

Vážený pan
Ing. Jiří Nouza
náměstek primátora HMP
Magistrát hl. m. Praha
Mariánské nám. 2
110 01 Praha 1

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY
Hlavní podatelna - Jungmannova 35/29



MHMP06D1R00

PID uvedený na samolepícím štítku pod čárovým kódem

DOŠLO dne: 15 - 11 - 2013

1410462/13

Identifikační údaje zpracovatele

Počet listů

HOMOLOVÁ

Počet příloh

Praze dne 15. listopadu 2013

Vážený pane náměstku,

děkujeme za Váš dopis č.j. MHMP 102730/2013 ze dne 2. října 2013. Obdržené odpovědi jsme však, bohužel, shledali neúplnými, a proto se v dané věci na Vás obracíme znovu.

K materiálu „Protihluková ochrana Spořilovského plácku, Praha 4 – Doplnění hlukové studie (DIPRO, spol. s r.o., Praha, 07/2013), dále jen „Studie“, přetrvávají tyto naše připomínky, jejich číslování je stejné jako v našem dopise z 6. září 2013, jejich obsah je místy aktualizován v závislosti na Vašich odpovědích a též vývoji situace:

- 1) Studie přiznává, že hlukové limity při realizaci varianty B+C dodrženy nebudou. **Požadujeme dopracovat takové varianty (vyšší výška, umístění blíže k předmětným komunikacím atd.), které dodržení platných hlukových limitů umožní.**
- 2) Dílčí opatření, spočívající v položení protihlukového asfaltu. **Požadujeme, aby jedním z požadavků/kritérií v rámci budoucího výběrového řízení bylo doložení technických údajů, a to zejména výrobce, certifikaci, údaje o podíl odraženého hluku a vlivu zanesených pórů na protihlukové vlastnosti, životnost při kamionové dopravě, reference apod.**
- 3) Nejsou uvažována další možná dílčí opatření, např. osazení inkriminovaných pater okny s trojitými skly, doplnění systému větrání bez nutnosti otevírat okno (větrák s odhlučněním). **Požadujeme tato další dílčí opatření do hlukové studie a do souboru nápravných opatření (zejména protihluková stěna a val, nízkohlučný asfalt) včetně zajištění jejich financování doplnit.**
- 4) Nejsou zvažovány důsledky možných komplikací se soukromými vlastníky dotčených pozemků. **V jaké fázi je vyjednávání s těmito vlastníky? Upozorňujeme, že jak event. proces vyvlastnění, tak přepracování celé dokumentace jsou časově náročné a znamenají jen další časové zdržení mezi plánovaným odklonem kamionů a výstavbou funkční protihlukové ochrany. Kdo konkrétně se konkrétně se za přetrvávání a prohlubování protiprávního stavu za MHMP podepíše?**
- 5) **Etapizace výstavby (varianta B a varianta C jako dvě samostatné akce) odmítáme, žádáme jak projektovou dokumentaci, tak následně výběrové řízení realizovat jako jednu akci. Studie přiznává, že hlukové limity při realizaci varianty B+C dodrženy nebudou, je tedy plýtvání veřejnými financemi i časem realizovat varianty postupně.**
- 6) Studie vznikla na základě požadavků našeho občanského sdružení, proto nás velmi zarazí, že jsme nebyli přizváni k žádnému jednání ani před formulací jejího zadání, ani v průběhu jejího zpracování. **Nic z toho se nestalo, a to bez jakéhokoliv vysvětlení, což mj. pokládáme za výrazné porušení pravidel dobré správy.**

K některým dalším bodům Vaší odpovědi z 2. října 2013 dodáváme následující:

a) Hlukové studie lokality Spořilovského Plácku a připomínky našeho občanského sdružení. - K oběma studiím jsme vznesli připomínky a v obou případech jsme neobdrželi žádné reakce. Připomínky jsme vznášeli s cílem maximálně zkvalitnit výstupy studií, odstranit či minimalizovat sporné body a optimalizovat návrh protihlukových opatření. Připomínky jsme zaslali na všechny dotčené orgány, připomínky však v potaz brány nebyly. Přímým důsledkem je nekvalitní výstup, který má sloužit jako podklad pro další stupně zpracování dokumentace na realizaci protihlukových studií. Obě studie stály nemalé finanční prostředky, hrazené z veřejných zdrojů a proto se ptáme, kdo konkrétně ponese zodpovědnost za jejich neefektivní vynakládání?

b) „Rovnoměrnější rozložení intenzit nákladní dopravy“ a „v současné době se to týká především obyvatel okolí Spořilovské ulice, kterým se v poslední době výrazně zhoršilo životní prostředí“. - Dosavadní postup MHMP k občanům žijícím podél 5. května a Jižní spojky pokládáme za silně diskriminační, a to zejména z těchto důvodů:

Situace na Starém Spořilově je už nyní - bez plánovaného přesunu kamionové dopravy katastrofální, z hlediska zatížení hlukem a emisemi nejzatíženější lokalita v ČR - na 5. května a Jižní spojce jsou již nyní dvojnásobné průjezdy všech aut než na Spořilovské a v obl. křížení 5. května a Jižní spojce dokonce již trojnásobné průjezdy (Jižní spojka 118 600, ul. 5. května: 102 679 s rovnoběžnou Ryšavého: 16 580, Spořilovská pouze: 51 900, zdroj TSK). Nejedná se pouze o lokalitu Spořilovského plácku: v úseku Severní XI. protihlukové opatření chybí a jižní část zástavby Starého Spořilova podle 5. května je chráněna nedostatečně - protihluková opatření nejsou realizována vůbec nebo nejsou efektivní. V blízkosti zástavby Starého Spořilova se rovněž nacházejí autobusové garáže na Kačerově a autobusové nádraží na Roztylech a dále jsou plánovány další záměry podél jižní strany 5. května. Současná situace má již nyní katastrofální dopady na zdraví obyvatel a životní prostředí, stávající stav je v přímém rozporu s řadou legislativních předpisů již nyní. I my trpíme hlukovou zátěží a dýcháme znečištěný vzduch, a to již po desetiletí a životní prostředí se nám neustále zhoršuje!

C) položení nízkohlučného asfaltu:

- Studie položení nízkohlučného asfaltu doporučuje jako jeden z nutných dílčích opatření pro dodržení hlukových limitů. Kategoricky nesouhlasíme s názorem ing. Kadlece z TSK (viz zápis č. 7 z jednání Výboru pro dopravu ZHMP ze dne 16.10.2013), že „úseky kolem Jižní spojky a 5. května jsou v dobrém technickém stavu, takže by nebylo ekonomické tyto úseky frézovat“. Zřejmě je tedy ekonomičtější další vystavování občanů negativním účinkům hluku? Vezme si snad tento dopad ing. Kadlec nebo kdokoliv jiný na svoji vlastní zodpovědnost?
- Současně se opětovně ptáme na aktuální stav realizace akce č. 999370 Spořilovská – protihluk (cit. „Jedná se o úsek od ul. Türkova až k odbočení na nájezdovou rampu na Jižní spojku, směr pouze od ul. 5. května D1 k Jižní spojce. Délka úpravy je 1221m“ - viz Informace tehdejšího náměstka Noska pro jednání ZHMP 28.2.2013).
- I v této dílčí záležitosti je dosavadní postup MHMP k občanům žijícím podél 5. května a Jižní spojky diskriminační – nám položení nízkohlučného asfaltu upíráte a na Spořilovské ho podporujete?

Zároveň se s odvoláním na Zápis č. 7 z jednání Výboru pro dopravu ZHMP ze dne 16.10.2013 ptáme, jak se návrh usnesení doporučující převedení 50 % dopravy slučuje z prezentací TSK na jednání dne 11.9.2013, z které jednoznačně vyplynulo, že 50% přesun není technicky realizovatelný? Žádáme o vysvětlení, jak je možné odsouhlasit řešení, které se ukázalo být nerealizovatelným! Naše protesty proti přesunu jsou založeny na srovnání počtu průjezdů vozidel ve spořilovském trojúhelníku (na západě je doprava dvojnásobná) i modelování průjezdu křižovatkou 5.května a Jižní spojky, provedené TSK a vylučující celodenní provoz kamionů. Praktickou zkouškou průjezdnosti křižovatkou je půlroku trvající zácpa způsobená snížením počtu jízdnic pruhů při výstavbě mostu. Tyto skutečnosti výbor dopravy nebere v úvahu? Jak se bude Výbor pro dopravu ZHMP stavět k trestním oznámením od majitelů rozbitých aut při nehodách, případně od pozůstalých obětí? Nebo si snad politická reprezentace může dělat, co se jí zlíbí, a to bez ohledu na věcné argumenty?

Za brzkou písemnou a konstruktivní odpověď děkujeme.

S pozdravem

RNDr. Pavla Kačabová
předsedkyně občanského sdružení Zdravý Spořilov, o.s.

Čtyřdílňá 1148/3

141 00 Praha 4

<http://zdravysporilov.webnode.cz/>

email: jspojka@seznam.cz