

ČT se postavila za ekologické extrémisty. Jednostranná reportáž se bude řešit

[novinky.cz/clanek/domaci-ct-se-postavila-za-ekologicke-extremisty-jednostranna-reportaz-se-bude-resit-40438837](https://www.novinky.cz/clanek/domaci-ct-se-postavila-za-ekologicke-extremisty-jednostranna-reportaz-se-bude-resit-40438837)

Jan Menšík



Zhruba devítiminutový díl Občanských novin z cyklu Nedej se! s názvem Třicítkou po Praze odvysílala ČT letos 14. května a detailně v něm přiblížila aktivity a motivace lidí, kteří omezováním provozu chtějí dosáhnout zavedení plošného omezení rychlosti v hlavním městě na 30 kilometrů za hodinu.

Prostor v reportáži ale dostali pouze respondenti podporující aktivity iniciativy i požadavek na snížení maximální rychlosti. Jakýkoliv hlas s opačným názorem chybí. „Česká televize si musí zakládat na otevřenosti, nestrannosti a nezávislosti,“ stojí mimo jiné v kodexu ČT. Podobně hovoří také mediální zákon.

Novinky se s dotazy týkající se možné nevyváženosti a nestrannosti dané reportáže obrátily na ČT už zhruba týden po jejím květnovém odvysílání, odpovědi však po urgencích dorazily až tento týden.

Konec courání po magistrále? Praze dochází trpělivost s hrstkou ekologických extrémistů

Podle manažera koordinace vývoje a dramaturgie pořadů Radomíra Šofra k pochybení nedošlo.

„Základním smyslem pořadu Občanské noviny je poskytnout nevelkou plochu vysílacího času veřejnoprávního média mapování a přehledu toho, co se děje na nevládní scéně, tedy ve světě aktivit a organizací postavených na nejaktivnějších složkách občanské společnosti. Je celkem jasné, že takto pojaté vysílání se nachází více na liberálně-levicové hraně spektra názorů ve společnosti. Máme za to, že právě umožnění tomuto hlasu se podílet na skladbě televizního vysílání vyvažuje jinak poměrně konzervativní hodnoty a postoje převažující v ČT,“ hájí odvysílané dílo Šofr, jehož jméno figuruje i v závěrečných titulcích.

Pořad bude řešit Rada ČT. A ne poprvé

Z jeho vyjádření vyplývá, že jednotlivý pořad na ČT nevyvážený být může, protože televize nažene vyváženost jinde. „Rozhodně obsah cyklu Občanské noviny nevychyluje celek vysílání České televize směrem k celkové nevyváženosti, protože ta je základním cílem vysílání ČT,“ uvedl v odpovědi Šofr s tím, že pořad Nedej! je vzhledem ke krátké stopáži pouze jakýmsi „servisním pořadem“.

S tímto postojem se však neztotožňuje jeden ze členů Rady České televize Pavel Matocha. Podle něj bude Rada ČT pořad řešit na některém ze svých budoucích zasedání. Nebude to poprvé, v minulosti totiž prý Rada řešila již několik stížností na uvedený pořad.

„Nesouhlasím se stanoviskem pana Šofra, že pořad Nedej se – Občanské noviny je v pořádku a v souladu s Kodexem ČT. A to jak obecně celý pořad, tak ta konkrétní reportáž Třicítkou po Praze. Především není možné připustit, že v takto pojaté reportáži nezazní i hlasy protistrany,“ vyjádřil se pro Novinky Matocha.

Slušnost nefunguje, protest má být radikální, zní v pořadu

Pozastavil se také nad tím, že televize v reportáži ponechala bez jakéhokoliv komentáře vyjádření zastupitele Prahy 3 za Zelené Matěje Michala Žaloudka otevřeně nabádající k radikalizaci protestů.

„Typické je Holandsko, kde se od ropné krize v 70. letech dělaly obrovské protesty, blokády komunikací, obracela se auta na střechy, každou neděli se tam chodilo demonstrovat, než se něco na politické úrovni nezměnilo. Takže není pravda, že by byla taková zkušenost, že stačí protestovat tak, že chodím na zastupitelstvo a slušně tam pozdravím. Naopak, západní demokracie ukazují, že protest musí mít nějakou šťávu, musí být možná v něčem radikální formou,“ řekl konkrétně Žaloudek.

Matocha to považuje za „minimálně na hraně“. „Jaké jsou důsledky takových blokád silnic a radikálních protestů, které pan zastupitel Žaloudek chválí a Česká televize v pořadu Nedej se! propaguje, jsme viděli minulý týden v Londýně, kde aktivisté zablokovali silnice a nenechali projet matku spěchající s dítětem do nemocnice,“ dodal Matocha.

Klimatičtí extrémisté nepustili v Londýně matku spěchající s dítětem do nemocnice

Slova o nabádání k radikalizaci protestů však Šofr odmítá.

„Neshledáváme autentická vyjádření reprezentantů protestu za nijak extrémní. Popisují stav v zahraničí, kde si občanská společnost vynutila omezení automobilismu mnohem radikálnějšími projevy, než k jakým dochází v ČR. Z kontextu celého pořadu vyplývá, že je zde diskuze o těchto tématech naopak velmi kultivovaná,“ míní manažer koordinace vývoje a dramaturgie pořadů ČT.

Nepravdivé údaje nikdo neopravil

V reportáži zaznívá také řada podpůrných argumentů, proč by Praha měla snížit maximální povolenou rychlost. Příznivci připomínají například to, že k tomuto kroku v minulosti přistoupila velká evropská města jako třeba Paříž nebo Brusel.

„V Paříži, městě, které je asi desetkrát větší, vloni umřela jedna osoba. V Praze devatenáct. A co říkáme těm rodinám? Je to zbytečné, to město stejně rychleji než třicítkou neprojedete,“ prohlásil v pořadu například jeden z předních ekologických aktivistů Arne Springorum z iniciativy Poslední generace. Jeho tvrzení prezentované divákům je ale zcela nepravdivé. Podle pařížské prefektury zemřelo loni v pařížské aglomeraci při dopravních nehodách 100 lidí, o 34 méně než v roce 2021.

Jako zavádějící tvrzení, které podporuje požadavky aktivistů, se jeví také informace dalšího vybraného respondenta o vysokých hodnotách emisí v Praze, které údajně překračují povolený limit 40 mikrogramů na metr krychlový. „V roce 2022 jsme měřili na 20 místech znečištění ovzduší, tedy oxid dusičitý (NO₂). Čtrnáct stanic z našich lokalit nesplnilo zákonnou normu 40 mikrogramů na metr krychlový, což je roční průměr,“ nechá se v reportáži slyšet Michael Lažan ze spolku Senzor vzduchu.

„Změny klimatu také nemají letní přestávku.“ Extremisté zablokovali vídeňskou aglomeraci

Jinak však hovoří Ondřej Vlček, vedoucí oddělení modelování a expertíz Českého hydrometeorologického ústavu (ČHMÚ). Jeho pracoviště je státní příspěvkovou organizací spadající pod ministerstvo životního prostředí a taktéž měří emise v ovzduší. „Na žádné pražské stanici nebyl v roce 2022 limit překročen,“ řekl Novinkám Vlček.

„Nejvyšší roční průměr NO₂ byl naměřen na dopravním hot-spotu Praha 2-Legerova (39,5 µg/m³), druhý nejvyšší roční průměr pak byl naměřen na dopravní stanici Praha 9-Vysočany (28,7 µg/m³). V uplynulých 10 letech se průměrné roční koncentrace NO₂ na stanici Praha 2-Legerova pohybovaly mezi 38,9 a 54,4 µg/m³. Druhou nejzatíženější stanicí byla až do ukončení měření (poslední platný roční průměr je za rok 2018) dopravní

stanice Praha 5-Smíchov (39,7-43,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) a v následujících letech pak dopravní stanice Praha 9-Vysočany nebo Praha 10-Průmyslová (27,3-33,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$),“ sdělil na dotaz Novinek.

Vlček přiznává, že v případě nepříznivých podmínek na dopravně zatížených lokalitách může být roční limit překročen, jak naznačuje měření sdružení Senzor vzduchu. „Průměrné roční koncentrace NO₂ na nejzatíženějších dopravních lokalitách však nebudou vyšší násobně, ale spíše jen o spodní desítky procent v porovnání se stanicí Praha 2-Legerova,“ dodal Vlček.

Je otázkou, proč tvůrci pořadu neoslovili ČHMÚ coby státní renomovanou odbornou společnost, ale naopak dali prostor respondentovi z nevládní neziskové organizace, který propaguje aktivity a cíle aktivistů. Lažan ani neskrývá, že chce dostat lidi z aut na kola. „Jsme si vědomi toho, že čím víc se ulice stanou bezpečnější pro jiné mody dopravy, třeba pro cyklistiku, tak lidé dojdou k tomu, že vymění auto za kolo. Tam nastává to obrovské omezení emisí,“ říká v pořadu Lažan.

Snížení rychlosti by emise naopak zvedlo

Na dotaz, jak by se snížení maximální rychlosti na 30 km/h projevilo na čistotě ovzduší v metropoli, poskytl Vlček Novinkám odpověď, která jde proti hlasům zaznívajícím v reportáži.

„Minimum emisí nastává pro rychlosti mezi 60 až 70 km/h a při nárůstu nebo poklesu rychlosti emise rostou. Lze odhadnout, že změna rychlosti z 50 na 30 km/h by mohla vést u vozového parku s nižším zastoupením nákladních aut k nárůstu emisí NO_x o cca 20 procent. Jde ale o horní odhad,“ doplnil.

O tom, že optimální rychlostí, co se týče emisí, má být 60 až 70 km/h, hovořil na konci června v podcastu Novinek PoliTalk také pražský primátor Bohuslav Svoboda (ODS). „U motorových vozidel je rychlost 30 km/h tou nejnáročnější na exhalace, protože to je rychlost, kde musíte fungovat v otáčkách a silou motoru, takže

spalujete více. Ono to tak je, to ví každý. Optimální rychlost na exhalace je někde okolo šedesátky. Jedete plynulou rychlostí, nemusíte přidávat a neřadíte. V okamžiku, kdy jedete takhle pomalu, tak musíte neustále řadit,“ prohlásil tehdy Svoboda.

Ekologičtí extrémisté od konce února do konce června uspořádali celkem 19 protestních pochodů, během nichž blokovali pražskou magistrálu. Od plošného snížení rychlosti na 30 km/h si slibují méně emisí, zlepšení zdraví lidí a přesedlání části řidičů na bicykly.

Protesty se mnohdy neobešly bez problémů, došlo například na incidenty, kdy našťvaní řidiči do aktivistů najížděli a tlačili je před sebou na kapotě vozu. Během léta mají aktivisté přestávku a s protesty chtějí opět začít po prázdninách. Jakou podobu budou protesty mít, není zatím jasné. Magistrát už avizoval, že chystá proti nim chystá opatření.

Svoboda: Úspory mohou zpomalit výstavbu metra D či okruhu
