

# Silniční okruh na severozápadě Prahy

**Jaké jsou varianty plánovaného silničního okruhu na severozápadě Prahy? Jaký vliv na životní prostředí by měly ve vlastní trase, jak by ovlivnily dopravu a životní prostředí města?**

*Rozhodnout o rozsáhlé mnohamiliardové stavbě, která trvale a zásadně ovlivní podobu krajiny a vztahy v ní, je velmi závažné a zodpovědné. Rozhodují všichni, kdo mají nyní pravomoc v samosprávě a státní správě, a najatí specialisté objektivně nezájate, s vědomím všech závažných souvislostí? Má veřejnost dost nezkráslých informací, aby si mohla na věc vytvořit poučený názor? Neúplné nebo nepravdivé informace je zapotřebí doplnit a uvést na pravou míru.*

Nyní jsou zvažovány dvě možnosti: **trasa „J“** (jižní) - je silně prosazovaná - především městskými politiky. **trasa „Ss“** (severoseverní) - byla navržena občanskými iniciativami při hledání přijatelnějšího řešení. Pro pět variantních tras (viz mapa) bylo provedeno posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona 244/92 Sb. (EIA). Trasy „Sc“ a „Sd“ byly právem vyhodnoceny jako nevhodné a jejich realizaci nikdo nepodporuje. Trasa „T“ (tranzitní) byla navržena jako součást systémově odlišného řešení. Je tedy částí celkové dopravní alternativy než jen variantou vedení trasy. Proto je i v tomto materiálu zmíněna samostatně.



## Silniční okruh (SO)

je velkokapacitní komunikace dálničního typu spojující dálkové tahy přicházející do města. V Praze je navrhován tak, aby po okraji obkroužil celé město. K tomu v Praze navrhovaný „městský okruh“ (MO) je vlastně dálnice vedená městem okolo centra. Městský okruh je se silničním spojován kapacitními radiálními, (které v kombinaci s městským okruhem skrývají nebezpečí vytváření silných průjezdnicích tahů). Městskému okruhu je jednoznačně určována funkce řešit městské dopravní vztahy (jeho možné zneužívání k průjezdu (jak známe např. u severojižní magistrály okolo Muzea) je zamčováno).

Silničnímu okruhu je určováno několik funkcí:

1) převádění dopravy tranzitní vůči městskému prostředí, 2) propojení dálniční a silniční sítě mimo městské území, 3) rozvádění vnější cílové a zdrojové dopravy (zejména nákladní) a 4) pro realizaci vnitroměstských jízd mezi jednotlivými částmi města (tato funkce byla silničnímu okruhu přidána během jednání územního plánu (v uvedené formulaci se objevila až ve vyhlášce o závazné části územního plánu Prahy) a je stále více zdůrazňována. V masivní kampani politici přesvědčují občany, že jen silniční okruh na severozápadě v trase „J“ může převzít městský provoz a ulevit tak špatným životním podmínkám obyvatel Prahy. Je nepochybné, že je zapotřebí přednostně vyřešit vedení tranzitu mimo centrum. Vidina odvedení městské dopravní zátěže na SO je iluzí a spojením této funkce s funkcemi tranzitními je, zvláště v některých částech navrhovaného silničního okruhu, velmi diskutabilní.

## Trasa „J“

je navržena okrajem území hlavního města a krátce prochází územím Horoměřic. Od silnice R 7 se odděluje v blízkosti západního okraje přírodního parku Šárka - Lysolaj. Jižně od Horoměřic prochází místem uvažované komerční zóny, (v některých dokumentech je na křižení s horoměřickou silnicí II/240 uváděna mimoúrovňová křižovatka, v jiných není křižovatka vyznačena), dále vede v těsné blízkosti zvláště chráněného území PP Housle v Lysolajích a do prostoru mezi Suchdolem a Kozími hřbety, kde je navržena rozsáhlá mimoúrovňová křižovatka se silnicí II/241. Středem Suchdola by trasa procházela hloubeným tunelem dlouhým 1,96 km a od Dejvic by doprava k okruhu byla vedena tunelovým přivaděčem (tzv. Rybářka) délky 860 m. Vzhledem k tomu, že bylo při posuzování vlivů na životní prostředí zjištěno, že by v Suchdole byly překračovány zákonem stanovené limity znečištění ovzduší, bylo dodatečně navrženo výdech zplodin z tunelu posunut oproti původnímu řešení ještě o dalších 712 m západním směrem od Suchdola s výškou 26,5 m a rychlostí vzdušiny 20 m.s<sup>-1</sup>! Z tunelu trasa vychází v místě zvláště chráněného území PP Sedlečské skály a Vltavu přechází 548 m dlouhým a 90 m vysokým mostem! (Nuselský je dlouhý 485 m a vysoký 43 m). Na pravém břehu Vltavy trasa prochází zvláště chráněným územím PP Zámka a 1600 m přírodním parkem Drahaň - Troja, přes Čimické údolí mostem 128 m dlouhým a přes Drahaňské údolí mostem 495 m dlouhým. Je vedena ve vzdálenosti cca 250 m od zastávky Čimic a Dolních Chaběr na návrtní straně. Komunikace má mít 2x3 jízdní

pruhy. Dopravní zatížení k roku 2010 (v místě přechodu Vltavy) je udáváno různě - v rozmezí 53 až 93 000 vozidel denně, přičemž v těchto číslech není zahrnut očekávaný nárůst tranzitu po dokončení D8 ani aspekt otevření hranic po vstupu do EU. Úsek Ruzyně - Vltava je označen č. 518 a úsek Vltava - Březiněves č. 519.

## Trasa „Ss“

vede cca 4 km po stávající silnici R/7, od které se odděluje v místě křižovatky na Tuchoměřice a Kněževěs blízko rozsáhlých hal karga letiště Ruzyně. Tuchoměřice obchází ze severu v místě již částečně vybudované skladové zóny, která se má podle zdejšího územního plánu ještě rozšiřovat. (Ta jistě potřebuje odpovídající spojení komunikací - klikatá silnice s velkým stoupáním přes obec je pro nákladní dopravu nevhodná). Otázkou je, jestli musí být trasa SO zde vedena tak, že by vyžadovala přeložku železniční trati (podle návrhu ŘSD), nebo by mohla raději procházet skladovou zónou. Od silnice R/7 až do místa okolo Velkých Přílepů vede varianta „Ss“ v trase tzv. aglomeračního okruhu plánovaného v Konceptu ÚP VÚC (takže s komunikací dálkového spojení se zde každopádně počítá). Dále trasa vede okolo rozsáhlé skládky komunálního odpadu severně od Úholic. Choulostivějším místem trasy je přechod Vltavy mostem dlouhým 813 m, kde na pravém břehu prochází ochranným pásmem národní přírodní rezervace Větrušická rokle (nikoli však přímo rezervaci, jak bývá nepravdivě uváděno) a zároveň přechází v délce 250 m přírodní park Dolní Povltaví a prochází ochranným pásmem Ústavu jaderného výzkumu v Řeži. Napojení

na dálnici D8 bylo zpracovateli tras pro EIA umístěno v místě křižovatky do Klecan a odtud směrem jižním je navržen souběh trasy s dálnicí, což by údajně vyžadovalo rozšíření dálnice v tomto úseku. Zřejmě by bylo lepší posunout napojení směrem k městu do místa křižovatky se silnicí II/608, a hlavně namísto souběhu pokračovat od D8 východním směrem v samostatné stopě, jak navrhuje varianta Konceptu ÚP VÚC Pražského regionu. Na celé trase nejsou žádné tunely. Je navrhována v uspořádání 2x3 jízdní pruhy. Dopravní zatížení k roku 2001 (v místě přechodu Vltavy) je udáváno různě - v rozmezí 34 až 52 000 vozidel denně (stejně jako u trasy „J“ zde není započítán budoucí nárůst tranzitu).

## Nepletme si názvy

Silničnímu okruhu se dosud říkalo různě: vnější okruh, vnější pražský rychlostní automobilový okruh H1, expresní okruh (EO), expresní silniční okruh (ESO) atd.. V poslední době (od konce 2001) - v rámci masivní kampaně začali zastánci trasy „J“ účelově používat pro trasu „Ss“ název „Dlouhý obchvat“ a pro trasu „J“ název „Pražský okruh“. (K totálnímu zmatení pak došlo např. v tendenčním článku Hobuletu z prosince 2001 „Pražský okruh: Ano, či ne?“, kde je silniční okruh zcela mylně a nesrozumitelně pleten s okruhem městským.) K omylům a chybné argumentaci dochází také tím, že nynější severní varianty („Ss“, „Sd“), jsou zaměňovány za dřívější severní („S“, „Sa“ „Sb“ „Sc“) - i když vedou podstatně jinudy.

## Míchání funkcí?

Silniční okruh kolem Prahy propojující dálkové tahy je navrhován jako

součást transevropské dálniční sítě IV. Multimodálního koridoru z Berlína do Istanbulu s odbočkou na Norimberk. To jsou koridory, kterým je přiřkládán nejvyšší dopravní význam. Byl přijat „Národní strategický dokument ČR pro program ISPA - sektor dopravy“, v němž je zakotven požadavek na pražský silniční okruh: „... umožňující oddělení místního a tranzitního provozu a dopravy“ („... to enable separation of local and transit traffic and transport“). Občanské iniciativy již při návrzích variantního vedení trasy silničního okruhu na severozápadě upozorňovaly na krajní nevhodnost spojování tranzitních funkcí s funkcemi městskými do jedné velkokapacitní trasy, a to z důvodů dopravních, bezpečnostních i investičních. Je zásadně nevhodné míchat městský provoz mezi dálkové kamiony. Jak z celoevropského pohledu jasně vyplývá, tranzitní funkce silničního okruhu je zcela prioritní (i když je objemově menší, než provoz generovaný městem). Silniční okruh musí sloužit především odvedení nákladního i osobního tranzitu. Už proto, že tranzit nemůže být řešen alternativními způsoby městské dopravy (zkrátka nepředsejde ani na sebelepší veřejnou dopravu) a nedá se ovlivnit opatřeními na snižování dopravní zátěže v rámci obce. Tranzit do budoucna bude naopak v důsledku propojování Evropy nepochybně sílit, a to staneme-li se součástí EU nebo ne. Spojení všech funkcí do jedné velké trasy je nedobré i z dopravního hlediska - dojde-li např. k havárii, není k dispozici náhradní objížděná trasa. Na trase „J“ by se všechny funkce míchaly! Trasy „Ss“ a „T“ řeší především oddělení tranzitu a jsou doplněny místními spojeními.



## EIA

Posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona 244/92 Sb. (EIA) řídí Ministerstvo životního prostředí. Odborná firma vypracuje podrobnou dokumentaci podle zákonem stanovené struktury. K dokumentaci se v určeném termínu vyjadřá dotčené obce (městské části), orgány státní správy a veřejnost. Úplnost a správnost dokumentace a připomínky vyjádření vyhodnotí specialista a vyhotoví posudek, (který obsahuje návrh stanoviska). Obsah posudku a vyjádření jsou předmětem veřejného projednání, o kterém je pořízen protokol. Na základě posudku a protokolu vydá MŽP stanovisko, bez kterého nemůže správní orgán k záměru vydat povolení rozhodnutí. EIA má charakter expertního posudku a závěry stanoviska nejsou ze zákona závazné. (od ledna 2002 platí novela zákona - posouzení této části SO proběhlo popsáním postupem)

Dokumentaci posouzení variant „J“, „Sc“, „Sd“, „Ss“ a „T“ vypracovala firma Envisystem (Ing. Vrdlovcová, Ing. Lauerman, Doc. Vorel a další). Několikasetstránkové dokumentaci je možné mnohé vytknout (podstatné okolnosti jsou utápěny v množství hlušiny nebo opomenuty, některé údaje jsou pochybné nebo nesprávné, tendenci je např. vyjádření k dotčení krajinného rázu), ale evidentní fakta nebylo možné v celku pozměnit, takže jako nevhodnější z hlediska dopadů stavby na životní prostředí dotčeného území byla vyhodnocena varianta „Ss“. Ve zjevné snaze vyhovět zájmu prosadit variantu „J“, s odůvodněním, že více pozitivně ovlivní životní prostředí území centrální Prahy, což nebylo prokázáno, a v diametrálním rozporu s obsahem dokumentace je ale formulován závěr: „... je doporučena k dalšímu projektovému zpracování a následné realizaci varianta „J“...“.

## Vyjádření orgánů státní správy k dokumentaci EIA

K dokumentaci se samostatně vyjadřily dotčené orgány státní správy (především z hlediska zájmu, který hájí podle zákona). Např.:

**Odbor životního prostředí magistrátu hl. m. Prahy:** (pořadí variant psáno od nejméně po nejvíce škodlivou)  
„... z hlediska zásahů do lesa: T-Ss-Sd-Sc-J ... z hlediska ochrany ovzduší: považujeme za jednoznačně nejvhodnější a k realizaci doporučujeme variantu „Ss“ ... z hlediska ochrany přírody, krajiny a zeleně: krajinný ráz: **Ss-J**, biologické hodnocení: T-Sc-Sd-Ss-J,

vliv na povrchové vody: T-Sc-Sd-Ss-J.“  
**Krajský hygienik Středočeského kraje:**  
„ ... z hlediska expozice vybraných škodlivin v ovzduší varianta J ani varianta Ss nebudou představovat významné riziko ... z hlediska ochrany zdraví před hlukem je nutno v dalším postupu prosazovat variantu Ss oproti J.“  
**Česká inspekce životního prostředí:**  
„ ... Varianta označená jako „J“ je jednoznačně nejhorší a proto doporučujeme ve stanovisku o hodnocení vlivů tuto variantu nedoporučit ... Z hlediska ochrany lesa ... lze souhlasit pouze s variantou „Ss“.“

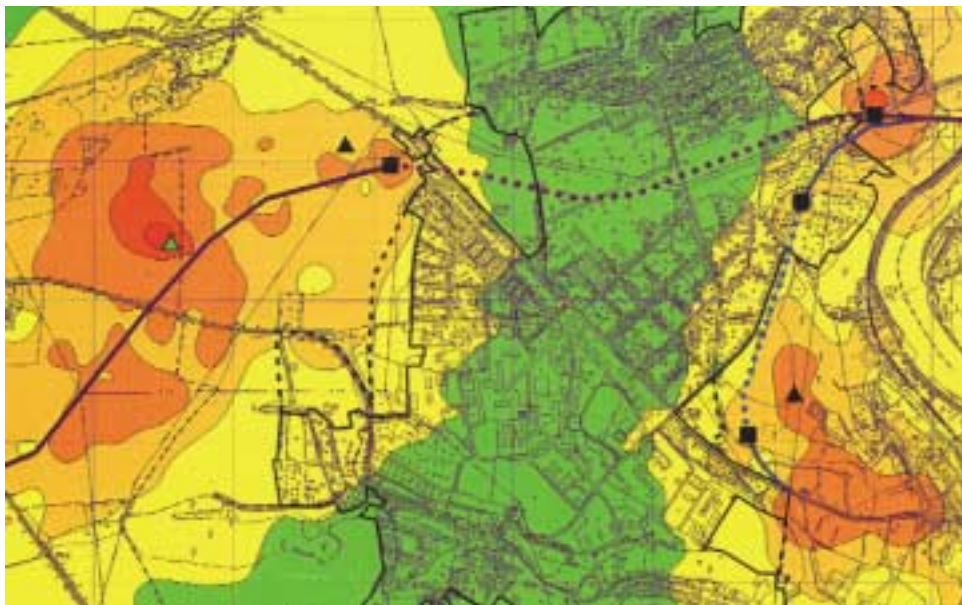
**Okresní úřad Praha - východ:**  
„Zdejšímu orgánu ochrany přírody se jeví jako nevhodnější varianta „J“.“  
**Středočeský kraj (hejtman ing. Bendl):**  
„ ... jako nevhodnější doporučujeme variantu „Ss“...“  
**Ministerstvo životního prostředí - odbor strategií:**  
„ ... lze považovat za přijatelnou pouze variantu „J“ ... „ (podáno více než půl roku po termínu - autor Ing. Klíka - viz historie hledání trasy. Argumentace dopisu byla vzápětí doslovně použita primátorem Kaslem v deníku Metro)  
**Ministerstvo životního prostředí - odbor ochrany ovzduší:**  
„ ... je nejvhodnějším řešením varianta „Ss“, eventuálně „T“ ... s jistotou lze očekávat, že budou překračovány stanovené imisní limity a proto považujeme variantu „J“ z hlediska ochrany ovzduší a zdravotních rizik za nepřijatelnou. “

## Vojenské a bezpečnostní hledisko

Náčelník Generálního štábu Armády České republiky v posouzení variant SO v severozápadním segmentu v prosinci 2001 sdělují: „... pro činnost armády je nejvhodnější ta varianta, která má nejméně umělých staveb. Délka trasy není rozhodující, větší vzdálenost od centra města a její průběh méně obydleným územím je výhodnější. ... Některé z tras předpokládají výstavbu tunelů, které vytvářejí z vojenského hlediska nejslabší místo trasy pro svoji zranitelnost, obtížnou možnost obnovy a neresnadně vytyčení a realizaci objížďky. Komunikace tohoto typu jsou častým cílem pro vzdušné napadení, což s sebou nese i možnost bezprostředního ohrožení civilního obyvatelstva žijícího v těsné blízkosti. Z uvedených důvodů nedoporučují realizaci variant, které na silničním okruhu kolem Prahy předpokládají výstavbu tunelů a jsou vedeny hustě obydlenými oblastmi. ... se jeví jako výhodnější Vámi navrhovaná varianta „Ss“.“

## Posudek EIA

Zevrubný posudek zpracoval RNDr Vojtěch Vyháněk, CSc. Nesouhlasil se závěrem dokumentace prosazující variantu „J“ a vrátil proces posouzení EIA do objektivní polohy: **„Z hlediska vlivů na životní prostředí je doporučeno preferovat realizaci varianty Ss, která je vyhodnocena v dlouhodobém horizontu jako vhodnější.“** Realizaci varianty J lze připustit pouze v případě, že bude prokázána její všestranná a dlouhodobá výhodnost pro hl. m. Prahu.“



## Povětrnostní záhada na Suchdole

Posudek EIA mohl připustit variantu „J“ jen díky tomu, že bylo k dokumentaci dodatečně zpracováno doplnění rozptylové studie pro oblast Suchdola (Ing. Václav Píša - ATEM), včetně návrhu na úpravu výdechu zplodin z tunelu: bylo navrženo posunout výdech o dalších 712 m do polí, zvýšit jej na **26,5 m** a zvětšit rychlost vzdušiny na 20m.s-1. Za předpokladu, že bude tímto výdechem odvedeno 95% emisí z dvoukilometrového tunelu, výpočet vyšel tak, že nadlimitní znečištění ovzduší by těsně nezasáhlo obydlené území Suchdola. Jinak by varianta „J“ byla z hlediska zákona nepřijatelná. Tato rozptylová studie ale nerozptýlila vážné obavy obyvatel, že by byly překračovány limity znečištění. Jednak nehodnotila všechny znečišťující látky (jak jsou sledovány např. v EU), uvažovala dopravní intenzity podle dokončené komunikační sítě územního plánu (přítom přechodný, ale dlouhou dobu možný stav při nevybudování některých tras, by mohl znamenat zátěž vyšší, do hodnocení nezahrnul

## Veřejné projednání

posudku EIA se konalo 6. až 7. 12. 2001 od 17.00 **do 3.55 hod.** v přeplněné aule ZU na Suchdole. Byla vyřčena řada výhrad především proti variantě „J“, např. že nebylo uvažováno spolupůsobení SO a leteckého provozu na znečištění ovzduší a hluk, že výškové omezení staveb v leteckém koridoru nepřípustí výšku výdechu nad 20 m a tedy by limity znečištění dodrženy nebyly, že dokumentace neřešila problematiku suburbanizace okolí trasy SO, že by trasa „J“ byla v kolizi se

stávající zelení i navrhovaným zeleným pásem, že by stavba způsobila naprosté zničení studní na Suchdole radikálním snížením hladiny podzemních vod, atd. atd.. Zvláštním tématem byla hodnověrnost prognóz dopravních zátěží silniční sítě, na kterých je postavena argumentace nutnosti výstavby, zatížení prostředí v trase i proklamovaného vlivu na vnitřní město. Proti trase „Ss“ vystoupili starostové obcí z oblasti a bylo vyřčeno, že nesmí procházet ochranným pásmem ÚJV v Řeži. To záleží ale na výkladu vyhlášky.

## Závěrečné stanovisko EIA

MŽP vydalo 30. dubna 2002 „Stanovisko o hodnocení vlivů“. Souhlas se závěrem stavby vydalo s tím, že uvedené podmínky budou respektovány v následující dokumentaci a budou zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení a rozhodnutí. Stanovisko vyjádřilo, že lze akceptovat realizaci variant „Ss“ a „J“ a doporučilo variantu: **„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 VÚC Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty „Ss“.“**

## Vyjádření MŽP k ÚP VÚC

„... MŽP doporučuje realizaci varianty „B“ (dle EIA „Ss“). Varianta „A“ (dle EIA „J“) je možná pouze v případě, že koncept ÚPN VÚC PR vyloučí možnost realizace varianty „B“, máme však za to, že dosavadní řešení ÚPN VÚC ani posouzení koncepce na životní prostředí realizaci varianty „B“ nijak nevylučuje. ...“

## Kolik by která varianta stála?

Podle údajů studie (ceny r. 2000) by byly investiční náklady na výstavbu variant **v miliardách Kč: J = 8, 925, Ss = 8, 655, T = 6, 755.** Jedná se o hrubý odhad, do něj např. nebyly zahrnuty dodatečné úpravy výdechu v trase „J“, komplikované rozplety komunikace při uvažovaném patrovém mostě v trase „J“, nezbytná další vodohospodářská opatření - nejnáročnější opět v trase „J“. Do ceny trasy „Ss“ naopak zřejmě byla zahrnuta i cena uvažovaného rozšíření dálnice D8, které by při variantě pokračování okruhu bez peáže s dálnicí nemuselo být provedeno. Cena varianty „J“ byla ale zřejmě značně podhodnocena - je známo, že nejdrazšími úseky jsou tunely a mosty. Trasa „J“ obsahuje dlouhý tunel a tunelový přivaděč, mimořádně komplikovaný most přes Vltavu a další dva mosty přes Čimické a Drahaňské údolí. Varianty „Ss“ a „T“ obsahují jen most přes Vltavu a žádný tunel. Trasa „J“ má také největší počet nových křižovatek. Trasa „J“ má značně složitě stavebně geologické podmínky (které jsou v trase „Ss“ hodnoceny jako takřka bezproblémové) a tak by se daly u trasy „J“ s určitostí očekávat



(jak se to zpravidla stává) vícenáklady v řádu miliard. Krom toho ale do ceny vůbec nebyly zahrnuty **náklady na likvidaci přebytku výkopové horniny, který v trase „J“ je neuvěřitelných 4,5 miliónů m³!** Velmi hrubý odhad nákladů na jeho odvezení a uložení je minimálně **2 - 3 miliardy Kč!** navíc. Dokumentace EIA okolnosti likvidace přebytku nehodnotila - ani kam a za jakých okolností by se uložil, ani jeho odvoz - je to **500.000 plných Tater.** Až závěrečné stanovisko MŽP na základě připomínek k dokumentaci a posudku zahrnuje podmínku, že v předstihu před zahájením územního řízení musí být vyřešen způsob odvozu a uložení

a odvozové trasy v dohodě s orgány místních samospráv, tj. se zastupitelstvy Suchdola a Dolních Chaber. Porovnání provozních nákladů také vyznívá jednoznačně pro trasu „Ss“. Odvětrávání a osvětlení tunelů ve variantě „J“ by vyžadovalo **příkon 4 - 7 MW** el. energie, což je zhruba 15x - 20x více než u varianty „Ss“. Velké finanční náklady by vyžadovala i údržba a obnova náročného technického vybavení tunelů. Trasa „Ss“ bez tunelů a více oddělující tranzit od městského provozu se jeví také jako značně bezpečnější než trasa „J“, takže lze odhadovat i výrazně menší škody při haváriích. Rozhodně tedy není pravda, že trasa „J“ by byla levnější.

## Která trasa by mohla být dříve realizována?

Zastánci varianty „J“ tvrdí, že trasa „J“, protože je déle projednávána, je pokročilejší vyprojektována a je schválena v územním plánu Prahy, a tak by mohla být dříve zahájena její výstavba. Podstatné ovšem ale je, která varianta by mohla být dříve **dokončena!** Výstavba výrazně komplikovanější trasy „J“ by nepochybně trvala mnohem déle, než trasy „Ss“. Svoji roli v tom může sehrát i potřebné množství finančních prostředků. Ani trasa „J“ v podobě projednané EIA není v souladu s územním plánem Prahy a vyžadovala by jeho změnu. Největší časovou okolností není projektování, ale projednání. Komplikace při projednávání lze očekávat v případech obou tras - zásadní nesouhlas městských částí Suchdol a Dolní Chabry a několika občanských sdružení proti trase „J“ je již znám a je podepřen řadou věcných argumentů. K tomu lze očekávat oprávněné výhrady dotčených orgánů státní správy. Nesouhlas lze naopak očekávat i od obcí, okolo kterých by vedla trasa „Ss“. Rozhodnutí má být učiněno při projednání a schválení územního plánu velkého územního celku Pražský region

(ÚP VÚC PR). V jeho konceptu je vyznačena i varianta „Ss“ i „J“. Trasa „J“ (krom úseku u Horoméřic) nemůže být ale v rámci územního plánu VÚC schválena, protože území Prahy bylo vynecháno a tak pro něj bude nadále platit starý ÚP VÚC, který se silničním okruhem v trase „J“ nepočítá. **Územní plán Prahy je s ním tedy v rozporu.** V případě schválení trasy „Ss“ v novém ÚP VÚC vzniká ze zákona povinnost převzít řešení do územních plánů obcí. Vzhledem k tomu, že území Prahy bylo z ÚP VÚC vynecháno, není pochopitelně možné trasu „J“ na území Prahy v plánu schválit a rozpor tak přetrvává. Z tohoto hlediska by trasa „Ss“ mohla být řádně na úrovni ÚP VÚC schválena dříve než „J“, neboť schválení trasy „J“ by vyžadovalo zahájit znova proces projednání ÚP VÚC i s územím Prahy. K realizaci by měla být vedena nejméně škodlivá možnost, nepřijatelnější z nejšířšího obecného hlediska - ta bude mít také šanci na nejméně problematičtější projednání. I z jiných případů je známo, že není dobré silově prosazovat špatné řešení, jen aby bylo rychle. Navíc pak zpravidla bývá - právě kvůli zpočátku zastíraným komplikacím - stejně dokončení velmi prodlužováno.

