

## Vyjádření k reakci na mé stanovisko k dopadu záměru Parkovací dům Budějovická na kvalitu ovzduší

1. V rozptylové studii pana Šinágla z roku 2010 nebyly zahrnuty studené starty.

Za prvé, rozptylová studie pana Šinágla (dále jen RS1) byla vypracována s využitím modelu MEFA 06, který studené starty nezahrnuje, a žádná jiná alternativní metodika ve studii zmíněna není. Za druhé, RS1 obsahuje neurčité tvrzení o zahrnutí startů a provozu motoru na volnoběh, ale není zmíněno, že se jedná o studené starty. Za třetí, u parkovacího domu bych očekával kvalifikované vyjádření o distribuci doby, po kterou byla vozidla v klidu. Z toho usuzuji, že studené starty nebyly zahrnuty.

2. Studené starty tvoří u jakéhokoli souboru parkovacích míst podstatnou část celkového příspěvku k emisím.

Toto je dáno skutečností, že emise plyných organických látek, oxidu uhelnatého a oxidů dusíku jsou u moderních zážehových (tj. především benzínových, ale patří sem i motory na LPG a zemní plyn) motorů pracujících se stochiometrickým poměrem paliva a vzduchu s velmi vysokou účinností, v průměru přes 90 % a v optimálním případě přes 99 %, třicestnými katalyzátory. Totéž platí pro redukci oxidů dusíku v motorech spalujících chudou směs pomocí selektivní katalytické redukce (SCR), kterou jsou vybaveny prakticky všechny novější vznětové (tj. naftové, počet silničních motorů schválených pro jiná paliva je v ČR minimální) motory, a pro oxidaci oxidu uhelnatého a v menší míře plyných a polotěkavých organických látek v oxidačních katalyzátorech motorů spalujících chudou směs (všechny vznětové, tj. zpravidla naftové, motory). Po studeném startu motoru jsou však všechna katalytická zařízení příliš studená, a proto neúčinná, a jejich účinnost je až do dosažení určité prahové teploty zanedbatelná. Lze tedy konstatovat, že emise rizikových látek vozidel ochlazených delším stáním budou během volnoběhu a během pomalého pojezdu po parkovacím zařízení značně zvýšené.

3. Studené starty měly být zohledněny při prodloužení platnosti EIA.

Požadavek na výpočet „víceemisí“ ze studeného startu, který byl do modelu MEFA přidán až ve verzi MEFA 13 cca v roce 2013, byl zaveden metodickým pokynem Ministerstva životního prostředí v roce 2013 (ročník 13, částka 8, srpen 2013, str. 14, viz. <sup>1</sup>)

Z výše uvedeného lze usuzovat, že v době prodloužení platnosti EIA existovalo riziko víceemisí ze studených startů, které lze označit za prakticky nejvýznamnější riziko celého záměru, a které v té době mělo být posouzeno, avšak v RS1 posouzeno nebylo, a není mi známo, že bylo posouzeno v jiném dokumentu.

Kritika mého stanoviska v odpovědi developera, jejímž autorem je právník Mgr. Cao (dále jen Odpověď), že moje tvrzení o nezahrnutí studených startů v RS1 se nezakládá na pravdě, je proto, alespoň na základě mně předložené dokumentace, mylná a neopodstatněná. Za neopodstatněné lze rovněž považovat související tvrzení zpochybňující moji odbornost.

4. Dopady na klima měly být rovněž zohledněny při prodloužení platnosti EIA

---

<sup>1</sup>[https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/D4BF2B39B58E4DD3C1257BE800498CA7/\\$file/ATTGLZH6.pdf](https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/D4BF2B39B58E4DD3C1257BE800498CA7/$file/ATTGLZH6.pdf)

Posuzování dopadu záměrů z hlediska jejich dopadu na klima je výslovně vyžadováno v evropské směrnici 2011/92/EU, viz. paragraf 3, odstavec d) (Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí).

#### 5. Rozptylová studie ATEM z listopadu 2022 uvádí chybně imisní limit PM2.5

Rozptylová studie ATEM z listopadu 2022 (dále jen RS2) uvádí v Tab. 5 na str. 11 imisní limit pro roční průměr PM2.5 25 ug/m<sup>3</sup>, přičemž tento je (a v dotčené době byl) 20 ug/m<sup>3</sup>. (Poznámka: jednotku „mikrogram“ označuji jako „ug“ namísto „μg“ pro zachování čitelnosti, protože symbol „μ“ není v základní znakové sadě.) Ve svém stanovisku jsem uvedl, že tato chyba nemá žádný závažný praktický dopad.

V Odpovědi je zpochybňována moje erudice, s tím, že odkazuji na rozptylovou studii z roku 2010, kdy byl v platnosti limit 25 ug/m<sup>3</sup>, já jsem ale odkazoval na RS2 z roku 2022. Mgr. Cao mně proto připisuje chybu mylně. Z toho logicky vyplývá, že rovněž mylné a neodůvodněné je související zpochybňování mojí odborné erudice.

#### 6. Rozptylová studie ATEM z listopadu 2022 formálně nesplňuje požadavky dané Věstníkem MŽP ze srpna 2013, protože neuvádí intenzity dopravy

V Odpovědi se uvádí, že Rozptylová studie ATEM z roku 2010 nemohla logicky splňovat podmínky, uložené v roce 2013, mimo jiné uvedení intenzit dopravy, ze kterých vycházela. Za prvé, uvedení klíčových vstupních údajů, kterými intenzity dopravy bezpochyby jsou, bylo dobrou a zavedenou praxí prakticky vždy. Za druhé, v mém stanovisku jsem zmiňoval RS2 (Rozptylovou studii ATEM z roku 2022), která intenzity dopravy neobsahuje, pouze na str. 6 odkazuje na výkres s intenzitami dopravy, který však není součástí studie. Rozptylová studie je tak sama o sobě nepřezkoumatelná.

Z praktického hlediska je rozptylová studie nepřezkoumatelná například tehdy, pokud je dotčeným účastníkem řízení zaslána k odbornému posouzení bez ostatních částí dokumentace, což je běžná praxe, a není dostatečný časový prostor, aby posuzovatel potřebné chybějící údaje od objednatele posudku vyžádal, tento je získal (antož posuzovatel zpravidla není účastníkem řízení) náhledem do spisu, zaslal posuzovateli, tento je zohlednil ve svém posudku, a objednatel – dotčený účastník řízení na základě posudku včas a správně uplatil případné námitky.

I zde musím konstatovat, že v Odpovědi jsem obviněn ze špatného úsudku neprávem, neboť moje námitka, že rozptylová studie z roku 2022 nesplňuje požadavky z roku 2013 a platné v době jejího vypracování, je oprávněná, a kritika mého konstatování je proto chybná. Z toho logicky vyplývá, že rovněž chybné a zcela nedůvodné je související zpochybňování mé odborné erudice.

#### 7. Odpověď nevysvětluje, proč jedno parkovací místo budou využívat dvě vozidla namísto současných pěti. Průměrný počet vozidel využívající denně jedno parkovací místo má vliv na intenzitu dopravy a emise.

Odpověď cituje dvě moje vyjádření, kde si kladu otázku, zda je, z důvodů zvýšených požadavků zdravotnických zařízení na čistotu a kvalitu okolního prostředí, vhodné obklopit zdravotnické zařízení z vícero stran parkovací garáží pro motorová vozidla, a otázku, proč je průměrný počet

vozidel využívající jedno parkovací místo na stávajícím parkovišti výrazně vyšší, než je v dokumentaci předpokládáno pro parkovací garáže. Ve svém stanovisku jsem uvedl, že tyto otázky jsem v něm neposuzoval, nicméně jsem je zmínil proto, že by posouzeny být měly.

Odpověď dále uvádí, že nemám kvalifikaci první otázku, o vhodnosti umístění parkovacích garáží pod, nad a vedle zdravotnických ordinací, posuzovat, ovšem zcela zbytně a bezpředmětně, a to minimálně proto, že jsem je neposuzoval.

Odpověď se ovšem nikterak nezabývá druhou otázkou, proč je obrátkovost parkovací garáže, tj. průměrný počet vozidel využívajících během jednoho dne jedno parkovací místo, poloviční (2,44 dle Oznámení, RNDr. Alinče, 2010, str. 29) oproti současnému pozemnímu parkovišti (4,82 dle Oznámení, str. 29). Tato veličina je přitom určující pro počet vozidel, která na parkoviště denně vjedou, a tím i pro posouzení nežádoucích dopadů jako jsou hluk, výfukové a nevýfukové emise, a zatěžování silniční sítě.

#### 8. Dokumentace neřeší kumulativní vlivy okolních plánovaných a realizovaných záměrů

Proti mé výhradě k absenci posouzení kumulativních vlivů je v Odpovědi namítáno, že v době zpracování „dokumentace EIA nebo projektové dokumentace“ nebyly záměry obytného komplexu Habrovka nebo výstavby trasy metra D známy, a že vliv záměru vypočtený v rozptylové studii je zanedbatelný. Dle mého názoru však skutečný vliv zanedbatelný vůbec být nemusí. Při posuzování kapacity křižovatek nelze uplatňovat důkaz matematickou indukci, tj. projede-li za určitý čas  $n$  vozidel, projede  $n+1$  vozidel také, protože pak by závěrem bylo, že kapacita křižovatky je nekonečná, tj. prakticky vzato, že určitou křižovatku lze bez důsledků zatěžovat dalšími a dalšími vozidly. Ve skutečnosti platí, že v každé části silniční sítě by měla být okamžitá intenzita dopravy vždy nižší, než je její skutečná okamžitá kapacita, protože při dosažení kapacity se zvyšuje pravděpodobnost tvorby kolon, tím dochází ke snížení kapacity a zahlcení („ucpání“) přetíženého místa, a následně dochází ke tvorbě kolon před zahlceným místem.

Jedním z důvodů pro posuzování kumulativních vlivů je zachování plynulosti dopravy i po realizaci všech schválených záměrů, tj. celková výsledná intenzita dopravy nesmí vést k přetížení silniční sítě (přičemž k tomuto přetížení může dojít, a často dochází, jinde než v bezprostřední blízkosti záměru). Z hlediska emisí je posuzování kumulativních vlivů důležité proto, že snížením plynulosti dopravy může dojít ke zvýšení, a to i výraznému, emisí na vozidlo a kilometr, u všech projíždějících vozidel. Toto navýšení emisí je pak často vyšší, než jsou samotné emise dopravy přidané záměrem.

#### 9. Hodnoty koncentrací NO<sub>2</sub> naměřené občany jsou, stejně jako vypočtené (modelové) hodnoty, nižší než je současný imisní limit – ale jsou výrazně vyšší. Je pravděpodobné, že skutečné výfukové emise jsou vyšší, než odpovídá modelovým výpočtům.

V Odpovědi jsou citovány výsledky „občanského“ měření NO<sub>2</sub> (tj. měření prováděného pasivními vzorkovači mimo oficiální imisní monitorovací síť). Na úvod uvádím, že měření koncentrací NO<sub>2</sub> pasivními vzorkovači byla v několika studiích porovnávána s „klasickými“ měřeními NO<sub>2</sub> chemiluminiscenčními analyzátory (poznámka: chemiluminiscenční analyzátor neměří přímo NO<sub>2</sub>, ale měří NO, případně celkové oxidy dusíku, NO<sub>x</sub>, a koncentrace NO<sub>2</sub> jsou vypočteny jako rozdíl koncentrací NO<sub>x</sub> a NO) s výsledky potvrzujícími, při dodržení určitých podmínek, platnost měření pomocí pasivních vzorkovačů. Měření pasivními vzorkovači probíhá vždy přibližně jeden měsíc. Aby takové měření mohlo být porovnáno s ročním

průměrem, musí probíhat celý rok, nebo musí doplněno jinou úvahou, například spojením a) porovnání s hodnotami naměřenými imisními monitorovacími stanicemi ve stejném časovém období, v jakém probíhalo měření pasivními vzorkovači, a b) porovnání koncentrací naměřených imisními stanicemi v době vzorkování pasivními vzorkovači s ročním průměrem, případně průměrem za několik uplynulých let.

Není mi známo, že by takové porovnání bylo provedeno, ale není mi ani známo, že by období od března do května 2024 bylo imisně nepříznivé. Například na imisní stanici Praha-Libuš<sup>(2)</sup> byly v březnu, dubnu a květnu 2024 průměrné koncentrace NO<sub>2</sub> 14,1 (březen), 7,7 (duben) a 8,5 (květen) ug/m<sup>3</sup>, a ve 2. čtvrtletí 2024 7,7 ug/m<sup>3</sup>, přičemž průměrné roční koncentrace byly 11,8 ug/m<sup>3</sup> v roce 2023 a 14,5 ug/m<sup>3</sup> v roce 2022.

V Odpovědi je konstatováno, že po odečtení nejistoty měření 22 % z naměřené hodnoty nelze prokázat překročení imisního limitu. Naměřená koncentrace byla přitom vyšší, než je současný imisní limit, takže nelze s určitostí konstatovat ani opak, tj. že imisní limit překročen nebyl.

Tím, že ani po přičtení vypočteného příspěvku k záměru nelze prokázat překročení imisního limitu, je dle Odpovědi argument považován za vypořádaný. Dle mého názoru nikoliv, protože naměřenou hodnotu nelze ignorovat. Z Odpovědi usuzuji, že její autor považuje jak hodnoty imisního pozadí vypočtené dle modelu ČHMÚ, tak příspěvky vypočtené v rozptylových studiích, za přesná čísla. Opak je ovšem pravdou. Nejistoty spojené a) s odhady celkových emisí motorových vozidel na daném úseku, b) rozptylem těchto látek v atmosféře a c) fyzikálními a chemickými procesy v atmosféře jsou značné, a to i přes vysokou odbornou úroveň a pečlivost Českého hydrometeorologického ústavu, který mapy průměrných pozadových koncentrací ve čtvercích 1x1 km vytváří. Pouze chyby v emisních faktorech, tj. odhadech průměrných emisí na vozidlo a kilometr, mohou být v desítkách, stovkách a v ojedinělých případech i tisíců procent.

Zde si dovoluji upozornit, že „oblíbené“ české praktiky zaslepování ventilů recirkulace spalin (EGR) u vznětových motorů, upravování seřízení vznětových motorů na hodnoty jiné než výrobcem předepsané, obcházení diagnostických funkcí systému řízení motoru (OBD) instalací neschválených zařízení a úprav softwaru (DPF emulátory, SCR emulátory, a další), získávání kladných výsledků na stanicích měření emisí jiným než předepsaným způsobem, a podobné odchylky od odpovědného provozování spalovacích motorů vedou k navýšení emisí, v případě celkových oxidů dusíku (NO<sub>x</sub>) i oxidu dusičitého (NO<sub>2</sub>) o řádově stovky procent, které nemusí být zohledněno, a dle mého názoru zohledněno není, v emisních faktorech.

(Zde podotýkám, pro případ argumentů směřujících proti mé odborné erudici, že jsem členem evropské expertní skupiny ERMES, organizované Společným výzkumným centrem Evropské komise, která se emisními faktory zabývá. Naopak mi není známo, že se by tvůrci současného modelu ATEM nebo zástupci Ministerstva životního prostředí ve větší míře aktivně podíleli na mezinárodní spolupráci, účastnili se odborných konferencí, apod.)

Je tedy pravděpodobné, a měření koncentrací NO<sub>2</sub> pasivními vzorkovači to pouze dokládá, že skutečné emise z motorových vozidel jsou vyšší, než odpovídá odhadům v modelech.

---

<sup>2</sup> [https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web\\_generator/tab\\_reports/automated/tab\\_2024\\_03\\_1M\\_CZ.html](https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/tab_reports/automated/tab_2024_03_1M_CZ.html)  
[https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web\\_generator/tab\\_reports/automated/tab\\_2024\\_04\\_1M\\_CZ.html](https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/tab_reports/automated/tab_2024_04_1M_CZ.html)  
[https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web\\_generator/tab\\_reports/automated/tab\\_2024\\_05\\_1M\\_CZ.html](https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/tab_reports/automated/tab_2024_05_1M_CZ.html)  
[https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web\\_generator/tab\\_reports/automated/tab\\_2023\\_01\\_1Y\\_CZ.html](https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/tab_reports/automated/tab_2023_01_1Y_CZ.html)  
[https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web\\_generator/tab\\_reports/automated/tab\\_2022\\_01\\_1Y\\_CZ.html](https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/tab_reports/automated/tab_2022_01_1Y_CZ.html)

10. Je poměr NO<sub>2</sub> v NO<sub>x</sub> 3-10 % podhodnocený? A proč je to důležité?

Dle RS2 je poměr NO<sub>2</sub> v NO<sub>x</sub> 3-10 %. Není zřejmé, z jakého zdroje nebo z jaké kvalifikované úvahy autoři vycházejí. V Odpovědi je uvedeno, že tento poměr není důležitý. Dle mého názoru se jedná o zcela zásadní parametr. Zatímco limity pro výfukové emise jsou stanoveny pro celkové oxidy dusíku, tj. sumu oxidu dusnatého a dusičitého, označovanou NO<sub>x</sub>, imisní limit je stanoven pouze pro oxid dusičitý, NO<sub>2</sub>, který je pro zdraví výrazně rizikovější než NO. Historicky platilo, že ve spalovacích procesech vzniká převážně oxid dusnatý, NO, který v ovzduší oxiduje na NO<sub>2</sub>. Oxidační katalyzátory, kterými jsou vybavovány vznětové motory již 15-20 let, oxidují část NO na NO<sub>2</sub> přímo ve výfukovém potrubí, a poměr NO<sub>2</sub>/NO<sub>x</sub> je u těchto motorů v průměru 10-20 %, přičemž okamžité množství při mírné až střední zátěži často bývá ve středních desítkách procent, tj. i nadpoloviční. Pokud je uvažován poměr NO<sub>2</sub>/NO<sub>x</sub> 3 %, a ve skutečnosti je 15 %, je emitováno pětkrát více NO<sub>2</sub>, a příspěvek ke koncentracím NO<sub>2</sub> v bezprostřední blízkosti, tj. prakticky bez zohlednění atmosférických reakcí, je pětkrát vyšší, než vypočtený.

11. Výsledný dopad na imisní situaci u kliniky Orthotes není řádově odlišný od situace „do 100 metrů od dopravního toku přes 10 000 automobilů denně“

Stavba Antala Staška 76-78, v jejíž části sídlí Orthotes a v jejíž další části je rodinný dům, je od místa záměru vzdálená řádově desítky metrů. Intenzita dopravy vyvolaná záměrem je dle RS2 1230 „příjezdů a odjezdů“, do výpočtu v RS2 jsou zahrnuty i garáže Gamma s 350 a areál polikliniky se 180 příjezdy a odjezdy. Takový výrok je nejasný, protože výslovně neuvádí, zda „1230 příjezdů a odjezdů“ znamená, že 1230 vozidel přijede a stejný počet odjede, nebo zda se jedná o součet příjezdů a odjezdů, tj. 615 vozidel přijede a 615 odjede. Dopravní studie z roku 2010 (TSK Praha, únor 2010, žádná novější mi nebyla dodána) uvádí celkem 1728 jednosměrných jízd, což přibližně odpovídá součtu 1230+350+180 = 1760. (Dokumentace by měla být jednoznačná, ovšem lze připustit, že se jedná o nepříliš podstatný rozdíl.) Jedná se tedy o přibližně tři a půl tisíce vozidel denně. Tato vozidla budou projíždět křižovatkami, přičemž je známo, že při průjezdu křižovatkami jsou emise na ujetý km vyšší, než při jízdě mimo křižovátku. Zásadním faktorem je zde podstatně snížená účinnost katalytických zařízení pro úpravu výfukových plynů podstatné části odjíždějících vozidel. Například pro celkové emise CO jsou v RS2 uvedeny hodnoty 1857 tun ročně pro areál parkovacích garáží a pouze 173 tun během jízdy po řádově stovkách metrů přilehlých komunikací. Pro NO<sub>x</sub> to je 149 tun ročně v garážích a 242 tun ročně na přilehlých komunikacích. Bylo by zcela mylné se domnívat, že všechna katalytická zařízení budou v okamžiku odjezdu z garáží ohřáta na provozní teplotu. Ve své úvaze jsem tak vycházel ze skutečnosti, že při odjezdu z garáží budou emise rizikových látek obecně a) několikanásobně vyšší z důvodu ne zcela ohřátého motoru a b) několikanásobně vyšší z důvodu průjezdu křižovatkami, naopak imisní příspěvek dopravy bude ve vzdálenosti nižších desítek metrů několikanásobně vyšší než ve vzdálenosti 100 m. Celkově proto odhaduji dopad rizikových látek za vyšší, než kdyby ve vzdálenosti 100 m projíždělo 10 tisíc vozidel denně. Určení přesného čísla je prakticky nemožné, proto uvádím pouze řádový odhad.

12. V roce 2030 budou imisní limity nižší, roční průměry 20 ug/m<sup>3</sup> pro NO<sub>2</sub> a 10 ug/m<sup>3</sup> pro PM2.5, a tyto budou pravděpodobně překročeny

Snížení imisních limitů vyplývá z evropské směrnice 2024/2881, o které lze prakticky s jistotou předpokládat, že bude transponována do národní legislativy.

Uzákonění snížení imisních limitů zcela zjevně vypovídá o tom, že již v době jejich návrhu muselo být považováno za dostatečně prokázané, že současné imisní limity nejsou dostatečné pro ochranu lidského zdraví. V opačném případě by totiž ke snížení limitů, jejichž dosažení si vyžádá značné úsilí, náklady a omezení, pravděpodobně nedošlo. O tom, že současné imisní limity nezaručují ochranu lidského zdraví, vypovídá i stanovení výrazně nižších doporučených hodnot Světovou zdravotnickou organizací (roční průměry 10 ug/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> a 5 ug/m<sup>3</sup> PM<sub>2.5</sub>).

### 13. Záměr je v rozporu s Klimatickým plánem hl. m. Prahy

Záměr je v přímém rozporu s Klimatickým plánem hl. m. Prahy<sup>3,4</sup>, který si klade za cíl naplnění Klimatického závazku hl. m. Prahy<sup>5</sup>, tj. velmi podstatného snížení celkových emisí skleníkových plynů. V případě automobilové dopravy nelze předpokládat výraznější snížení emisí skleníkových plynů výhradně technickou cestou, tj. náhradou zdroje energie pro pohon vozidla. Energetické úspory ve formě vyšší účinnosti pohonných jednotek a nižších jízdních odporů jsou u vozidel užívaných jako automobily kompenzovány zvyšující se velikostí, hmotností a výkonovými parametry. Využití „klasických“ biopaliv se ustálilo na jednotkách procent celkové spotřeby pohonných hmot a využití pokročilejších paliv vyšších generací dochází jen ve velmi malé míře z důvodu vyšší ceny těchto paliv. Naopak nepřímé emise skleníkových plynů spojené s klasickými ropnými palivy se zvyšují v důsledku zvyšující se technologické i energetické náročnosti těžby ropy. Počet registrovaných elektromobilů, ač exponenciálně rostoucí, je v ČR stále velmi nízký.

Naopak značného snížení emisí skleníkových plynů lze dosáhnout přechodem na energeticky méně náročné druhy dopravy, tj. veřejnou hromadnou dopravu, která v Praze z větší části již dnes využívá elektrickou energii, a kategorii označovanou jako „mikromobilita“, kam je zahrnuta nemotorizovaná doprava, elektrická kola, koloběžky a podobná vozítka, a malá lehká vozidla na elektrický pohon jako jsou mopedy, nákladní kola, tříkolky a podobná vozítka, nepodléhající registraci nebo registrovaná v kategoriích jiných než automobil.

Z výše uvedených důvodů je logické, že dosažení Klimatického závazku je v současnosti jen obtížně (pokud vůbec) slučitelné se současnou intenzitou automobilové dopravy. Proto jedním z cílů Klimatického plánu je snižovat intenzitu automobilové dopravy v Praze.

Klimatický plán sice výslovně nezakazuje výstavbu parkovišť, a dle mého názoru by ani takový plošný zákaz nemusel být uváženým rozhodnutím, nicméně navýšení počtu parkovacích míst bezpochyby navýší celkovou intenzitu automobilové dopravy v Praze, a o toto navýšení bude nutné nějakým jiným způsobem, a pravděpodobně s určitými náklady a úsilím, intenzitu automobilové dopravy v Praze snížit. Naopak snížení dostupnosti parkování je jedním z opatření, kterým Praha plánuje cíle snížení intenzity automobilové dopravy dosáhnout. Je tedy zřejmé, že záměr, jehož důsledky, tj. navýšení emisí skleníkových plynů tím, že dojde k navýšení intenzity automobilové dopravy, jsou zcela protichůdné s tím, co si občané prostřednictvím svých zástupců odsouhlasili, by měl být posuzován s obezřetností a rozvahou.

V Odpovědi je kritizována moje výtka absence alternativních řešení s tím, že by se jednalo o zbytečnou a tím i nevhodnou početní úlohu s nižším počtem parkovacích míst. S tímto přístupem zcela zásadně nesouhlasím. Variantní řešení by neměla být formalitou a neměly by cíleně být navrhovány nepraktické či nerealizovatelné varianty jen proto, aby bylo formálně

<sup>3</sup> [https://klima.praha.eu/DATA/Dokumenty/Klimaticky\\_plan\\_HMP\\_2030\\_revidovany\\_k\\_27\\_5\\_2021.pdf](https://klima.praha.eu/DATA/Dokumenty/Klimaticky_plan_HMP_2030_revidovany_k_27_5_2021.pdf)

<sup>4</sup> [https://klima.praha.eu/DATA/Dokumenty/klimaplan\\_cz\\_4\\_1\\_2022.pdf](https://klima.praha.eu/DATA/Dokumenty/klimaplan_cz_4_1_2022.pdf)

<sup>5</sup> [https://www.praha.eu/web/praha/w/mestska\\_rada\\_dnes\\_vyhlasila\\_klimaticky\\_2959025](https://www.praha.eu/web/praha/w/mestska_rada_dnes_vyhlasila_klimaticky_2959025)

požadavku vyhověno. Variantní řešení by se mělo v tomto případě zakládat na kvalifikované úvaze o tom, jakou část dopravní obslužnosti, která měla být zajišťována individuální automobilovou dopravou, je schůdné zajistit jinými druhy dopravy.

Zde si dovoluji poznamenat, že v žádném případě nenavrhuji plošný zákaz automobilové dopravy, ani že například pacienti napojení na přístroje nebo řemeslníci přepravující kuchyňskou linku a nářadí pro její instalaci by měli využívat veřejnou a nemotorizovanou dopravu. U velmi podstatné části automobilové dopravy v Praze však ani fyzická kondice cestujících, ani rozměry a hmotnost přepravovaného nákladu, ani dostupnost veřejné dopravy využívání alternativních forem dopravy nijak zásadně nebrání.

---

V tomto případě je dostupnost veřejné dopravy výtečná, z charakteru záměru lze usoudit, že většina potenciálních zákazníků parkoviště pravděpodobně nebude přepravovat rozměrné a těžké náklady, a není ani zřejmé, že větší část pacientů zdravotnických ordinací bude trpět výraznějším pohybovým omezením.

Dále poznamenávám, že automobilová doprava je v Praze limitována především dostupností parkovacích míst a kapacitou silniční sítě, kdy jak čas strávený v kolonách, tak jeho nepředvídatelnost jsou častými důvody pro volbu jiných forem dopravy. Takový stav je paradoxně obecně neprospěšný, neboť s tvorbou kolon průjezdnost dopravní sítě klesá, navíc rostou i emise skleníkových plynů a látek rizikových pro lidské zdraví. To je ostatně i důvodem pro pečlivé zvažování příznivých i nežádoucích dopadů jakéhokoli záměru, který ovlivní intenzitu automobilové dopravy.

Poznámka ke kvalifikacím:

Práce univerzitního profesora, a to jak dosažení této pozice, tak samotný výkon této práce, vyžaduje poměrně značný nadhled a orientaci nejen v oboru specializace, ale i v souvisejících oborech. Názor vyslovený v Odpovědi, že pokud mojí hlavní specializací jsou emise z dopravy, nemám žádný přehled o jejich šíření a dalším osudu v atmosféře a o jejich dopadech na lidské zdraví, považuji (například proto, že právě dopady na zdraví jsou hlavním důvodem snižování emisí) za naprosto neodpovídající realitě. Z mých odborných publikací (například v uznávané mezinárodní databázi Scopus<sup>6</sup> je jich 78) je jen menší část věnována emisím nebo dopadům na zdraví, ale i tak mohu konstatovat, že jsem publikoval více prací, a vyslechl více přednášek o kvalitě ovzduší na odborných konferencích, než naprostá většina zpracovatelů rozptylových studií a EIA, soudních znalců v oboru čistota ovzduší, a úředníků české veřejné správy. Dále například jako oponent nebo člen komise se vyjadřuji k velké části doktorských dizertačních prací na zaměřených na kvalitu ovzduší, předkládaných k obhajobě na českých univerzitách. Posuzuji tak znalosti těch, kteří později ve své kariéře mohou vzdělávat a vést nejen ty, kteří budou autorizovanými zpracovateli rozptylových studií, ale i ty, kteří budou o udělení těchto autorizací rozhodovat, a ty, kteří budou navrhopvat související pravidla, modely a metodiky. Argument, že můj názor na problematiku je laický a na úrovni běžného občana, tak pokládám za zoufalý pokus právního zástupce argumentovat ve prospěch svého klienta.

Dále upozorňuji, že akademická a vědecká komunita se často pohybuje na hranici stavu poznání, kdy není k dispozici žádná akreditace ani metodika ani nikdo, kdo by ji vytvořil; vybuodovala si schopnost sama sebe regulovat například formou recenzí příspěvků v odborných časopisech a diskuzí na odborných konferencích, a naopak získané poznatky slouží jako

---

<sup>6</sup> <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=13405359900>

podklady pro legislativu a také pro postupy, které jsou zavedeny a standardizovány, a pro které jsou udělovány akreditace a autorizace, aby existovala určitá pravděpodobnost, že bude-li osoba, která prokázala určité znalosti a dovednosti, postupovat podle vyzkoušených a přesně definovaných pravidel, dospěje k rozumně kvalitnímu výsledku. Je poměrně běžně přijímáno, že nikdo z vědecké komunity není neomylný, vědecká komunita je proto diskuzi velmi otevřená, taková diskuze je však vedena důstojně, argumentace je vedena k posouzení nebo vyvrácení konkrétního názoru, nikoli o tom, kdo má a kdo nemá kvalifikace dotaz nebo připomínku vznést. Povrchní zpochybňování odborníků z akademické nebo vědecké sféry je spíše národní anomálií, v ekonomicky vyspělých zemích není běžné.

V Praze 6.1.2025

Prof. Michal Vojtíšek, M.S., Ph.D.

Korespondenční adresa:

FS ČVUT, Dejvická 4, 160 00 Praha 6

michal.vojtisek@mensa.cz