

Od 1. ledna 2001 je účinný zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, který do českého právního řádu převedl řadu evropských předpisů v oblasti ochrany zdraví obyvatel. Tento zákon současně zcela nově stanovil povinnost vlastníků pozemních komunikací zajistit dodržování stanovených limitů hlukové zátěže v okolí komunikací. Vlastníkem místních komunikací jsou ze zákona obce, na jejichž území komunikace leží.

Hluková zátěž na území hl. m. Prahy, tak jako v jiných aglomeracích, překračuje v řadě hustě obydlených oblastí stanovené limity, přičemž největším zdrojem hluku je doprava. Otázkám hlukové problematiky a odstraňování staré hlukové zátěže v hl. m. Praze je dlouhodobě věnována patřičná pozornost nejen ze strany vlastníka a správce komunikací. Dochází tak k postupnému naplňování Zásad dopravní politiky města přijatých Zastupitelstvem hl. m. Prahy k vytlačení zbytné dopravy, zejména těžké nákladní dopravy, mimo centrum.

Vyloučením tranzitní nákladní dopravy nad 12 t z Městského okruhu mělo nepochybně kladný vliv na situaci v oblasti Barrandova, Braníku a Krče. Celý Pražský okruh, jehož investorem je Ředitelství silnic a dálnic, ale není dokončen, a těžká tranzitní doprava byla dočasně vedena nejkratší spojnici k Pražskému okruhu, kterou je právě Spořilovská, což ohrozilo nadměrným hlukem chráněné prostory jiné části Spořilova.

Před uvedením jihozápadní části Pražského okruhu do provozu jezdila kamionová doprava z Jižní spojky od Hradce Králové i od Plzně směrem na Moravu a zpět po části komunikace 5. května. Z výpočtového modelu stanovení intenzit hluku z dopravy v tomto období nebyla zjištěna možnost překročení limitů hluku, a to i s ohledem na zkolaudovaná protihluková opatření.

Po dokončení opravy mostu u Kačerova se opět používá pro kamionovou dopravu ve směru z centra komunikace 5. května.

Tyto změny v organizaci dopravy v oblasti Spořilova jistě přinesly i změny v expozicích hluku v jednotlivých lokalitách. Opatření bylo realizováno v závěru roku 2013, kdy však klimatické podmínky neumožňovaly a ani nadále neumožňují provést měření hluku, které by jej objektivizovalo. Most u Kačerova je v předběžném užívání a orgán ochrany veřejného zdraví jeho trvalé užívání podmínil provedením kontrolního měření hluku, které bude uskutečněno v souladu s platnou metodikou pro měření hluku ze silniční dopravy.

Pokud bude prokázáno překročení povolených hladin hluku, budou navržena opatření, která hluk z dopravy omezí na rozumně dosažitelnou míru, čímž je chápán takový poměr mezi náklady na opatření proti hluku, resp. vibracím, a jejich efektem pro snížení hlukové, resp. vibrační zátěže, samozřejmě i s ohledem na počet fyzických osob takové zátěži vystavených.

Za zásadní opatření a cílové řešení je však i nadále považováno vyloučení tranzitní automobilové dopravy po dokončení Pražského okruhu.

Měření hluku může zadat na základě žádosti nebo stížnosti postižených osob orgán ochrany veřejného zdraví a to u akreditovaného pracoviště nebo pracoviště s autorizací pro účely zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví.

K požadavku na informace o emisích Vám sděluji, že v loňském roce byl z iniciativy vedení hl. m. Prahy v prostoru Spořilova zahájen rozsáhlý projekt monitoringu kvality ovzduší, který prováděl Státní zdravotní ústav. Cílem bylo získat objektivní informace o kvalitě ovzduší na Spořilově právě v souvislosti se změnami vedení dopravních proudů nákladní automobilové dopravy, ke kterým došlo od září 2010 v návaznosti na zprovoznění jihozápadní části Pražského okruhu. Byly realizovány tři 28denní kampaně (červen, srpen, listopad). Ani při jedné z prvních dvou kampaní nebyly u sledovaných látek (oxid dusičitý, částice frakce PM10, benzo(a)pyren) zjištěny žádné nadlimitní hodnoty. Vyhodnocení poslední kampaně ještě není uzavřeno.

Ujišťuji Vás, že já i vedení města Prahy vnímáme existující nepohodu bydlení v blízkosti rušných komunikací, která je často nepříjemnou daní za život ve městě. Situace ve velkých městech a aglomeracích bez funkčního nadřazeného dopravního systému, který by významně zasáhl do organizace dopravy, je ale vždy velmi těžko řešitelná. Naším hlavním cílem samozřejmě však je ulehčit komunikacím uvnitř města a nežádoucí dopravu odvést.