

**Nám. Nouza:** Dobré dopoledne, dámy a pánové, velmi jsme poctěni a jsem rád, že můžu přivítat na tomto jednání, které jsme svolali k tomu, abychom prezentovali výsledky měření na Spořilově, přivítat paní senátorku Sykovou, dobrý den. Dále bych chtěl přivítat pana Kužela, což je ředitel odboru ochrany ovzduší na Ministerstvu životního prostředí, dobrý den. Současně mi dovoluje přivítat pana doktora Bohumila Kotlíka, který je vedoucím oddělení hygieny ovzduší a odpadů ze Státního zdravotního ústavu, dobrý den. Já jsem se zapomněl představit, moje jméno je Nouza. Mě už většina z vás zná. To nebude důležité. Přivítám i pana místostarostu Bodenlose z Prahy 4, dobrý den, pane místostarosto. Paní Růžičkovou, dobrý den. Místopředsedkyně občanského sdružení SOS Spořilov paní doktorka Kačabová. Sdružení Zdravý Spořilov. Pak jsou tady kolegové z Krče. Vidím, že tato problematika zajímá všechny dotčené, s tím že se omlouvám těm občanům, které nepřivítám osobně, protože ne všechny znám a vidím je tady, známé tváře už z několika setkání.

Současně tady vítám pana ředitele TSK pana Pivce, který bude mít v druhé části prezentaci k hlukové problematice, a pak ještě po dohodě s paní senátorkou bude prezentován na závěr prvního bloku panem doktorem Šramem jeho prezentace.

V tuto chvíli bych si dovolil zahájit a požádal bych asi pana doktora Kotlíka, aby se chopil své úlohy.

**P. Kotlík:** Zkusím to. Slyšíte mě všichni? ... záznam, takže nemám na vybranou, omlouvám se. Zkusím to tedy takhle. Byl jsem požádán, abych připravil krátké sdělení, které by nějakým způsobem shrnulo měření, které v roce 2013 v lokalitě Spořilov proběhlo. Měření realizoval Státní zdravotní ústav na základě zakázky Magistrátu hl. m. Prahy a odboru ochrany životního prostředí.

Měření proběhlo ve třech etapách. Jeho cílem bylo, popsat kvalitu ovzduší v Praze v blízkosti Polikliniky Spořilov na Praze 4, u Božkovské, a bylo rozloženo do tří jednotlivých ročních období ve třech samostatných kampaních. Termíny měření jsou na slajdu zobrazeny. Zadání nám ukládalo měřit suspendované částice frakce PM10, oxid dusičitý a benzo(a)pyren a související meteorologické prvky (tj. směr větru, rychlost větru, teplota a relativní vzdušná vlhkost).

My jsme tam průběžně a zároveň s tímto měřením měli doplnění dalších látek, jako oxid uhelnatý, ozón, zbylé oxidy dusíku, oxid siřičitý, nefelometrický jsme sledovali frakce PM 2,5 PM 1 a distribuci velikostních částic od 250 nanometrů do 32 mikronů.

Lokalita je i v rámci současného zatížení hl. m. Prahy dopravou poměrně specifická. Je skutečně silně zatížena dopravou, měřicí místo nakonec bylo vybráno tak, aby nebylo přímo na hraně emisního prostoru přivaděče, což je ulice Spořilovská. Na druhou stranu jsou tam další zdroje, ať už se jedná o Lešanskou ulici nebo křižovatku dálničního přivaděče, tj. Turkova ulice a ulice 5. května, které jsou tam nahoře. Musíme si uvědomit, že díky tomu, že to je hrana Spořilova a Nového Spořilova, tak v závislosti na sezóně se tam mohou projevat emise z lokálních topenišť z vilové zástavby, která je tam poměrně hustá. Takže i zdrojově to není úplně jednoduchá lokalita, i když doprava je tam po většinu období jednoznačně majoritní.

Konkrétní měřicí místo bylo konzultováno a schváleno s Českým hydrometeorologickým ústavem a nakonec jsme ho napřímo na místě optimalizovali. Z našeho pohledu, protože vybrané místo neleží v chráněné poloze, je otevřeno směrem jak ke Spořilovské ulici, tak směrem ke Starému Spořilovu, tzn., k vilové zástavbě, a je na otevřeném prostranství mezi obytnými domy a neleží přímo na hraně emisního prostoru přivaděče, tak výstupy nám umožňují provést odhad reálné střední úrovně expozice obyvatel dané lokality škodlivinám z ovzduší.

Tabulka, která tam je, je jenom krátký popis toho, jak lokalita se dá popsat. Když se na to podíváme z hlediska obrázku, tak je vidět 5. květen směrem centrum, směrem na Brno,

ulice Spořilovská a lokalita, která byla primárně určena k měření. Vpravo je potom panelákové sídliště Nového Spořilova, vlevo poměrně hustá zástavba s výrazným podílem malých lokálních zdrojů.

Konkrétní měřicí místo bylo nakonec vybráno zde, přímo vedle Polikliniky Spořilov. Jak jsem už říkal, je to o otevřené prostranství mezi obytnými domy, otevřené jak k Spořilovské ulici, tak směrem nahoru ke Spořilovu, Lešanské ulici i křižovatce 5. května a Turkovy ulice.

Výběr místa nebyl snadný, ale myslím si, že skutečně reprezentuje střední zátěž lokality. Měření probíhalo, jak již bylo prezentováno, v červnu, v srpnu a na přelomu listopadu a prosince.

Rok 2013 byl poměrně specifický. V první etapě měření jsme chytli pražské záplavy, kdy hodnoty byly významně ovlivněny intenzivními vytrvalými srážkami, přesahujícími 50 mm, přívalovými dešti, a v závěru měsíce června i několikadenním obdobím až tropických teplot, které překračovaly 30 °C. V srpnu naopak bych řekl, že období bylo reprezentativní pro tuto sezónu a nevymykalo se běžně sledovaným hodnotám.

Naproti tomu v listopadu a prosinci 2013 a vlastně celá letošní zima je mírně teplotně nadprůměrná, navíc v podstatě není a nebyla téměř sněhová pokrývka. To hodnoty ovlivňuje. Pouze na přelomu listopadu a prosince někdy s vrcholem okolo 2. prosince se objevilo přibližně týdenní období zhoršených rozptylových podmínek, které pro toto období v období listopadu – prosince bývá pro tuto sezónu typické. I proto můžeme říct, že pro topnou sezónu jsou ty hodnoty byť v omezené míře, ale mírně reprezentativní.

Co se tam naměřilo? U PM10 byla naměřena celkem 3 překročení 24hodinového imisního limitu. Když se podíváme na jednotlivé tři etapy, tak průměrné hodnoty PM10 za jednotlivé měřicí etapy se pohybovaly od 23 do 36 nebo 37 mg na krychlový metr. Maximální naměřená 24hodinová koncentrace byla 71,5 mg na krychlový metr.

U oxidu dusičitého nebylo překročení hodinového imisního limitu zaznamenáno, průměrné hodnoty se pohybovaly od 30 do 37 mg, maximální hodinová hmotnostní koncentrace byla 172 mg. U bezno(a)pyrenu jako zástupce polycyklické aromatické uhlovodíků se hodnoty 24hodinových koncentrací v jednotlivých etapách pohybovaly od jedné setiny nanogramu do necelého jednoho nanogramu na krychlový metr, přičemž je nutno dodat, že ty vyšší hodnoty byly měřeny v rámci třetí etapy, a to v podstatě odpovídá hodnotám, které jsou běžně měřeny na stanicích v ČR.

Potenciální překročení ročních imisních limitů, stanovených pro oxidy dusíku, suspendované částice frakce PM10 a bezno(a)pyren nelze právě proto, že tam skutečně v průběhu měření byly mimořádné meteorologické podmínky, nemůžeme je predikovat, ani odhadovat.

Když se podíváme na průběh měřených hodnot, tak tohle je průběh vlastních studijních hodnot v jednotlivých etapách. Myslím si, že to je dostatečně názorné. Je krásně vidět, že první etapa v červnu, ty hodnoty byly poměrně nízké, a pouze jedna hodnota se tomu 24hodinovému imisnímu limitu blížila, ta hodnota byla asi 49,5 mg, ale imisní limit v dikci zákona překročen nebyl. Pro druhou etapu platí v podstatě totéž, přičemž je tam vidět, že tam nebylo výraznější ovlivnění, že hodnoty jsou více méně srovnatelné někde mezi 25 – 45 – 48 mg, ale imisní limit tam opět překročen nebyl. Imisní limit byl překročen pouze v průběhu třetí etapy, přičemž 16. a 17. 1. tam doznívala nějaká epizoda, pak to pomalinku klesalo a okolo 2. 12. byla asi týdenní nepříznivá rozptylová situace v celé Praze a hodnoty tam opět vyskočily. Takže v průběhu 3. etapy byla naměřena celkem 3 překročení 24hodinového imisního limitu.

Tento obrázek může někomu připadat trochu zmatečný, ale jsou to průběhy hodinových hodnot oxidu dusíku v jednotlivých etapách. Nahoře je první etapa, prostřední je druhá etapa, pak je třetí etapa. Stanovený imisní limit je 200 mg na krychlový metr na hodinu.

Nebyl v průběhu měření překročen. Jak už jsem říkal, nejvyšší hodinová koncentrace se pohybovala okolo 170 mg a bylo to v rámci třetí etapy, kde je krásně vidět období nepříznivých rozptylových podmínek, jak tam hodnoty vyběhly.

První dvě etapy vykazují standardní drift a standardní průběh hodnot, který lze v lokalitě daného typu očekávat v závislosti na působících zdrojích.

Poněkud zajímavější je srovnání výsledků tohoto měření se stanicemi provozovými ČHMÚ v Praze, které bylo provedeno. Začneme PM10. Omlouvám se, počítal jsem trošičku s lepší viditelností. Zkusme tam najít černou hodnotu, černou čáru, černou závislost. Je spíše ve vyšších hodnotách, a to jsou hodnoty na Spořilově. Je vidět, že průběh hodnot se výrazným způsobem nevymyká stanicím, bylo to trošku rozlitané, ale hodnoty nepřekročily ani na pražské extrémně zatížené stanici v Legerově nepřekročily 60 mg na krychlový metr v prvním období.

V srpnu už to bylo trošku srovnanější, tam se objevil ..., jehož vysvětlení neznám. Na druhou stranu valná většina stanic chodila velice podobně do 30 mg. Opět černá je Spořilov a světle modrá, to je ta druhá vyšší, je stanice v Legerově ulici. Je vidět, že průběhy nejsou zcela stejné, hodnotově se to sobě dost podobá, takže můžeme říct, že zátěž je minimálně podobná.

V třetí etapě to bylo nejzajímavější, tam hodnoty na všech stanicích včetně opět černého Spořilova běžely naprosto srovnatelně, a to jak trendově, tak hodnotově. Je pravdou, že stanice Spořilovská patří ke stanicím, nebo měření na Spořilově se dá přiřadit ke stanicím s vyšší hodnotou, s více dopravou zatíženými hodnotami.

Tady je vidět, že místo minimálně v průběhu měření v roce 2013 nevykazovalo odlišné trendy od hodnot, měřených na stanicích v Praze. I hodnotově lze v podstatě pro hodnocení zátěže i s mírou aproximace současné měření využít na stanicích, které jsou provozované v Praze.

U oxidů dusíku je situace poměrně složitější. Černá je Legerova ulice, černá Spořilov. Je vidět, že spořilovská stanice se pohybuje u oxidů dusíku trošičku ve vyšších hodnotách, ale v žádném případě v případě oxidů dusíku nedosahuje hodnot, které jsou měřeny na pražském dopravním hot spotu v Legerově ulici. Tohle je první etapa.

V druhé etapě v srpnu to bylo ještě více rozlitané, na druhou stranu trendově si průběhy hodnot poměrně odpovídají a je možno určitým způsobem hodnoty mezi sebou aproximovat.

V rámci třetí etapy opět je tam krásně vidět okolo 2. prosince období nepříznivých rozptylových hodnot, kdy všechny stanice si zavelely pozor, a hodnoty postupně vyskočily nahoru. Opět černá je Spořilov. Tady s výjimkou právě období nepříznivých rozptylových podmínek hodnoty patřily spíše k nižším. Otázkou je, zda to připisat mikroklimatickým podmínkám v lokalitě, nebo případně změně v uspořádání dopravy v blízkosti Spořilova, která tam proběhla v tomto měřeném období.

Pokud to shrneme, uděláme si jakési orientační vyhodnocení vazeb na stanice, provozované ČHMÚ v Praze AIM, je tam vždy vyšší shoda s průběhem hodnot PM10, tzn., stanovených částic frakce PM10, na stanicích, reprezentujících vysokou dopravní zátěž. Ať už se jedná o dopravní hot spot Legerova nebo Vysočany. Mluvím o průběhu, nikoli o absolutních hodnotách, tzn., trendově to na sebe sedí, absolutní hodnoty se mohou lišit.

Na druhou stranu je nutno přiznat, že průběhy 24hodinových hodnot řadí měřenou lokalitu mezi nejvíce zatížené oblasti v Praze. Je to dané i uspořádáním dopravních zdrojů v jejím okolí.

Přestože měřené koncentrace oxidu dusičitého zde nebyly nejvyšší v Praze a v žádném případě nedosahovaly hodnot, měřených na pražských dopravních hot spotech, výjimkou je právě období nepříznivých rozptylových podmínek na přelomu listopadu a prosince, musím říct, že jejich rozsah potvrzuje zvýšenou dopravní zátěž. My pro toto hodnocení používáme

jako pomocný parametr poměr oxidu dusnatého a oxidu dusičitého, poměr NO, NO<sub>2</sub>, který v tomto případě jednoznačně vykazuje vyšší a zvýšenou zátěž v této oblasti dopravou.

Musím přiznat ještě jednu věc. Trošku mě překvapily průběhy prachu ve třetí sezóně, kdy trendy na všech pražských stanicích byly ne podobné, ale téměř stejné, hodnotově se to mírně lišilo. Odpovídá to jedinému možnému vysvětlení, že se v tomto období i díky vývoji mikroklimatických podmínek méně uplatňoval vliv dalších lokálně působících zdrojů, mezi které se v tomto případě v Praze počítají především lokální topeniště, tzn., Praha, jednotlivé pražské části se chovaly velice podobně.

Jak už jsem říkal, protože změna, zprovoznění mostu, průjezdu z Jižní spojky na D1 koncem listopadu přišlo naprosto přesně do období nepříznivých rozptylových podmínek, není možno v rámci této etapy vyhodnotit vliv tohoto opatření. Prostě tam se to schovalo.

Celkově lze říct, že výsledky dokládají významnou zátěž lokality dopravou z okolních zdrojů. Ať už se týká dálničního přivaděče Spořilovské ulice, nebo ostatních zdrojů, které jsou, ať už 5. května a Turkovy, nesmíme zapomenout ani na Jižní spojku, která je dole, i když ta tuto lokalitu asi neovlivňovala méně, ale pak tam máme ještě Lešanskou a další komunikace, které mají svůj význam.

Nesmíme ovšem zapomenout na to, přestože toto měření to neprokázalo, že nezanedbatelnou roli, zvláště pokud nastanou v zimním období, tzn., mezi listopadem až únorem, nepříznivé rozptylové podmínky v topné sezóně, tak blízké soustředění lokálních topenišť ve vilové zástavbě Spořilova může hodnoty významným způsobem ovlivnit.

Za mne je to vše.

**Nám. Nouza:** Děkuji za tuto prezentaci. Pokud se nemýlím, celá tato prezentace bude umístěna na webu, bude volně přístupná na webu hl. m. Prahy, tuším, že ve složce Doprava, tak jak jsou tam ostatně prezentovány i výsledky našich setkání a jednání, které se týkají zejména Spořilova jako takového.

Z toho plyne asi to, že z prezentace samozřejmě, všichni to víme, nicméně je to potvrzení toho, že Spořilov je zatíženou oblastí z hlediska dopravy. Odnáším si z toho ještě to, že tam může přijít určité zhoršení, pokud by byly nepříznivé rozptylové podmínky z hlediska lokálních topenišť, to si myslím, že by stálo za to ještě ověřovat v dalším období. Jinak samozřejmě všichni víme, že celková situace se stejně může zlepšit jedině v případě, že všichni, kteří tady sedíme u stolu, budeme tlačit na to, aby bylo možné postavit dálniční obchvat Prahy mezi dálnicí D2 a Běchovicemi, tedy tzv. 511, protože pak si myslím, že se dá očekávat určité zlepšení.

Že doprava je ve městě, to je pravda, o tom asi nemá smysl diskutovat. Já si myslím, že všichni, co jsme tady, budeme plédovat za to, a já určitě budu stát o to, abychom v měření pokračovali, abychom měli nějakou řadu, která bude srovnatelná i v dalším období. Na začátku prezentace jsme měli komentář k tomu, že první kampaň proběhla v určitém netypickém období. Srpen odpovídal tomu, co se obecně v tom čase v Praze očekává, a pokud se týká třetí etapy, tam samozřejmě zase měly vliv mírně jiné klimatické podmínky, než v období standardním.

To je k prezentaci. Já si myslím, že bychom se měli, počítám s tím, že jedním ze závěrů tohoto jednání bude ustavení pracovní skupiny k tomu, abychom mohli ve spolupráci s občanskými sdruženími s ministerstvem životního prostředí pokračovat v měřeních tak, aby byla co možná nejvíce odpovídající tomu, co by občané na Spořilově chtěli, jakým způsobem se má měřit.

To je asi na úvod. V tuto chvíli bych dal slovo panu doktoru Šramovi, který požádal s paní doc. Sykovou, aby tady mohl odprezentovat několik slajdů. Dáme mu slovo.

**P. Šram:** Dámy a pánové, rád bych vás seznámil s některými věcmi, které jsme dělali koncem ledna na Spořilově. Rizika, která jsou z dopravy, už diskutoval doktor Kotlík. Zejména je nutné se zaměřit právě z hlediska předpokládaných emisí z dieselových motorů na velmi jemné prachové částice, které jsou menší než 1 mikron, a na ně jsou vázány karcinogenní PAHy.

Rád bych vás seznámil s tím, co před sebou vidíte, tj. výsledky analýzy, které jsme prováděli v jednom bytě v Svojšovické ulici. Jednalo se o obyvatele, který bydlí ve 4. patře. Měření byla prováděna tím způsobem, že jsme každý den po 24 hodin vždycky od 8 hodin ráno do 8 hodin ráno druhého dne měřili třemi personálními monitory, jaké jsou koncentrace v bytě a jaké jsou na balkóně. Vidíte, že prakticky v celém období byl překročen emisní limit 25 mg na m<sup>3</sup> a že v pondělí až ve čtvrtek byl tento imisní limit překročen i v bytě obyvatele.

Je potřeba si uvědomit, co to znamená. Tady to máte znázorněno. Červená čára jsou koncentrace v bytě, modrá čára mimo byt. Jeden z těch dnů tam prováděl doktor Vojtíšek z ČVUT také měření, jaké je rozložení jemných částic, a vidíte, že co se týká nanočástic, že se pohybovaly mezi 10 000 – 100 nanočásticemi na cm<sup>3</sup>. Možná jste si všimli, myslím, že to bylo v minulém týdnu, kdy byly v Lidových novinách opakovaně články o měření, které tady prováděl jeden Dán, a to, co zjišťoval na Florenci, tyto koncentrace odpovídaly koncentracím, které byly na Spořilově ve Svojšovické ulici. Tak si myslím, že to není moc normální.

Je potřeba si uvědomit, že tyto jemné prachové částice u člověka vyvolávají tzv. oxidační poškození, a toto oxidační poškození v první řadě zvyšuje výskyt kardiovaskulárních onemocnění, a potom přispívá také ke zvýšení výskytu nádorových onemocnění, diabetu, Alzheimeru, a dá se říct, že to urychluje proces stárnutí.

Dále je potřeba si uvědomit, tady je graficky znázorněno, jak podle velikosti částic, jak jsou na ně vázané karcinogenní polycyklické aromatické uhlovodíky, což je benzpyren. Bohužel, protože výsledky jsou analyzovány v jiné laboratoři, budeme je mít až příští týden, takže vás s tím potom okamžitě seznámíme.

Co se týká karcinogenních PAHů, tak je potřeba si uvědomit, že to výrazně populaci ovlivňuje, počínaje výsledky těhotenství až zase po kardiovaskulární onemocnění. Takže jsem chtěl upozornit na to, jaká je tam skutečná situace, protože původně, musím říct, jsme nepředpokládali, že když se bude něco měřit ve 4. patře, že tam budou takové koncentrace, které jsme tam zjistili. Děkuji.

**Nám. Nouza:** Děkujeme za doplnění. Myslím, že je určitě dobře, že tady zazněla i další prezentace, nicméně musím podotknout, že skutečně z hlediska rozsahu, jestli se jednalo o týden, jestli se nemýlím, byl to týden. Myslím, že je legitimní se tím zabývat, a možná by bylo dobře, kdybyste, pan doktor se účastnil pracovní skupiny, že bychom potom sladili ta měření tak, aby probíhala ve stejném období, protože bohužel si teď myslím, že poměrujeme nepoměřitelné. Je to v jiném období. Bylo by dobré, abychom se sjednotili. Měli bychom se shodnout na tom, kdy, a potom se toho účastnit třeba i v jiných místech. Takovéto aktivity považují určitě za rozumné, ale mělo by to být měřitelné. Tohle působí působivě, ale bohužel to není s čím porovnat, je to zase jedno měření, které je v jiném období. Měli bychom mít srovnatelnou – požádal bych o tu – (diskuse mimo mikrofony).

S dovolením, rozumím tomu, myslím to skutečně vážně. Možná by stálo za to, zamyslet se nad tím, jestli byste neměli měřit i na ostatních stanicích, abychom to porovnali v rámci Prahy. Udělám všechno proto, abyste v rámci nějakého výzkumného úkolu mohli nebo měli tu věc hrazenou, to se určitě shodneme i s panem místostarostou Bodenlosem, protože by bylo asi účelné, abychom měli vzorek z celé Prahy, abychom zase porovnávali celou oblast, nejenom jeden výsek.

Dám slovo panu doktoru Kotlíkovi.

(začátek mimo mikrofon) **P. Kotlík:** Zkusím trochu zakřičet. Vidím problém v té srovnatelnosti. Pokud budeme srovnávat nahodilá měření kdekoli..., tam se hrubé částice dostat v podstatě nemohou, to je první věc. Druhá věc je, musíme si uvědomit, že státní imisní síť jako taková měří látky, které jsou dané legislativou, tzn., imisní koncentrace suspendovaných částic frakce PM10 a PM2,5, přičemž 2,5 není zdaleka tak rozšířená i z ekonomických důvodů, jako PM10.

Druhá věc je, že měření ve státní imisní síti je akreditované a autorizované, tzn., podléhá systému zajištění jakosti, což bývá někdy, zvláště u odborných vědeckých studií, problém. A ta srovnatelnost časová, osobně si myslím, že měření ve dvou různých sezónách, speciálně v té letní, nám umožňuje, že ta lokalita není v tomto období zatížena právě ostatními zdroji, jako jsou lokální topeniště, ale v tomto případě jenom dopravou. Tzn., měření právě v srpnu v netopné sezóně je jednoznačné a jednoznačně popisuje zátěž lokality z dopravy.

**Nám. Nouza:** Děkuji. Paní byla první, pošlu vám mikrofon. Pak paní Růžičková.

**Řečnice:** Děkuji. Já bych se chtěla zeptat pana doktora Kotlíka. Vy jste říkal, to místo měřicí bylo vybráno jakožto reprezentativní, tak nakolik výsledky lze vztáhnout i na lokalitu Starého Spořilova. Konkrétně jihozápadní a jižní část.

**Nám. Nouza:** Rozumím. Já to chápu. To je prezentovaný nějaký výsledek a já bych nerad, abychom teď, protože to bude vysoce odborná vědecká debata na to, kdo jak na co má názor. Něco se změřilo, máme nějaké výsledky. Pan doktor Šram tady něco změřil, má nějaké výsledky. Pojdme se bavit o tom, co uděláme dál. Výsledky, které jsou na tabuli, se nezmění. Měření neposuneme nikam jinam. Já jsem připraven sestavit pracovní skupinu za účasti občanského sdružení z Nového Spořilova, ze Starého Spořilova, klidně z Krče. Pojdme si říct, že se na tom sejdeme, a naplánujme kampaň nebo tři kampaně nebo čtyři kampaně na rok 2014 a pojdme to udělat.

Já se omlouvám, ale fakt nemá smysl se dobírat toho, jestli to bylo – nepochybuji o tom, že Státní zdravotní ústav postupoval s mimořádnou péčí, a myslím si, že i pan doktor Šram na základě nějaké výzvy někde umístil měřicí přístroje, změřil to atd., prezentoval svoje výsledky.

**P. Kotlík:** Přesto zkusím odpovědět velice krátce. Lze určitým způsobem aproximovat výsledky z městských stanic v Praze na různé typové městské lokality, Státní zdravotní ústav tuto metodiku používá už několik let a na našich stránkách je. Tzn., mohu říct, že výsledky skutečně reprezentují střední zátěž v dopravou zatížené lokalitě. Je samozřejmé, že ať už se týká blízkosti Spořilovské ulice, ať už se týká vršku Spořilova, kde je vliv 5. května, ty hodnoty tam mohou za určitých podmínek být vyšší. Ale je otázka, zdali chceme hodnotit hmotnostní koncentrace na hraně emisního prostoru, což je komunikace, nebo tam, kde bydlí lidi.

(krátká diskuse mimo mikrofony)

**Řečník:** Já jenom k těm měřením. Já samozřejmě – ještě jednou dobrý den. Já samozřejmě měřením rozumím. Dojdeme vždycky ke špatnému výsledku v Praze, ať chceme, nebo nechceme. Mě zajímá řešení. Řešení. Řešení situace, jak to tam bude vypadat. My si tady můžeme udělat grafy nahoru dolů, zjistíme, že jsme na tom špatně, a jsme na tom špatně v celé Praze, to jsme bohužel velkoměsto.

Ale já bych navrhoval jedno řešení, ono to bylo ve zprávě pana doktora Šrama. Pojdte dělat před Prahou technické kontroly vozidel a nepouštějte tam vozy, které nesplňují

technické parametry. To je to, co můžeme udělat hned. Pak jsou věci, které můžeme udělat jindy.

**P. Růžičková:** Já jenom ještě k panu doktoru Kotlíkovi. Chtěla bych říct, vy jste hovořil o střední zátěži lokality. De facto v Legerově je měřicí zařízení přímo u silnice. Jestliže my se tady dostáváme na výsledky téměř v průběžích shodnými s Legerovou, i kdybychom byli na opačné straně Spořilovské ve směru do sídliště, kam vane převaha západních větrů, dostali bychom se ještě možná na vyšší hodnoty. To je jenom hypoteticky. Jenom jestli tohle dokážete nějakým způsobem.

**Řečník:** Dokážu, protože ve zprávách, pokud je máte k dispozici, a na internetu jsou vyvěšeny, jsou větrné růžice z doby měření, a když se tam člověk pořádně podívá, tak zjistí, že uváděné západní větry, které v České republice mají převažovat, v době měření v žádném případě nepřevažovaly. To je první poznámka.

Druhá poznámka je, že i kdyby tam byl vyšší podíl západních větrů, stejně to půjde spíše nad úroveň střech budov, než dole v ulicích, kde se vítr výrazně víc točí.

Legerova ulice jako taková je dopravní hot spot. Slouží k tomu, aby bylo možno hodnotit místa s extenzivní vysokou zátěží z dopravy. Stanice leží přímo na hraně komunikace, půl metru od Legerovy ulice, na hraně emisního proudu, a řekněme si poctivě, tam v této oblasti moc lidí nebydlí. Ta stanice má jiný význam, než aby popisovala zátěž obyvatel.

Totéž opačně můžu použít u lokality Spořilovská. Nebylo problém tam najít místo, kde by se naměřily vysoké hodnoty.

**Řečnice:** Možná vyšší než v Legerově, tam nebyly kamiony.

**Řečník:** Já vám to řeknu jinak. Nebyly, protože Legerova je uliční kaňon, to je naprosto specifické uspořádání zdrojů, které se nemají kam rozptylovat. Lokalita Spořilovská a okolí, v té oblasti je to více otevřené, tzn., škodliviny mají větší možnost se rozptýlit do okolí, a tzv. „naředit“, případně zreagovat v rámci chemických a fyzikálních procesů v atmosféře, takže spíš si myslím, že by nebyly vyšší. V každém případě není problém najít skutečně místo s extenzivní dopravní zátěží, s vysokými hodnotami. Problém je v tom, že v okolí toho místa nebydlí lidi.

Proto bylo v tomto případě místo, které je v obytné zástavbě a které je možno použít pro odhad zátěže celé lokality.

**Řečnice:** Střední zátěže, nikoli maximální, která tam bohužel asi bude v sídlišti.

Druhá věc, vy jste hovořil o červnu, čili tam byly z větší části povodně, pak byla týden tropická vedra, srpen byl poměrně nadprůměrně teplý a suchý měsíc. Tam byly nadprůměrné teploty. Podzim a zima nereprezentovaly zimní podmínky v pravém slova smyslu. Když v Legerově se naměřily nadlimitní hodnoty, tak se naměřily ve srovnatelném období přesně tři přestupy limitů, jako jste naměřili na Spořilovské, ve stejném období. V Legerově bylo zaznamenáno pouze třikrát překročení limitů. Ono to vlastně sleduje i Legerovu v těchto věcech. Tam ani víc to překročení nemohlo být. Ale Legerova překročila od ledna do března nejvíce. My jsme v lednu až březnu neměřili, a tehdy je známo, že vlastně jsou nejčastější překračování limitů škodlivin. Srpen většinou nemívá žádná překračování, to je naprosto výjimečné. Já jsem se dívala na hot spot Legerova, dívala jsem se na další lokality AIM, jak uvádíte, čili já jenom chci upozornit na jednu věc, že ta Spořilovská je skutečně kritická. My jsme se nedostali do termínů měření, kdy by mohlo dojít k překročením limitů. My jsme neměřili leden, únor, březen. Legerka má z 55 překročení má Legerka většinu v lednu až

březnu. To jenom chci upozornit a poděkovat za ta měření panu náměstkovi, protože tím se upozornilo, že ta situace je mnohem kritičtější a v době smogové epizody, která je tam na podzim, a to už bylo 50 % kamionů odvedeno na nový most, byly skutečně zaznamenány vůbec nejvyšší hodnoty z celého sledování. To už bylo v době po odvedení 50 % kamionů. Jenom upozorňuji, že situace nebude dobrá ani v budoucnosti. Zejména v zimním období. A že skutečně, jak říká pan náměstek Nouza, potřebuje to řešení. Velice nutně.

*Nám. Nouza:* Já chápu, ale to není asi otázka pro pana doktora Kotlíka. (odpověď mimo mikrofon.) Ještě paní senátorka.

*P. Syková:* Vážení, já myslím, že všichni se tady snažíme provádět měření. Jistě je můžeme upřesnit. Můžeme jich provádět více v lepších obdobích a v různých jiných místech. Ale já bych se teď připojila k tomu, co říkal pan náměstek, abychom se teď bavili o těch řešeních. Protože čas běží a my strávíme celou dobu diskusí o tom, jaká která měření, což si můžeme říct potom mezi sebou. A myslím si, že teď bychom měli využít té příležitosti, že tady jsme všichni a hledat ta řešení a shodnout se na řešeních, která by se měla v nejbližší době i v horizontu příštích – téměř bych to viděla – 5 až 10 let udělat.

Jestli s tím souhlasíte, můžeme se k tomu vrátit, ale mluvíme teď o řešeních, která jsou podle mě pro vás nejdůležitější.

*Nám. Nouza:* Děkuji paní senátorce. Myslím si úplně to samé. Na druhou stranu jsou věci, které Praha může ovlivňovat, a jsou věci, které Praha až tak úplně ovlivňovat bohužel nemůže. Nicméně já bych, jestli můžu, navrhl bych, první závěr z toho je, že v tom měření se pokračovat stoprocentně bude. Dovolil bych si potom požádat jednotlivá sdružení vždycky o jednoho zástupce, aby mohli být přítomni sestavování jak už časového harmonogramu, tak i místní lokace toho, kde se případně bude měřit. Můžeme, myslím si, že i ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí si troufám říct, že se domluvíme na nějaké spolupráci, že můžeme třeba ty stanice tam umístit dvě, ale to by bylo předmětem nějaké debaty další mezi Prahou a Ministerstvem životního prostředí. Tam si myslím, že situaci určitě budeme mapovat dál. Pravda je to, co říká pan místostarosta také, nepomůže nám to v řešení. Budeme vědět, že situace je nějaká, asi úplně ideální nebude.

Pokud se na tomto shodneme, vzal bych to jako první závěr. Měření bude pokračovat, naštěstí si myslím, dovolím si jako laik říct, že letošní zima je atypická, takže si myslím, že k žádné smogové situaci nedošlo v průběhu dosavadního průběhu zimy, takže jsme ani nepřišli o nic, co bychom měli měřit, ale nastavíme si parametry do budoucna.

K tomu, co se má stát, říkal jsem to už v úvodu. Jednoznačně zlepšení situace může přinést jenom dobudování silničního okruhu. Tam bych si dovolil apelovat a poprosit o spolupráci paní senátorku, protože to je věc jednoznačně státní, investorem je Ředitelství silnic a dálnic. Nemyslím si, že v tuto chvíli jde o finanční prostředky. Myslím si, že spíš jde o legislativu. Praha tady pracuje na zásadách územního rozvoje tak, abychom mohli stavbu umístit, aby mohlo být požádáno o územní rozhodnutí na trasu 511, tedy mezi D1 a Běchovicemi.

Neodpustím si tady jednu poznámku k tomu, že 30, 40, 50 tisíc lidí trpí kvůli tomu, že si deset lidí, nebo sto lidí, nebo i kdyby to bylo 200 lidí, postaví hlavu a nejsou ochotni přijmout žádný kompromis, což jsou, ať se to někomu líbí, nebo ne, Běchovice. Je to tak. Situace, není to možná jenom jejich vina, možná že by se našla vina i na investorovi ŘSD. Já se tím nechci zabývat do minulosti, a udělám všechno pro to, abychom nějakou shodu našli. To je druhá věc, kterou jsem chtěl k tomuto poznamenat.

Pokud někdo další k těm návrhům, nebo to, co se má stát, já bych nerad teď předbíhal, protihlukové ochrany a takové věci, protože to je součástí druhé části dnešního setkání. Má



k tomu ještě někdo něco, ať už z občanů, nebo ze zástupců? Pan ředitel odboru za životní prostředí nechce k tomu něco říct? Vyzývám ho, ale netrvám na tom, pane řediteli. Tak ještě tady.

**Řečnice:** Děkuji. Měla bych dotaz na zástupce Ministerstva životního prostředí, zda ministerstvo vidí nějaký možný nástroj, jak by mohlo účinně, řekněme, přispět k tomu, aby se situace zlepšila. Jak řekl pan náměstek, měření, které se snad bude realizovat v nějaké, řekněme, synchronizované době, to může situaci jenom mapovat, ale nic víc. Jak bylo řečeno, my ji chceme zlepšit, ale furt nám nějak chybí, jak.

**P. Kužel:** Nechtěl jsem reagovat hned, očekával jsem, že nějaký dotaz k nám půjde. Já bych nejdřív zkusil říct, co můžeme, a teď mluvím, prosím, za sebe, a pak bych zkusil mluvit ještě za ministerstvo, i když ne všechny nástroje, které budu zmiňovat, jsou v kompetenci odboru ochrany ovzduší.

Co můžeme? Určitě se nově můžeme vyjadřovat k novým stavbám nebo novým věcem, které se v oblasti dopravy v intravilánu obcí řeší. To je poprvé v historii, že se nám něco takového podařilo, a jsme rádi, že to můžeme dělat. Můžeme tam stanovit kompenzační opatření. Pokud selže EIA, pokud EIA nenavrhne dostatečná opatření, která by zajistila kvalitu ovzduší minimálně na stejné úrovni, jako byla před tím, tak to je naše nová kompetence a kompetence ovzduší.

Určitě jsou tady ještě další kompetence ministerstva, ale ty jsou vždy v rámci přípravy samotné stavby. Provádí se EIA. V rámci EIA by se mělo vše, co je důležité, zohlednit, a následně potom promítnout do územního rozhodování, případně stavebního řízení, které s tím souvisí.

Dále pravomoc Ministerstva životního prostředí z hlediska rozhodování v dopravě, to zdůrazňuji, rozhodování v dopravě nesahá. Můžeme, a to zcela určitě, pan náměstek o tom hovořil, podílet se na měření, které bychom zde případně ještě mohli udělat, ale já si myslím, že pan Kotlík i pan Šram dostatečně popsali situaci, tak jak je tam, a nemyslím si, že by bylo třeba tyto věci dále řešit.

Jistě. Asi by bylo dobré, kdybychom se podívali na Starý Spořilov, kdybychom se podívali na zástavbu, která tam je, zjistili, do jaké míry příspěvek z domácích topenišť má vliv na situaci a zda by např. odstranění, a teď, Pavlo, nevím, jestli ve vašem případě ve Starém Spořilově jsou ještě nějaká spalovací zařízení, která by mohla znečišťovat ovzduší, ale to teď není důležité. (Minimálně. A bezdomovci.) Pardon, tak to ne. Bezdomovce řešit nechci.

Můžeme se podívat na to, jak by vypadala situace v případě měření. Můžeme, a to by pro mě osobně bylo velice zajímavé, podívat se na to, jak by vypadala situace z pohledu nové stavby, tzn., my víme, že tam dochází s největší pravděpodobností, abych nebyl úplně – s největší pravděpodobností tam nejsou plněny imisní limity pro obyvatele, kteří tam jsou. Mohli bychom se podívat na to, jestli existují nějaká opatření při stávajícím dopravním proudu, tak jak tam je, který by minimalizoval zátěž, kterou tam lidé mají. To bychom mohli určitě udělat.

Současně se domnívám, že bychom potom mohli jednat, ale teď zdůrazňuji, bez kompetencí, pouze ze zájmu ve vztahu k životnímu prostředí, že bychom mohli jednat s kompetentními orgány, které k tomu můžou něco říct, nebo něco udělat. To bude asi ministerstvo dopravy, bude to asi ŘSD, a říkat jim, že by se dalo řešit, teď nemluvím o odvedení dopravního proudu, protože to rozhodně není v pravomoci, jinými slovy, asi to není věc, kterou může ministerstvo životního prostředí ovlivnit. To je věc, která vyplývá z toho, kudy doprava vede.

My jsme si pro dnešek připravili rozdílové mapy. Já bych prosil, kdyby paní kolegyně Suchdolová ty rozdílové mapy k PN2,5 pustila, je to rozdíl mezi 2010 a 2012. Tam je vidět,

zelená barva, až vám to dorazí, to je to, kde se situace zlepšila, a ta mapa, to hnědé nebo oranžové nebo co tam je, to je to, kde se situace zhoršila. Opatření, které se v Praze mezi 2010 a 2012 provedlo, významně ovlivnilo životy lidí jinde. Teď, prosím, já vím, že vás to nezajímá, to je naprosto jasná věc. Ale když se na to podíváte z tohoto pohledu, co Praha dělá nebo co se stalo v Praze mezi rokem 2010 – 2012, tak uvidíte, že rozdíl ve vztahu k obyvatelstvu Prahy je jednoznačně přínosný ve vztahu k Praze.

Co můžeme udělat, abych se k tomu vrátil. Mohli bychom se podívat na to, jak v současné době při té zátěži, která tam je, jestli by existovala nějaká kompenzační opatření, které bychom v tom místě mohli realizovat a mohli bychom zkusit odhadnout, jaký vliv by to mělo na kvalitu obyvatel na Spořilově.

Následně, a to už zdůrazňuji, možná že by nám pomohla paní senátorka Syková ve vyjednávání tam, kde je to potřeba. Bohužel to pravděpodobně není tady. Kdybychom se mohli zkoušet domlouvat o tom, jaká konkrétní opatření by bylo potřeba v té věci provést. Stačí takto?

**Řečnice:** Děkuji. Chápu to jako nabídku, možnost. Chtěla jsem se zeptat, co potřebujete oficiálně pro to, abyste mohli provést to, co teď bylo navrženo.

**P. Kužel:** Já to řeknu jinak. Potřebujeme čas, potřebujeme klid na práci, potřebujeme řešit implementaci nového zákona jako takového vůbec. Tohle je samozřejmě důležitá věc, obrátili bychom se na ČHMÚ, možná bychom našli nějaké finanční prostředky, protože to nebude záviset jenom na nás. Asi bychom potřebovali vaši spolupráci, potřebovali bychom spolupráci Prahy a potřebovali bychom si připravit, řekněme, první kompenzační opatření, která by vyplývala z dopravy.

Pokud tady bude pracovní skupina, určitě byste nás přizvali a my bychom se o to mohli pokusit. Ne pokusit, zkusíme to udělat.

**Nám. Nouza:** Díky. Ihned vám dám slovo. Já samozřejmě toto potvrzuji. To, co jsem říkal na začátku, platí. Pracovní skupina bude založena. Uvidíme, jestli budou dvě, jestli jedna bude pouze na měření, a druhá na případná kompenzační opatření, ale možná to sloučíme zatím do jednoho. Kdyby to bylo extrémně časově náročné, a ta problematika byla široká, tak to třeba rozdělíme.

Co ještě musím říct? Berte to, jako že je určitá informace pro vás, Praha dokončila za velkého přispění odboru životního prostředí studii proveditelnosti nízkoemisních zón, což je něco, co si myslím, že by mohlo pomoci. Neslibujme si od toho zázraky. V současné chvíli probíhá vyhodnocení, a pokud to dopadne dobře, tak já jsem připraven iniciovat i to, že by se Praha stala leaderem v zavádění nízkoemisních zón v Praze, nicméně to rozhodnutí, které podléhá skutečně – jenom naznačím důsledky toho rozhodnutí. To rozhodnutí, pokud to přijmeme, tak znamená změnu v celé ČR, tzn., zavede-li to Praha, musí se to řešit na všech pověřených obcích v ČR atd. Má to hodně velké souvislosti, nechci to teď komplikovat tady, ale v případě, že by to vyhodnocení dopadlo tímto způsobem, jsem připraven tuto věc řešit.

Tolik asi a ještě pan doktor Šram chtěl k tomu nějakou poznámku.

(mimo mikrofon) **P. Šram:** Jenom jednu poznámku. Nemělo by se zapomenout na to, co říkal pan místostarosta. Rozhodně nevím, jak je to technicky možné. To je asi ve spolupráci s ministerstvem vnitra, aby se zajistila kontrola těžkých aut, která vjíždějí do Prahy, protože občas vůbec neodpovídají z hlediska technických kontrol. Myslím si, že pokuty, které by za to byly, že by to policii mohlo zaplatit ...

**Nám. Nouza:** Já na to budu reagovat. Nechci hledat nikde problémy, na druhou stranu je to tak, že někde ta auta musíte zastavit, musíte je zkontrolovat, nicméně tu aktivitu určitě přes orgány státní správy, které k tomu kompetenci mají, ta určitě proběhne a uděláme to. Budeme se snažit to udělat. Ještě paní Kačabová. Já bych poprosil, aby to byl poslední příspěvek v tomto bloku, pak by měla být přestávka na kávu, občerstvit se, a pak bychom pokračovali dál.

**P. Kačabová:** Děkuji. Jenom bych navázala na pana prof. Šrama. Myslím, před měsícem jsem zachytila v televizních novinách hlášku, jak Pardubický kraj si právě posvětil na přetížené kamiony, začal pracovat s mobilní váhou, a ukazovali, jak dokážou kamion během provozu na ulici zastavit, navést na váhu a kontrolovat. A myslím si, že by bylo dobré získat informace od Pardubického kraje, jak se k váze dostat. A opravdu příspěvky za pokuty hodně pomůžou pro kompenzační opatření, co chce Praha dělat.

**Nám. Nouza:** Jenom krátká reakce na to. V poměrně rozsáhlé části Prahy jsou značky zákaz vjezdu automobilů nad 12 tun. Tady se bavíme, co říkala paní Kačabová, o kamionech, a garantuji vám, že ze své zkušenosti z práce na ministerstvu dopravy, mezinárodní kamionová doprava není přetížená. Přetížené jsou místní firmy, které vozí sypké materiály, kameny a takové věci, které se dají měřit. Zkušenost je taková, že postavíte-li váhu, a tím to nechci bagatelizovat, určitě to je správný směr, který se musí řešit, jsou dynamická měření váhy na nápravě, je to poměrně složitý legislativní proces, nechci vás tím úplně zatěžovat, nicméně zkušenosti hovoří o tom, že v okamžiku, kdy jsme postavili váhu před pískovnu nebo cementárnu, nevyjelo z toho ani jedno auto. Dokud tam měřiči byli, nejezdili, a pak zase začali jezdit. Všechna auta, která vidíte, velké valníky, kterým je vidět čepice, tak vám garantuji, že jsou přetížená. Tak to je. Ještě.

**Řečník:** Jenom doplním. Navrhuji to jako řešení, protože vím, že Středočeský kraj si všude staví překladiště. Z překladišť to jezdí do Prahy. A to, co jezdí z překladišť do Prahy, je podle mě ve špatném technickém stavu. A tohle by se mělo kontrolovat, a to by se jim mělo šlápnout na krk a nám by to tak trošku pomohlo.

**Nám. Nouza:** Vyhláшуji pauzu na občerstvení. Káva, voda je tady k dispozici.

Dámy a pánové, mohu-li poprosit, už bych nezdržoval program, vzhledem k tomu, že mě taky čekají nějaké povinnosti, tak bych poprosil, že bychom přešli k druhému bloku. Já vím, že v programu bylo napsáno, že pauza bude až do jedenácti, ale vzhledem k tomu, že jsme si dali dvacetiminutovou pauzu, tak si myslím, že to je dostatečně velká pauza na to, abychom se mohli pověnovat dalšímu tématu. Tak bych vás poprosil, kdybyste se usadili na svoje místa. Ještě pozdravím – díky.

Začneme druhou část dnešního setkání, a tady bych poprosil pana ředitele Pivce, aby se chopil slova. Bude se to týkat tématu protihlukových opatření na Spořilově a jejich realizace, ať už současná nebo budoucí. Pane řediteli, máte slovo. Děkuji.

**P. Pivec:** Dobré dopoledne, dámy a pánové, po první části, kdy jsme se zabývali některými dopady, v podstatě z velké části dopravy na životní prostředí, pojdme se podívat na to, co by možná mohlo časem problém, a věřím, že určitě, řešit.

Připravil jsem několik poznámek, jednak o aktuálním vývoji dopravy a řešení dopravy v oblasti Spořilova, a jednak možná řešení, a v poslední části potom i to, co bylo řečeno panem náměstkem, tzn., jaká konkrétní protihluková opatření, tentokrát ta prezentace bude zaměřena na ochranu proti hluku, jsou v rámci hl. m. Prahy připravována.

Aby prezentace měla hlavu a patu, musím připomenout vám všem, co pochopitelně znáte, tzn., umístění Spořilova z hlediska dopravního skeletu, trochu v nešťastném trojúhelníku v jihovýchodní části města. Nicméně červená čára pražského okruhu je pochopitelně to jedno ze zásadních řešení, které pomůže velmi významně řešit problematiku dopravy a jejích následků v oblasti Spořilova.

Pro připomenutí, jaké jsou z našich monitorovacích systémů intenzity v průměrném pracovním dnu roku 2013, tj. stav před oním opatřením z 27. listopadu, kdy se potom těžká nákladní doprava odklonila na trasu po Jižní spojce a nový most na Kačerově. Takže vidíte zátěž Spořilovské, celodenní, někde přes 50 tisíc vozidel obousměrně, z toho automobilů nákladních, s tím že naším standardním kritériem jsou nákladní auta nad 3,5 tuny ve výši kolem 10 tisíc během jednoho průměrného pracovního dne.

Ostatní údaje nebudu komentovat, jsou tam viditelné. V oblasti 5. května součet za loňský rok byl někde kolem 103 tisíc vozidel.

Jak už jsem říkal, 27. listopadu loňského roku bylo provedeno dopravní opatření, v rámci něhož se převedla těžká nákladní doprava v jednom směru, tzn., ve směru do kopce z hlediska Spořilovské ulice na novou trasu s využitím mostu ke Kačerovu. To nové vedení vidíte červenou barvou, modrá čára je vedení původní. Je to řešeno dopravním značením, včetně toho, že je snaha o omezení možných konfliktů na mimoúrovňové křižovatce s ulicí 5. května příkazovou značkou pro nákladní automobily, aby dodržovaly rozestup 50 m mezi sebou.

Tady několik snímků z bourání, ten levý, a následně postavení nového mostu, který funguje a skutečně na sebe natáhl velkou část kamionové dopravy v tomto směru. Výstavba probíhala, myslím, velmi svižně, velmi rychle, byli jsme schopni od okamžiku zbourání starého se dostat k otevření provozu po sedmi měsících.

Jaký je nyní aktuální stav., tzn., jaký je naměřený stav z automatických sčítačů poté, co došlo k převedení dopravy těžké na novou trasu. Vidíte tam významný pokles v oblasti Spořilova v jednom směru, tedy ve směru na jih, zhruba o 3,5 tisíce vozidel, a v obráceném směru pochopitelně tato vozidla se objevují nově na 5. května.

(otázka mimo mikrofon)

Bude čas k diskusi. Konstatuji stav, který byl, tzn., z ulice Spořilovské došlo k přesunu do oblasti Jižní spojka, 5. května.

Tady je rozdělení během jednoho dne, jak velkou část z té dopravy je doprava v noci. Když se podíváte ve směru, který byl upravován, zůstatek dopravy nákladní je zhruba v objemu 200 vozidel. Připomínám, týká se to všech vozidel nad 3,5 tun, nejen kamionů. Kamionů je tam minimum.

Bavili jsme se po zavedení opatření o tom, jakým způsobem reagují řidiči na nové dopravní značení. Tady vidíte na grafu po jednotlivých pracovních dnech, jak poklesla doprava nákladní na ulici Spořilovská, abych to říkal přesně. Červený stav jsou stavy před otevřením mostu, stav modrý je po otevření mostu. Vidíte, že tendence je tam stále klesající, protože bohužel řidiči nereagují okamžitě na zákazové značky, a teprve postupně, jak nasazením policie, tak nějakým zvykem, tak nějakým uvědoměním si toho, co tam je, doprava se snižuje k hodnotě kolem tisíce vozidel.

Toto už jsme jednou viděli, to je připomenutí základního pochopitelně řešení, které problematiku celého Spořilova vyřeší, a to je dobudovaná Pražského okruhu. Zmínka už tady padla v dopolední, v předchozí části. Konkrétní řešení stavby 511 je zobrazeno na tomto obrázku.

Nicméně pro připomenutí, vrátím se ještě k tomu, co jsem říkal v září na podobném setkání, že existuje a je velmi vážně připravována ještě jedna varianta, která by pomohla řešení průjezdu oblastí Spořilova, a to je varianta, kdy by se podařilo část kamionů ve směru od dálnice D8 přesměrovat po rekonstrukci silnice 1/16 a navazující sedmičky tak, aby

objížděla Prahu ze západního směru, kde pro výjezd na dálnici D1 už máme kompletně hotový Pražský okruh.

Je to investice státu, ty předpoklady časové jsou tam uvedeny. Pokud by stát dal této rekonstrukci vyšší prioritu, umím si představit, že by bylo možné tu stavbu zkrátit a že by došlo k nějaké pozitivní změně v této oblasti možná i o něco dříve, než jsou termíny, které zatím stát, resp. ŘSD, uvádí.

V druhé části prezentace vás chci seznámit s aktuálním stavem přípravy konkrétních staveb, které se týkají protihlukového zabezpečení jednotlivých tras. Staveb je aktuálně pět. První stavba, která je asi zajímavá pro paní Kačabovou a její občanské sdružení a občany Spořilova v této oblasti, je stavba, která se připravuje pod Spořilovským pláckem. Je to kombinace protihlukové stěny a valu zemního, který bude v této oblasti vybudován v rozsahu, tak jak je tam naznačeno, čili kombinace toho valu a protihlukové stěny.

Aktuálně jsme na tom tak, že bychom měli v příštím týdnu podávat žádost o územní rozhodnutí na úřad MČ Praha 4. Věříme, že dopadne dobře. Podařilo se odstranit takřka všechny problémy, které byly. Zejména problémy majetkové. V jednom případě tam ještě jsme v nějakém jednání, tedy s majiteli nějakých pozemků, ale zatím ty zprávy jsou velmi pozitivní, takže věřím, že se nám podaří podat žádost o územní rozhodnutí.

Současně běží dokumentace ke stavebnímu povolení, i tam jsme relativně daleko. 75 % vyjádření máme k dispozici. Je to stavba, která je připravována tak, aby mohla být zahájena co nejdříve, kromě peněz, protože ona bude něco stát, teď aktuálně nevidím velký problém, abychom mohli v letošním roce zahájit.

Druhá akce, která je připravovaná, je otázka opravy nebo úpravy existující protihlukové stěny v oblasti podél Jižní spojky. Aktuálně, tak jak jsem se bavil s panem ředitelem OMI, který musel odejít, jsou ve stavu technického prověřování této stěny, jak z hlediska jejího možného vylepšení doplnění, tzn., z nějakého jejich technického stavu, stavebně technického stavu, a jednak začínají vyvířet varianty úpravy této stěny tak, aby se její protihlukové vlastnosti zlepšily.

Třetí akce, kterou hl. m. Praha připravuje, také je tam OMI, je to stavba, která již běží. Asi všichni vidíte, že se celkem úspěšně daří ji stavět. Vznikl tam problém s jedním nezakresleným vedením plynovodu, kterým se stavba pozdržela, nicméně aktuálně je všechno už nalezeno, popsáno, nalezeno řešení, takže aktuální datum zprovoznění, které je důležité zejména z toho, že tam skončí omezení dopravy, je 15. březen. Prosíme ještě o jistou shovívavost dva týdny vydržet a 15. 3. pan ředitel Beránek přislíbil, že akce bude dokončena, že bude dopravní omezení odstraněno.

Další opatření, které chystáme, tentokrát v rámci TSK, je pokládka protihlukových nebo nízkohlučných asfaltů na ulici Spořilovská a ulici Senohrabská. Chystáme to tak, abychom byli připraveni realizovat tyto stavby v průběhu letošního roku, pokud se ukáží dvě podmínky. První podmínka, opět jde o nějaké peníze, ty peníze nejsou úplně nízké, je to nějakých 70 mil. Kč. Příslib financování máme ze Státního fondu dopravní infrastruktury, nicméně s podmínkou, že před tím prokážeme, že všechny předchozí úpravy, které jsme v oblasti udělali, nevedly k dosažení hygienických limitů. Ze strany ministerstva, státu, je tam takováto podmínka, kterou poté, co my tam skončíme všechno, co jako Praha můžeme, změříme, zjistíme stav, a pokud nebude splňovat, můžeme si požádat o 72 mil. Kč. Abychom potom nečekali, dokumentace ke stavebnímu povolení již je zpracovávána.

A konečně poslední z protihlukových investic, které v dané oblasti chystáme, je výstavba mobilních protihlukových stěn v oblasti křížení ulice Spořilovská a Jižní spojka. Celá ta stěna, která se tam bude montovat, je nakreslena, nebo její délka nakreslena dvěma červenými čarami. Aktuálně je ve výrobě, tzn., předpokládáme osazení v průběhu, ještě musím říkat příštího měsíce. Kdybychom se setkali v pondělí, mohl bych říkat v průběhu tohoto měsíce je 1. etapa, je to vlastně stometrový úsek, kde chceme vyzkoušet, jestli toto

řešení je skutečně tak dobré, jak zhotovitel tvrdí, jaké máme tedy informace o tom, že to je relativně jednoduché z hlediska úředních postupů, a zejména že to má skutečně nějaký vliv na odhlučnění provozu.

Navazujeme současně druhou etapou. Druhá etapa, bohužel, vyžadovala územní rozhodnutí, protože musíme rozšířit komunikace Spořilovská kvůli levému odbočení a kvůli celkovým normovým podmínkám, které musíme splnit, takže tam předpokládáme, že budou-li na to prostředky, dostali bychom se k druhé etapě také během letošního roku, někdy kolem, řekněme, poloviny letošního roku.

Tady je to popsáno, první a druhá etapa, tak jak je připravována. Dámy a pánové, děkuji vám za pozornost.

**Nám. Nouza:** Děkuji, myslím, že to bylo shrnutí stavu, který byl na podzim, kdy jsme prezentovali variantu řešení odvedení části dopravy ze Spořilovské na Jižní spojku a následně D1. Současně protihluková opatření, která jsou současně v realizaci, to je asi k tomu v tuto chvíli všechno. Předpokládám, že se budete chtít na něco zeptat. Máte slovo.

**Řečnice:** Děkuji. Já bych, prosím vás, měla jednu zásadní připomínku, a to k té mapce, kde jsou nastíněna a očíslována jednotlivá protihluková opatření. Možná jestli bych mohla poprosit pana ředitele, kdyby tam vrátil základní mapku. Děkuji.

Když se na ni podíváme, vidíme, že zcela bez ochrany zůstává jižní část starého Spořilova. Tam místy nyní tzv. protihluková stěna je, ovšem je zcela nefunkční, protože např. je nižší, než je výška kamionu, než je výška nákladních aut, čili prosím vás, tato mapka je sice krásná, ale pozor, nedostatečná. Paní kolegyně rozdává, poprosila bych ji, jestli by mohla rozdat materiál, který jsme připravili, jsou to základní body našeho sdružení, je tam příloha, kde jsou obrazové fotografie. Protože si nedělám iluze, že se nám podaří říct si všechno, co bychom zde říci chtěli, tak bych potom poprosila, aby tento materiál byl přílohou zápisu z tohoto jednání.

Prosím vás, žádáme, aby toto schéma bylo doplněno protihlukovými opatřeními na celé jižní straně Spořilova. V této souvislosti jsem se chtěla zeptat, kým byl vypracován a odsouhlasen plán jednotlivých protihlukových opatření. Ta byla rozhodně odsouhlasena před odklonem té kamionové dopravy. Potom se ovšem situace změnila, a to tak, že velmi. Hned po odklonu na Spořilovské pocítily příznivé důsledky. My jsme bohužel pocítily záporné důsledky, a ty vedly k masovým stížnostem občanů, a to nejenom z oblasti spořilovského plácku, jak bohužel bývá často omylem, snad omylem, interpretováno. Ale ty stížnosti pocházejí z poloviny Starého Spořilova, ze západní části, jižní, střední, pochopitelně také z části Spořilovského plácku. Čili to je jeden základní požadavek. Doplnit tam jižní část Starého Spořilova.

Potom aktualizovat vůbec plán výstavby protihlukových opatření na základě současných informací o hlukové zátěži. Bez toho to nemá smysl, a ty priority potom nejsou prioritami, a může se jednat o neefektivní vynakládání finančních prostředků.

Potom jsem se chtěla zeptat na akci „pláček“. Majetkoprávní vztahy ještě nejsou dořešeny, jsem pochopila. Je tak, nebo už jsou vyřešeny? (Odpověď mimo mikrofon.) Dobře. Protože pochopitelně v našem zájmu, v zájmu občanů, kteří v blízkosti té lokality bydlí, je pochopitelné, aby ta opatření byla realizována co nejdříve, přičemž se nám dostávají rozporuplné informace, tak bych ráda viděla, jak to je. Bylo indikováno ze strany Magistrátu hl. m. Prahy, že pokud by nedošlo k shodě s vlastníky příslušných pozemků, tak se může jednat i o vyvlastnění. Je to relevantní? Není? Jaký máte časový horizont na to apod.?

Doufám, že ještě nám bude umožněno vystoupit v rámci další diskuse, a teď bych prosila o reakci na to, co jsem řekla. Děkuji.

**Nám. Nouza:** Nejdřív si vezmu slovo já, protože kým to bylo odsouhlaseno, myslím, že kdybyste byla objektivní, tak přiznáte, že jsem se s vámi setkal několikrát a celá situace byla prezentovaná několikrát. To není žádná novinka, co je na tom obrázku. Takže bych rád, abychom používali korektní informace. To za prvé.

Za druhé, nikdy, nikdy při tomto jednání nezaznělo, že je potřeba v té chvíli, kdy jste tady byli, řešit tu část stěny, která stojí a teď je na fotce, která byla přinesena. To nezaznělo. Primární byla ochrana Spořilovského plácku a vždycky to tak bylo řečeno. Pamatuji si to rok a půl, dva roky zpátky. Myslím, že tady je řada lidí, kteří u toho byli. To jenom na úvod.

Já to nechci hrotit. Já jenom říkám, že se tím budeme zabývat a není problém. Jenom chci, aby ty věci zaznívaly tak, jak byly, a ne tak, jak si je někdo představuje. To bych rád, abychom si tady ujasnili na začátku debaty. Jo? Děkuji.

**P. Pivec:** Co se týká konkrétní otázky na projednávání stavby protihlukového valu a protihlukové stěny v oblasti Spořilovského plácku, tam byly z hlediska majetkového dva problémy. První se týkal části pozemku, který vlastní Geofyzikální ústav. Tam jsme dohodli na, řekněme, pozici jejich správců pozemku velice rychle shodu, nicméně tato shoda musí být potvrzena orgány geofyzikálního ústavu a jeho zřizovatele, proto se na tuto shodu tak dlouho čekalo. Akademický Senát zasedl v posledním týdnu nebo v posledních 14 dnech, nicméně tento problém je aktuálně vyřešen.

Druhý problém je majetek sourozenců – dívám se do zápisu, abych to přečetl přesně – Joranových. Sourozenci Joranovi tam vlastní nějakou část pozemku, kterou potřebujeme právě k tomu valu. S nimi tedy jednání nebylo vůbec jednoduché, dokonce si tam dávali nějaké podmínky ve vztahu k MČ Praha 4, aby ona jim zase někde něco vyměnila. Podmiňovali toto řešení tím souhlasem k nám, nicméně i tam aktuálně máme příslib takový, že se můžeme pustit do podání žádosti o územní rozhodnutí. Není tedy fyzicky podepsána smlouva, ale jednání našich právníků s právníky těchto sourozenců dopadlo dobře, a pokud věříme nějakému čestnému ujednání s nimi, tak se s nimi dohodneme na využití tohoto pozemku. Tím by všechny pozemkové problémy, resp. oba dva byly skutečně vyřešeny a můžeme tím pádem podat žádost o územní rozhodnutí.

Časový horizont je takový jak jsem říkal, kdybychom se setkali třetího, tak bych mohl říkat, že v tomto měsíci, podobně jako budeme stavět tu protihlukovou mobilní stěnu, tak v tomto měsíci podáme žádost na úřad městské části. Myslím si, že to bude buď příští, nebo přespříští týden. Všechny podklady už máme v ruce, takže to můžeme podat. A pak záleží na úřadu městské části, jak bude schopen rychle a včas zpracovat.

**Řečník:** Děkuji. Půjdu kousek blíž k té mapce a jenom o něco poprosím. Můžu? Můžu o něco poprosit ještě? Tady jak končí ta fialová čára, my jsme se o tom bavili samozřejmě, tam je potřeba stěnu prodloužit, protože u autobazaru žádná není. Chtěl jsem poprosit pana Pivce, my jsme se o tom také bavili, to jsou ty skleněné protihlukové stěny na tom mostě na pravou stranu včetně tohoto kousku nahoře, je to na Praze 11, kdy ty automobily, a jsou tam i střední automobily, které jedou nahoru, zasahují na Starý Spořilov.

A poslední věc, kterou bych rád, vím, že to je na dlouhou trať, ale přesto všechno bych nerad, aby to zapadlo, je těžké zastřešení Spořilovské. Pane náměstků, těžké zastřešení Spořilovské, a to bez ohledu na 511. Protože když nám pan Pivec ukazoval průjezd aut, tak furt je to 50 tisíc aut, která tam jsou, a jestliže zvažujeme, že rozvojové území na Praze 10 za Bauhausem, jestli tam bude vozovna nebo jestli tam bude něco jiného, to já nevím, tak tam ta auta budou neustále. Já vím, že to není na teď, ale my nemůžeme přemýšlet o tom, že bude do září a po nás potopa. Jenom zvažovat to, že spojit Starý a Nový Spořilov přece má smysl, včetně toho, že bude nějaká výstavba na Trojmezí, to si nebudeme nic namlouvat, že by ti developeři se na nás usmáli a řekli dobře, tak tady to pole nechte, to asi nenechají.

A pak bych ještě požádal s panem Pivcem řešení hlavní ulice.

**Řečnice:** Já bych se tady za to velmi přimlouvala, protože jsme už několikrát hovořili o těžkém zastřešení Spořilovské, a myslím si, že přesto okruh, který je naše priorita, tady možná ještě za deset let nevidíme, a že tudíž se s tím musíme smířit, že musíme najít ještě nějaké jiné řešení na těch deset let, a to je podle mého názoru skutečně jenom to těžké zastřešení Spořilovské, kde potom bude dvousměrný provoz, a uleví se Starému Spořilovu a vzniknou tam docela zajímavé prostory na povrchu tohoto zastřešení, které se dají třeba komerčně a volnočasově využít, a myslím si, že to je skutečně řešení, které bych chtěla podpořit po všech stránkách. Prosila bych pana náměstka, kdyby se k tomu vyjádřil, kdybychom společně na to napnuli síly, jestli je to možné.

**Nám. Nouza:** Určitě. Já k tomu řeknu dvě – tři věty. Před tím, než jsem přišel na radnici, mě to také trápilo. Nicméně 2010 jsem přišel a celou tu dobu se tím zabývám, od 2011, kdy jsem byl předsedou výboru pro dopravu, tak to bylo první setkání, které jsem tady s občanskými sdruženími po celé trasy Jižní spojky od Spořilova až k Barrandovskému mostu měl.

Všichni jsme v té chvíli usoudili, a já to jen zopakuji, aby to zaznělo, protože si myslím, že zase je důležité to pakovat, protože někteří zapomínají, tak za prvé, 511 je definitivní řešení nákladní automobilové dopravy. Jednoznačně všichni víme. To, že doprava na Spořilově je a bude, to jsem říkal taky před dvěma lety, zůstanou tam auta, budou tam jezdit osobní auta, budou tam jezdit zásobování všech povolených obchodních center, Kauflandu, Baumaxu, dokonce jsem říkal nějaké číslo, myslím, že jsem říkal, 100 tisíc tun zboží denně do Prahy je potřeba dostat. Nesmí jezdit kamiony, musí jezdit auta do 6 tun, 3,5 tuny, tak jenom abychom si vždycky uvědomovali, o čem mluvíme. Tedy 100 tisíc tun zboží každý den, nemalujme si, že tam ta doprava nebude.

Proto rozumím tomu, že se musíme bavit o těžkém zastřešení. Já s tím nemám nejmenší problém. Ve chvíli, kdy jsme se rozhodovali k tomu to, byla to nějaká prioritizace postupu a řešení. Nebylo to okamžité řešení situace.

Zapomněl jsem na ten autobazar, to je pravda. Nicméně tam je potřeba z našeho pohledu prověřit, ještě řeknu, ta trojka, která tam je, to byla jediná stavba, která měla stavební povolení. Trvalo to rok a půl, než jsem se dokázal, možná déle dokonce, dopracovat a dostat tento úřad k tomu, aby se to zrealizovalo. Byl tam nějaký problém se soutěží, nicméně nakonec to dopadlo. Dneska už vidíme konečně nějaký efekt a výsledek toho, co tam stojí. Tady si myslím, že u toho autobazaru samozřejmě není nic. Bohužel to tam chybí. Bude-li to možné řešit mobilním protihlukem, tak se pokusíme to udělat, protože tam skutečně ta mezera je, je to nějakých 150 – 200 m možná, a znova opakuji, jedničku jsme tady měli, to bylo první vůbec, co jsme se bavili, protože i to bylo nějaké řešení situace, která ale, zase jenom musím říct, není způsobená za posledních 5 – 10 let, takhle jak je tady ten dopravní skelet, tak to tady existuje 30 – 40 let. Bylo to vybudované, to všichni víme, já jsem se narodil, když se to stavělo, tak si to, bohužel, pamatuji. Jen to konstatuji. Bohužel je to nešťastné řešení, ale je postavené a asi není legitimní ho chtít zbourat, takže pojďme řešit tu věc.

Vnímám, že tady byl požadavek na prodloužení D1 směrem nahoru, pan ředitel Pivec si to bude poznamenávat, budeme se tím zabývat, zjistíme, komu to patří, jestli to je naše nebo OMI, a budeme se zabývat pokračováním protihlukové stěny.

Jenom chci říct ještě jednu věc. Já to tam znám, protože tam mám známé, kamarády, tak tam chodím. Když tam projdu, dostanu se pěším mostem na Starý Spořilov, tak bych vždycky rád, aby to bylo objektivní, protože to tam znám, tak vím, jak to tam vypadá i z hlediska hluku. Já neříkám, že to je šťastné, ale fakt bych prosil, aby to vždycky bylo objektivní. Děkuji.



**P. Pivec:** Doplním to dvěma poznámkami. Schéma, které vidíte, je pochopitelně od toho, je to schéma pouze schématické. Tzn., jednička, ochrana oblasti Jižní, Jihozápadní, Spořilova, je v celé této délce, tzn., včetně pokračování podél ulice Hlavní. A co se týká ochrany, resp. řešení stávající protihlukové stěny, tak právě součástí vyhledávání, což zajišťuje OMI, je i prodloužení této stěny, tak jak požaduje pan místostarosta Bodenlos.

Možná poslední poznámka, co se týká nového mostu, předpokládáme, že poté, co bude zkolaudován, protože on je v tomto okamžiku ve zkušebním provozu, takže pokud bude všechno v pořádku, hned navážeme výstavbou ještě nějaké skleněné pravděpodobně protihlukové stěny, abychom ochránili preventivně i prostor jihu Spořilova.

**Řečník:** Dobrý den, jsem jeden z členů občanského sdružení Starý Spořilov. První bych si dovolil poznámku k panu místopředsedovi Bodenlosovi. Je to asi rok, co jsme se několikrát scházeli atd., a sliboval jste, že kamionová doprava ano, nový most X566 až po dokončení této jedničky. Valu atd. Nedošlo k tomu. Val se neudělal. Přesto kamionová doprava od 27. listopadu, jak víme, jezdí na plné pecky okolo nás.

Podle našeho mínění se zvýšila intenzita díky kamionům u nás v oblasti minimálně o 1/3. Až budou nějaká měření, tak to budou pecky, co tam z toho vyjde. To je jedna věc.

Druhá věc, k vlastnímu valu. My jsme v srpnu 2013 zpracovali studii, která zahrnovala kompletní ochranu Spořilova jako celku, včetně tubusu na ulici Spořilovské, s tím že jsme to rozdali jednak panu náměstkovi Nouzovi, u vás jsem to dával Jiříkovi atd., všichni to věděli. Pravdou je, že jediné, co se podařilo, je podle toho, jak jsme kreslili, jak ten val má vypadat, předával jsem projekty mužíkovi původní ještě, takže se to skutečně udělalo podle naší představy. To byla jediná věc. Z celé studie, co jsme dělali.

Co tam ještě schází, je výrazně omezit dvojkou a jedničkou, o tom jsme se bavili. Tam je ten kus u KIA servisu, který je naprosto nechráněný, to je jedna věc. Druhá věc je, mezi jedničkou a vpravo dál, jak se jede po D1, by měl být – já jsem to navrhoval jako poloviční protihlukový tubus, protože tam je obrovský randál, který se ještě odráží od OBI a od T-Mobilu a ještě se tam mají stavět mezi tím nějaké patrové garáže, to by byla ještě větší katastrofa, takže to je tohle.

Potom s tím tubusem jsem říkal, a tyhle věci jsme kompletně vyřešili, dokonce jsem tam psal i odhady ceny jednotlivých objektů, rozdělil jsem to na objekty. Ten tubus se pohybuje, jenom abyste viděli, mezi 1,2 – 1,5 miliardy. To není žádná investice jako by nic.

A ještě jsem tam kreslil přesně, to by měl být kombinovaný, v části, kde je zářez, by měl být pevný, pokrytý hlinou se skořepinou, a všechny výjezdy pochopitelně nemůžou být pevné, musí být prosklené nebo z laminátu, to je jedno.

Všechno jsme nějakým způsobem připravili, už je to půl roku, a říkám, jediné, co se jakžtakž povedlo, je ten val, a potvrzuji pana ředitele, mluvil jsem včera s Mužíkem, že je podána žádost o územní rozhodnutí. Jsou vyřešeny tyhle věci, jak jste říkal, ke spokojenosti.

A ještě bych si dovolil dát jednu poznámku k věcem, které se mi nelíbí. Za prvé, na Spořilově u Hlavní třídy před Spořilovskou ulicí byla udělaná a postavená za dva miliony protihluková tzv. gabionová stěna s valem, která je do výšky dvou metrů. Za ní není vůbec nic, žádná rodinná zástavba, pouze vzadu je škola Jižní. Nechápu proč. Kdo to dal dohromady, kdo to navrhl a kdo to zaplatil.

A další věc, která se mi nelíbí, je protihluková stěna trojka, to je Záběhlická. Ta stěna kryje akorát obrovskou louku, a potom jsou dole hutě, které jsou zapadlé až dolů k bývalému rybníku Hamrák. Ta stěna stála 18,7 milionů.

**Nám. Nouza:** Musím opravdu reagovat. To je tak nekorektní tohle. Před dvěma lety tady seděli lidi, kteří tam bydlí, a chtěli tuto stěnu. Jestli jste tady nebyl a jestli si to

nepamatujete, tak já vám to připomínám. Opravdu. A jestli si to nepamatujete, tak vám to znovu připomínám, a byli to jedni z těch, kteří tam bydleli, byla to jediná stěna, já to říkám dva roky, která měla stavební povolení, a po dvou letech bude postavena. Takže bych nerad tady slyšel, že tam chráníme louku. To není pravda. Prosím pěkně, je pravda, že tam bydlí lidi, nebo ne? Bydlí? Byli tady na tom jednání? Byl jste tady, nebo ne, pane kolego? Tak neříkejte o tom, o čem nevíte. (průběžně připomínky mimo mikrofon)

**Řečník:** Ptal jsem se, kdo stanovil tyto postupy, že se nejdřív udělá trojka.

**Nám. Nouza:** Protože vám to vysvětluji. Jestli mě neposloucháte, já to znovu zopakuji. Byla to jediná stěna, která měla stavební povolení. Druhá stěna a plácek jednička, prošli jsme územním rozhodnutím nebo procházíme a stavebním povolením. Pan ředitel může říct, jak dlouho to trvá. Jenom abychom věděli. Jestli víte, tak nevím, proč se mě ptáte.

**Řečník:** Můj dotaz je, jak je možné, že ta trojka má první stavební povolení. Proč nemá stavební povolení ....

**Nám. Nouza:** Protože to stavební – pane kolego, znova. Ta trojka měla stavební povolení, když já jsem přišel na Magistrát v roce 2010. Jsme v roce 2014.

**Řečník:** Jednička měla stavební povolení, když se stavěla dálnice a Jižní spojka.

**Nám. Nouza:** Jistě jako projektant víte, jak dlouho platí stavební povolení.

**Řečník:** Já to vím, jak dlouho trvá, ale netočte se na takovéto věci, to není pravda. Vy máte povinnost chránit obyvatele. A to, že to je takhle, já nevím, kdo tam dostal nějaký kšeft. Stálo to 18 milionů. (Ohlasy mimo mikrofon.)

**Nám. Nouza:** Poprosil bych malinko ...

**Řečník:** Víte co, podívejte se, je slušné argumentovat tím, že tam bylo stavební povolení? (Připomínky mimo mikrofon) Ano, já mám technické argumenty, že když se bude tlačit na stavební povolení na jedničku, na dvojku, na čtyřku, na pětku, tak se dostane stavební povolení. Já silně pochybuji o tom, že někdo někdy... (připomínka mimo mikrofon) Já se jen tak jako ptám, protože jsou toho plné noviny.

**Nám. Nouza:** Můžu jenom do toho vstoupit malinko? Já odpovím na jednu věc, kterou se tady ptal, teď mi vypadlo jméno, ohledně té jedničky. Já jsem tenkrát říkal, že ano, že chceme, aby stěna číslo jedna stála dřív, než tam pojedou kamiony, ale zároveň jsem vám řekl v momentě, kdy jste přišli s valem, protože původní verze, a to bylo ještě za Noska, byla jenom protihluková stěna za 7 milionů. Vy to dobře víte. A my jsme řekli, je to dobrý nápad, ale počítejte s tím, že to bude určitě delší doba, protože tam opravdu byly cizí pozemky, tam opravdu – a jestli jste odborníci, jste určitě větší než já, tak víte, že to obnáší úplně jiné povolení a úplně jinou stavbu, než jenom základní stěna. A to se prostě stihnout nedalo. Tzn., v momentě, kdy my jsme přistoupili, potažmo magistrát přistoupil na to, že váš nápad je dobrý, tak se to časově nedalo stihnout v té době. Ale na tom jednání jsem vás na to upozorňoval, když jste to přinesli. Že pokud budeme, a není to špatný nápad, chtít ten val s tou stěnou, že se může stát, že to nemůžeme stihnout. Kdybychom zadali jenom původní stěnu za 7 milionů, tak jsme to stihli. (připomínka mimo mikrofon)

**P. Burian:** Dobrý den, moje jméno je Pavel Burian, jsem z občanského sdružení Stará Krč. Mám jeden návrh a dvě prosby.

Návrh je, v úseku mimoúrovňová křižovatka Záběhllice – Kačerov je stále 80 km/h, přestože tam takřka všichni jezdí pomaleji, protože tam jak se teď tlučou kamiony s osobáky, auta jezdí výrazně pomaleji, a navíc tam je měření. Návrh je v tom, jestli by se od této mimoúrovňové křižovatky až po Kačerov nedala snížit rychlost o pouhých 10 km/h, protože ono by to nějaké 2 – 3 decibely mohlo udělat, přestože tam je protihluková zeď. To je opatření, které by nestálo ani korunu a mohlo by být zítra a myslím si, že řidiči by to přežili. To je návrh.

Prosba číslo 2 je, poprosil bych v tomto případě možná paní senátorku, jestli by se na to nemohla podívat. Běchovice, stavba 511, podle informací, které máme my, tam došlo k tomu, že si samoobslužně investor zmanipuloval své vlastní podklady pro územní rozhodnutí, zfalšovaná EIA a podobné věci, tak jestli by bylo možné dosáhnout stavu, kdy by někdo objektivně prošel, co je tam hotovo, co tam není hotovo, zjistil, kde jsou slabá místa, kde jsou silná místa, případně to projednal se samosprávou a našel kompromisní řešení. My jsme kdysi dávno už před rokem prosili spolu s panem náměstkem Nouzou, ještě tehdy v rámci výboru pro dopravu, jestli by se nevytvořil třeba nějaký koordinátor, který by tam tyto věci rozebral, zjistil, kde se stala chybička, protože my si myslíme, že chybičku udělal úplně na začátku projektant. To je první prosba.

A prosba číslo 2 je, my jsme postoupili na první místo v olympiádě hluku na Praze 4, protože Jižní spojka podle údajů pana ředitele Pivce se stala nejzatíženější komunikací opět v té oblasti, tzn., jedná se v podstatě o část mezi Kačerovem a Vídeňskou ulicí, kde máme dneska podle čísel, co jsem tady viděl, 7 tisíc kamionů, tisícovku v noci, a 147 tisíc vozů přes den. Takže bychom jenom prstíkem hrabali, jestli by se nedalo uvažovat o tom, že by se nám tam doplnily na mostě přes Vídeňskou protihlukové stěny, které by odrážely hluk aspoň na jedné straně od obytné zástavby starého železničářského sídliště někam do lesů, do polí na druhé straně. V podstatě jde jenom o to, že my jsme skutečně dneska už zase na tom místě, kde jsme byli před otevřením okruhu.

Běchovice, poprosíme, zalobujeme trošku za Krč, a zvážit variantu, jestli by se v rámci nějakých jednoduchých opatření nedala snížit rychlost na Jižní spojce. Děkuji.

**P. Syková:** Jenom krátce k Běchovicím. Já jsem se tím opravdu hodně zabývala, tedy okruhem D1, abych porozuměla tomu, co tomu brání. Vždycky se najde něco, co zabrání tomu, aby se mohlo dál pokračovat, to máte naprostou pravdu. Není to tak úplně, že by to blokovaly Běchovice. Ale vždycky tam něco chybí, nějaké povolení.

Já se domnívám, že tady je potřeba společnými silami říci, že je potřeba mít nějakého manažera, který má za úkol začít stavět alespoň za pět let dálnici D1, a ten bude odměněn jenom za to, když se to skutečně udělá, a zajistí všechna ta povolení, která jsou k tomu potřeba. Když to tak nebude, a budou se na tom jednotlivé odbory pořád takhle podílet, tak vždycky něco nebude povolené a vždycky se to zase odsune. Tak já jsem pochopila, že to je ten hlavní problém.

Čili myslím si, že to je důležitý manažerský úkol, jak začít stavět okruh, a že je tedy potřeba skutečně mít takového člověka, který to tedy udělá, který za to bude moct, a který za to taky dostane jedině peníze, když to bude. Prostě to je názor odborníků, a jinak vždycky nějaká lobbistická skupina, která bude chtít něco získat, nebo bude chtít něčemu zabránit, někde tomu zabrání v dílčím kroku a zase to dál nepůjde. Kdyby mohl Magistrát takovou diskusi iniciovat, aby tady taková skupina vznikla, která bude za to zodpovědná osobně atd., a prostě s příslušnými sankcemi, pokud to nebude, se k tomu špelo.

Jinak já si myslím, že se toho v životě nedočkám.

**Řečnice:** Já jsem jenom chtěla poprosit směrem k občanskému sdružení, které má v názvu „Za zdravý Spořilov“, aby tedy vnímalo, že celý Spořilov, celá Praha je v tíživé dopravní situaci, že to, co nás potkalo s chybějící 511 pro těžkou tranzitní kamionovou dopravu, se týká všech obyvatel na Spořilově, a že my tady bychom se měli snažit o nějaké kompromisní řešení, jak překlenout tíživé období, než se dočkáme 511. Nemůže si jenom jedna strana klást podmínky, aby u nás to bylo nejlepší, a je mi úplně jedno, jak to bude vypadat na druhém břehu. Jde tady o nějakou spolupráci s městem, prosím. Jinak se neheme, neheme se z místa. Děkuji.

**Nám. Nouza:** Jenom ještě krátce do toho vstoupím. Paní senátorko, vykonáno již bylo. Pracovní skupina existuje, schází se za mé účasti. Já nejsem schopen ovlivnit posazení manažera do funkce, protože to je výsostně kompetence buď ministerstva dopravy nebo ŘSD. V každém případě se scházím s ředitelem výstavby p. Majerem a jeho lidmi na přípravě 511, takže to řešíme, ale tam si dovolím poprosit o pomoc, protože to já fakt neumím.

**P. Linha:** Dobrý den, já se omlouvám, že jsem byl trochu rozčilený. Mé jméno je Linha. Já bych si dovolil teď zareagovat tím, co mě trochu nadzvedlo. Já vám přečtu vyjádření pana místostarosty z Tučňáka, který přišel k nám do schránky včera. Budu citovat:

„Další pomoc se snažíme také dojednat pro naše sousedy ze Spořilova. Mohl bych cítit uspokojení, že po dlouhých jednáních se nám podařilo přesvědčit Magistrát a část dopravy, která tuto oblast Prahy 4 dlouhodobě devastovala, byla odvedena.“

Já když si tohle přečtu, bydlím na Starém Spořilově, tak opravdu, a to se omlouvám, vidím rudě. To je náš zástupce, který má zastupovat naše zájmy. Ano. Pardon. (diskuse mimo mikrofon) Vy citujete – ještě jednou. Další pomoc se snažíme dojednat pro naše – já vám to přečtu. Pardon. Další pomoc se snažíme také dojednat pro naše sousedy ze Spořilova. Ano, a teď to pokračuje, že jste Spořilovu pomohli, že jste vyloučili dopravu, já se ptám jak, ze Spořilova. (diskuse mimo mikrofon) Ze Spořilovské, ano.

**Nám. Nouza:** Pojd'me zpět. To je věc, kterou si myslím, že by bylo potřeba, abyste se fakt sešli a vyjasnili si to. Respektuji to, omlouvám se, že jsem trochu reagoval hlasitě, ale mě zase nadzdvihlo to, že jsme se tady bavili o protihlukové stěně a jenom fakt pro pořádek zopakují. To byla jediná protihluková stěna, která měla stavební povolení v roce 2010. Od té doby jsme se dostali, já v této funkci, ve které se o to snažím, jsem ¾ roku, tak jsme se dostali k tomu, že máme žádost o územní rozhodnutí a stavební povolení na plácku. Potvrzují to, co říká pan ředitel Pivec, na tom novém mostě bude doinstalována protihluková stěna na té, kdybychom přejížděli od garáží autobusových na D1, tak tam bude doinstalovaná. Má to jenom komplikaci v tom, to se musí vyřešit, že most byl rekonstruován jako havárie, tedy byl postaven v původních parametrech, a je potřeba vypořádat se s tím, že tam před tím ta stěna nebyla. Takže to jenom tady poprosím o trpělivost, nicméně to je v řešení, které tady bylo už naznačeno.

Určitě se teď budu zabývat věcmi mezi tím, jak je tam autoservis, co jsme se bavili na Jižní spojce, to je věc, která určitě stojí za to mezi jedničkou a dvojkou, tam si myslím, že to je pravda. Tam fakt nevím, jestli se tam povede prosadit mobilní protihluková stěna, protože tam není připraveno nic.

Tam jediné, co bylo připravováno v rámci dvojky, byla rekonstrukce dvojky, tedy stávající stěny, její zatěsnění a možný protihlukový obklad, nebo něco takového. To jsou věci, které byly. Myslím si, že by bylo dobré, abychom tu debatu nějakým způsobem vedli dál. Já si zaznamenávám dvě věci, tzn., věc mezi jedničkou a dvojkou a pokračování od jedničky doprava nahoru vlastně, abychom tam ty poměry zlepšili, a uvidíme, jak se, když se příště

setkáme třeba v červnu, kde se budeme nacházet. To je v tuto chvíli asi všechno, co k tomu já můžu říct. Pan kolega Těšitel.

**P. Těšitel:** Děkuji. Také se omlouvám, že jsem takový, chtěl jsem říct jenom tohle. Jsem v Zastupitelstvu Prahy 4 asi jediný ze Spořilova, dokonce na Magistrátu také, takže jediný spořilovský zastupitel široko daleko jsem já. Mně se smějí, že mě zajímá jenom Spořilov. Ale já opravdu nejsem schopen jakýmkoli způsobem ty zájmy, které jsou tak protichůdné, sladit. Můžeme dělat, co můžeme, a vždycky narazíme na to, že se to někomu nelíbí. Já tomu rozumím, že se to někomu nelíbí, ale ten výstup, který by se líbil všem, neexistuje. S jednou výjimkou, a to je v tomto případě, že by se svedla doprava na milionkrát zmiňovanou běchovickou radiálu.

Ale já bych prosil o trošku pokory v tom, že nelze vyhovět všem a že každý musí číst břemene, které ze založené z minula, vzít tak na sebe. To je celé, děkuji.

**Řečnice:** Děkuji. Já bych chtěla navázat na slova představitelky občanského sdružení SOS Spořilov, která apelovala na nějaký společný zájem. Tady bych chtěla říct, že pokud apelovali na společný zájem, tak vůbec od začátku nebrali v úvahu, že obyvatelé Starého Spořilova trpí osobní dopravou desítky let. Prostě tato situace, ta nikde komentovaná není ze strany jak městské části, tak vašeho občanského sdružení, tak Magistrátu. Takže spravedlivé rozložení kamionové dopravy je naprostý nesmysl, to bychom mohli chtít také spravedlivé rozložení osobní dopravy, a to by se vám asi nelíbilo, že.

Potom bych se chtěla ještě zeptat pana náměstka, říkal jste o realizaci protihlukové stěny po uvedení mostu do trvalého provozu. Je nějaký časový horizont, kdy ten most má být uveden do trvalého provozu?

**Nám. Nouza:** Ano. Musí proběhnout kolaudace. Ta kolaudace se předpokládá, ale kolaudaci dělají orgány státní správy, ta by mohla být v květnu. Pokud kolaudace dopadne dobře v květnu, bude most uveden do trvalého provozu a v tom okamžiku jako správci můžeme do něj investovat za dvou předpokladů, že budeme mít k tomu finanční prostředky a že vymyslíme řešení, vyprojektujeme řešení, které bude účinné.

**Řečnice:** Děkuji. Já bych zde chtěla jenom připomenout, že stanovisko hygienické stanice ke stavbě mostu bylo, že před uvedením do trvalého provozu bude provedeno hlukové měření, a pokud budou zjištěny překročené limity, což upřímně určitě budou, tak budou přijata náležitá opatření. Tak já jenom doufám, že to uvedení do trvalého provozu bude následovat až po realizovaných hlukových měřeních, a po tom, co ta hluková měření tedy řeknou po jejich vyhodnocení.

Potom bych se ještě chtěla zeptat na zastřešení Spořilovské. To jsem úplně tak nepochopila, protože my když jsme, pane místostarosto, spolu mluvili v loňském roce, tak jste několikrát jasně opakoval, že zastřešení Spořilovské ano, pokud nebude proveden odklon kamionů po Jižní spojce a 5. května. Ten odklon proveden byl, takže se nyní ptám, proč zastřešení Spořilovské.

**Řečník:** Já jsem nikdy netvrdil, že nechci zastřešení Spořilovské. To není pravda. Já jsem tvrdil, že nechci lehké zastřešení, a tvrdil jsem, že prioritní je 511. To ano. To nevím, nechápu, proč vám vadí těžké zastřešení Spořilovské, tomu nerozumím. Já netvrdí, že to udělají dneska, na to je jenom studie. A vy dobře víte, že to nějakou dobu trvá, než se to udělá. Já tomu nerozumím.

**Řečnice:** Nám nevadí zastřešení Spořilovské jako takové za předpokladu, že by byly dodrženy priority stavby jiných protihlukových opatření. Jestliže my zde máme....

**Řečník:** To s tím nesouvisí.

**Řečnice:** To s tím tedy souvisí, a jestliže se nyní říká, že další výhodou zastřešení Spořilovské má být propojení Starého a Nového Spořilova, prosím vás, co to je za výmysl? Nezlobte se na mě, jaké propojení? Tím jestliže se zastřeší Spořilovská, jistě, uleví se Spořilovské, ale jaký to má smysl ve vztahu k propojení Starého a Nového Spořilova? To jsou dvě nezávislé jednotky. Kupodivu nezpochybnitelnou skutečností je, že Starý Spořilov tam stál dřív. Taky tomu nerozumíte? My tomu taky nerozumíme. Starý Spořilov tam stál jasně evidentně dřív, potom bylo postaveno sídliště Nový Spořilov, a vy je teď chcete spojovat?

**Řečník:** A vy ne?

**Řečnice:** Zastřešením Spořilovské chcete spojovat Starý a Nový Spořilov?

**Řečník:** A vy ne? Já se ptám. Vy nechcete těžké zastřešení Spořilovské? Vy nechcete zastřešení Spořilovské vůbec. Řekněte to buď ano, nebo ne.

**Řečnice:** Takhle to není, to jsme nikdy neřekli. My ho budeme podporovat za podmínky, že tam bude znovu svedena kamionová doprava. Jinak to nemá smysl. Víte, paní senátorko, aby to nebyla jako podmínka, co říkala městská část, jasně, my pustíme, povolíme provoz mostu X566, jenom – jestli dovolíte, předsedající je pan náměstek, takže jako kdybyste – ano.

**Nám. Nouza:** Já se omlouvám, paní doktoro, dostali jsme se úplně někam jinam. Tady byla debata o emisích, byla tady debata, která protihluková opatření byla vytvořena. Já za sebe říkám, že budeme pracovat na protihlukových opatřeních v nákresu, všichni víme, o čem mluvím, mezi jedničkou a dvojkou. Požádám pana ředitele, aby prozkoumal situaci od jedničky napravo nahoru, abychom ochránili Starý Spořilov ve trojúhelníku před hlukem. To můžu slíbit za sebe. Co se týká těžkého zastřešení nebo nezastřešení, to je věc druhá, a to je otázka, nemáme územní rozhodnutí, ani nevím, jestli to bylo v souladu s územním plánem, to se bavíme v horizontu tří – čtyř let, to je práce pro další radnici, možná ne pro mě.

Ale to, co tady teď říkám, na tom se můžeme shodnout a to můžu i slíbit, že provedeme tyto věci, a já bych nerad, aby se to dostalo do nějaké osobní roviny. Už toho zaznělo víc, tady jsme se trošku uklidnili, teď se to zase rozjíždí. Nehledě na to, že je za deset minut dvanáct a já se omlouvám, já potom musím na Radu, takže ještě poprosím pana kolegu Kunerta. Dobře, budu vstřícný.

**Řečnice:** Myslím, že bychom měli všichni panu náměstkovi Nouzovi hlavně poděkovat a panu řediteli TSK, protože oni pro nás dělají mnoho věcí. Uvědomte si jednu věc. Dřív tam jezdila kamionová doprava v podobném množství, jako jezdí dnes. Nebyla tam navržena žádná opatření. Pokud nějaká opatření byla navržena, přišla ze strany současného vedení Magistrátu a Prahy 4. Před tím jste se žádných opatření nedočkali.

Nyní se snaží náměstek Nouza s kolegy o řešení situace celého Spořilova. Celého Spořilova. Pokud vy vyčítáte tu stěnu u Hamru, tak lidé z té oblasti usilovali celých 5 let zde na Magistrátu, aby ta stěna byla dokončena. A já vám řeknu, proč proti nim brojíte, když tito lidé tam mají vašich 100 tisíc aut a k tomu mají 11 tisíc kamionů. Uvědomme si to. Bydlí tam 300 lidí. My jsme proti tomu nikdy nevystupovali, proti této věci, protože se snažíme těm

lidem – stejně tak budeme teď podporovat vás a podporujeme vás, jenom vám to neříkáme. Neříkáme vám to. Usilujeme o to Slané, usilujeme o jednání na Ministerstvu dopravy v současné době, aby se změnila situace. Děláme spoustu věcí, ale nemluvíme o tom. Mezi námi se nemůžou takové rozpory neustále sázet. Toto není náš problém.

Problém jsou, pane náměstků, Běchovice a rozhodnutí soudů. Soudy rozhodly v náš neprospěch tím, že ulevily obyvatelům Běchovic. A tyto soudy rozhodly bez znalosti konkrétní situace v Praze, kde je 100 tisíc obyvatel díky tomuto rozhodnutí ovlivněno. My máme možnost možná, možná je nějaké ještě řešení, aby se tyto soudní věci vůbec neřešily, protože pokud oni nemají posudky, měli by mít posudky odborníků, co způsobí to, že Běchovice nebudou mít kamionovou dopravu. Mělo by být na jedné straně jasno, že to ovlivní 100 tisíc obyvatel Prahy, a tito odborníci by měli dát – náš problém není na Spořilově. Náš problém totiž je mimo Spořilov.

Já osobně usiluji o ten Slaný a budu o něj usilovat, protože zřejmě ty Běchovice, jak řekl pan náměstek Hudeček, budou 2019, pan primátor řekl, že 2019, ale to je nejoptimističtější varianta.

Čili já bych se s vámi chtěla sjednotit na tom, že třeba zajdeme na Ministerstvo dopravy, zkusíme směřovat k prosazení toho Slaného, budeme se snažit za celý Spořilov. Na každém jednání se hádáme. Pan náměstek tohle nemá zapotřebí. Prostě nemá.

**Nám. Nouza:** Děkuji. Já bych to skutečně, jestli ještě pan kolega Kunert.

**P. Kunert:** Dobrý den. Já bych chtěl poprosit, využít návštěvy ředitele TSK, a jestli je v plánu, dejte do plánu osazení tichého povrchu od 5. května až na konec Barrandovského mostu. A pokud je pravda, co mi říkají firmy, že tichý povrch s přísadou granulátu pneumatik je lepší, tak bych chtěl požádat, jestli by bylo možné usadit tento úsek tímto povrchem. A pokud to v plánu není, tak vás žádám dát do plánu snížení rychlosti na 70 od 5. května až po Barrandovský most, a tento úsek osadit protihlukovým asfaltem. Děkuji.

(dotaz mimo mikrofon)

**Nám. Nouza:** Nevidím to jako problém. Zadáám to. Jenom upozorňuji na to, abyste si uvědomili, a teď to nechci bagatelizovat, jenom říkám, že jede-li auto 50 do kopce na trojku, zvýšená emise a takové věci. To jenom abychom věděli, o čem mluvíme. Ale nechci to hrotit. Bude-li tento požadavek, já ho nechám prověřit a myslím si, že to je skutečně to nejmenší. Jenom říkám, že vždycky jedna věc má i druhou stránku. Samozřejmě, že to je horší.

Dobře. Myslím si, že to nakonec skončilo poměrně ještě slušně. Já jsem chtěl poděkovat paní senátorce, panu místostarostovi i občanům, že tady s námi vydrželi, a určitě naplánuji další setkání, až budu mít nějaké další informace, abychom se sešli na nějakém vyhodnocení. Děkuji vám a hezký víkend.