

B003556650

Obsah dokumentu

30. 08. 2024

Věc: Vyjádření k doplnění námitek

Poř. číslo

Evidenční číslo: E64057/24/MMR

Číslo jednací:

Dokument má: Vedoucí 835 - 83

Zodpovídá: -

Zpracovává Vedoucí 835 - 83

Datum pořízení: 29.08.2024 17:02:05

Datum uzavření:

Kontakt: Mgr. DANIEL CAO, advokát

Daniel Cao

Radlická 663/28

Smíchov

150 00 Praha 5

IČ: 04505506

ISDS: ufafgp4 PFO

Klíčová slova:

SZ spisu:

Název spisu:

Složka spisu:

Datum doručení: 29.08.2024 17:02:01

Termín: 28.09.2024

Spisový znak:

Způsob vyřízení:

Typ dokumentu:

Druh dokumentu: Elektronicky doručený dokument

Forma Elektronická

Zmocnění:

Číslo jednací odesílatele:

Spisová značka odesílatele:

Naše původní č.j.:

Naše původní s.z.: E57549/24

Počet listů:	15	Počet příloh:	0	Přílohy:	Elektronické soubory
---------------------	----	----------------------	---	-----------------	----------------------

Přijatá zpráva - Detail zprávy

Předmět: Vyjádření k doplnění námitek
ID zprávy: 1405210375
Typ zprávy: Datová zpráva
Datum a čas dodání: 29.8.2024 v 16:56:40
Datum a čas doručení: 29.8.2024 v 17:02:01

Odesílatel: Daniel Cao - Mgr. DANIEL CAO, advokát, Radlická 663/28, Smíchov, 15000
Praha 5, CZ
ID schránky: ufafgp4
Typ schránky: PFO

Zmocnění: Nezádáno
Odstavec: Nezádáno
Naše číslo jednací: Nezádáno
Naše spisová značka: Nezádáno
Vaše číslo jednací: Nezádáno
Vaše spisová značka: E57549/24
K rukám: Nezádáno
Do vlastních rukou: Ne
Doručení fikcí zakázáno: Ne

Přílohy:

20240828 vyjádření k námitkám.pdf (3,24 MB)

Š A C H T A

Š P A Č E K

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR

odbor územně a stavebně správní

Staroměstské náměstí 6

110 15 Praha 1

K sp.zn. E57549/24

Žadatel:

Budějovická investiční fond s proměnným základním kapitálem, a.s.

IČ: 242 61 386

Se sídlem Praha 4, Antala Staška 1670/80, PSČ 140 46

Právně zastoupen:

Mgr. Danielem Cao, advokátem, osvědčení ČAK č. 16585

se sídlem Praha 5, Radlická 663/28, PSČ 150 00

VYJÁDRĚNÍ K DOPLNĚNÍ NÁMITEK

Datovou schránkou

Přílohy:

- Bez příloh

I.

Účastník řízení, společnost Budějovická investiční fond s proměnným základním kapitálem, a.s., IČ: 24261386, se sídlem Antala Staška 1670/80, Krč, 140 00 Praha 4 (dále jen „**Žadatel**“) nahlédl dne 3.7.2024 do výše uvedeného spisu, vedeného původně Magistrátem hlavního města Prahy, odborem stavebního řádu pod sp.zn. S-MHMP 206004/2018/STR, v kterém byly založeny doplněné námitky ostatních účastníků řízení, konkrétně Orthotes, s.r.o. ze dne 22.3.2024 (dále jen „**Orthotes**“) a účastníka Pankrácká společnost, z.s. ze dne 21.3.2024 (dále jen „**Pankrácká společnost**“).

Námitky obsahují mimo jiné dokument pojmenovaný „Odborné stanovisko k dopadu dopravy vyvolané záměrem Parkovací dům Budějovická na kvalitu ovzduší“ datované 1.3.2024 (dále jen „**Stanovisko**“) podepsané prof. Michalem Vojtíškem, M.S., Ph.D. (dále jen „**Autor**“) a následně doplnění námitek obsahuje dokument „Zpráva o provedeném měření NO2 pomocí pasivních vzorkovačů v ulici Antala Staška (dále jen „**Zpráva**“) řešitele Senzorvzduchu, z.s (dále jen „**Řešitel**“).

Námitky obou jmenovaných účastníků jsou obsahově totožné, proto se Žadatel bude k jednotlivým argumentům vyjádří souhrnně.

II.

K vyjádřením z 22.3.2024

Žadatel se nejprve vyjádří k námitkám účastníků Orthotes a Pankrácká společnost ze dne 22.3.2024. Pro přehlednost Žadatel uvádí jednotlivá vyjádření Orthotes a Pankrácké společnosti, resp. odkazovaného Stanoviska, a předkládá k nim své vyjádření.

Stanovisko jsem vypracoval jako univerzitní profesor s 27 lety praxe v oboru výzkumu v oblasti emisí motorových vozidel, jejich měření, hodnocení dopadů nových motorových paliv a technologií na emise, a dopady emisí na kvalitu ovzduší, životní prostředí a lidské zdraví, s více než 70 odbornými publikacemi v mezinárodních recenzovaných odborných a vědeckých časopisech, v současné době působím na Fakultě strojní ČVUT v Praze a na dalších českých univerzitách. Vše zde uvedené jsem připraven na požádání blíže vysvětlit a doložit literaturou a argumenty.

Stanovisko obsahově ani formálně nespĺňuje náležitosti řádného znaleckého posudku, ani závazným stanoviskem dotčeného orgánu, jedná se pouze o soukromé písemné vyjádření třetí osoby, prostřednictvím které účastník Orthotes resp. Pankrácká společnost předkládá své argumenty k námitkám.

Oborem prof. M. Vojtíška jsou emise z dopravy, jeho kvalifikace v oboru emisních měření či rozptylových studií je sporná. Dle informací Žadatele Autor primárně provádí měření emisí za výfukem vozidel. Není proto považován za autoritu v odboru měření kvality ovzduší nebo zpracování rozptylových studií. Není ani autorizovanou osobou pro měření úrovně znečištění či zpracování rozptylových studií a ani soudním znalcem. Vyjádření je třeba brát jako vyjádření soukromé osoby znalé obecné problematiky emisí, nikoliv osoby znalé problematiky výpočtu šíření znečišťujících látek a vlivů záměru na koncentrace ve vnějším prostředí.

Předmětem stanoviska je nezávislé odborné posouzení, zda negativní dopady provozu motorových vozidel na kvalitu ovzduší, lidské zdraví a pohodu bydlení, které vzniknou v souvislosti s realizací záměru „Parkovací dům Budějovická“ (dále jen PDB), a které ovlivní okolní nemovitosti, zejména bytový dům na adrese Antala Staška 78, jsou adekvátně posouzeny v dokumentaci EIA k PDB.

Proces posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona 100/2001 Sb. byl proveden v roce 2011. Výsledkem posouzení bylo souhlasné stanovisko s podmínkami. Připomínku, že v dokumentaci EIA byl některý z aspektů posouzen špatně, nelze po téměř 13 letech považovat za relevantní. Taková připomínka se dle ust. §8 odst. 3 zákona 100/2001 Sb. podává ve lhůtě 30 dnů od zveřejnění informace o dokumentaci. Zákon v současném znění dokonce obsahuje ustanovení, že k vyjádřením zaslaným po lhůtě se ex offa ani nepřihlíží.

V případě parkovacího domu jsou zcela zásadní emise ze startů a provozu studených motorů (Gonzalez a kol., 2022), kdy kvalita spalování je zpravidla nižší, a díky nízké teplotě výfukových plynů je účinnost katalyzátorů výrazně nižší než dva řády (99 %) typické pro běžný provoz po dosažení provozní teploty, a někdy nulová. Tzv. víceemise ze studených startů odpovídají často vyšším jednotkám kilometrů jízdy se zahřátým motorem (konkrétní údaje závisí na znečišťující látce, technologii motoru, technologii katalyzátoru, a dalších faktorech), a pocházejí z první minuty až jednotek minut provozu, přičemž emise s ohříváním motoru a zejména katalyzátoru rapidně klesají (Weilenmann a kol., 2009; Hu a kol., 2023). Nejvyšší produkci emisí lze očekávat jak během výjezdu z PDB – při dvanácti (pěti podzemních a sedmi nadzemních) podlažích parkovacího domu (nepočítaje v.ř. další nadzemní podlaží s ordinacemi, kancelářemi apod.) překoná průměrné vozidlo dvě až tři patra a zatočí průměrně 10-15x – tak při následném čekání na ulici Na Krčské stráni na průjezd, a při vlastním průjezdu, křižovatkou.

Pro posouzení dopadů na okolí je směřodátné, že díky studeným startům a relativně značnému času pojezdu po PDB budou emise na vozidlo odpovídat řádově jednomu až jednotkám km jízdy v zahřátém stavu, z čehož lze dovodit, že průjezd deklarovaných 1660 (rozptylová studie Ing. Šinágla, tab. V), 1230 (rozptylová studie firmy ATEM, text nad Tab. 3.2), 2460 (oznámení RNDr. Alinčeho), či obdobného počtu vozidel (jako nejvěrohodnější uvažuji údaj 2460 vozidel denně, tj. příjezd 1230 a odjezd 1230 vozidel, byť současný počet vozidel využívajících jedno parkovací místo je v současnosti přibližně dvojnásobný) denně bude mít obdobné celkové emise jako volný průjezd, hrubým odhadem, řádově deseti tisíc až desítek tisíc vozidel denně dotčeným úsekem Na Krčské stráni, v závislosti na emitované látce a dalších okolnostech.

V rámci rozptylové studie z listopadu 2022, založené do spisu, byly studené starty zohledněny, jak je uvedeno na str. 6 studie. Tato studie tedy splňuje všechny požadavky na správnost vyhodnocení.

Umístění lékařských ordinací nad parkovací garáž, tedy do emisně velmi exponovaného místa, považují, přes deklarované snahy o zajištění ventilace, za značně diskutabilní, ne-li zcela bezprecedentní, nicméně tato otázka zde posuzována není. Rovněž je otázkou, zda vzhledem k cenám parkovného nebude parkovací dům ve skutečnosti využíván movitější klientelou než například „zaměstnanci MČ Praha 4“, jak je uváděno v dokumentaci, a zda počet vozidel nebude vyšší (na stávajícím parkovišti využije jedno místo téměř 5 vozidel denně, v PDB cca o polovinu méně), nicméně ani tato otázka zde posuzována není.

Tvrzení ve Stanovisku je zcela zavádějící. Autor uvádí, že je univerzitním profesorem s 27 lety práce v oboru výzkumu v oblasti emisí motorových vozidel. Jeho vyjádření v oblasti projektování ventilace, ekonomiky provozu a dopravně inženýrských údajů je však vyjádřením bez náležité odborné fundovanosti. V poslední větě Autor přiznává, že tyto otázky posuzovány nejsou, nelze tedy najít důvod, proč daná tvrzení mimo svoji odbornost Autor vůbec uvádí.

Pro posouzení dopadů na okolí je směrodatné, že díky studeným startům a relativně značnému času pojezdu po PDB budou emise na vozidlo odpovídat řádově jednomu až jednotkám km jízdy v zahřátém stavu, z čehož lze dovodit, že průjezd deklarovaných 1660 (rozptylová studie ing. Šinágla, tab. V), 1230 (rozptylová studie firmy ATEM, text nad Tab. 3.2), 2460 (oznámení RNDr. Alinčeho), či obdobného počtu vozidel (jako nejvěrohodnější uvažuji údaj 2460 vozidel denně, tj. příjezd 1230 a odjezd 1230 vozidel, byť současný počet vozidel využívajících jedno parkovací místo je v současnosti přibližně dvojnásobný) denně bude mít obdobné celkové emise jako volný průjezd, hrubým odhadem, řádově deseti tisíc až desítek tisíc vozidel denně dotčeným úsekem Na Krčské stráni, v závislosti na emitované látce a dalších okolnostech.

I při uvážení odvodu podstatné části výfukových emisí výdychy lze očekávat, že výsledný příspěvek ke znečištění ovzduší v bytových domech Antala Staška 76 a 78 nebude řádově odlišný od kritéria „blíže než 100 m od komunikace s intenzitou nad 10 tisíc vozidel denně“, které je dle četných studií spojováno se statisticky prokazatelně vyšším rizikem četných akutních i chronických onemocnění.

Toto tvrzení není ve Stanoviskunijak doloženo a není zřejmé, jak k němu Autor dospěl. Rozptylová studie byla zpracována s využitím programu MEFA, který je metodikou pro výpočet emisí z dopravy. Řádové hrubé odhady nelze v žádném případě srovnávat s precizním výpočtem dedikovaným programem pro výpočet emisí.

Za první, rozptylová studie ing. Šinágla počítá pouze se 1660 vozidly, zatímco dle oznámení projede celkem 2460 vozidel. Tento rozdíl je zřejmě založen na úvaze, že bude „odečteno“ 800 vozidel využívajících současně parkoviště. Autor však zanedbává podstatně delší dobu i vzdálenost provozu vozidla, vyvolanou nutností přesunu mezi podlažími, a tím i výrazně vyšší emise na vozidlo, oproti parkování na volné ploše. Výpočet je tak zatížen chybou, která prostupuje i do vypočtených příspěvků koncentrací.

Za druhé, rozptylová studie ing. Šinágla uvádí, že zahrnuje příspěvek „startů“, ale zároveň uvádí, že vychází z metodiky a modelu MEFA 6, který studené starty nezahrnuje, a neuvádí postup, jakým byl příspěvek studených startů vypočten, a proto je mého názoru v tomto aspektu nepřezkoumatelná, což je v rozporu (minimálně se současně platnou) metodikou pro zpracování rozptylových studií. Dle mého názoru je zahrnut pouze start a volnoběh zahřátého motoru, a víceemise ze studeného startu v této rozptylové studii fakticky zahrnuty vůbec nejsou.

Rozptylová studie Ing. Šinágla byla součástí oznámení EIA. Tato studie nebyla součástí

dokumentace EIA ani součástí dokumentace pro územní rozhodnutí. Rozptylová studie Ing. Šinágla nesloužila jako podklad ani pro vydání stanoviska EIA ani pro vydání územního rozhodnutí, její kritika je tak zcela irelevantní.

Za třetí, prodloužení platnosti EIA z roku 2019, vydané pražským magistrátem, je podmíněno, viz. poslední odstavec první stránky dotčeného dokumentu, tím, že nejsou žádná v originální dokumentaci neposouzená rizika, která by za současného stavu posouzena být měla. Dle mého názoru tato podmínka nebyla v roce 2019 splněna, protože emise ze studeného startu, které nyní posuzovány jsou, a byly či měly být cca od roku 2013, posouzeny v originální dokumentaci nebyly. Rovněž nebyly do původního výpočtu zahrnuty otěry z brzd a pneumatik a resuspendovaný prach, které byly zahrnuty teprve v roce 2012-2013 do modelu MEFA 13.

Naopak v rozptylové studii která byla součástí dokumentace EIA, je na str. 6 uvedeno: „Při výpočtu produkce emisí z automobilové dopravy byl také uvažován vliv studených startů zaparkovaných automobilů. Pro stanovení tzv. víceemisí ze studených startů je používán výpočetní postup, který zohledňuje skutečnost, že vozidlo se studeným motorem produkuje větší množství emisí oproti optimálnímu režimu a navíc katalyzátory vozidel mají sníženou účinnost.“. Dále je v tab. 2 na str. 7 uvedeno, že emise zahrnují primární emise a sekundární prašnost z dopravy. V rozptylové studii tak byla posouzena všechna rizika, která posouzena být měla. Argumentace ve Stanovisku tak vychází z nepravdivých předpokladů.

Za čtvrté, rozptylová studie firmy ATEM neobsahuje vstupní údaje o počtu a kvalitě vozidel na jednotlivých úsecích, vyžadované pro rozptylové studie (viz. věstník 2013/8 Ministerstva životního prostředí), díky čemuž, a rovněž díky své nekonkrétnosti (např. NO₂ tvoří „3 až 10 %“ celkových NO_x, aniž by bylo uvedeno, kde byl jaký poměr použit), je nepřezkoumatelná.

Rozptylová studie ATEM v rámci dokumentace EIA byla zpracována v říjnu 2010. Nemůže proto logicky splňovat podmínky stanovené v předpisu, který vyšel v srpnu roku 2013. Rozptylová studie uvádí výši emisí na jednotlivých komunikacích, emise NO₂ jsou pouze doplňkovým údajem (důležitá je emise celkových NO_x), při předpokládaném vlivu záměru na průměrné roční koncentrace NO₂ v řádu setin $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, imisním pozadí 33 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a imisním limitu 40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ je uvedená přesnost dostačující a rozptylová studie je přezkoumatelná.

Za páté, rozptylová studie firmy ATEM chybně uvádí limit 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (mikrogramů na metr krychlový) pro průměrné roční koncentrace PM_{2.5}, který je ve skutečnosti již několik let 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. (Chyba nemá praktický dopad, je pouze známkou nedostatečné pečlivosti a/nebo nedostatečné odborné erudice zpracovatele.)

Limit 20 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ pro průměrné roční koncentrace PM_{2.5} je platný od roku 2020. Rozptylová studie v dokumentaci EIA byla zpracována v roce 2010, tedy před platností limitu 20 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Se Stanoviskem lze souhlasit, že tato „chyba“ skutečně nemá žádný praktický dopad. Nicméně aplikace parametrů z roku 2020 na informace zohledňující tehdy aktuální parametry z roku 2010, a následné označení rozdílu za „chybu“, naopak svědčí o nedostatečné odborné erudici Autora.

Za šesté, rozptylová studie Ing. Šinágla uvažuje dva výdychy (ve výšce 19.75 a 35.5 m), zatímco rozptylová studie ATEM pouze jeden výdych, obě pak zanedbávají, že přinejmenším emise z horního

nekrytého podlaží do tohoto výduchu nasáány nebudou. Není ani zřejmé, do jaké míry budou emise nasáány do výduchů.

Rozptylové studie uvažují každá jiné technické řešení záměru. Studie ATEM nic nezanedbává, v rozptylové studii je na str. 8 jasně uvedeno „Fasáda parkovacího domu bude zcela uzavřena, emise z garáží budou odváděny vzduchotechnikou“. Tato připomínka opět nasvědčuje nedostatečné odborné erudici Autora v oblasti zpracování rozptylových studií a hodnocení vlivů záměrů na kvalitu ovzduší.

Za sedmé, dokumentace neřeší kumulativní vlivy například plánované realizace obytného komplexu Hrabovka nebo plánované realizace trasy D pražského metra, zejména výstavba metra bude spojena se zemními pracemi značného rozsahu a dopravou vytěžené zeminy a stavebního materiálu.

Není zřejmé, která konkrétní dokumentace je napadána pro neřešení kumulací. Pokud tím Autor snad myslí dokumentaci EIA nebo projektovou dokumentaci, záměr výstavby obytného komplexu Hrabovka ani konkretizace výstavby trasy D metra v době zpracování nebyly známy. I tak lze prohlásit, že při vlivech záměru na průměrné roční koncentrace NO_2 ve výšce setin $\mu\text{g.m}^{-3}$ (str. 11 rozptylové studie k dokumentaci EIA), požadových koncentracích v místě výstavby $33 \mu\text{g.m}^{-3}$ a imisním limitu $40 \mu\text{g.m}^{-3}$ je kumulace s vlivem ostatních záměrů (jejichž míra vlivu bude obdobná) nevýznamná.

Za osmé, dokumentace nepředkládá žádná variantní řešení, například řešení nedostatku parkovacích míst pro zaměstnance MČ Praha 4, vzhledem k výborné dostupnosti lokality veřejnou dopravou, výrazně ekonomičtější formou dotace jízdného veřejnou dopravou, řešení dopravní obslužnosti Prahy vybudováním parkovišť při vzdálenějších stanicích metra a příměstské železnice, případně realizaci podstatně menšího záměru.

Opět není zřejmé, jakou dokumentaci konkrétní Autor napadá pro absenci variantního řešení. Legislativa nestanovuje povinnost zpracovávat variantní řešení. I tak lze prohlásit, že při vlivech záměru na průměrné roční koncentrace NO_2 ve výšce setin $\mu\text{g.m}^{-3}$ (str. 11 rozptylové studie k dokumentaci EIA), požadových koncentracích v místě výstavby $33 \mu\text{g.m}^{-3}$ a imisním limitu $40 \mu\text{g.m}^{-3}$ je zpracování varianty s nižším počtem parkovacích stání nadbytečné. Jednalo by se pouze o matematické cvičení bez praktického významu, z něhož by vyšel obecně predikovatelný fakt, že záměr s menším počtem parkovacích stání má menší vlivy na kvalitu ovzduší. Pokud záměr má nevýznamné vlivy i při posuzovaném počtu parkovacích stání, je zbytečné a v rozporu se zásadou hospodárnosti řízení takový výpočet vůbec provádět či po Žadateli požadovat.

Za deváté, záměr je ve faktickém rozporu s evropským, národním a pražským úsilím o snižování emisí skleníkových plynů z dopravy, vyjádřených, mimo jiné, Pařížskou úmluvou (pro právní posouzení její závaznosti v době prodloužení platnosti EIA odkazují na rozsudek pražského městského soudu ve věci „Klimatické žaloby“, čj. 14A 101/2021 – 248, z června 2022) a klimatickým závazkem hl.m. Prahy (usnesení zastupitelstva z roku 2019), protože vyvolá navýšení intenzity automobilové dopravy, zatímco mám obavu, že z důvodu faktické absence technologicky a finančně dostupné uhlíkově neutrální individuální automobilové dopravy bude nutné pro dosažení klimatického závazku individuální automobilovou dopravu výrazně omezit na úkor nemotorové a veřejné dopravy. Vzhledem k tomu, že rozhodnutí státní správy by měla být předvídatelná, čemuž by odporovalo například současné povolování a rušení parkovacích míst nebo současné rozšiřování a omezování provozu vozidel, by jednotlivé orgány veřejné správy měly různé obecné strategie i jednotlivé záměry týkající se dopravy koordinovat, aby nedocházelo ke schizofrennímu, obtížně předvídatelnému a obecně neprospěšnému stavu, kdy například automobilová doprava bude zároveň podporována a omezována. Otázka dopadu na klima dle mého názoru posouzena adekvátně není, ačkoliv dle mého názoru jak v době prodloužení EIA v roce 2019, tak nyní, by měla být.

Autorem odkazovaný rozsudek Městského soudu v Praze z 15.6.2022, č.j. 14 A 101/2021-248 byl ve stěžejních výrocích, kterými bylo „klimatické žalobě“ vyhověno, naopak zrušen rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 9 As 116/2022 – 166 ze dne 20.2.2023. V následném řízení Městský soud v Praze v říjnu 2023 tzv. klimatickou žalobu pravomocně zamítl v celém rozsahu.

Nejvyšší správní soud však k meritu věci uvedl, že „Evropská unie sice přijala v roce 2020 kolektivní závazek snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030 o 55 % ve srovnání s úrovní v roce 1990. Dosud ovšem nedošlo k závaznému „rozpočítání“ tohoto kolektivního závazku mezi jednotlivé členské státy v těch sektorech, v nichž je takové rozpočítání možné. Odporovalo by zdrženlivosti soudní moci, pokud by správní soudy vstupovaly již nyní do politických a legislativních procesů dosud probíhajících na unijní úrovni s kategorickými závěry o tom, jak má vypadat individualizovaný závazek ČR. Na ČR tak v tuto chvíli dopadají pouze výrazně méně ambiciózní povinnosti, jež jsou odrazem kolektivního závazku přijatého Evropskou unií již v roce 2015 a jež již byly promítnuty do nyní platného a účinného sekundárního práva EU. Závěr Městského soudu v Praze, že kolektivní závazek EU ke snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030 o 55 % ve srovnání s úrovní v roce 1990 znamená závazek každého jednotlivého členského státu, včetně ČR, ke snížení právě v této výši, neobstojí [...]. Takový závěr nelze opřít ani o mezinárodní či ústavní garance lidských práv, a to zejména z důvodu jejich obecnosti.“

Argumentace nepřipustnosti záměru pro jeho rozpor s klimatickým závazkem je tedy lichá, legislativa ČR nezapovídá realizaci parkovacích domů s cílem snížení emisí skleníkových plynů. Názor Autora na adekvátnost posouzení otázky dopadu na klima je nutné brát pouze jako názorové vyjádření z pozice laika, neboť předmětem specializace Autora není hodnocení změn klimatu Země, ale hodnocení emisí z motorových vozidel.

Příspěvky vypočtené v obou rozptylových studiích jsou velmi nízké. V případě NO₂ jsou modelované příspěvky v rozporu s měřeními v pražských ulicích, kde byl na základě regrese dat z měřicích stanic ČHMÚ a měření pasivními vzorkovači vypočten průměrný příspěvek k průměrné roční koncentraci NO₂ u komunikace 0,13 µg/m³ na jeden tisíc projetých vozidel, plus přibližně trojnásobný příspěvek v případě průjezdu světelnou křižovatkou (Vojtíšek a kol., 2021). V případě 2460 průjezdů ulicí Na Krčské stráni, bez započtení příspěvku studených startů a bez započtení provozu vozidla uvnitř PDB, by příspěvek k průměrným ročním koncentracím NO₂ vně Antala Staška 76 byl řádově 1 µg/m³, tj. více než desetkrát vyšší, než uvádí rozptylová studie ATEM jako nejvyšší možný včetně studených startů a provozu v PDB. Rozptylová studie je v tomto směru nepřezkoumatelná, nicméně považují za pravděpodobné, že primární emise NO₂ jsou vyšší než předpokládané, k čemuž může přispívat rozsáhlé obcházení emisní legislativy výrobci i provozovateli vozidel a vyšší poměr NO₂/NO_x než uvedených „3-10 %“ u naftových motorů vybavených oxidačními katalyzátory. Podrobná analýza technických a jiných příčin sporně věrohodnosti rozptylových studií není předmětem tohoto stanoviska.

Citovaná studie vychází z měření pomocí pasivních samplerů se vzorkováním v intervalu 1 měsíce. Obecně platí, že krátkodobé měření pomocí pasivních samplerů je velmi dobrou metodou, jak levně a rychle získat informaci o prostorovém rozložení imisní zátěže v rozsahu, při němž by použití klasických měření bylo ekonomicky nepřijatelné, ale naopak se vůbec nehodí v situaci, kdy je potřeba přesně určit hodnotu koncentrace v jedné konkrétní lokalitě nebo odhadovat vztah mezi intenzitou dopravy a imisní zátěží. Hodnota měření pomocí pasivní samplerů je spíše v dostupné kvantitě (zde např. bylo použito 104 samplerů), než ve vysoké přesnosti. To je ostatně patrné i z citované studie, kde jsou hodnoty korigovány koeficientem 1.185, který byl odvozen na základě porovnání s měřením na třech stanicích AIM (Karlín, Vysočanská, Legerova) – což je naprosto správný postup, ale na základě tohoto vztahu nelze jednoznačně postulovat, že v místě záměru nebude ten koeficient odlišný. Studie ostatně sama uvádí „*It is likely that the correlation could be further improved by taking into the account distance from the traffic, traffic on adjacent streets, tunnel exits and other compounding factors.*“ Postulování závislosti o navýšení o 0,13 µg.m⁻³ na 1000 vozidel projíždějících na komunikaci a následné úvahy o imisním dopadu dopravy z parkovacího domu nezohledňuje fakt, že v parkovacím domě budou pouze osobní vozidla, zatímco na komunikacích nezanedbatelnou část emisí tvoří nákladní vozidla. V článku provedená kalibrace byla s využitím stanic mj. Průmyslová a Vysočanská, tj. míst, kde je intenzita nákladní dopravy enormní. Obdobně, jak prof. Vojtíšek ze své praxe musí dobře vědět, vliv studených startů na emise oxidu dusičitého je velmi malý (oxidy dusíku se tvoří za vysokých teplot, ve studených motorech je tedy jejich tvorba poněkud omezena). Postulovaný odhad vlivu záměru je tedy čistou spekulací, zatímco rozptylová studie byla zpracována odborníkem s příslušnou autorizací MŽP s použitím relevantních a schválených metod posuzování.

Na základě současného stavu poznání lze předpokládat, že zejména výfukové emise ze studených startů motorů a emise z provozu vozidel, jejichž motory a katalyzátory nedosáhly běžné provozní teploty, v oblasti parkovacího domu, v ulici Na Krčské stráni a v blízkém okolí podél obslužných tras, budou podstatným zdrojem znečištění ovzduší, se souvisejícím statistickým rizikem pro lidské zdraví.

Rozptylová studie prokázala, že nárůsty koncentrací i se zohledněním studených startů budou minimální a vzhledem ke stávající úrovni znečištění a stanoveným imisním limitům nevýznamné. Provoz záměru nemůže způsobit překročení imisních limitů.

Projektová dokumentace vykazuje nedostatky a chyby. Ani jedna z doložených rozptylových studií není z hlediska výpočtu emisí z dopravy, zejména studeného startu, přezkoumatelná.

Rozptylová studie je přezkoumatelná, udává jak vstupní intenzity dopravy, tak použitou metodiku výpočtu, množství emisí na jednotlivých komunikacích i emisí z vlastního parkovacího domu. Dále uvádí pozadové koncentrace znečišťujících látek i vypočtené příspěvky vyvolané dopravou. Vypočtené změny koncentrací v řádu setin $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ nemohou ani v součtu s pozadovým znečištěním způsobit překročení imisního limitu.

Není zřejmé, že podmínky pro prodloužení EIA v roce 2019 byly splněny, z důvodu požadavku na, ale faktické absence, posouzení dopadu studených startů motorů a posouzení dopadu na emise skleníkových plynů.

Autor není autorizovanou osobou podle zákona 100/2001 Sb. ke zhotovení dokumentace nebo posudku EIA. Vyjádření Autora, zda byly nebo nebyly splněny podmínky prodloužení EIA v roce 2019 je tedy pouze laickým názorem. Příslušný správní orgán po odborném posouzení naopak potvrdil, že podmínky pro prodloužení EIA splněny byly. Stanovisko se opírá mj. o neposouzení dopadu studených startů, které zcela zřejmě posouzeny byly, jak je uvedeno v rozptylové studii. Stanovisko je zmatečné, neboť zaměňuje rozptylové studie k Oznámení EIA a k Dokumentaci EIA.

II.

K vyjádření účastníka Orthotes z 22.3.2024

Namítáme, že uvedené podklady vycházejí z podhodnocených údajů o dopravě a z podhodnocených údajů o znečištění ovzduší a také z vadného posouzení konkrétních parametrů projednávaného záměru.

Žadatel odkazuje na výše uvedené vypořádání s tvrzeními obsaženými ve Stanovisku, které účastník Orthotes pouze opakuje.

Dále přikládáme výstupy z měření znečištění ovzduší prachovými částicemi Air Diag — měření PM 2.5 (dostupné na stránce <https://bdd3.pollutrack.paris/diag/>). Např v den sepisu tohoto vyjádření byla hodnota na měřicím místě při ulici PM 2,5 = 31; přičemž posledních 30 dní byla průměrná hodnota 25 (tedy neustálé překračování limitů):

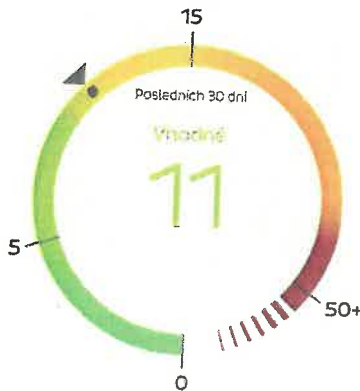
Jedná se o irelevantní zdroj a z kontextu vytrženou dílčí informaci. Žadatel pro ukázkou přikládá výstupy z měření znečištění ovzduší na totožné stránce AirDiag ke dni 15. 8. 2024.



Your delivery experts

A. Staška, 140 00 Praha 4

AirDiag[®]
Síť sledování kvality
ovzduší PM 2.5



> Jak měříme?

Podrobnosti <



Jak je zřejmé, index se pohybuje v současné době na nízké úrovni. Zákon 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší stanovuje imisní limity pro $PM_{2,5}$ pro průměrovací období 1 roku. I kdyby měření firmy DPD bylo relevantní pro hodnocení kvality ovzduší (což není, jak je uvedeno níže), tvrzení o neustálém překračování limitů učiněné na základě jedné hodnoty, je nepravdivé.

Navíc je v námitce argumentováno výstupy z projektu soukromé třetí strany, která na základě vlastních parametrů hodnotí kvalitu ovzduší v Praze. Jak je ze snímků obrazovky patrné, číselné údaje jsou uváděny ve formě tzv. indexu, tj. nejedná se o reálné koncentrace znečišťujících látek. Zároveň není měření prováděno ověřenými měřicími přístroji za kontrolovaných podmínek, měření probíhá při pohybu dodávek DPD městem. Takové měření nemůže být považováno za přezkoumatelné a spolehlivé zdroje informací. Kvalita výstupů tedy není odpovídající tomu, aby na základě uvedených údajů bylo možné postulovat tvrzení o splnění nebo překročení imisních limitů.

1) došlo k zásadní změně situace v okolí — výrazný nárůst zastavěnosti území stavbami developerů, změna v užívání pozemku Antala Staška 1358, kde developer plánuje rohovou protihlukovou stěnu, vznikl od roku 2010 z jedné strany stánek rychlého občerstvení a ze strany druhé objekt k podnikání s parkovacími místy — protihlukovou stěnu proto nelze realizovat a posouzení (které ji uvažuje) je tedy už neplatné;

Námitka zveličuje důležitost změn v území. Námitka neuvádí, jaké „stavby developerů“ v území vznikly a jak významně se tím změnila situace v území. Námitka je nekonkrétní a nepřezkoumatelná a proto nedůvodná.

Stánek na rohu je jednak dočasnou stavbou, navíc není umístěn v kolizi s případnou

protihlukovou stěnou. Vlastní hmota stánku působí jako protihluková bariéra, vývoj území tedy spíše směřuje ke zlepšení situace z hlediska chráněného venkovního prostoru v lokalitě. Stejně tak objekt k podnikání není v zásadní prostorové kolizi s realizací případné protihlukové stěny. Nutnost výstavby protihlukové stěny v současné situaci bude prověřena v řízení o povolení stavby. Drobné změny v území nemohou být důvodem k novému posouzení v procesu EIA.

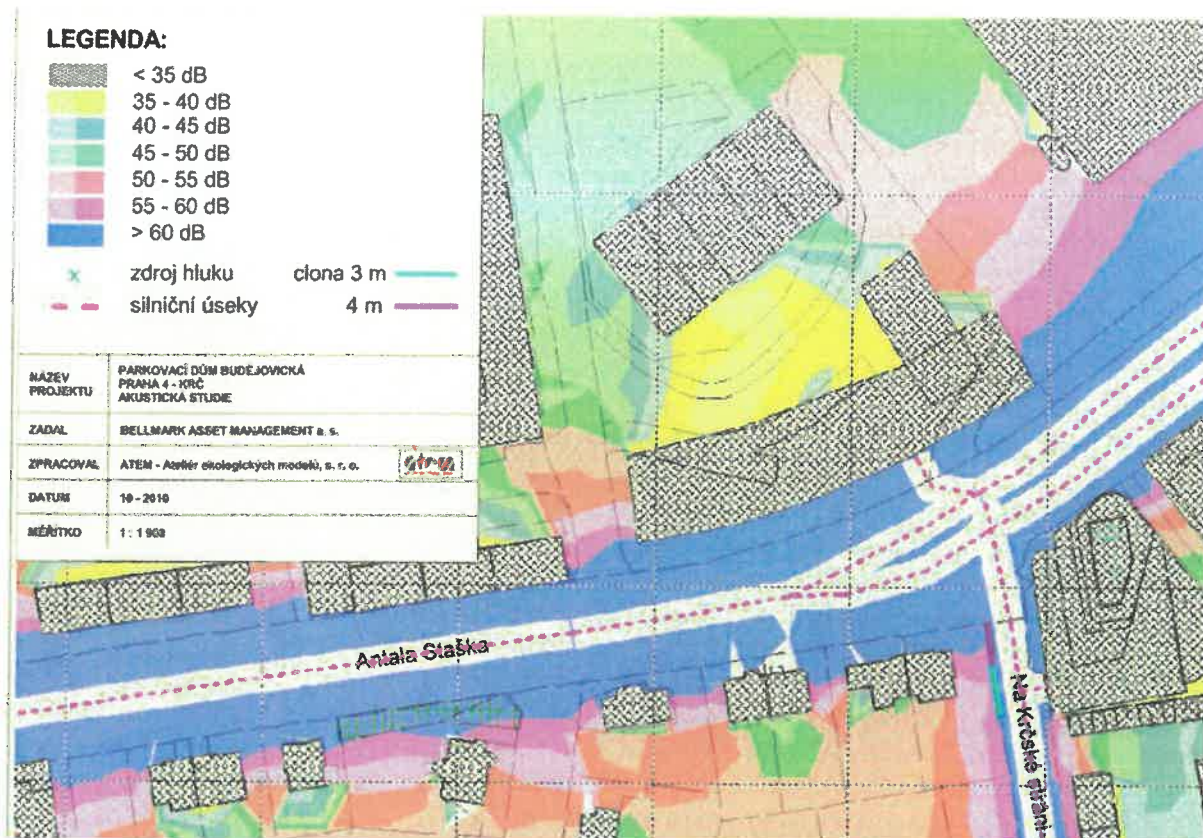
2) původní východiska pro posuzování zdravotních rizik projektu jsou již neplatná: zpracovatelé EIA už v roce 2010 mylně uvedli „dvojdomek“ Antala Staška 1357/78 jako dům jednoho majitele. „Dvojdomek“ však není jednou nemovitostí, ve skutečnosti to jsou dvě nemovitosti sousedící společnou stěnou. Druhá část domu má adresu 1356/76 (vlastník: Orthotes, s.r.o., Antala Staška 1356/76, Krč, 14000 Praha 4). S vlastníkem této části „dvojdomeku“ dosud developer nejednal ohledně stavby protihlukové stěny, přitom její stavba by zásadním způsobem ovlivnila i tuto polovinu „dvojdomeku“. PHS, která sice není umístěna na pozemku ve vlastnictví zdravotnického zařízení Orthotes s.r.o., bude ničit výhled z domu Antala Staška 1356/76 na sever, směrem k Budějovickému náměstí. Jedná se o řešení zcela nevhodné pro městský prostor — obzvláště, má-li právě „Budějovické nám.“ působit jako lokální jádro. Společnost Orthotes proto s takto umístěnou protihlukovou stěnou nesouhlasí. Nadlimitní hluk nelze v takovém případě řešit protihlukovou stěnou (tj. zcela narušovat urbanistické a architektonické hodnoty, charakter prostoru městského centra), ale je nutno zamítnout žádost o umístění záměru zvyšující hluk nad limity.

Námítka vychází z nepravdivých předpokladů. Výhled z domu 1356/76 na sever vypadá takto:



tedy míří na fasádu protilehlé administrativní budovy.

Dokumentace EIA uvádí v kap. D.IV „Pro ochranu obytného domu Antala Staška č. p. 1357 a jeho zahrady bude na hranici pozemku navržena protihluková stěna o výšce 4 a 3 m dle závěrů hlukové studie.“ Hluková studie uváděla umístění protihlukové stěny takto:



tj. mezi pozemkem p. č. 1357 a ulicí Na Krčské Stráni. Není zřejmé, jakým způsobem by tato protihluková stěna mohla změnit výhled směrem na sever, natož k „Budějovickému náměstí“.

— počet obyvatel žijících v nejbližších objektech je již neaktuální, projekt ohrozí zdraví nově většímu počtu obyvatel, než o jakém uvažuje dokumentace (a to jak obyvatel, tak i dětí z zdravotnického zařízení Antala Staška 1356/76),

Jak je uvedeno ve vyhodnocení vlivů na zdraví, nárůsty rizika ohrožení zdraví budou pouze statistické. Např. nárůst prevalence akutních astmatických obtíží u dětí ve výši 0,0032 % a nárůst prevalence chronických respiračních syndromů u dětí ve výši 0,0011 %. I při zvýšení počtu dětí o jednotky až malé desítky se stále jedná o setiny až tisíce případů za rok, tedy hodnoty hluboko pod reálným vlivem. Dále pro expozici benzenu byl vypočten nárůst 1 případu na více než 6 milionů obyvatel, v případě PM₁₀ jde o roční nárůst o 0,016 ztraceného roku pro 500 exponovaných obyvatel. Uvedené hodnoty jasně ukazují, že došlo-li k nárůstu počtu obyvatel (což podatelka nijak nedokládá), závěry o nevýznamném a v praxi nepostřehnutelném vlivu záměru zůstávají v platnosti.

Dále namítáme, že protihluková stěna by odřízla čtvrt rodinných domů se zahradami od Budějovického náměstí a narušila by jeho urbanistickou koncepci.

Jak je patrné ze schématu výše, je uvedená námítka nesmyslná, protihluková stěna bude umístěna v části zahrady, která je oproti rodinným domům na západně stíněna rohovým dvojdomem a nebude mít na urbanistickou koncepci území žádný vliv.

III.
K doplnění vyjádření z 31. 5. 2024:

Dále Žadatel reaguje na doplněná vyjádření účastníků Orthotes a Pankrácká společnost založených do spisu dne 31.5.2024 společně se Zprávou.

**Na straně čtvrté uvádí Zpráva NO₂ výsledné naměřené průměrné koncentrace:
23.02.2024 - 22.03.2024: Výsledná naměřená průměrná koncentrace 53,1 µg/m³ NO₂
22.03.2024 - 19.04.2024: Výsledná naměřená průměrná koncentrace 45,5 µg/m³ NO₂
Imisní limit průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého je 40 µg/m³ NO₂.
V obou dvou testovaných obdobích byl imisní limit překročen.**

Tato průkazná měření reflektující aktuální situaci znečištění NO₂ v místě budoucího záměru nesporně prokazují, že již výchozí stav v území je v rozporu se zákonem o ochraně ovzduší.

Zákon 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, stanovuje v příl. č. 1 imisní limity pro NO₂ pro dobu průměrování 1 hodina s tolerancí překračování 18 případů za rok a pro dobu průměrování 1 rok. O tom, zde je imisní limit pro NO₂ překročen tedy vypovídá 19. nejvyšší hodinová hodnota nebo průměrná roční hodnota. Zákon nijak nestanovuje limit pro průměrné měsíční koncentrace.

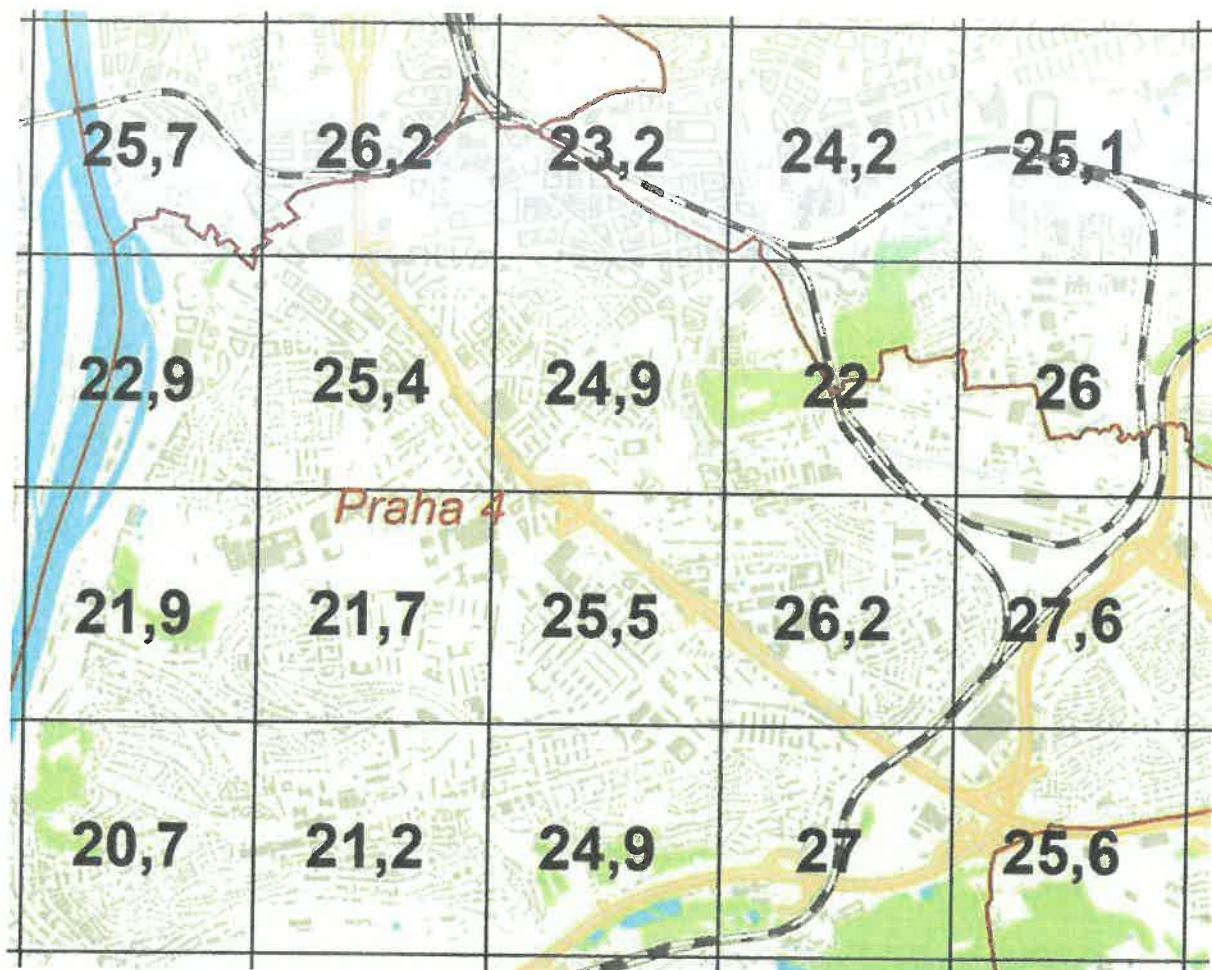
Účastníci Orthotes a Pankrácká společnost zřejmě záměrně vynechávají z citace ve své námitce následující klíčové věty ze Zprávy, které uvádějí, že: „Průměrná hodnota za obě měřicí období činí 49,3 µg.m⁻³ NO₂. PO zahrnutí nejistoty měření, která je dle výrobce přibližně 22 %, je výsledná hodnota 38,45 µg.m⁻³, což je těsně od hranic ročního zákonného limitu stanoveného na 40 µg.m⁻³.“ Měření ze samotné Zprávy tak prokazují, že situace v území by nebyla nadlimitní ani v případě pravdivosti úvah namítajících účastníků.

Účastníci Orthotes a Pankrácká společnost pouze spekulativně namítají, že kvalita ovzduší v daném místě je v rozporu se zákonem, přestože reálně z podání a z provedených důkazů žádný rozpor se zákonem ve skutečnosti nevyplyvá.

Zpráva o měření NO₂ vyvrací věrohodnost Rozptylové studie ATEM (listopad 2022) při vyhodnocení aktuálního - výchozího stavu znečištění ovzduší v místě budoucí realizace záměru Parkovacího pavilonu Budějovická (objekt Zeta).

Rozptylová studie z listopadu 2022 tak pracuje s hrubě podhodnocenými údaji o průměrných ročních hodnotách koncentrací NO₂, když na straně 11 uvádí v Tab. 3.5. roční průměr 26,0 – 28,8 µg/m³ (za období let 2017 – 2021). Na základě takto nekorektní rozptylové studie pak byly vydány veškeré souhlasy a verifikace orgánů ochrany ovzduší, veřejného zdraví a orgánů ochrany přírody, jež žadatel do řízení předložil.

Zákon 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, § 11, odst. 5 stanoví, že „K posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů podle odstavce 4, se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup.“. Tyto hodnoty pětiletých průměrů každoročně zveřejňuje Český hydrometeorologický ústav. Průměrné pětileté hodnoty koncentrací NO₂ jsou uvedeny v následujícím obrázku:



Zdrojem jsou webové stránky Českého hydrometeorologického ústavu dostupné na:
https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/22petileti/png/NO2/22NO2_regA.png

Z podkladů ČHMÚ je patrné, že z hlediska zákona není v místě překračován imisní limit pro průměrné roční koncentrace NO₂. Hodnoty se pohybují na úrovni 22 – 26 µg.m⁻³, tedy výrazně pod úrovní limitu 40 µg.m⁻³. Navíc se hodnoty pro období 2018–2022 oproti hodnotám pro období 2017–2021 mírně snížily. Námítka o stavu ovzduší v rozporu se zákonem je tedy nepodložená, rozptylová studie je zpracována korektně a v souladu s požadavky zákona.

Jsme si vědomi skutečnosti, že čím delší je doba, po níž měření probíhá, tím spolehlivější jsou výsledky. Jako účastník řízení jsme požádali v březnu pouze o dvouměsíční lhůtu pro předložení výsledků měření NO₂, abychom nebyli v případě požadavku delšího období pro měření podezříváni žadatelem z úmyslu protahování řízení. Přestože je třeba v měření pokračovat, již dvouměsíční období dostatečně přesvědčivě prokázalo neserióznost dat, na nichž je založena rozptylová studie ATEM s.r.o.

I dvouměsíční měření koncentrací NO₂ v imisně méně příznivých měsících (kterými únor a březen jsou) prokázalo, že průměrná hodnota koncentrací se pohybuje pod hranicí limitu. Další měření v letních měsících, kdy jsou typicky hodnoty koncentrací NO₂ nižší, by tedy nepřinesly žádné další údaje pro podporu myšlenky, že v místě je překročen imisní limit.

Prioritní povinnost správních orgánů k hájení veřejného zájmu spočívá v prvé řadě ve zjištění skutečného stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Je nyní na orgánu státní správy, aby nám buď poskytli další čas pro doplnění výsledků měření za delší období – optimálně celoroční období, anebo usoudili, že již dvouměsíční měření dostatečně přesvědčivě vyvrátilo nedůvodně optimistické předpoklady stávající úrovně znečištění ovzduší v místě záměru, na nichž je založena rozptylová studie ATEM a veškerá návazná souhlasná stanoviska.

Zákon stanovuje, že pro posouzení stávající kvality ovzduší se používají pětileté průměry. Je tak z rozhodování vyloučena nejistota pramenící z použitých metod, zpracování a statistické interpretace. Jednotný, státní odbornou organizací garantovaný podklad o imisní situaci tak zajišťuje právní jistotu pro všechny účastníky řízení. Rozptylová studie je pak zpracována v souladu s požadavky zákona a hodnotí stávající kvalitu ovzduší s využitím uvedeného odborného podkladu.

V Praze dne 29.8.2024

Budějovická investiční fond s proměnným základním kapitálem, a.s.

Mgr. Daniel Cao, advokát

v plné moci