

č. j. 1027370/2013

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	
PID uvedený na samolepicím štítku pod čárovým kódem	
DOŠLO dne:	06 -09- 2013
Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů
1027370/13	Počet příloh
Š. Krčilová	



V Praze dne 6. září 2013

Věc: materiál „Protihluková ochrana Spořilovského plácku, Praha 4 – Doplnění hlukové studie (DIPRO, spol. s r.o., Praha, 07/2013) - část A a postoj občanského sdružení Zdravý Spořilov, o.s. k přesunu kamionové dopravy – část B

Vážený pane náměstku,

obracíme se na Vás ve věci vzrůstající hlukové a emisní zátěže, která ohrožuje zdraví lidí žijících v dosahu vlivu automobilové dopravy na Jižní spojce a 5. května v oblasti Starého Spořilova. Náš dopis se skládá ze dvou částí; část A tvoří připomínky občanského sdružení Zdravý Spořilov, o. s k materiálu „Protihluková ochrana Spořilovského plácku, Praha 4 – Doplnění hlukové studie (DIPRO, spol. s r.o., Praha, 07/2013)“, část B obsahuje postoj našeho občanského sdružení k plánovanému přesunu kamionové dopravy ze Spořilovské. Obě části obsahují otázky, připomínky a požadavky. Žádáme o jejich písemné zodpovězení.

Část A - materiál „Protihluková ochrana Spořilovského plácku, Praha 4 – Doplnění hlukové studie (DIPRO, spol. s r.o., Praha, 07/2013), dále jen „Studie“

Ke Studii vznášíme tyto připomínky:

- 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 doložit technické údaje, a to zejména výrobce, certifikaci, údaje o podíl odraženého hluku a vlivu zanesených pórů na protihlukové vlastnosti, životnost při kamionové dopravě apod., z kterých vyplývá, že takovýto výrobek s definovanými vlastnostmi, doloženými certifikací a referencemi, je na trhu k dispozici.**
- 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 doplnit.**
- 4) Nejsou zvažovány důsledky možných komplikací se soukromými vlastníkem dotčených pozemků – **Jaký bude další postup, jestliže tito vlastníci s odkupem pozemku/vedením valu na svém pozemku souhlasit nebudou?**
- 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.**

- 6) Studie vznikla na základě požadavků našeho občanského sdružení, proto nás velmi zaráží, že jsme nebyli přizváni k žádnému jednání ani před formulací jejího zadání, ani v průběhu jejího zpracování. **Proto vznášíme své připomínky až k hotovému materiálu a žádáme o jejich zapracování a předložení nové verze studie k našemu vyjádření.**

Část B - Postoj občanského sdružení Zdravý Spořilov, o.s. k přesunu kamionové dopavy S přesunem kamionové dopavy ze Spořilovské na Jižní spojku a D1 zásadně nesouhlasíme – uleví se jen části Spořilova v těsné blízkosti Spořilovské, ale za cenu zatížení Starého Spořilova. Důvody našeho nesouhlasu jsou tyto:

- 1) **Situace na Starém Spořilově je už nyní - bez plánovaného přesunu kamionové dopavy katastrofální, z hlediska zatížení hlukem a emisemi nejzatíženější lokalita v ČR:**
 - na 5. května a Jižní spojce již nyní trojnásobné průjezdy všech aut než na Spořilovské
 - v blízkosti autobusové garáže na Kačerově a autobusové nádraží na Roztylech
 - plánovány další záměry podél jižní strany 5. května (od lokality bývalého Interlovu po nájezd na D1 – kolem OBI a TMOBILE)

Zdůrazňujeme, že se nejedná pouze o ochranu Spořilovského plácku: v úseku Severní XI. protihlukové opatření chybí a jižní část zástavby Starého Spořilova podle 5. května je chráněna nedostatečně a ochrana těchto úseků je stále opomíjena.
- 2) **Trvalé zlepšení z hlediska kamionové dopavy může přinést jen dostavba pražského okruhu (stavby 511), to by měla být priorita všech stran. Požadujeme tedy:**
 - a) **Stanovit odpovědnou osobu na úrovni hl.m. Prahy k aktivnímu řešení.**
 - b) **Iniciovat takovou osobu na úrovni vlády.**
 - c) **V případě potřeby iniciovat a prosadit vydání příslušného zákona.**
 - d) **Stanovení milníků, pravidelnou kontrolu postupu a zveřejňování informací.**
- 3) **Do té doby by se všechny subjekty měly snažit o minimalizaci dopadů na životní prostředí a zdraví lidí (nejen hluk, ale i emise), a to na základě objektivních podkladů o dopadu možných variant a nikoliv na základě politického rozhodnutí. Požadujeme tedy:**
 - a) **Vysvětlit zdůvodnění veřejné zakázky na opravu mostu X 566 (5.května, U Garáží DP) Praha 4 (č. stavby 999 613) – „zlepší se hlukové poměry“ (viz příloha).**
 - b) **Poskytnutí materiálu, z kterého údajně zlepšení hlukových poměrů vyplývá.**
 - c) **Zdůvodnění plánovaného přesunu kamionů ze strany současných představitelů hl.m. Prahy? (Bývalý náměstek Nosek: „Důvodem odvedení kamiónu ze Spořilovské je skutečnost, že novou trasou - tedy po Jižní spojce a následně po zrekonstruovaném mostu na 5. května - podél západní a jižní části Starého Spořilova, bude zasaženo negativními dopady méně lidí“ (viz např. stenozáznam z veřejného slyšení z 29/4/2013 v Senátu).**
 - d) **Do doby zpracování komplexního podkladu o variantách odklonu kamionů ze Spořilovské včetně dopadu na životní prostředí žádáme o pozastavení realizace plánovaného odvodu kamionů po Jižní spojce a 5.května na D1.**

4) Místo snahy o minimalizaci dopadů na životní prostředí a zdraví lidí je prosazován pouhý **přesun jednoho dílčího problému – kamionové dopravy:**

- posun dopravy do středu města o cca 1,4 km, což se nikde v civilizovaných státech neděje
- prodloužení objízdne trasy o cca 1,3 km - rozložení hlukové a emisní zátěže na větší území

Požadujeme vysvětlit, jak byly brány v úvahu důsledky tohoto konceptu na životní prostředí (dvojnásobné množství emisí; vyšší spotřeba pohonných hmot; kalamitní stavy na Jižní spojce, sjezdu na Spořilově z 5. května na Jižní spojku atd., které povedou jen k dalšímu zvyšování hlukové a emisní zátěže).

Přetížený dopravní uzel povede rovněž k nevyhnutelnému kolapsu dopravy. Žádáme o poskytnutí příslušné studie, která tento problém analyzuje (včetně stanoviska Police ČR).

5) **Nedostatečně je řešena lokalita tzv. Spořilovského plácku**, jež se nalézá v samotném křížení komunikací 5. května a Jižní spojky.

5.1 Hluk

- Hlukové limity nebudou dodrženy ani po realizaci protihlukových opatření.
- Mediálně prezentované tvrzení, že přesun kamionů ze Spořilovské na Jižní spojku a 5. května bude kompenzováno výstavbou protihlukových opatření lokality „spořilovského plácku“ je nesprávné a zavádějící, neboť protihluková opatření této lokality byla požadována jako kolaudační podmínka ve stanovisku HS HMP ke zprovoznění tzv. Pankrácké radiály (nynější 5. května).
- Časová nenávaznost realizace protihlukových opatření ve vztahu k zahájení plánovaného přesunu kamionové dopravy.

Podrobné připomínky k problematice hluku jsou uvedeny v části A.

5.2 Neřešena zůstává emisní zátěž lokality – zmíněným prodloužením trasy se zvýší emisní zátěž, která převažujícími západními větry postihne nejen Starý Spořilov, ale i Sídliště I, ležící v bezprostřední blízkosti Jižní spojky a rovněž okolí Spořilovské. **Jak bude tato problematika monitorována a řešena?**

6) **Neřešena zůstává ochrana západní a jižní část Starého Spořilova**, kde protihluková opatření nejsou realizována vůbec nebo nejsou efektivní. Nejedná se pouze o plánovanou ochranu lokality Spořilovského plácku: v úseku Severní XI. protihlukové opatření chybí a jižní část zástavby Starého Spořilova podle 5. května je chráněna nedostatečně. - Jak bude hl.m. Praha řešit zde? Např. na jednání ZHMP dne 28.2.2013 tehdejší náměstek Nosek připravil informaci, ze které vyplývalo, že má být realizována, č. akce 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. původně se počítalo s úpravou pomalého pruhu, v současné době se zpracovává varianta na úpravu v celé šíři s pokládkou obrusné vrstvy s protihlukovými vlastnostmi“). **Jak daleko je realizace této akce?**

7) OS Zdravý Spořilov zpracovalo studii „Návrh komplexních protihlukových opatření v oblasti Spořilova“, která obsahuje náčrt dílčích objektů, jejichž účelem je ochrana obyvatel Starého i Nového Spořilova před hlukovou zátěží. Je zde mj. zdůrazněno, že realizace zastřešení Spořilovské má smysl pouze za podmínky, že zde bude do doby zprovoznění stavby 511 ponechána tranzitní doprava v obou směrech.

- a) Materiál jsme poskytli předsedovi kontrolního výboru ZHMP, TSK, DIPRu, a MČ Praha 4. Jak s ním v rámci hl. m. Prahy bylo naloženo? Chceme být u příslušných jednání (jsme autoři a bezprostředně se nás to týká).
- b) Jaké je stanovisko současných představitelů hl.m. Prahy k současnému převedení kamiónů a současnému zakrytí Spořilovské?

Žádáme o písemné vyjádření k oběma částem našeho dopisu, tedy části A (Studie) a části B (Postoj občanského sdružení Zdravý Spořilov, o.s. k přesunu kamionové dopravy). Vzhledem k povaze věci žádáme o urychlenou písemnou reakci.

S pozdravem



RNDr. Pavla Kačabová
předsedkyně občanského sdružení Zdravý Spořilov, o.s.
Čtyřdílňá 1148/3
141 00 Praha 4

Na vědomí:

Ing. Ladislav Pívec - TSK hl.m. Prahy, Řásnovka 770/8, 110 15 Praha 1

Ing. Jiřík - DIPRO, spol. s.r.o., Modřanská 1387/11, 143 00 Praha 4 - Modřany

Petr Dolínek – předseda kontrolního výboru ZHMP, Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

Č. stavby 999 613 – Oprava mostu X 566 (5.května, U Garáží DP) Praha 4. Pozn.: Kurzívou jsou uvedeny doslovné citace z podkladu „odůvodnění veřejné zakázky“ na danou akci (zadavatel TSK).

- 1) **Popis potřeb**, které mají být splněním veřejné zakázky naplněny: *„Účelem stavební činnosti je zlepšení dopravní infrastruktury (obslužnosti) v lokalitě tranzitní dopravy celorepublikového významu. Jedná se o zmírnění emisních a hlukových dopadů tranzitní dopravy na danou lokalitu města a zvýšení únosnosti mostního objektu“.* **Toto tvrzení o zmírnění emisních a hlukových dopadů není podloženo posouzením vlivu záměru na životní prostředí ani žádnou jinou obdobnou studií.**
- 2) **Popis předmětu plnění:** *“Předmětem plnění je demolice původní konstrukce, stavby mostního objektu X566 – nové konstrukce, koncepce dopravního řešení“.* **Není doložena žádná studie, která by zdůvodňovala potřebu nové koncepce dopravního řešení, a to včetně vztahu zvýšených průjezdností a kapacity předmětných komunikací, zahrnující rovněž hlediska bezpečnosti silničního provozu a doložení tvrzení v bodě 1) výše - tedy, že dojde ke zmírnění emisních a hlukových dopadů tranzitní dopravy na danou lokalitu města.**
- 3) **Vzájemný vztah předmětu veřejné zakázky a potřeb zadavatele:** *„Zadavatel zadáním veřejné zakázky zvýší únosnost mostního objektu a tím i obslužnost navazujících komunikací a dále sníží hluk, který obtěžuje obyvatele žijící v dané lokalitě. Denně přejíždí přes most cca 200 autobusových linek MHD a po rekonstrukce resp. přes nový most mimo autobusových linek MHD jezdit i část tranzitní dopravy.“* **Dopad na hlukovou dané lokality – viz bod 1) výše. O emisní zátěži zde přitom již žádná zmínka není!**
- 4) **Popis rizik souvisejících s plněním veřejné zakázky**, která zadavatel zohlednil při stanovení zadávacích podmínek: *“V případě nerealizace veřejné zakázky by hrozilo uzavření mostu pro veškerou dopravu a dále by obyvatelé v dané lokalitě byli obtěžováni hlukovou zátěží.“*
Hluková zátěž - viz vyjádření k bodům 1) – 3) výše + aktuální hluková studie plácku dokládá, že ani navrhovaná opatření nepovedou ke splnění hlukových limitů.
Kdo ponese zodpovědnost za neefektivní vynakládání finančních prostředků?
- 5) V celém dokumentu „Odůvodnění veřejné zakázky“ není ani slovo o event. **havarijním stavu mostu.** Přesto zakázka nebyla zadána v otevřeném řízení a současně je paradoxně uplatňován speciální postup dle stavebního zákona (§ 177). – **Požadujeme vysvětlení tohoto rozporu.**
- 6) **Veškerá stanoviska v části F “Doklady” se týkají pouze stavebního řízení na rekonstrukce mostu a nikoliv záměru přesunutí kamionové dopravy!**
– **Pouze stanovisko HS HMP m.j. počítá s možností zhoršení hlukové zátěže po realizaci stavby (viz podmínky ke kolaudačnímu řízení), což je opět v přímém protikladu s tvrzením zadavatele – viz naše vyjádření k bodům 1) až 4) výše. - Jakým způsobem hodlá hl.m. Praha řešit tuto situaci?**