkové životní prostředí mnoha desítek tisíc občanů bude vyžadovat mnohamiliardové investice v řádech 15 až 20 miliard Kč. Financována bude tato komunikace z prostředků státního rozpočtu, a také, jakožto stavba celoevropského dopravního významu, z kohezních fondů EU nebo z půjček od EIB.

Problematikou uvedeného severozápadního segmentu SO se intenzivně zabýváme zhruba 10 let s cílem prosadit věcné, transparentní a nezávislé postupy v rámci rozhodovacích procesů tak, aby mohl být definován skutečný veřejný zájem v dlouhodobém pohledu. Aktivně jsme jako obce či občanská sdružení využili všechny zákonné možnosti účasti při přípravě územních plánů a zejména v procesu EIA. Mimoto jsme absolvovali stovky osobních jednání s nejrůznějšími orgány státní správy od místní úrovně po ministerstva, s orgány Parlamentu ČR, zástupci NKÚ, Úřadu národního ochránce lidských práv, s vedením hlavního města Prahy, představiteli Středočeského kraje, odbornými institucemi. Napsali



jme stovky vyjádření, protestů, podnětů a žádostí. Lze bez nadsázky říci, že jsme prakticky vyčerpali všechny prostředky a dosavadní možnosti jednání a komunikace se zodpovědnými institucemi na národní úrovni. Petice tisíců občanů z oblastí dotčených prosazovanou trasou, i několik demonstrací (viz foto), byly politickým vedením Prahy bez věcného řešení odmítnuty.

Naproti tomu ve věci zjevně existují silné zájmové tlaky a s nimi spojené manipulace. Zřejmě proto jsme doposud nedosáhli demokratického, objektivního a spravedlivého přístupu ani racionálního řešení problému. A to především od orgánů a organizací, které jsou ve věci kompetentní – co se týká vytváření návrhů, jejich projednávání a schvalování, tedy zejména: Ministerstva dopravy, Ředitelství silnic a dálnic, rozhodující část vedení hl. m. Prahy a Středočeského kraje, Útvaru rozvoje města magistrátu hl. m. Prahy a Ministerstva pro místní rozvoj. Díky našemu úsilí jediným, vcelku a ve výsledku relativně objektivním projednáním (pomineme-li nedostatky a vady dokumentace) byl proces posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) řízený Ministerstvem životního prostředí. Výsledek tohoto posouzení však není pro navazující schvalování stavby právně závazný, jen musí být posouzení provedeno, takže je rozhodujícími orgány vnímán jen jako formalita. Na základě získaných poznatků a zkušeností jsme bohužel nuceni konstatovat, že proces rozhodování probíhá dlouhodobě v zásadním rozporu se základními principy demokratického chování a respektu k právům občanů a obcí, smyslu a logiky územního plánování, účelnosti a hospodárnosti při vynakládání veřejných prostředků a šetrného přístupu k životnímu prostředí. Opakovaně jsou obcházeny a porušovány příslušné zákonné normy, hrubě jsou pod lokálními politicko-mocenskými vlivy potlačovány zásady věcnosti, odbornosti a materiální pravdy.

Zásadní spor je veden, především na základě procesu EIA ukončeného v dubnu 2002, o 2 varianty, o trasu jižní "J" procházející severozápadním okrajem města a o severní trasu "Ss" obcházející město zhruba o 3 km severněji, převážně ve volné rovinaté krajině a obkružující menší obce Pražského regionu. Obě varianty mají značně rozdílné stavebně technické charakteristiky (viz též schéma) a liší se významně svými vlivy na životní prostředí. (Viz dále výsledky procesu EIA)

Severozápadní okraj Prahy se vyznačuje velmi členitým terénem s hlubokým skalnatým údolím Vltavy a mnoha příčnými údolními, jsou zde přírodní parky a příměstské lesy a háje, zoologická a botanická zahrada apod.

Jižní trasa "J" se odděluje v západní části Prahy (u ruzyňského letiště) od radiální rychlostní komunikace R7 a stáčí se na severovýchod rovnoběžně mezi osami dvou paralelních vzletových a přistávacích drah letiště a prochází v zářezu jižně od obce Horoměřice. Po sedmi kilometrech těsně před zastavěným územím Suchdola (5500 obyvatel, cca 5000 studentů a zaměstnanců České zemědělské univerzity) přechází do hloubeného tunelu. Těsně za tunelem je umístěna křižovatka s tunelovým přivaděčem Rybářka (pro provoz z oblasti Prahy 6 a připravovaného velkokapacitního tzv. městského okruhu) a pak ihned okruh pokračuje 90m vysokým 500m dlouhým patrovým mostem přes údolí Vltavy, dále navazuje patrový tunel Zámky, most přes Čimické údolí, prochází v blízkosti Čimic, 685m dlouhým mostem překračuje Drahaňské údolí u Dolních Chaber a u Březiněvse se napojuje na dálnici D8. Trasa "J" je dlouhá cca 16,4 km (stavební délka 16,139 km) a má tyto technické prvky :

- tři tunely:

tunel Suchdol	délka 1700 m	2 tubusy	3 + 3 jízdní pruhy
patrový tunel Zámky	délka 300 m	2 tubusy	3 + 3 jízdní pruhy
přivaděč Rybářka	délka 700 m	1 tubus	1 + 1 jízdní pruhy

- tři velké mostní objekty:

most přes Vltavu	délka 500 m,	výška 90 m
most přes Čimické údolí	délka 160 m,	výška 30 m
most přes Drahaňské údolí	délka 685 m,	výška 33 m

- ventilace tunelu Suchdol:

el. příkon	cca 7 kW
výdech	výška 27 m, průřez 20 m ²
rychlost vyfukování	15 až 20 m/s
množství vzdušiny	200 až 300 m ³ /s
délka potrubí	cca 700 m

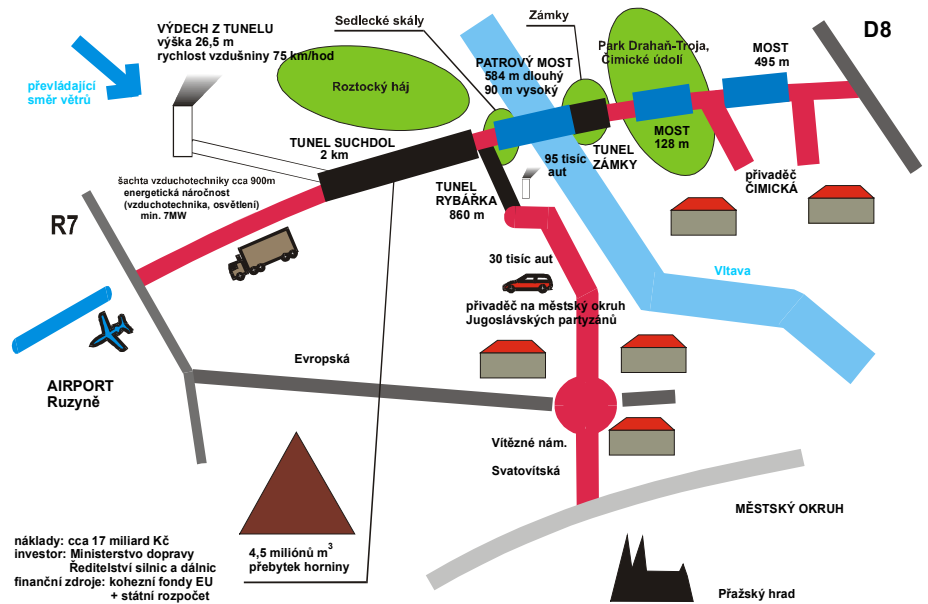
Trasa "J" prochází v těsné blízkosti na návětrné straně přírodního parku Šárka-Lysolaje, těsně okolo zvláště chráněného území přírodní památky Housle, v těsné blízkosti přírodní památky Roztocký háj, most přes Vltavu prochází přes přírodní památky Sedlecké skály, Zámky a dále je trasa vedena středem přírodního parku Drahaň - Troja. Podél nových komunikací je projektováno cca 7.5 km protihlukových stěn a valů až 8 m vysokých. Přebytek vytěžené zeminy činí přes tento způsob jejího dílčího využití cca 4 miliony m³.

Výše popsaná trasa J je velmi tvrdě prosazována především politickým vedením Prahy. To má zřejmě jistou investiční logiku – silniční okruh platí stát a EU a Praha by tak získala „zdarma“ most přes Vltavu a z části, i když dopravně velmi špatně a za cenu smíchání vnitroměstského provozu s tranzitem a při vyloučení MHD, by řešila objektivně chybějící místní spojení mezi MČ Praha 6 a MČ Praha 8, s kterým ÚP HMP počítá až po roce 2010. (Obdobný místní most zejména však pro MHD je součástí dopravního řešení varianty Ss.) Magistrát HMP při tom bagatelizuje fakt, že okruh ve variantě J znamená zavedení dálniční tranzitní dopravy na IV. multimodálním koridoru do zastavěných částí města a uplatňuje proti tomu falešně tvrzení o tom, že trasa J, na rozdíl od trasy Ss, povede k výraznému snížení intenzit provozu

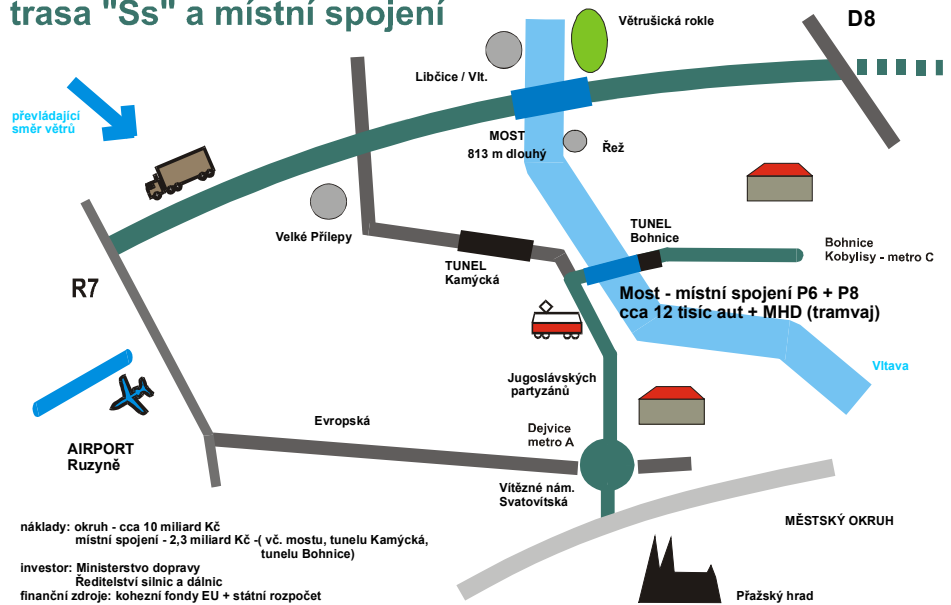
v centru města. To však nebylo nikdy věrohodně doloženo! Rozdíl v zátěžích na vnitřních komunikacích mezi oběma trasami se podle dostupných dopravních modelových studií jeví jako zanedbatelný (řádově jednotky procent). Naopak – centru města blízká trasa „J“ by byla lákavou komunikací pro zvyšování městského provozu, což by znamenalo především enormní zatížení radiál a jejich okolí (přivaděčů k trase) v hustě zastavěných částech města. *“Na základě podkladů, které jsou k dispozici v procesu EIA nepovažují výhodnost varianty J v dlouhodobém horizontu za prokázanou a za vhodnější proto považují variantu Ss.” (RNDr. Vyhnálek - Posudek EIA)* Z hlediska vnitřního města je také velmi důležité, že ze severozápadního směru přichází do centra čerstvý vzduch. Blízká trasa „J“ namísto něj bude trvale produkovat znečištění.

Varianta severní Ss, navržená nezávislými iniciativami a preferovaná signatáři tohoto podnětu, je vedena územím Středočeského kraje a její trasa byla určena v rámci procesu EIA. Odklání se od radiální komunikace R7 u skladového areálu ruzyňského letiště u obce Tuchoměřice, obchází severně Velké Přílepy (a vytváří tak jejich obchvat), kde je napojena na silnici II/241 a Vltavu přechází mostem cca 800m dlouhým severně od Řeže a dále severně od Klecan se napojuje na dálnici D8. Trasa „Ss“ je zahrnuta do projednávaného územního plánu VÚC Pražského regionu. Jediná vážnější komplikace celé trasy „Ss“ je průchod pravobřežního přemostění Vltavy. Na severu se nachází přírodní rezervace Větrušická rokle a na jihu areál Ústavu jaderného výzkumu Řež, ve kterém jsou v činnosti dva jaderné reaktory a je třeba řešit problém jejich ochranných pásem a ochranného pásma komunikace. Trasa Ss ovšem nebyla optimalizována, existuje doposud jen v hrubém měřítku pro účely EIA a ÚP VÚC Pražského regionu a nebyla státní investorskou organizací ŘSD v rozporu s požadavky MŽP ve Stanovisku k dokumentaci EIA z dubna 2002 a přes naše mnohokrát opakované žádosti technicky dopracována. Stavební délka trasy „Ss“ je 16, 976 km a neobsahuje žádný tunel. Pro vnitroměstský provoz je pochopitelně díky mírně vzdálenější poloze tato trasa delší než trasa „J“, ale pro tranzit (a to je hlavní účel obchvatu) je kratší.

Silniční okruh na severozápadě Prahy - trasa "J"



Silniční okruh na severozápadě Prahy trasa "Ss" a místní spojení



Konflikt o předmětnou komunikaci vznikl fakticky v letech 1992 - 95, kdy byla do konceptu ÚP Prahy zahrnuta tzv. trasa jižní „J“, která, jak uvedeno, prochází městskou částí Suchdol a hrubě devastuje krajinu vč. chráněných přírodních oblastí na severním okraji hlavního města. Stalo se tak podivným kabinetním způsobem, bez řádného zdůvodnění a bez prověření alternativních řešení a prakticky bez jakékoliv účasti a podílu veřejnosti i dotčených městských částí. Atmosféru přípravy ÚP Prahy, která snad ještě překonává nedemokratické praktiky minulého režimu, názorně přibližuje citát z usnesení Rady Zastupitelstva hl. města Prahy č. 1105 ze dne 10. října 1995 k distribuci více paré konceptu Územního plánu:

“Rada Zastupitelstva hlavního města Prahy

I. bere na vědomí,

že koncept Územního plánu hl. m. Prahy nebude poskytován právníckým ani fyzickým osobám,

II. souhlasí

s poskytnutím základního výkresu konceptu Územního plánu hl. m. Prahy a textové části městským částem za úhradu režijních nákladů.“

Ing. arch. Kyllar, vedoucí úseku pořizování a koordinace ÚRM se v dubnu 1995 vyjádřil k účasti veřejnosti při projednávání územně plánovacích dokumentů a podkladů takto:

“ Současná praxe součinnosti s veřejností, zvláště občany, je, jak bylo na začátku uvedeno, poznamenána nejasnostmi ve vlastnických vztazích a fragmentalizací společnosti i města. Projevuje se např. činností různých iniciativ a sdružení většinou orientovaných negativisticky. Proti realizaci dopravních staveb jsou nejčtenější a sdružení proti vnitřnímu a vnějšímu silničnímu okruhu města využívají médií k prosazování partikulárních zájmů opírajících se často o nejisté argumentace. /...../

S určitými obavami pohlíží ÚRM na projednávání konceptu územního plánu hl. m. Prahy. Na něj se vztahuje legislativní rámec shodný s výše uvedeným postupem při projednávání konceptu dílčích územně plánovacích dokumentací. Při zaujatosti určitých sdružení může vzniknout vypjatá atmosféra odvádějící pozornost od dalších celoměstských problémů, skandalizace exekutivy i volených orgánů vedoucí k paralyzaci skutečné objektivitě při volbě optimálního řešení.“

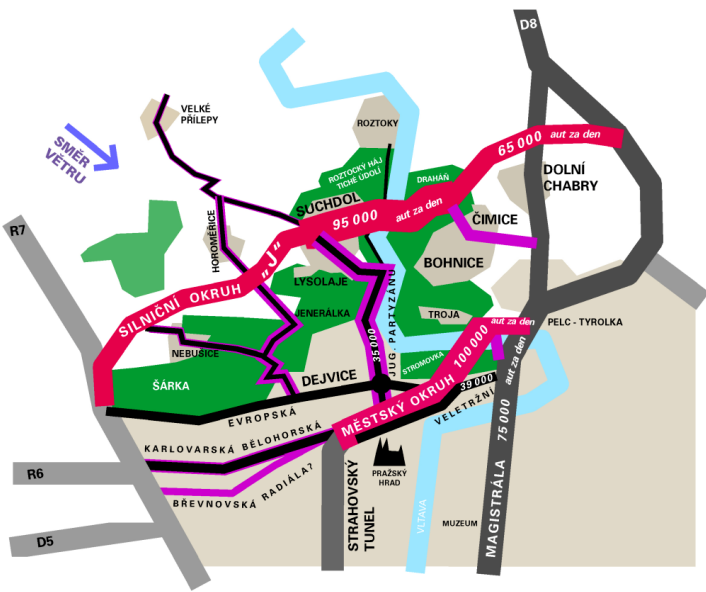
Vážná diskuse o alternativních trasách silničního okruhu nebyla vůbec připuštěna. Obecně uplatňované praktiky vyřazování veřejnosti z rozhodování o rozvoji území vyvrcholily schválením návrhu ÚP HMP jakožto sídelního útvaru v září 1999, přičemž z projednání Zastupitelstvem HMP bylo úplně vyjmuto cca 1800 námitek a připomínek městských částí, občanů a občanských sdružení, a to i zcela zásadních zejména k dopravním stavbám. Ty tak nebyly vůbec věcně vypořádány a brány v potaz! Záminkou bylo lživé tvrzení vedení města o negativních stanoviscích dotčených orgánů státní správy k těmto námitkám a připomínkám. Taková negativní stanoviska v naprosté většině případů nikdy nebyla vydána! Ve věci silničního okruhu přitom Usnesení vlády ČR č. 631 z 10.11.1993 uložilo ministru hospodářství ve spolupráci s primátorem hlavního města Prahy určit jeho trasu v rámci územně plánovací dokumentace velkého územního celku Pražské aglomerace. Stejný postoj uplatnilo Ministerstvo dopravy ve svém Souborném stanovisku k návrhu ÚP Prahy z 18.6.1998. Tento klíčový požadavek byl úplně ignorován. Zrovna tak byl pominut fakt, že v té době probíhal, ale zdaleka nebyl ukončen, proces projektové EIA hodnotící varianty okruhu mezi Ruzyní a Březiněvsí. Územní plán Prahy (ani jeho dopravní řešení) nebyl z hlediska vlivu na životní prostředí posouzen.

Nedůsledností a neschopností MMR a dalších institucí tak vznikl absurdní stav, kdy byl nejprve schválen ÚP obce Praha, a teprve s mnohaletým zpožděním se projednává nadřazený plán VÚC Pražského regionu a to fakticky na principu, že tento nadřazený plán se přizpůsobuje územnímu plánu obce, což je v rozporu s logikou územního plánování i stavebním zákonem (zákon č. 50/1976 Sb. O územním plánování a stavebním řádu). Navíc je trasa J v nesouladu s platným nadřazeným ÚP VÚC Pražské středočeské aglomerace z roku 1976, naposledy novelizovaném vládním usnesením č.516 z roku 1995, který obsahuje tzv. Roztockou variantu a v němž byla ponechána územní rezerva přes Suchdol. Usnesením vlády č. 24 z roku 1986 byla ovšem i tato územní rezerva na žádost Hlavního architekta hl. města Prahy zrušena. Do dnešního dne tak neexistuje žádné vládní usnesení či jiný dokument obdobné právní síly, které by trasu okruhu do polohy přes Suchdol určily.

Proces EIA dle zákona 244/92 Sb., který je zatím jediným relativně věrohodným hodnocením možných variant řešení, byl ukončen 30. dubna 2002 vydáním závěrečného Stanoviska MŽP k dokumentaci EIA s tímto výrokem:

” Doporučená varianta:

Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss.”



Výše uvedené vyjádření bylo MŽP potvrzeno a rozšířeno ve stanovisku ke Konceptu ÚP VÚC Pražského regionu z ... 2002 následovně: “...

„ ... 3. Při řešení severozápadní části městského silničního okruhu respektovat stanovisko MŽP o hodnocení vlivů podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, k projektu “Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519, Ruzyně – Březiněves“, č. „J“. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e. o. Z hlediska vlivů na životní prostředí MŽP doporučuje realizaci varianty “B“ (dle EIA “Ss“). Varianta “A“ (dle EIA “J“) je možná pouze v případě, že koncept ÚPN VÚC Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty “B“, máme však za to, že dosavadní řešení ÚPN VÚC ani posouzení vlivů koncepce na životní prostředí realizaci varianty “B“ nijak nevylučuje. “

Výsledek procesu EIA, jehož základním účelem a smyslem je posouzení a výběr variant a jenž musí být nedílnou součástí rozhodovacího procesu, byl však investorem pojat zcela formálně a předem zvolené řešení nijak neovlivnil. Stejně tak jsou hrubým způsobem porušovány omezující podmínky pro trasu J. I podle vyjádření ČIŽP z 31. května 2004... se tak varianta J stala nepřijatelnou. ... „Jelikož navržená varianta „J“ se liší od stanovených podmínek za nichž byla prohlášena za ještě přípustnou v krajním případě, stala se tedy nepřijatelnou a proto ČIŽP navrhuje rozpracování jiných variant komunikace (např. v trase „Ss“ či „T“) tak, jak bylo navrženo v původní dokumentaci EIA z r. 2001. “

Nekompromisní dlouhodobé ztotožnění státního investora s trasou J a nerespektování zásad rovné hospodářské soutěže potvrzuje skutečnost, že již v květnu 1998 byla vypsána veřejná soutěž na dodavatele DÚR pro trasu přes Suchdol. S nabídkou za cca 11 milionů Kč zvítězily firmy Pragoprojekt a PUDIS. Ty od té doby na kompletaci a upřesňování dokumentace neustále pracují. K zahájení územního řízení by podle přání ŘSD mělo dojít na podzim t.r., tj. po více než 6ti letech! V r. 1998 byla též za přibližně 1 milion Kč vypsána architektonická soutěž na dvoupatrový most v Suchdole. Opět bez jakýchkoliv územně plánovacích podkladů či rozhodnutí kompetentních státních orgánů! (I ÚP Praha byl schválen až v září 1999.)

Z hlediska územně plánovacího je trasa Ss obsažena jako varianta v Konceptu ÚP VÚC Pražský region. (Spolu s trasou J podle ÚP Prahy, byť ÚP VÚC území Prahy formálně nezahrnuje, a trasou Sc, která zase byla v procesu EIA označena za nepřijatelnou a s jejíž realizací vlastně nikdo neuvažuje.) V současné době se k tomuto konceptu ÚP zpracovává Souborné stanovisko.

Státní investorská organizace ŘSD ignoruje nicméně i skutečnost, že proces přípravy ÚP VÚC nedospěl zatím ani do fáze zpracování návrhu, natož pak jeho schválení zastupitelstvem Středočeského kraje a intenzivně pracuje na dokončení čistopisu dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) pro trasu J.

Údajně je povinna se řídit ÚP Prahy (schváleném jako plán obce) a usneseními Rady Zastupitelstva HMP! Kromě tohoto formálního zdůvodnění, které kromě jiného popírá zákonné kompetence Ministerstva dopravy a vlády ČR, neuplatňuje ŘSD prakticky žádné věrohodné věcně odborné argumenty potvrzující vhodnost trasy J. Proti tomu stojí mnoho expertních zjištění, oficiálních vyjádření a stanovisek dotčených orgánů státní správy a odborných institucí, podle nichž se trasa J jeví jednoznačně jako vysoce devastující, stavebně velmi náročná s velkým počtem nadstandardních technických objektů, ve složitých stavebně geologických a terénních podmínkách, investičně a provozně daleko dražší než Ss, s nižší bezpečností provozu a snadnou zranitelností v případě teroristického útoku. Za „argument“ z ekonomického hlediska vydává ŘSD tzv. studii ekonomické proveditelnosti, kterou v březnu 2003 vytvořil Pragoprojekt, tedy firma projektující trasu J se zájmem na její realizaci a tedy podjatá. Je to nedostatečný a nevěrohodný paskvil plný věcných i metodických chyb a manipulací. Studie neprošla žádnou odbornou oponenturou ani projednáním. ŘSD jejími závěry trasu J obhajuje a tím poskytuje i nejvyšším státním orgánům vadné a matoucí informace.

Při uplatnění pozitivního a konstruktivního přístupu a ve snaze dosáhnout ještě širšího a důkladnějšího porovnání obou variant, nad rámec procesu EIA, jsme se v červenci minulého roku obrátili na Parlament ČR s žádostí o stanovisko k SZ segmentu SO kolem Prahy a o podporu požadavku na vypracování srovnávací studie proveditelnosti, která by přísně nezávisle a v souladu s evropskými metodikami vyhodnotila skutečné společenské náklady a přínosy té které varianty v dlouhodobém pohledu. Opírali jsem se při tom mimo jiné o rozpočtová pravidla, zjištění NKÚ v kontrolních zprávách 10/03 a 13/03 a o podmínky a pravidla poskytování prostředků z kohezních fondů EU.

Senátní Výbor pro územní rozvoj, veřejnou správu a životní prostředí ve svém usnesení č. 36 z 9.9.2003 doporučil, aby Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí zpracování takové studie proveditelnosti iniciovaly. K tomuto doporučení se připojil svým usnesením č. 20 z 25.9.2003 i Podvýbor pro životní prostředí Poslanecké sněmovny. Ministr životního prostředí RNDr. Ambrozek iniciativu velmi uvítal. Rozhodující orgán státní správy Ministerstvo dopravy však nejprve zaujalo pozici „mrtvého brouka“ a reagovalo úhybnými vyjádřeními. Po několika urgencích a po uplynutí řady měsíců však studii proveditelnosti přímo odmítlo jako již nepotřebnou s odvoláním na územní plán Prahy. To je podle našeho názoru naprosto neobhajitelný a nepřijatelný postoj. Vždyť MD je ze zákona odpovědné za účelné a hospodárné využití prostředků státního rozpočtu, je správcem příslušné kapitoly reprodukce majetku a má neoddiskutovatelnou odpovědnost za výstavbu komunikací celoevropského významu. Do dnešního dne přitom nebyly řádně propočítány a porovnány ani přímé investiční a provozní náklady a to u investice, která se může velice přiblížit 20ti mld Kč! K dispozici jsou pouze spíše odhady z různých období, které kolísají u J od 9ti do 17ti mld Kč a u trasy Ss od 9ti do 12ti mld Kč (včetně mostu pro místní spojení Bohnice – Sedlec). Vzhledem k tomu, že trasa J je stavebně-technicky mnohem náročnější, lze odhadnout, že by její výstavba trvale déle než trasy Ss. Je také velmi pravděpodobné, že vzhledem k právním a technickým vadám trasy J, bude déle trvat její úřední schvalování. Podléhání lobbistickým tlakům, zjevně podle hesla „Čím větší kšeft, tím lépe“, a nedostatek politické vůle a odvahy k tomu, aby rozhodnutí o nejvhodnější variantě obchvatu bylo učiněno při přísném dodržení českých a evropských právních norem, na základě objektivně a věrohodně zjištěných faktů a při respektování dlouhodobého zájmu státu a regionu i práv občanů a obcí v dotčeném území na příznivé životní prostředí a především bez rovnocenného porovnání možných alternativ vytváří nebezpečnou situaci, která může vyústit v prosazení špatného řešení. Řešení, které bude nevhodné z dopravně inženýrského hlediska (především z důvodu směšování tranzitu s městským provozem), nedobré pro bezpečnost účastníků provozu (např. problematika možnosti havárií nebyla dosud vážně řešena, a trasa J je v dokumentaci k územnímu řízení (z důvodu, že by byla jinak v rozporu s vymezením v územním plánu Prahy) navrhována v parametrech neodpovídajících normám pro komunikaci tohoto druhu), které způsobí zbytečnou a nevratnou devastaci přírody, krajiny, ohromný nárůst hlukových a emisních zátěží, zbytečně a hrubě naruší urbanistickou strukturu cenné části města a povede k plýtvání veřejnými prostředky v řádu miliard Kč.

Ing. Jaroslav Korf, Ing. Petr Hejl, ak.mal. Karel Čapek

V Praze - září 2004.