

**Krajský úřad Středočeského kraje,  
Odbor životního prostředí a zemědělství,  
Zborovská 81,  
150 00 Praha 5 - Smíchov**

**Sp.zn. SZ\_085080/2021/KUSK/4  
Č.j. 086822/2021/KUSK**

Datum 12. 8. 2021

**Oznamovatel záměru:** **Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o.**  
Zborovská 11, 150 21 Praha 5

**Dotčené územní  
samosprávné celky:**

Společné podání obcí:

**Obec Veleň,**  
IČO 00240940  
Hlavní 7, 250 63 Veleň,  
Zast. Ing. Jiřím Kazdou, starostou

a

**Obec Mratín,**  
IČO 00240494  
Kostelecká 131, 250 63 Mratín,  
Zast. Ing. Jiřím Falkem, starostou

a

**Obec Sluhy,**  
IČO 00240753  
Č.p. 7, 250 63 Mratín,  
Zast. Petrem Moudrým, starostou

a

**Obec Brázdim,**  
IČO 00240087

Brázdím 30, 250 63 Brázdím  
Zast. Milanem Kašpárkem, starostou

a

**Obec Polerady,**  
IČO 00266132  
Polerady 57, 250 63 Mratín,  
Zast. Jiřím Urbanem, starostou

a

**Město Kostelec nad Labem,**  
IČO 00236951  
nám. Komenského 284/1, 277 13 Kostelec nad Labem,  
Zast. Josefem Chalupou, starostou

(dále společně také jako „**obce**“)

**Věc: Posuzování vlivů na životní prostředí – zahájení zjišťovacího řízení záměru „Elektrifikace úseku Praha – Kostelec nad Labem“ v k. ú. Letňany, Miškovice, Čakovice, Sluhy, Veleň, Polerady u Prahy, Mratín, Kostelec nad Labem, Brázdím.**

**Vyjádření nesouhlasného stanoviska obcí k záměru.**

**Vyjádření požadavku obcí posuzovat záměr v rozsahu celého zákona o posuzování vlivu na životní prostředí.**

---

Datovou schránkou

## I. Základní identifikace

Dne 16.7.2021 byla zveřejněna informace o oznámení záměru „Elektrifikace úseku Praha – Kostelec nad Labem“ v k. ú. Letňany, Miškovice, Čakovice, Sluhy, Veleň, Polerady u Prahy, Mratín, Kostelec nad Labem, Brázdim v Informačním systému CENIA na internetových stránkách [www.cenia.cz/eia](http://www.cenia.cz/eia) spolu s textem oznámení pod kódem STC 2400 (dále jen „záměr“). Záměr je podroben zjišťovacímu řízení podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů.

Předmětem záměru je částečná elektrifikace autobusové linky č. 377. Realizací záměru dojde k nahrazení stávajících naftových autobusů parciálními trolejbusy. Součástí záměru je výstavba příslušné nabíjecí a napájecí infrastruktury. Trasa trolejbusové linky má být vedena po stávajících komunikacích, a to bez jakékoliv úpravy. Trolejové vedení je navrženo ve třech úsecích: Letňany – Za Avíí; Čakovice – Veleň, U Pomníku; Sluhy, Nad Hájem – Mratín, Cukrovar (nasazení sběračů umožněno také v zastávce Sluhy, rozc. Brázdim).

Oznamovatelem záměru: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o.

Zpracovatelem oznámení: RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA (držitel autorizace MŽP dle § 19 zákona).

Předmětem záměru: částečná elektrifikace autobusové linky č. 377. Realizací záměru dojde k nahrazení stávajících naftových autobusů parciálními trolejbusy. Součástí záměru je výstavba příslušné nabíjecí a napájecí infrastruktury. Trasa trolejbusové linky je vedena po stávajících komunikacích. Trolejové vedení je navrženo ve třech úsecích: Letňany – Za Avíí; Čakovice – Veleň, U Pomníku; Sluhy, Nad Hájem – Mratín, Cukrovar (nasazení sběračů umožněno také v zastávce Sluhy, rozc. Brázdim).

V souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů byly obce požádány o vyjádření k zaslanému oznámení, a to ve lhůtě 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení. Datum zveřejnění informace o oznámení na úřední desce je 29.7.2021. Lhůta pro vyjádření je stanovena do 30.8.2021.

Obce, jako dotčené územní samosprávné celky podle § 3 písm. d) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování

vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů v platném znění (dále také jako „**zákon o posuzování vlivů na životní prostředí**“) činí tímto ve stanovené lhůtě své vyjádření k výše uvedenému záměru. Současně si obce činí výhradu doplnění tohoto vyjádření.

## II.

### Obecné důvody

Obce vyjadřují s předloženým záměrem **jasný a jednoznačný nesouhlas**. Realizace samotného záměru by způsobila výrazné zhoršení životního prostředí, trvale poškozovala zdraví lidí a měla nepříznivé dopady na kvalitu života i bydlení lidí na území dotčených obcí, bez jakýchkoliv souvisejících pozitivních efektů. Dalším negativním vlivem uvedeného záměru je zatížení stávající dopravní infrastruktury, zhoršení plánovaného rozvoje obcí, a to zejména ve smyslu narušení krajinného rázu a kvality bydlení.

Obce zpochybňují záměr z několika důvodů:

1. Oznámení je zpracováno ve zcela obecné rovině, což má za následek jeho nepřezkoumatelnost, neurčitost a nemožnost zjistit dopady záměru nejen do životního prostředí, ale do činnosti obcí, jejich obyvatel, a to včetně ekonomických dopadů na rozpočty dotčených obcí (zejména hrazení prokazatelné ztráty při zajišťování dopravní obslužnosti v závazku veřejné služby).
2. Zpracovatel oznámení záměrně pracuje s předpokládanými údaji, či z nich vychází, aniž by využil data, která již reálně existují. Příkladem, který je níže uveden je životnost baterií. Vycházet z životnosti 15let, když výrobci garantují (poskytují záruku 5let či 100.000Km) je zásadní chybou, jež má vliv na závěr o ekologičnosti záměru.
3. Oznámení není provedeno jako variantní, ačkoliv mělo a mohlo být. Teprve poté lze posoudit, zda je naplněn hlavní důvod provedení záměru, a to snížení negativních dopadů veřejné autobusové dopravy na životní prostředí.
4. Oznámení je záměrně připraveno jako jednostranné tak, aby se vybudování parciálních trolejbusů v dotčeném území jevilo jako nejvhodnější varianta.
5. Výpočty uvedené v oznámení a skutečnosti, jež je mají podpořit, nejsou úplné a neodpovídají současnému stavu, znalostem a zkušenostem v oblasti alternativních možností dopravy, rovněž nejsou uvedeny zdroje, ze kterých hodnoty použité ve výpočtu vycházejí.
6. Záměr nerespektuje územní plány obcí a vyjádření předložená oznamovatelem nejsou v tomto směru dostatečná.
7. Je zde důvodná pochybnost o nestrannosti nejen oznamovatele, ale i zpracovatele oznámení, která má vliv na objektivitu výsledku vyjádřeného v oznámení. V tomto směru obce odkazují v plném rozsahu na námitku systémové podjatosti, jež byla podána dne 4.8.2021 na výše

uvedený úřad a požadují, aby tato námitka byla součástí tohoto řízení.

8. Ačkoliv má záměr sloužit veřejné potřebě, nebyl připravován ve shodě s obcemi, naopak stanoviska dotčených obcí byla zcela ignorována. Opět zde odkazujeme na námitku systémové podjatosti uvedenou v předchozím bodě.

Důvody nesouhlasu si obce dovolují podrobněji uvést níže.

### III.

#### Non variantní řešení

Jediným a hlavním důvodem realizace záměru je snaha zlepšit kvalitu životního prostředí a dopady veřejné dopravy na něj. Tento důvod uvádí sám oznamovatel v kapitole B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru

*„Hlavním motivem pro zavádění alespoň lokálně bezemisní dopravy jsou environmentální a ekologické důvody, celkové energetické úspory a otázky trvale udržitelného rozvoje. Do budoucna, po rutinním zvládnutí příslušných technologií, lze doufat i v úspory ekonomické, které se aktuálně vyčísľují poměrně komplikovaným způsobem, zejména přes oceňování tzv. externích vlivů (např. cenou za nápravu důsledků zhoršeného zdravotního stavu populace). „*

Motivace oznamovatele, jak je uvedena výše, není pouze ojedinělou snahou oznamovatele přispět ke zlepšení životního prostředí, ale je součástí ucelené koncepce, která je přijata na úrovni členských států EU. Jedná se o tzv. Zelenou dohodu pro Evropu (z angl. ekvivalentu Greed Deal for Europe, dále jen GDE)<sup>1</sup>, kterou Komise představila dne 11. prosince 2019, a jež stanoví cíl učinit z Evropy do roku 2050 první klimaticky neutrální kontinent. Evropský právní rámec pro klima, který vstoupil v platnost v červenci tohoto roku, zakotvil do závazných právních předpisů závazek EU ve smyslu klimatické neutrality a střednědobý cíl snížit čisté emise skleníkových plynů do roku 2030 nejméně o 55 % ve srovnání s úrovněmi z roku 1990. Závazek EU snížit do roku 2030 své čisté emise nejméně o 55 % byl oznámen v prosinci 2020 jako příspěvek EU k plnění cílů Pařížské dohody.

Je samozřejmě věcí členských států, jakým způsobem budou chtít naplňovat závazky týkající se ochrany životního prostředí, nicméně pokud tak činí, měly by zvážít všechny aspekty a přihlédnout i minimálně k evropskému vývoji a postupu v této oblasti, nikoliv jít směrem, který se objektivně ukazuje být překonaný.

Nejen Česká republika, ale zejména odborníci na danou problematiku hledají nástroje, jak zlepšit životní prostředí, a to nejen snižováním emisí CO<sub>2</sub>, ale i dalších škodlivin (NO<sub>x</sub>, prach, hluk). Samotná Evropská unie ukazuje svůj částečný odklon od využívání pouze jednoho alternativního zdroje, který je představován elektromobilitou.

---

<sup>1</sup> Více informací k dohodě je na následujícím odkazu: [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_cs](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_cs)

Evropská komise tento odklon jednoznačně deklarovala tím, že představila svou strategii k využití vodíku v boji s klimatickou změnou, která by měla napomoci evropským ekonomikám s přechodem k uhlíkové neutralitě. Spolu se strategií pro energetickou integraci tak navazuje na GDE a fond obnovy ve snaze propojit obnovu po současné ekonomické krizi způsobené pandemií onemocnění Covid-19 s přechodem k zelenější a modernější ekonomice.

Eurokomisař Frans Timmermans, který je za přechod Evropské unie k zelené ekonomice zodpovědný, uvedl: „Navýšení využití a produkce čistého vodíku je klíčem k silné, konkurenceschopné a uhlíkově neutrální ekonomice. Vodíková strategie a příslušný investiční plán nejenže přinesou pracovní místa ve vodíkovém sektoru, ale posunou náš průmysl do dvacátého prvního století“.<sup>2</sup>

Vláda ČR schválila v pondělí 26. 7. 2021 vodíkovou strategii České republiky, na které spolupracovala i s Českou vodíkovou technologickou platformou (HYTEP).<sup>3</sup> Česká republika se tak zařadila po bok evropských zemí, jakými je například Německo, které ve vodíkovém hospodářství spatřují velký potenciál. Vzhledem k tomu, že vodík v budoucnu sehraje roli paliva, suroviny a ukládání energie, je strategie určena zejména pro aktéry z oblasti dopravy, chemického průmyslu, energetiky, výrobce vodíkových technologií a občany, kterým zajistí život v čistším a zdravějším životním prostředí.

Během následujících 10 let strategie vidí hlavní využití nízkouhlíkového vodíku zejména v chemickém průmyslu, kde dopomůže ke snižování emisí skleníkových plynů. V oblasti dopravy pak v městské autobusové, železniční, nákladní i osobní přepravě.

Zde třeba odkázat na stranu 76 vodíkové strategie České republiky, která jasně ukazuje směřování tímto alternativním směrem pohonu, a to právě v režimu autobusové dopravy.

Vodíková strategie ČR strana 76 v kapitole 3.1.3 Městská autobusová doprava uvádí:

*„Segment městských autobusů byl jedním z prvních, na které se soukromá sféra v oblasti vodíku zaměřila. Kromě naléhavé potřeby redukce emisí ve městech a příměstských oblastech mají autobusy signální efekt, protože jsou velmi dobře viditelné. Podobně jako v silniční nákladní dopravě vychází náhrada nafty ekonomicky výhodněji. Podle dosavadních studií i relativně nízké investiční náklady v prvních fázích realizace strategie povedou k výrazným úsporám emisí. Současně je většina dopravních společností ve větších městech v rukách municipalit, což usnadňuje iniciační fázi. Vzhledem k nižšímu množství odpadního tepla u elektromotorů bývá u osobní autobusové dopravy zpravidla zřízeno topení, které spotřebovává buď naftu, nebo je doplněno jiným zdrojem. Zůstává zatím otázkou, jak by vypadala celoroční bilance provozu vodíkových autobusů se započtením zimního období.“*

Obce jednoznačně poukazují na to, že pokud oznamovatel zvolil určité „ekologické řešení“, je také nezbytné, aby jeho rozhodnutí bylo přezkoumatelné a ověřitelné, jako základní premisy právního státu. V takto zásadním rozhodnutí, které ovlivní desetitisíce lidí a možná i jejich další generace je nezbytné,

<sup>2</sup> <https://euractiv.cz/section/klima-a-zivotni-prostredi/news/evropska-strategie-k-vodiku-velke-ambice-a-spousta-prace/>

<sup>3</sup> Celý text Vodíkové strategie ČR je dostupný zde: [https://www.mpo.cz/assets/cz/rozcestnik/pro-media/tiskove-zpravy/2021/7/3VL-03-Vodikova-strategie\\_v030b.pdf](https://www.mpo.cz/assets/cz/rozcestnik/pro-media/tiskove-zpravy/2021/7/3VL-03-Vodikova-strategie_v030b.pdf)

aby veškeré argumenty oznamovatele byly naprosto přesvědčivé a nezpochybnitelné. Není tedy možné připustit jakékoliv pochybnosti či nejasnosti, které by vedly k jiným než oznamovatelem prezentovaným závěrům. Je třeba si uvědomit, že takovýto projekt oznamovatele bude také velice nákladný a na těchto nákladech se budou muset podílet také jednotlivé obce i Středočeský kraj (a to ve formě hrazení prokazatelné ztráty při zajišťování dopravní obslužnosti v závazku veřejné služby, do které se promítají i odpisy investic na vybudování trolejové infrastruktury). Opět jakékoliv pochybnosti či nepřesnosti mohou mít za následek několikanásobné prodražení celého projektu, a tím pádem zcela zásadní ekonomickou neefektivitu vybraného řešení. Tyto náklady však v konečném důsledku ponесou občané ČR.

Pokud se tedy oznamovatel snaží srovnávat parciální trolejbusy s ostatními možnými ekologickými variantami, musí tak činit důsledně a precizně, což bohužel v tomto případě absolutně neučinil.

Oznamovatel jasně uvádí, že podkladem oznámení je Ověřovací studie Rozvoj parciálních trolejbusů ve Středočeském kraji (dále také jako Ověřovací studie), a to na straně 7 oznámení:

*„Hlavním podkladem pro vypracování Oznámení je Ověřovací studie Rozvoj parciálních trolejbusů ve Středočeském kraji (PRAGOPROJEKT, a.s., 2020). Předkládané Oznámení tak odpovídá danému stupni rozpracovanosti a podrobnosti tohoto dokumentu.“*

Pokud tedy má být řádně posouzen záměr, musí být posouzen i podklad, z něhož oznámení vychází, neboť pokud je zde chybný podklad, z něhož oznámení vychází, je chybné i oznámení samotné i veškeré jeho závěry. Obce tímto žádají, aby výše nadepsaný orgán v rámci zjišťovacího řízení řádně přezkoumal i závěry uvedené v dokumentu Ověřovací studie.

Ověřovací studie je dle našeho názoru zcela vadná a nepřezkoumatelná s ohledem na závěry, které uvádí. Pokud autoři uvádějí takto zásadní tvrzení, je nutné je mít řádně podložené a vyargumentované, v opačném případě mohou být taková tvrzení zavádějící a mylná, čímž bude chybný i dokument, jež z nich vychází.

Níže uvádíme důvody výše uvedeného tvrzení:

- Kapitola 2 Ověřovací studie Úvod, zdůvodnění zadání

Autoři jednoznačně hledají argumenty pro výběr parciálního trolejbusu jako optimálního řešení, což vyplývá z dále uvedených poznámek. Nejedná se tedy, dle našeho názoru o objektivní posouzení alternativního způsobu pohonu vozidel.

- Kapitola 2.3.1 Ověřovací studie - Zemní plyn (CNG, LNG) - autoři na str. 4. mj. uvádějí:
  - *„Nejmodernější spalovací naftové motory s emisní normou EURO VI již dosahují dokonce lepších hodnot emisí než plynové pohony. Plynový pohon je celkově energeticky náročnější díky nižší účinnosti.“*

Dle našeho názoru se **jedná o zavádějící a účelové tvrzení, u kterého autoři neuvádějí zdroj.**

**Naopak CNG pohony v dnešní době produkují méně škodlivin než vozidla s naftovým či benzinovým motorem.** <sup>45</sup>

Ekologické výhody zemního plynu v dopravě jsou jednoznačné, vyplývají z jeho složení, především poměru atomů uhlíku a vodíku v molekule. Zemní plyn je tvořen z cca 98 % metanem CH<sub>4</sub> s příznivým poměrem uhlík/vodík =1/4. Zemní plyn lze realizovat v uzavřeném CO<sub>2</sub> cyklu, kdy lze realizovat proces tzv. Metanizace plynu, umožňující vyrobit z obnovitelných zdrojů zemní plyn využitelný pro vytápění i pohon dopravních prostředků.<sup>6</sup>

Vozidla na zemní plyn produkují výrazně méně škodlivin než vozidla s klasickým pohonem. A to nejen dnes sledovaných škodlivin – oxidů dusíku, oxidu uhelnatého, oxidu uhličitého, pevných částic, ale také i karcinogenních látek – polyaromatických uhlovodíků, aldehydů, aromátů včetně benzenu. Rovněž vliv na skleníkový efekt je u vozidel na zemní plyn menší v porovnání s benzinem či naftou. Oproti benzinu zemní plyn nabízí potenciál 20–25% snížení emisí CO<sub>2</sub>.

Zkušenosti z praktického použití vozidel s pohonem na zemní plyn ukázaly, že provoz těchto vozidel se oproti provozu vozidel s naftovými motory z hlediska životního prostředí vyznačuje především následujícími výhodami<sup>7</sup>:

- výrazné snížení emisí pevných částic (PM – Particulate Matters), které jsou u naftových motorů považovány z důvodu mutagenních a karcinogenních účinků za nejškodlivější;
- kouřivost vznětových motorů je u plynových pohonů prakticky eliminována;
- snížení dalších dnes sledovaných složek emisí – oxidů dusíku NO<sub>x</sub> a emisí oxidu uhelnatého CO;
- snížení emisí oxidu uhličitého CO<sub>2</sub> (skleníkového plynu) cca o 10 - 15 %;
- výrazné snížení nemetanových, aromatických a polyaromatických uhlovodíků (PAU), aldehydů;
- snížení tvorby ozónu v atmosféře nad zemí, který způsobuje tzv. „letní smog“;
- spaliny z motorů na zemní plyn neobsahují oxid siřičitý (SO<sub>2</sub>);
- do zemního plynu se nepřidávají aditiva ani karcinogenní přísady;
- plynové motory mají tišší chod, úroveň hluku plynových autobusů oproti naftovým je díky „měkčímu“ spalování nižší o 50 % vně vozidel, o 60 - 70 % uvnitř vozidel;
- při tankování nevznikají žádné ztráty paliva (odpařování nafty);
- nemožnost kontaminace půdy v důsledku úniku nafty na silnici, v garáži.

<sup>4</sup> <https://www.cng.cz/uzitecne-informace/ekologie>

<sup>5</sup> <https://autobible.euro.cz/hon-za-emisemi-zabije-auta-na-cng-pritom-jsou-ekologictejsi-nez-elektromobily/>

<sup>6</sup> <https://www.greenremedy.cz/metanizace-power-to-gas/>

<sup>7</sup> <https://www.cng.cz/uzitecne-informace/ekologie>

Podle studie společnosti Joanneum Research<sup>8</sup>, kterou si nechala zpracovat automobilová federace FIA a ADAC ji zveřejnil, jsou z hlediska produkce skleníkových plynů za celý svůj životní cyklus elektromobily méně šetrné než auta na plyn. Kromě emisí vznikajících při provozu, započítávali autoři analýzy také emise z výroby a recyklace vozu, stejně jako z výroby pohonných hmot. Zohlednili rovněž produkci metanu u plyných paliv a oxidu dusného u biomasy. Za modelový automobil posloužil kompaktní model „ve třídě VW Golf“.

Pokud jde o energetický mix, studie pracovala s daty z Německa, které v roce 2018 dosáhlo podílu obnovitelných zdrojů 34,9 procent. Výsledkem bylo, že elektromobil nebude nikdy šetrnější ke klimatu než obdobné auto na CNG s 15procentním podílem biometanu. Pokud by veškerá elektřina byla z obnovitelných zdrojů, pak by byl elektromobil šetrnější k přírodě po ujetí jen 48 tisíc kilometrů. Tato situace ale zatím neexistuje.

- *„v blízké budoucnosti lze očekávat zvýšení spotřební daně u plynu v dopravě na obdobnou úroveň jako u benzínu a nafty, čímž zanikne i finanční výhodnost využití zemního plynu pro pohon vozidel...“ (str. 4).*

Dle našeho názoru se **jedná o zavádějící a účelové tvrzení, u kterého autoři neuvádějí zdroj. Jedná se pouze o nepodloženou domněnku a autoři tak účelově hledají nevýhody LPG/CNG pohonů.**

Zde můžeme odkázat na řadu článků<sup>9</sup>, jež hovoří o naprostém opaku.<sup>10</sup>

- Kapitola Ověřovací studie 2.3.2 – Vodík

**Autoři v zásadě shrnují současný stav, ale opět neuvádějí žádný zdroj pro svá tvrzení a dle našich názorů jsou jejich závěry značně zavádějící.**

Zde lze oproti tvrzení autorů odkázat na studii „Využití vodíkového pohonu v dopravě v České republice“ spočívající ve zhodnocení potenciálu jeho využití v kontextu celosvětového a celoevropského technologického pokroku a trendů v této oblasti, a především při simulaci adopce vodíkové mobility v České republice.

Tato studie sloužila jako podklad pro aktualizaci Národního akčního plánu čisté mobility, který si vytyčil v oblasti vodíkové mobility cíl vybudovat do roku 2025 3-5 vodíkových stanic z důvodu naplnění požadavků směrnice o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva.

<sup>8</sup> <https://autobible.euro.cz/hon-za-emise-mi-zabije-auta-na-cng-pritom-jsou-ekologictejsi-nez-elektromobily/>

<sup>9</sup> <http://www.enviweb.cz/118810>

<sup>10</sup> <https://oenergetice.cz/cista-mobilita/dvou-let-bude-mit-cesko-dve-desitky-plnicich-stanic-Ing-za-evropskymi-sampiony-zaostava>

Studie je zpracována společností Grant Thornton Advisory za součinnosti Ministerstva dopravy České republiky.<sup>11</sup>

Tato studie uvádí např.

*„Současná aglomerace velkých měst čelí již po dlouhá léta závažnému problému přítomnosti vysokých emisí CO<sub>2</sub> v ovzduší. K tomu přidejme ještě nadlimitní hodnoty, co se hlučnosti komunikací týče. Zavedení vodíkových autobusů do veřejné dopravy představuje atraktivní řešení obou těchto problémů. Podle výsledků základního scénáře by měly náklady na podporu autobusů na vodíkový pohon dosáhnout 8 % celkových vynaložených nákladů na vodíkové vozy a zároveň se podílí tyto autobusy na snížení 32 % všech ušetřených emisí CO<sub>2</sub> používáním vodíkových vozů. Tento poměr ušetřených emisí a vynaložených nákladů na podporu vodíkových vozů se jeví jako příznivější u autobusové dopravy než u osobní automobilové dopravy. Inspirací ze zahraničí je bezesporu německé město Hamburk, kde již dnes funguje síť veřejné hromadné dopravy poháněné vodíkem. Od dubna 2012, kdy k zavedení do ostrého provozu došlo, najely autobusy poháněné na vodík více než 500 000 km. Vedení města se také zavázalo, že po roce 2020 už nebude nakupovat jiná než bezemisní vozidla. Z projektu tohoto typu je možné čerpat inspiraci pro využití i v obdobném regionu ČR.“*

Pokud by vodík neměl mít budoucnost ve veřejné dopravě, pravděpodobně by k jeho zavádění nepřistoupil Moravskoslezský kraj, Ústí nad Labem a další města.<sup>12</sup>

- Kapitola Ověřovací studie 2.2.3. - Bateriová vozidla (elektrobusy)
  - *"Jejich technologické parametry (dojezd, doba nabíjení, kapacita baterií apod.) se sice zlepšují, avšak stále nepostačují pro provoz na standardních autobusových linkách v pražských podmínkách. Praha se vyznačuje značně kopcovitým terénem, dlouhými linkami s krátkými intervaly, silnou přepravní poptávkou a často nasazením kloubových vozidel. Vzhledem k současným technickým limitům baterií nelze elektrobusy jednoduše na takové linky nasadit."*

<sup>11</sup> Celý text studie je dostupný zde: <https://www.hytep.cz/images/dokumenty-ke-stazeni/Studie-Vyuziti-vodikoveho-pohonu-v-doprave-v-Ceske-republice.pdf>

<sup>12</sup> O využití vodíkových pohonů v MHD pojednává např. článek <https://www.obnovitelne.cz/clanek/1597/zelena-revoluce-v-mhd-kraje-sazi-na-vodikovy-pohon/>, dále <https://www.dpo.cz/pro-cestujici/aktuality/novinky/5421-vodikove-autobusy-v-roce-2023.html> či článek <https://ekonomickydenik.cz/ostava-havirov-usti-sever-investuje-do-prvnich-autobusu-na-vodik/>

Toto je velice **obecné tvrzení, které není podloženo žádnými zdroji ani čísly. Opět se jedná o zavádějící argumentaci, která má za cíl eliminovat tento pohon jako vhodný. Moderní elektrobuses najedou na jedno nabití až 150 resp. 220 kilometrů.**

Jako příklad pro vyvrácení výše uvedeného tvrzení autorů lze uvést Mercedes eCitaro G - kloubový elektrický autobus, který je možné vybavit také solid-state bateriemi o kapacitě až 441 kWh.

**Třínápravový kloubový elektrobuses eCitaro G** je určen až pro 146 pasažérů. Každá náprava má max. výkon 2x125 kW/2x485 Nm. Standardně je autobus dodávaný s novou generací NMC baterií o kapacitě 396 kWh. Elektrobuses je možné **vybavit Li-Pol solid-state baterií o kapacitě 441 kWh** pro dojezd až 220 km (celkem sedm battery-packů). Max. výkon rychlonabíjení je 150 kW. Zároveň je možné dovybavit autobus pantografem.

Od roku 2022 bude možné elektrické autobusy Mercedes-Benz eCitaro **vybavit také s vodíkovými palivovými články sloužícími jako range-extender** (rozšiřovač dojezdu).

Odkázat můžeme také na bateriový autobus Škoda Perun, což je nízkopodlažní 12metrový elektrobuses s asynchronním trakčním motorem Škoda o výkonu 160 kW, bezúdržbovými trakčními bateriemi Li-Pol s celkovou energií 222 kWh, obsaditelností 82 cestujících a maximální rychlostí 70 km/h. Dojezd až 150Km.

Perun je moderní ekologické vozidlo vlastní koncepce Škoda, které disponuje parametry a výkonem srovnatelným s tradičními autobusy se spalovacími motory, ale na rozdíl od nich splňuje nejpřísnější kritéria a požadavky na ekologii a koncepci čistého životního prostředí.<sup>13</sup>

Dále je možné odkázat na město Tábor, kde táborská společnost COMETT PLUS už od roku 2006 provozuje autobusy na CNG. Nyní díky spolupráci se společnostmi E.ON Energie a Scania testovala v reálném provozu plně elektrický nízkopodlažní autobus Citywide. **Autobuses disponuje výkonem 330 kWh a energií umožňující dojezd až 280 km na jedno nabití.** Dobíjecí časy závisí na výkonu instalované dobíječky. Například dobíječka s výkonem 50 kWh dobije zcela vybité akumulátory o kapacitě 250 kWh za přibližně pět hodin.<sup>14</sup>

Zpochybňování tohoto způsobu dopravy je také např. zcela v rozporu s cestou Londýna, který právě na tento způsob dopravy sází.<sup>15</sup>

**Je zcela pochopitelné, že elektrobuses mají větší zátěž v členitém / kopcovitém terénu, nicméně linka 377 je vedena de facto pouze po rovině, proto argumenty autorů jsou v tomto směru liché a pouze účelové. Pokud by tento způsob dopravy**

<sup>13</sup> <http://www.hybrid.cz/elektrobuses-skoda-perun-je-budoucnosti-hromadne-dopravy>

<sup>14</sup> <http://www.hybrid.cz/v-tabore-zkusebne-vyjel-elektricky-autobuses>

<sup>15</sup> O budoucnosti elektrobusesů v Londýně pojednává např. <http://www.hybrid.cz/siemens-v-londyne-dobiji-elektricke-double-deckery>

nebyl životaschopný (tak jak se snaží prezentovat autoři), jistě by nebyl v poslední době tolik rozšiřován.

- Kapitola 2.2.4. Ověřovací studie - Parciální trolejbusy

Argumentace je dle našeho názoru jasně upravená k tomu, aby tento způsob pohonu vyšel jako nejvhodnější, nicméně není uvedena zásadní nevýhoda, kterou jsou investiční a provozní náklady na trolejové vedení, údržbu, náklady na výměnu baterií, jejich ekologická likvidace apod. Navíc zde není uvedeno, že „bezemisnost“ je zcela fiktivní, pokud vezmeme v úvahu energetický mix, který je v ČR ve velké míře založen na uhelných elektrárnách. Škodliviny sice nebudou produkovat trolejbusy, ale elektrárny zajišťující jejich provoz. Žádáme, aby oznamovatel provedl detailní výpočet zátěže životního prostředí v ČR, s ohledem na předpokládaný vývoj energetického mixu v ČR.

- Kapitola 3 Ověřovací studie - Základní dopravní rozvaha:

Z uvedeného není absolutně jasné, proč autoři vybrali zrovna tuto oblast pro zavedení parciálních trolejbusů, naopak autoři ve studii sami uvádějí, že realizace linky 377 je nevhodná.

- „Principiálně studie doporučuje realizovat trakční vedení v úsecích s co největší četností spojů, aby došlo, pokud možno, k co největšímu naředění nákladů přepočítaných na jednotkový výkon vozidel.“ (str. 6) - tento parametr splňuje jen malá část vybraných linek (Letňany - Čakovice), na dalších trasách už je intenzita spojů v průměru cca 4 spoje za hodinu (v období od 6. do 24. hodiny). Autoři tím de facto přiznávají, že náklady jsou příliš vysoké na zavedení tohoto způsobu dopravy.
- A dále: "Na základě zkušeností nabytých ze zkušebního provozu elektrobusů i parciálních trolejbusů v podmínkách DP hl. m. Prahy i v jiných městech byl primární rozsah trolejí určen jako minimálně cca 50 % délky (resp. oběžné doby) linky. S ohledem na předpokládaná omezení možnosti realizace trolejového trakčního vedení byla základní hodnota 50 % o dalších cca 15-30 % předimenzována." Zde chybí odkaz na nějakou oficiální dokumentaci či odbornou studii, ze které by bylo možné tyto parametry dovodit tak, aby opět byl naplněn požadavek ověřitelnosti tvrzení. Kromě jiného vždy musí být závěr odvozen a potvrzen z více zdrojů. Opět chybí odkaz na nějakou metodiku z jiných měst či od výrobců trolejbusů. Takovéto tvrzení nelze bez dalšího prověření absolutně akceptovat.

Ukazuje se, že elektromobilita není a nemusí být tou správnou cestou. Zpolitizované a fanaticky prosazované téma elektromobility je v poslední době opakovaně vědci zpochybňováno, a to s ohledem na nedostatky, o kterých se „nesmí“ mluvit. Lze jen letmo uvést např. **Dopis vědců z Mezinárodní asociace pro vývoj udržitelných pohonných ústrojí a vozidel IASTEC**. Asociace totiž odeslala Evropské komisi dva otevřené dopisy, které rozporují samotné výpočty o výhodách elektromobilů na životní prostředí. **Podle vědců totiž s vyšší poptávkou po energii dochází k vyššímu výkonu a zároveň rostou emise oxidu uhličitého právě z výroby elektřiny**. Dopis podepsalo na 171 vědců a odborníků z Evropy. Mezi nimi i čeští zástupci z Českého vysokého učení technického v Praze – profesor Jan Macek a docent Oldřich Vítek.<sup>16</sup>

Oznámení zcela postrádá zásadní informace a výpočty týkající se ekologického zatížení předloženým záměrem vybudování parciálních trolejbusů, a to zejména směrem produkce CO<sub>2</sub>.

Tvrzení o nulových emisích není pravdivé, realita je naprosto jiná. Většina elektřiny nadále vzniká spalováním fosilních paliv, navíc ani další zdroje elektřiny nejsou a nikdy nebudou zcela bezemisní, neboť to není technicky vůbec možné. V závislosti na místě provozu a šíři zahrnutí zátěže generované tím či oním zdrojem se tak z elektrického pohonu může snadno stát ještě větší problém než ze spalovacího motoru. Pokud má být posouzen vliv záměru na životní prostředí, musí oznamovatel uvést všechny rozhodné údaje, a to zejména jaké zatížení bude mít spotřebovaná elektřina na životní prostředí. Problém výroby elektřiny je celosvětově diskutovaný a řada článků poukazuje právě na to, že s elektromobilitou je spojena opravdu velká přetvářka a manipulace. To mimochodem v roce 2018 přiznal i šéf koncernu VW Group Herbert Diess na schůzce s dodavateli, kde uvedl, že německý energetický mix může vést ke zhoršení životního prostředí, pokud se z elektromobilů stane masová záležitost.

Odborníci z německého časopisu Auto Motor und Sport, kteří zohlednili různé energetické zdroje v různých zemích spočítali, že Volkswagen ID.3 při provozu v Polsku produkuje 167,7 gramů CO<sub>2</sub> na kilometr, neboť Polsko sází hlavně na uhelné elektrárny, a tak v jeho případě nemůže být u elektromobilů o ochraně přírody ani řeč. A ve výsledku tomu tak není ani v Německu, které sice má solární panelů a větrných turbín daleko více, ovšem i tak je převažujícím zdrojem uhlí. VW ID.3 zde tak průměrně produkuje 91,2 g CO<sub>2</sub> na km, což je prakticky totéž, co u aut s benzinovým a naftovým motorem.<sup>17</sup>

Pro posouzení vlivu na životní prostředí musí být obdobný výpočet obsažen i v oznámení. V předloženém oznámení není nikde uvedeno, kolik musí být vyprodukováno škodliviny na výrobu elektřiny, jež je nutná pro realizaci a provoz parciálních trolejbusů, z tohoto důvodu není možné objektivně posoudit míru dopadu na životní prostředí. Oznamovatel měl jasně uvést: elektřina potřebná pro provoz parciálních trolejbusů je spojena s takovými dopady životního prostředí v důsledku výroby elektrické energie atp.

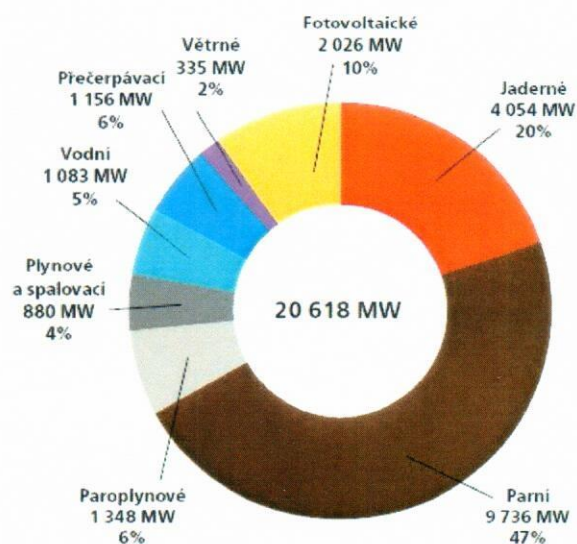
Při pohledu na uvedené grafy a hodnoty je zřejmé, že uhelné elektrárny jsou prozatím zcela klíčové pro

<sup>16</sup> Více o dopisu vědců zde: <https://echo24.cz/a/SWhPB/cesti-vedci-rozporuji-vyhadu-elektromobilu-maji-nedostatky-o-kterych-se-nesmi-mluvit>

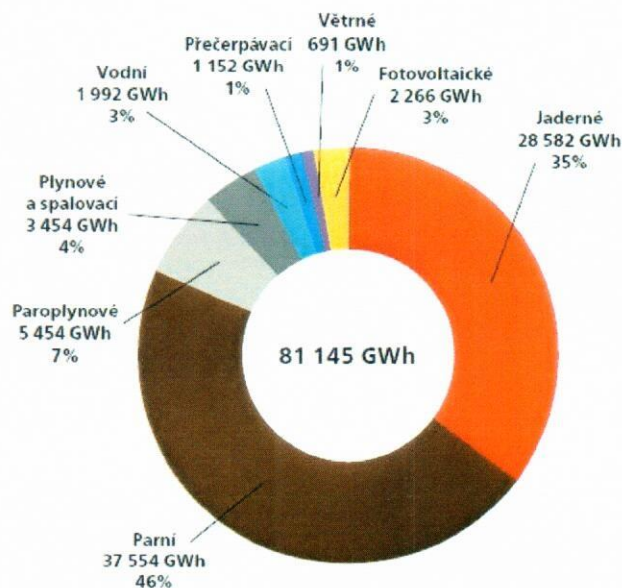
<sup>17</sup> <https://www.autoforum.cz/predstaveni/nemci-spocitali-skutecne-emise-elektromobilu-z-udajnych-0-gramu-co2-muze-byt-i-500-gramu/>

pokrytí jak základního zatížení soustavy, tak pro pokrytí pološpičkového a někdy i špičkového zatížení. V roce 2019 byl podíl těchto zdrojů na celkové hrubé výrobě elektřiny v ČR téměř 42 %.<sup>18</sup>

ES ČR – NETTO INSTALOVANÝ VÝKON



ES ČR – VÝROBA ELEKTŘINY NETTO



„Uhelné zdroje téměř kompletně zajišťují pokrytí automatické regulace frekvence FCR, představují cca 80 % dostupného výkonu pro zápornou regulaci výkonové rovnováhy (aFRR-, mFRR-) a přibližně ½ dostupného výkonu pro kladnou regulaci výkonové rovnováhy (aFRR+, mFRR+). Výroba uhelných elektráren má přesahy i do teplárenství, jelikož většina z nich dodává i teplo pro soustavy dálkového vytápění (CZT),“ uvádí ČEPS v MAF CZ.

Energetické společnosti sice připravují scénáře spojené s útlumem uhelných zdrojů, nicméně tyto scénáře počítají s provozem všech šesti v současné době provozovaných jaderných bloků, které by měly i nadále poskytovat více než 4 GW baseloadového výkonu a dodávat ročně do sítě zhruba 30 TWh elektřiny, a se zprovozněním nového jaderného bloku v Dukovanech ve druhé polovině 30. let. Vzhledem k událostem posledních dní je přitom osud nového jaderného zdroje v ČR přinejmenším velmi nejasný. Pokud by z bilancí dostupného výkonu a roční výroby nový jaderný zdroj vypadl, lze očekávat potřebu dalšího navýšení dozdrojovaného výkonu nad uvedených 2,4 až 3,6 GW.<sup>19</sup>

Nezpochybnitelné údaje pak udává **Národní energetický mix**, který představuje přehled podílů jednotlivých zdrojů energie. Z něj je patrné, že obnovitelné zdroje tvoří podíl 6,75%, fosilní zdroje 52,50% a jaderné zdroje 40,75%. Závěry z těchto ověřitelných dat jsou naprosto jasné.<sup>20</sup> Proč oznamovatel nevěděl, jaké dopady na životní prostředí budou mít parciální trolejbusy v roce „2030“,

<sup>18</sup> <https://oenergetice.cz/energetika-v-cr/jake-zdroje-pokryvaji-zatizeni-cr-se-situace-zmeni-odstaveni-uhli>

<sup>19</sup> <https://oenergetice.cz/energetika-v-cr/jake-zdroje-pokryvaji-zatizeni-cr-se-situace-zmeni-odstaveni-uhli>

<sup>20</sup> Viz např. <https://www.ote-cr.cz/cs/statistika/narodni-energeticky-mix>

po roce 2040, kdy budou utlumeny uhelné elektrárny, a v roce „2050“, až bude Evropa celá zelená?

Pro účely stanovení Národního energetického mixu je používána Metodika pro stanovení národního energetického mixu, která byla vytvořena v rámci projektu Reliable Disclosure Systems for Europe (RE-DISS)<sup>21</sup> zajištěném Evropskou komisí prostřednictvím programu Inteligentní energie pro Evropu (IEE). Dokument je dostupný na webové stránce evropské asociace vydavatelů záruk původu Association of Issuing Bodies (AIB).<sup>22</sup>

Zdroje energie	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Obnovitelné zdroje - Celkem	<b>5,68%</b>	<b>10,95%</b>	<b>11,77%</b>	<b>10,11%</b>	<b>7,60%</b>	<b>6,17%</b>	<b>3,90%</b>	<b>6,75%</b>
- Sluneční	1,96%	2,63%	2,88%	2,77%	2,14%	2,07%	1,66%	2,27%
- Větrné	0,47%	0,57%	0,71%	0,63%	0,45%	0,22%	0,00%	0,43%
- Vodní	1,93%	2,56%	2,67%	1,15%	1,43%	0,77%	0,44%	0,65%
- Geotermální	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
- Biomasa	1,33%	2,19%	2,34%	5,57%	3,58%	3,11%	1,81%	3,40%
- Ostatní	0,00%	2,99%	3,17%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Fosilní zdroje - Celkem	<b>57,65%</b>	<b>52,77%</b>	<b>55,10%</b>	<b>59,53%</b>	<b>57,40%</b>	<b>56,95%</b>	<b>57,01%</b>	<b>52,50%</b>
- Hnědé uhlí	40,71%	41,27%	42,15%	43,91%	43,77%	44,63%	46,18%	40,00%
- Černé uhlí	6,11%	5,78%	6,31%	6,97%	5,38%	4,18%	2,84%	2,66%
- Zemní plyn	8,30%	5,52%	6,41%	8,40%	5,45%	5,80%	7,74%	9,61%

<sup>21</sup> Více o projektu je možné nalézt zde <http://www.reliable-disclosure.org>

<sup>22</sup> <https://www.ote-cr.cz/cs/statistika/narodni-energeticky-mix>

- Ropa a ropné produkty	0,01%	0,06%	0,05%	0,05%	0,06%	0,04%	0,15%	0,11%
- Druhotné zdroje a ostatní	2,52%	0,14%	0,18%	0,20%	2,73%	2,30%	0,10%	0,12%
Jaderné zdroje - Celkem	<b>36,67%</b>	<b>36,28%</b>	<b>33,13%</b>	<b>30,36%</b>	<b>35,01%</b>	<b>36,88%</b>	<b>39,09%</b>	<b>40,75%</b>

Z výše uvedeného je tedy patrné, že čistá bezemisní výroba elektřiny neexistuje a provoz parciálních trolejbusů pak může nakonec být větším ekologickým zatížením než jiné možné alternativy.

Dle údajů MPO byl pro rok 2020 předběžně stanoven Emisní faktor z výroby elektřiny v ČR hodnotou 0,382 t CO<sub>2</sub>/ MWh ( v roce 2019 tento činil 0,428 t CO<sub>2</sub>/1 MWh).

Dalším významným a nikoliv nevýznamným faktem je zdražování elektřiny. Jasný vývoj cen ukazuje, že elektřina nebude levným zdrojem pohonu. Toto ukazuje již dnešní vývoj.<sup>23</sup>

„U silové elektřiny bude nárůst minimálně patnáct až dvacet procent. Druhá složka ceny, tedy zhruba její polovina, kterou ovlivňuje Energetický regulační úřad, půjde nahoru o jednotky procent,“ odhaduje Gavor. Celkový dopad na účty domácností a menších společností tak bude podle něj okolo deseti procent.<sup>24</sup>

Není účelem obcí tímto podáním provádět výpočty, analýzy či studie vlivu záměru na životní prostředí. Toto je povinností oznamovatele, který navíc musí své podání mít natolik kvalitně zpracované, aby veřejnost a dotčené územně samosprávné celky měly možnost v krátké lhůtě (30 dní) podání přezkoumat a zaujmout k tomu svůj postoj. Základním požadavkem, který musí být naplněn, je tedy ověřitelnost všech uváděných skutečností a přezkoumatelnost přeložených výsledků. V tomto oznámení však tento požadavek naplněn nebyl, naopak oznámení budí spíše dojem, že bylo zpracováno pouze obecně s vědomím toho, že bude bez dalšího rozhodnuto o nepodrobení celého projektového záměru posuzování vlivu dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o posuzování vlivů na životní prostředí).

O tom, že se nepředpokládá podrobení záměru posuzování dle 100/2001 Sb. svědčí i vyjádření zpracovatele ověřovací studie. Na straně 43 ověřovací studie je jasně napsáno, že se plnohodnotný proces EIA NEPŘEDPOKLÁDÁ!!

<sup>23</sup> [Elektřina už zdražuje. Češi doplácí na zelenou politiku a odstavování elektráren v Německu - Echo24.cz](https://echo24.cz)

<sup>24</sup> <https://forbes.cz/kdo-nezdrazil-zdrazi-firmy-se-pripravuji-na-velky-rust-cen-elektřiny/>

Pokud tedy oznamovatelé uvádějí jako motivaci zavádění bezemisní dopravy zejména environmentální a ekologické důvody, pak lze konstatovat, že je to v souladu s dokumentem Green Deal for Europe, nicméně text oznámení, veškeré výpočty a důvody proč nezávázili jinou alternativu, či varianty řešení „bezemisní“ dopravy je zcela nedostatečné a zakládá tak nezbytnost, aby toto oznámení bylo prověřeno celým procesem EIA.

Pouze pro dokreslení celé situace v rámci energetického mixu lze odkázat na Spolkovou republiku Německo, která je v provozování a užívání obnovitelných zdrojů na zcela jiné úrovni než Česká republika. Jak však vyplývá z některých článků ([https://neviditelnypes.lidovky.cz/ekonomika/nemecko-oze-nepokryvaji-ani-nocni-spotrebu.A210802\\_212448\\_p\\_ekonomika\\_wag](https://neviditelnypes.lidovky.cz/ekonomika/nemecko-oze-nepokryvaji-ani-nocni-spotrebu.A210802_212448_p_ekonomika_wag)), který je dále citován, využitelnost obnovitelných zdrojů je stále ještě na svém počátku. V článku mj. nalezneme následující stanoviska:

*„Jen pětkrát za období od 22. června do 23. července by výroba z obnovitelných zdrojů dokázala pokrýt německou noční spotřebu elektřiny. Kdyby ovšem její páteří nebyla fotovoltaika, jež v noci nevyrábí. Jasně to ukazují on-line grafy spotřeby a výroby, které uveřejňuje společnost Agora Energiewende na svých stránkách. Při celkovém pohledu na grafy je jasně patrné, jak malý je stále celkový přínos obnovitelných zdrojů německé energetice. Přitom v zemi už je instalovaný vyšší výkon v OZE, než v konvenčních zdrojích.“*

*„Znamená to jediné. Pokud chce Německo opravdu přejít jen na obnovitelné zdroje, čekají jej ještě obrovské investice do samotných zdrojů, ale také do bateriových systémů.“*

*„K tomu je ovšem potřeba dodat zatím stále opomíjený fakt. Bateriová úložiště, bez kterých to nemůže fungovat tak, jak je potřeba, jsou pekelně drahá. Odhad ceny úložišť na zásobu elektřiny pro celé Česko na týden uvádějí číslo 40 bilionů korun, které dosud nikdo nezpochybnil (odhad spolku Realistická a energetika a ekologie). Kolik asi budou stát úložiště pro průmyslové Německo, jež má osmkrát tolik obyvatel, než Česko?“*

*„Nikdo nepochybuje o tom, že obnovitelné zdroje elektřinu vyrábět dokážou. Ale příklad Německa zcela bez pochyby ukazuje, že k tomu, aby mohlo 440 milionů lidí v EU bezpečně fungovat jen s elektřinou z OZE, je ještě velmi dlouhá cesta. Pokud je to vůbec dosažitelný stav. Protože i český ministr životního prostředí Richard Brabec, který v Uhelné komisi nehlasoval pro ukončení uhlí v roce 2038, říká, že bez jádra a plynu si neumí funkční tuzemský energetický mix představit. Plyn je přitom také fosilní palivo, jehož emise, při započtení těžby a přepravy, jsou zcela srovnatelné s uhlím.“*

#### IV.

#### Technické, právní, ekologické a ostatní nedostatky záměru

Základním problémem celého oznámení je jeho obecnost. Jak lze posuzovat vliv záměru na životní prostředí, pokud neznáme konkrétní informace. Na řadě míst v textu oznamovatel uvádí „my sice nyní

nevíme, v jakém rozsahu chráněný objekt zasáhneme, ale zasáhneme ho. Způsob a míra zásahu chráněného objektu se uvidí, až bude podrobnější dokumentace.“ Příkladem je kácení dřevin, kde sice oznamovatel ví, že se kácet bude, ale kolik dřevin se pokácí, ještě nyní neví, neboť je provedena jen orientační inventarizace dřevin, ovšem z jeho pohledu to nebude mít prakticky vliv na realizaci projektu či jeho rozpočet. Tento přístup ale není možný, u takto významného a do životního prostředí zasahujícího záměru musíme znát přesná, a nikoliv přibližná čísla, údaje a dopady s tím spojené. Jak se má posoudit dopad na životní prostředí, pokud nejsou jasná a určitá data ale pouze nějaké předpoklady. Současně musíme znát, zda bude provedena náhradní výsadba zeleně. Oznámení je proto neurčité a nelze podle něj vlastní posouzení provést, protože faktické vlivy a dopady na životní prostředí zamlčuje s odkazem na podrobnější dokumentaci pro provedení záměru v budoucnu. Podobné zcela fatální závěry se opakují na více místech (např. možná dojde k znečištění vodních zdrojů a rybníka v obci Mratín, ale dle oznámení s tím žádný problém ani zásah do životního prostředí není).

### Technické a technologické nedostatky

- Kapitola B.I.6. oznámení Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Zastávky:

Oznamovatel uvádí: „*Ve stávajícím stavu není linka 377 provozována kloubovými autobusy, ve střednědobém horizontu očekávaného vývoje dopravní poptávky na lince 377 se nepředpokládá potřeba nasazení vozidel o vyšší kapacitě oproti výchozímu stavu, tj. neuvažuje se s nasazením vozidel delších než 12 až 13 m. V dlouhodobém horizontu však nelze vyloučit potřebu nasazení kapacitnějších vozidel.*“

Jedná se o zavádějící tvrzení, neboť není opatřeno žádným dopravním průzkumem nebo odkazem na jiný zdroj, který by prokazoval, že do budoucna nelze vyloučit využití kapacitnějších vozidel. Toto tvrzení je v rozporu s ověřovací studií, jejíž přílohou je také úprava zastávek. Z této přílohy je zcela patrné, že všechny zastávky jsou nevyhovující a budou vyžadovat nezbytný stavební zásah. Zde pouze okrajově uvádíme, že např. prodloužení stávajících nástupních ostrůvků v obci Mratín je z hlediska malých volných prostorů nemožné, 3 zastávky ze čtyř jsou v zatáčce či ohybu komunikace (vozidlo se obtížně srovná či spíše nesrovná s hranou nástupního ostrůvku), jsou tam vjezdy do nemovitostí, v jednom případě by nebyly dodrženy ani rozhledové poměry při výjezdu z místní komunikace. Ve Velení a ve Sluhách jsou stavební úpravy zastávek (prodloužení zastávek) také zcela nemožné/nerealizovatelné. Obdobná situace je ve všech ostatních obcích. Je tedy překvapivé, že tato zásadní omezení oznamovatel vůbec neřešil. Pokud má být záměr realizován, tak musí být realizovány i tyto technické a stavební úpravy, které mají podstatný vliv na životní prostředí.

Veleň, Mírovíce	Kostelec n.L.	20	v jíz. pruhu, úzké nást.	---	
	Letňany	16	částečně v zálivu (za obloukem)	prodloužit (dopředu), rekonstrukce	stávající nástupiště na soukr. pozemku (na KN řízení o nesouladu druhu pozemku se skutečným stavem)
Veleň	Kostelec n.L.	27	částečně v jíz. pruhu	---	
	Letňany	16	v zálivu	posun označnicku, rekonstrukce	natrolejování; nástupiště (chodník) na soukr. pozemku (na KN řízení o nesouladu zobrazení obvodu budovy se skutečným stavem)

Veleň, U Pomníku	Kostelec n.L.	16 (20)	v zálivu	posun označnicku, rekonstr. nástupiště a vozovky	nástupiště a plocha obrátiště na soukr. pozemku.
	Letňany	6 vyznačeno 10	v zálivu (v oblouku)	prodloužení, rekonstr. nástupiště, přešit dispozicí vozovky	natrolejování
Brázdím, Nový Brázdím	Kostelec n.L.	12	v jízdním pruhu (nást. z panelů)	prodloužit, rekonstrukce	bez troleje
	Letňany	12	v jízdním pruhu (nást. z panelů)	prodloužit, rekonstrukce	bez troleje, část nástupiště na soukr. pozemku (predzahrádka)
Brázdím, Rozc. Veliký Brázdím	Kostelec n.L.	12	v jízdním pruhu (nást. z panelů)	prodloužit, rekonstrukce	bez troleje
	Letňany	12	v jízdním pruhu (nást. z panelů)	prodloužit, rekonstrukce	bez troleje
Polerady, Rozc.	Kostelec n.L.	12	v jízdním pruhu (nová)	---	bez troleje
	Letňany	12	v jízdním pruhu (nová)	---	bez troleje
Sluhy, Nad Hájem	Kostelec n.L.	12	v jízdním pruhu (nást. z panelů š. 1,0 m)	prodloužit, rekonstrukce	natrolejování
	Letňany	12	v jízdním pruhu (nást. z panelů š. 1,0 m)	prodloužit, rekonstrukce	
Sluhy	Kostelec n.L.	10	mezi vjezdy	posun ke křižovatce	bez troleje
	Letňany	12	v zálivu	prodloužení problematické	bez troleje
Sluhy, Rozc. Brázdím	Kostelec n.L.	8	v jíz. pruhu	prodloužit, rozšíření chodníku v nároží křižovatky	natrolejování; chodník na nároží ve vlast. ÚZSVM
	Letňany	20	v jíz. pruhu	rekonstrukce	celé nástupiště na soukr. pozemku
Mratín	Kostelec n.L.	12	v zálivu	posunout ke křižovatce	
	Letňany	12	v zálivu	prodloužit (20 m)	
Mratín, Cukrovar	Kostelec n.L.	12	v jíz. pruhu	prodloužit (20 m)	
	Letňany	12	v zálivu	posunout (dopředu)	v posunutě poloze nástupiště (chodník) na soukr. pozemku (ZPF); natrolejování
Kostelec n.L., Žel. st.	Kostelec n.L.	12	v jíz. pruhu, mezi vjezdy	posunout (dozadu, bez stromů)	bez troleje
	Letňany	9	v jíz. pruhu, mezi vjezdem a křižovatkou	prodloužit (ke křižovatce), záliv	bez troleje
Kostelec n.L., Na Růžku	Kostelec n.L.	13	v zálivu, mezi vjezdy	upravit geometrii, rekonstrukce nást. + vozovky	bez troleje
	Letňany	9 z toho 6 m vjezd	v zálivu	posunout (dopředu)	bez troleje
Kostelec n.L., Náměstí	Kostelec n.L.	---	odstavy pod stromy	nutno řešit dobíjecí stání	
	Letňany	12	vysazená plocha	prodloužit	

Dále je uváděno: „Vzhledem k tomu, že nástupiště jsou většinou umístěna na chodnicích jednotlivých obcí, je nutno tomuto problému věnovat dlouhodobou pozornost (výhledově uvažovat délku nástupišť 20 m) a ve spolupráci s příslušnými obcemi, správci komunikací a městskými částmi připravit potřebné stavební úpravy, a to zejména v místech, kde se uvažuje s natrolejováním, protože v těchto zastávkách musejí být vozidla (zejména vícečlanková) alespoň přibližně srovnána podél nástupní hrany.“

Oznamovatel tímto tedy jasně přiznává, že aby bylo možné provozovat trolejbusy, pak jsou nutné stavební úpravy zastávek (které jsou, ale nerealizovatelné viz výše), ale tuto investici nemá započítanou v investičních nákladech a ani dále neřeší problematiku majetkoprávních vztahů dotčených pozemků a staveb, kam by se zastávky rozšiřovaly. Oznamovatel tedy opět uvádí neúplné informace, které však nemusí být na první pohled zřejmé. To tedy znamená, že oznamovatel si je vědom řady dalších skutečností, které mají vliv na realizaci záměru, ale záměrně, cíleně a úmyslně tyto skutečnosti neuvádí. Je třeba posoudit vliv i těchto skutečností na životní prostředí a z toho důvodu musí být záměr přezkoumán v celém rozsahu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

- Kapitola B.II.4. oznámení Energetické zdroje

Oznamovatel zde uvádí: „Dále je nutné v Kostelci nad Labem zřídit dobíjecí stanici. Její umístění bude dohodnuto se zástupci města.“

Město Kostelec na Labem od počátku jasně deklarovalo, že s projektem nesouhlasí. Jasně svůj názor vyjádřila rada města, i přesto záměr dospěl do fáze oznámení v rámci řízení EIA. Do dnešního dne oznamovatel nepředložil umístění a technickou specifikaci dobíjecí stanice, není tedy jasné, jaký bude mít výkon, kolik trolejbusů zde bude muset stát, za jak dlouho se trolejbus nabije a jak velký prostor nabíjecí stanice včetně prostoru pro stání trolejbusů bude vyžadovat. Jedná se opět o fatální nedostatek záměru, přičemž jeho obecnost způsobuje neurčitost, neověřitelnost a nepřezkoumatelnost.

Současně oznamovatel tímto jasně sděluje, že pro realizaci záměru **nemá zajištěnou dostatečnou kapacitu elektrické energie**, proto dle našeho názoru nemůže oznamovatel v této fázi absolutní rozpracovanosti žádat, aby jeho záměr byl posuzován v rámci zjišťovacího řízení, když samotný záměr nemusí být realizovatelný.

Dále je uvedeno: „V současném stupni přípravy záměru nelze budoucí spotřebu přesně stanovit. Pro potřeby oznámení je proveden odborný odhad roční spotřeby elektrické energie ve výši 1200MWh/rok. Přesnější spotřeby, způsob odběru a umístění měřičů a napájecí stanice budou stanoveny v dalších stupních projektové dokumentace.“

Je nezbytné, aby tento odhad byl odborně doložen a porovnán s celkovými emisemi souvisejícím s provozem. Dle našeho názoru je silně podhodnocen.

- Tab. 5 oznámení - Intenzity trolejbusové dopravy linky 377 v řešeném území

Uvedené intenzity provozu linky 377 jsou jasným důkazem toho, že zavedení parciálního trolejbusu na této lince nedává ani ekonomicky smysl. Jak v technické specifikaci, tak i v úvodu oznámení je jasně uvedeno, že parciální trolejbus dává ekonomický smysl pouze tam, kde je vysoká intenzita vozidel, aby se vysoké investiční a provozní náklady rozmělnily, tj. aby se vyplatilo infrastrukturu budovat a provozovat. Zde oznamovatel řádně nepromítl veškeré náklady nejen na výstavbu trolejového vedení, ale i na nákup parciálních trolejbusů, servis, výměnu baterií, udržování trolejí pro případ námrazy, rozšiřování zastávek, servis v režimu 24/7, zajištění náhradních vozidel v případě poruchy atd. Obecně se odborníci shodují na tom, že parciální trolejbusy jsou vhodné do měst, která už mají zavedenou trolejbusovou síť. Vybudování nového trolejového vedení je finančně nákladné, investice je výhodná při určitém přepravním výkonu. Zde je přepravní výkon absolutně nedostatečný, aby odůvodňoval takto vysokou investici.

- V Expertním posouzení elektrizace linek 377 a 375 ČVUT,(závěrečná zpráva, červen 2021), jež zpracoval doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D a jež požadujeme, aby bylo přezkoumáno v rámci tohoto řízení, je uvedeno, že Linka 377 je poměrně složitá, neboť na její trasu přejíždějí i některé jiné linky, které začínají ve Středočeském kraji a v určité zastávce pokračují jako linka 377 - linky 476, 302 a 471, v oznámení tyto informace uvedeny nejsou. Z toho **se dá dovodit, že by některé spoje buď nemohly být realizovány parciálními trolejbusy, ale autobusy se spalovacím motorem. Pokud je takto skutečně uvažováno, tak uvažovaný cíl snížení emisí bude pouze teoretický.** Počet spojů parciálních trolejbusů pak bude muset být menší, **anebo by musela být nasazena další vozidla se spalovacími motory na předmětné linky, aby byl zajištěn dostatečný oběh vozidel. Toto vše má za následek zvýšení provozních nákladů na straně dopravců, které se dále promítnou do nákladů kraje a obcí nutných k zajištění dopravní obslužnosti území.**
- Dalším podstatným nedostatkem je, že oznámení, ověřovací studie a ekonomická analýza zahrnují **pouze trolejbusovou trať, nikoli otázku zázemí vozidel, tedy nutné úpravny vozovny (garáže / provozovny), ačkoli zde budou muset vzniknout nabíjecí místa.** To znamená, že předložené náklady projektu budou ještě o desítky milionů vyšší, navíc se promítnou do celkových nákladů dopravní obslužnosti.
- V předloženém oznámení zcela absentuje jakákoliv analýza, která by řešila šíři a vhodnost komunikací, resp. celé silniční sítě. Je nezbytné provést přeměření skutečně využitelné šířky dotčených komunikací, a to zejména z pohledu, zda se vozidla dokáží na takové komunikaci bezpečně vyhýbat. Oznámení také neřeší váhu parciálních trolejbusů, která bude vždy zákonitě vyšší a bude představovat další zátěž pro již teď značně nevyhovující komunikace. Současně bude docházet ke snížení životnosti takových komunikací a vyšší potřebě jejich oprav.
- Celková hmotnost parciálních trolejbusů je vyšší než u běžných dosud provozovaných autobusů. Na tuto zátěž nejsou koncipovány místní komunikace, které již teď jsou v nevyhovujícím stavu nejen svou kvalitou, ale i rozměry. Kromě jiného váha parciálního

trolejbusu je významná i vzhledem k opotřebením pneumatik, když pro tyto případy budou muset být voleny vhodné pneumatiky, u nichž náklady na výměnu spojené s opotřebením budou vyšší než u běžného typu.<sup>25</sup> Kromě jiného, výrazné opotřebením pneumatik související s vahou parciálního trolejbusu je přímo spojeno s mírou emisí, které jsou opotřebením uvolňovány do životního prostředí. Opět žádáme, aby oznamovatel provedl jasný a přesný výpočet této zátěže. Nelze akceptovat, aby oznamovatel svůj záměr označoval jako ekologické řešení dopravy, když takto zásadní skutečnosti nejsou absolutně zohledněny či jasně prokázány.

„Pneumatiky uvolňují do životního prostředí spoustu materiálu. Odhady společnosti Emissions Analytics naznačují, že z osobních automobilů pouze v Evropě a USA se každoročně uvolní přibližně 300 000 tun „gumy“, což odpovídá více než čtyřiceti milionům zcela nových, celých pneumatik.“<sup>26</sup>

- Oznamování již mělo řešit možnosti umístění sloupů. V případě, že sloupy budou příliš blízko ke krajnicím, může existovat velké riziko střetu vozidel se sloupem v případě vyhýbání se dalším větším vozidlem. V obcích a městech je toto riziko sníženo tím, že sloupy jsou od vozovky poměrně daleko a je limitována rychlost. V případě extravilánu mimo obce je však nejvyšší povolená rychlost 90 km/h, cesty jsou velmi úzké již dnes, což může znamenat velmi katastrofický následek v případě vybočení vozidel mimo vozovku (vyhýbání se, smyk, střet se zvěří a podobně).

Oznamovatel byl toho názoru, že tyto informace pravděpodobně nejsou nezbytné, nicméně opak je pravdou. Jakýkoliv sloup u komunikace je podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích tzv. „pevnou překážkou“. Umístění sloupů tedy musí splňovat nejen podmínky stanovené obecně závaznými právními předpisy, ale zejména ČSN normami. Podle souvisejících technických norem (ČSN 736 101) musí být pevná překážka mimo obec buď natolik vzdálená, aby se vyloučilo riziko nárazu (což u trolejí nepřipadá v úvahu), nebo (pravděpodobná varianta) musí být chráněná záchytným zařízením, tedy svodidlem, aby mohla být umístěna blíže. Aby nemusely být sloupy ani svodidla po obou stranách silnice, lze počítat s umístěním po jedné straně a vyložení konzolami od sloupů nad silnici. Potom postačuje jednostranné svodidlo, přičemž ale i tak by bylo nutné silnici minimálně rozšířit na normové šířky, dále krajnice pro umístění svodidel musí mít šířku min. 1,5 m (běžně 0,5 m), tudíž by to v celé délce silnice vyvolalo i posun silničních příkopů a masivní výkupy pozemků sousedících se silnicí, většinou od vlastníků, kteří jsou občany dotčených obcí a v neposlední řadě další náklady. Sloupy navíc nemůžou být hned za svodidlem, neboť svodidlo se při nárazu musí chovat jako pružina, tudíž za ním musí být volný prostor (tzv. pracovní prostor) a teprve potom můžou být umístěny trolejové sloupy. Pro každý sloup je třeba navíc uvažovat poměrně masivní betonovou patku. Z důvodu eliminace rizika kolize vzrostlých stromů s trolejovým vedením se dá důvodně předpokládat, že bude nutné stromořadí vykácet. Z tohoto důvodu je

<sup>25</sup> Viz např. [https://www.autoforum.cz/zajimavosti/uz-i-ameriane-uznavaji-ze-jedna-z-udajnych-velkych-vyhod-elektromobilu-je-pouhy-mytus/?utm\\_source=www.seznam.cz&utm\\_medium=sekce-z-internetu#dop\\_ab\\_variant=600931&dop\\_source\\_zone\\_name=hpfeed.sznhp.box&dop\\_req\\_id=SocMnSvQyOP-202108051457&dop\\_id=12886794](https://www.autoforum.cz/zajimavosti/uz-i-ameriane-uznavaji-ze-jedna-z-udajnych-velkych-vyhod-elektromobilu-je-pouhy-mytus/?utm_source=www.seznam.cz&utm_medium=sekce-z-internetu#dop_ab_variant=600931&dop_source_zone_name=hpfeed.sznhp.box&dop_req_id=SocMnSvQyOP-202108051457&dop_id=12886794)

<sup>26</sup> <https://www.emissionsanalytics.com/news/whats-in-a-tyre>

tato oblast pro posouzení vlivu na životní prostředí taktéž naprosto zásadní.

Pouze okrajem lze uvést, že obr. 13 oznámení sice zachycuje trolejbusovou trať Brno-Šlapanice, nicméně je nutné uvést, že **trať byla stavěna před více než 40 lety a zcela jistě nevyhovuje stávajícím normám a bezpečnostním standardům**. Pokud by se stavěla taková trať v současnosti, musela by už vypadat zásadně jinak, což bohužel oznámení nijak neřeší. Není zde ani jediný vzorový řez, z něhož by bylo zřejmé, že je v souladu s aktuálně platnou legislativou. Vycházet z předpokladu, pokud šlo jednoduše vystavět trolejbusovou trať před čtyřiceti lety, půjde to jednoduše i v současnosti, je neodborné a naivní.

- Umístění sloupu mnohdy není možné, neboť by mohlo zasahovat do chodníků a omezovat chodce a jejich bezpečnost. Většina chodníků ve Veleni, Sluhách i Mratíně má šíři 120 cm i méně. Po realizaci sloupů by byly chodníky neprůchodné ! V neposlední řadě brání umístění sloupů veřejná infrastruktura, která je v těchto místech umístěna. V chodnicích, které jsou ohraničeny rodinnými domy a vozovkou, jsou uloženy rozvody VO, kanalizace, vodovodu, elektřiny, datové kabely aj. Tyto sítě není kam přeložit!
- Oznamovatel v oznámení str. 17, kapitola Stožáry a trolejové vedení uvádí velmi strohý a neurčitý popis souboru umístovaných prvků trolejového vedení, zejména sloupů trakčního vedení. Zde požadujeme předložení detailnější projektové dokumentace v souladu se zákonem 100/2001, , Příloha č. 4, část B., odstavec 6., ze které bude zřejmé, jakým způsobem budou instalovány trakční stožáry, případně jaké typy sloupů veřejného osvětlení je možné pro instalaci trolejového vedení použít. Tento technický návrh řešení, musí být prověřen, co se týče realizovatelnosti s ohledem na konkrétní místní podmínky, zejména s ohledem na šířku chodníků, pokládku místních inženýrských sítí, apod. Pokud tato dokumentace nebude předložena, nelze posoudit vliv stavby na životní prostředí podle zákona 100//2001 Sb.
- Není cílem obcí nahrazovat činnost oznamovatele, ale přeci jen pro názornou ukázkou je rozepsáno umístění veřejné infrastruktury v obci Mratín, která bude kolidovat se záměrem výstavby trolejí (pro přehlednost je obec rozdělena na 6 a 6 úseků po každé straně komunikace viz. mapa, která je přílohou tohoto vyjádření).

Úsek 1: Splašková kanalizace gravitační  
Splašková kanalizace tlaková  
Telefon, metalika i optika

Úsek 2: Hlavní páteřní vodovod  
Kabel VN 22kV  
Vrchní vedení 22kV kolmo na komunikaci

Úsek 3: V chodníku kabely NN, VO,

- V kraji chodníku páteřní vodovod  
V zeleném pruhu dešťová kanalizace  
Parkovací záliv pro 5 aut  
1 přechodový stožár
- Úsek 4: V zeleném pruhu dešťová kanalizace  
V chodníku kabely NN a VO  
Stožáry VO
- Úsek 5: V části poškozená opěrná zeď od komunikace nad vodním tokem  
Ve zbylé části parkovací místa a šikmý výjezd z místní komunikace
- Úsek 6: Opěrní zeď (gabion) nad vodním tokem, zbylá část břeh rybníka
- Úsek 7: Tlaková splašková kanalizace  
Plánovaná rezerva pro vodovodní přivaděč  
V ÚP určeno z bezpečnostních důvodů pro chodník spojující Mratín a Sluhy včetně VO  
Vzhledem k tomu, že cca polovina trasy je v prudkém svahu, tak posunutí budoucího chodníku za případné sloupy trolejového vedení by znásobilo náklady na terénní úpravy a vykup pozemků
- Úsek 8: Úzký chodník s šířkou od 1 do 1,2 m  
V chodníku kabely NN, VO  
V chodníku vodovod  
V hraně chodníku dešťová kanalizace  
Stožáry VO  
Umístění případných sloupů pro trolej by zúžilo chodník = nemožnost zimní údržby  
Na přeložky není prostor
- Úsek 9: V chodníku NN, VO, telefony, optický kabel od kamer  
V chodníku vodovod  
V pruhu mezi chodníkem a komunikací parkovací stání, zelené plochy se stromy javor-babyka vysazené v rámci dotace „Obnova historické zeleně obce Mratín“  
Stožáry VO
- Úsek 10: Chodník pouze 120 cm, s kabely NN a VO  
Zelený pruh mezi silnicí a chodníkem v rozmezí 0 až 0,5 m, sloup trolejového vedení má mít odstup od komunikace 0,5 m, zúžit chodník nelze z důvodu nemožnosti provádění zimní i letní údržby (komunální stroje potřebují šíři minimálně 110 cm)  
Stožáry VO
- Úsek 11: V chodníku NN, VO, telefon  
V kraji chodníku vodovod  
Mezi chodníkem a komunikací dešťová kanalizace

## Stožáry VO

Úsek 12: Mězírna  
Není znám půdorys mězírnny, celý prostor je protkán silně sítěmi  
Splašková gravitační kanalizace z ul. Služská  
Splašková gravitační kanalizace z ul. V Poustkách  
Dešťová kanalizace z ul. Služská  
Dešťová kanalizace z ul. V Poustkách  
Odvodňovací žlab  
Kabely NN větví se do ulic Služská a V Poustkách  
Kabely VO větví se do ulic Služská a V Poustkách  
Kabel VN 22 kV vytáčejí se velkým obloukem do mostní konstrukce  
2 parkovací místa

Celý prostor přiléhající ke břehu Mratínského potoka slouží jako nástupní prostor pro techniku pro čištění Mratínského potoka přímo pod mostem a ve vodním toku včetně vyvážení vytěženého sedimentu.

- V oznámení není řešena otázka zásahů do veřejné infrastruktury, a to nejen té, která je ve vlastnictví obce, ale i té, která je v soukromém vlastnictví. Zásah do této infrastruktury jistě nebude zásahem nikoliv nevýznamným, a to nejen pro život v obcích, ale i pro životní prostředí. Sloupy mají mít základ 1,4 x 1,4 x 2,4 metru s rozpětím mezi sebou 30m, což rozhodně zásahem významným je.
- Mezi další významné nedostatky oznámení patří:
  - a) Není řešeno užívání techniky, které obec běžně užívá. Jedná se zejména o plošiny nezbytné při opravách sloupů veřejného osvětlení, zalévání, letní a zimní údržba, čištění komunikací a odklizení sněhu, montáž a demontáž vánoční výzdoby atd. Veškerá činnost technické obsluhy obcí bude nepřiměřeně ztížena a opět bude spojena s vyššími náklady.
  - b) Obhospodařování polí rozměrnou zemědělskou technikou. Vjezdy na pole jsou dimenzovány tak, aby umožňovaly přístup zemědělcům na jejich obhospodařované zemědělské plochy. Půdní bloky jsou však různě rozděleny a výstavbou trolejí bude mnohým z nich zabráněno přístupu na své obhospodařované části. Pohyb (přejezdy) rozměrné zemědělské techniky v intravilánu obcí (Veleň, Sluhy, Mratín) bude znemožněn téměř úplně.
  - c) Výpadky elektrického proudu. Parciální trolejbus sice zvládne ujet „x“ km bez proudu, ale to při úplném nabytí. Nicméně při výpadku proudu není schopen zajet do garáží či na konečnou stanici. Není uvedeno, jak bude řešena náhradní doprava, odtažení těchto nepojízdných vozidel atd.

- d) Jakým způsobem budou ošetřovány troleje proti námraze? Jistě se jedná o chemický postřik, který musí být jasně určen, aby nedocházelo k poškozování životního prostředí. Bude tento chemický postřik aplikován i v intravilánu obce, kde budou sloupy a vedení v těsné blízkosti rodinných domů? Jak často bude tento postřik prováděn a může mít vliv na kvalitu vody, když troleje mají vést v těsné blízkosti vodních děl (např. rybník v Mratíně).
- e) Parciální trolejbusy mohou být vybaveny zařízením pro zlepšení funkce chlazení a vyhřívání trolejbusu (zařízení je zpravidla naftové). Je toto řešeno vzhledem k emisím?
- f) Zcela chybí i řešení vlivu parciálních trolejbusů na dopravu. Komunikace na Praze-východ jsou již takto velice zatíženy provozem, a to včetně rozměrných vozidel (nákladní doprava). Chybí studie, která zhodnotí, zda rychlost parciálního trolejbusu, která je cca 60km v hodině nebude představovat překážku dopravě. Dále pak, zda je možné se při poruše anebo např. výpadku proudu takovéto překážce vyhnout.
- g) Chybí zde popis bezpečnosti pro případ poruchy vedení. Životní prostředí zahrnuje i životní prostředí lidí. Jak jsou jištěny troleje, pokud budou poškozeny a spadnou na zem? V centru obcí je většinou jediná hlavní komunikace, která v případě takovéto poruchy bude zcela neprůjezdná. Další otázkou je možné riziko pro rodinné domy, jež budou v těsné blízkosti trolejí. Zde chybí informace o tom, zda takové troleje vydávají nějaký hluk (např. statická elektřina).
- h) Poslední doba jasně ukazuje, že mimořádné živelné události budou stále častější. Parciální trolejbusy jsou v případě mimořádných události (např. evakuace obyvatel) zcela nepoužitelné. Kromě jiného spadané či poškozené troleje budou představovat velmi nebezpečnou překážku. Je si oznamovatel vědom všech těchto skutečností, které mohou ohrožovat život? Pokud ano, tak je jeho oznámení v tomto směru zcela nedostatečně zpracováno.
- i) Jaké jsou parametry měření a dobíjecí stanice, jaká je kapacita, jaký bude hluk. Nic oznámení v tomto směru neřeší. Těžko lze posuzovat vliv na životní prostředí, pokud zde chybí tyto podstatné údaje.
- j) Pokud oznámení chce prezentovat záměr vzhledem k ochraně životního prostředí, tak z jakého důvodu není uváděno, jaké jsou náklady nejen energetické, ale i emisní na výrobu baterií. Jaké baterie musí být na trati použity, aby byly schopny trať o navržených rozměrech pokrýt. Jak jsou tyto baterie likvidovány, a to vzhledem k životnímu prostředí a jaká je životnost baterií? Baterie bude nezbytné měnit každých 5 – 7 let.<sup>27</sup> Jak budou ekologicky likvidovány a za jaké náklady? Jaké náklady jsou na jejich pořízení?

Životnost baterie je třeba posuzovat buď s ohledem na praktické a ověřitelné zkušenosti anebo podle záruky, jakou výrobci na trakční baterie poskytují. V případě Jihlavy je realita taková, že sám výrobce dává pouze 5let záruku na baterie anebo 100.000Km. Je tedy zcela

<sup>27</sup> <http://www.proelektrotechniky.cz/elektromobilita/385.php>

jasné, že po 5 letech baterie ztratí svou kapacitu a tím bude omezena jejich životnost.<sup>28</sup>

Dopravní podnik města Jihlavy podepsal dne 7. 8. 2019 smlouvu se Škodou Electric na dodání celkem 7 parciálních trolejbusů Škoda 32 Tr. Na trakční baterie u parciálních trolejbusů poté 60 měsíců (5 let), případně 100.000 km. Minimální jednorázový dojezd na trakční baterie byl stanoven na 12 km.

Dále odkazujeme na kupní smlouvu č Smlouva č. 3913904 uzavřenou mezi Dopravním podnikem města Pardubic a.s. a ŠKODOU ELECTRIC a.s.

Nad rámec záruky za jakost uvedené v odstavci 6.1 prodávající poskytuje záruku na trakční akumulátor v délce 60 měsíců nebo do ujetí 100 000 km při napájení z trakčního akumulátoru (oba údaje počítané od předání trolejbusu, rozhodující je údaj, který nastane dříve).

Dále odkazujeme na dokument: RÁMCOVÁ KUPNÍ SMLOUVA „Dodávka 18m parciálních trolejbusů s trakčními bateriemi“ uzavřenou mezi Plzeňské městské dopravní podniky, a.s a ŠKODOU ELECTRIC a.s.

Prodávající garantuje Kupujícímu životnost trakčních baterií 7 let (min. 80% kapacity) od předání trolejbusu při dodržení podmínek užívání Kupujícím (při dodržení průměrného denního proběhu 40 km) včetně záruky výkonu na referenční trati dle bodu 2.6.2. Přílohy č.I Zadávací dokumentace.

- k) Z dosud získaných zkušeností je jakákoliv havárie elektromobilu velice problematická. Obdobný případ bude parciální trolejbus, ale v mnohem větším rozsahu. U baterie je při požáru problém v tom, že **funkce ochranného obalu baterie se obrací** - schránka brání přístupu hasiva, navíc je uvnitř ní většinou přetlak projevující se „výtrysky“ plamenů ven. Dostat jakoukoliv hasící kapalinu dovnitř je tedy prakticky nemožné. Zde přichází i rozdíl v taktice hašení a **prioritou je za každou cenu dostat hořící elektromobil od ostatních aut**. Dalším důležitým faktorem je skutečnost, že baterie umí **znovu začít hořet třeba i den po uhašení**. Energie v ní uložená se jen tak neztratí a zkrat hašením většinou odstraněn není, takže se to řeší kontejnerem plným vody, do kterého se vůz ponoří. Co se ve vodě děje? Buď reakce probíhá pomaleji a bez výrazných vizuálních efektů, protože dochází k neustálému ochlazování, případně se **požár zcela zastaví**. Po cca **48 hodinách** je riziko, že dojde znovu k nastartování chemické reakce a hoření významně nižší, takže se auto z lázně vyjme a nechá stát na volném prostoru.

Zkušenosti s hašením mají i naši hasiči, když uvádí: „Auto jsme po čtyřech nebo pěti dnech vyndali z vodní lázně, ale baterie se začala znovu zahřívát. Museli jsme ho tam ponořit

<sup>28</sup> <https://www.cs-dopravak.cz/2019-8-8-jihlava-zakoup-trolejbusy-koda-32-tr/>

znovu,“ popisuje zásah mluvčí hasičů Rudolf Kramář<sup>29</sup>

Pokud začne hořet parciální trolejbus uprostřed obce, na jediné přístupové komunikaci, může dojít k naprostému zablokování této komunikace a tím i ohrožení plnění povinností složek integrovaného systému. Všichni pak budou doufat, že v daný okamžik nebude třeba, aby projela záchranka, či hasiči či PČR k jinému vážnému zásahu. Obdobně pak lze uvést, že článků o zablokování dopravy vlivem spadlé troleje je celá řada. Oznamovatel opět ani tuto oblast neřešil.

#### IV.

#### Nesoulad s územním plánem

Záměr je v kolizi s obecně platnou Politikou územního rozvoje ČR a požadavkem republikové priority č. 20: *Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to možné a odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí krajiny i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.*

V současnosti je prioritou koncepcí rozvoje obcí upřednostnit ochranu krajinného rázu nezastavěného území obcí, zejména pokud existuje variantní řešení dopravní obsluhy území hromadnou dopravou založené na ekologickém řešení.

Při řešení koncepcie technické infrastruktury obcí jako nástroj v územně plánovacích dokumentacích je uplatňován požadavek umístění nových nebo rekonstruovaných liniových vedení do podzemí. Toto navržené řešení parciálního trolejbusu s osazenými nosníky s trolejemi umístěnými v zastavěném i nezastavěném území obcí není přínosným technickým řešením pro území obcí, protože výhoda ekologické dopravy je vyměněna za znehodnocení území novými nadzemními konstrukcemi sloupů/nosníků.

Není tedy přínosné v jakékoli variantě návrhu vedení elektrifikace úseku Praha – Kostelec nad Labem vymezovat trasu a úseky s trolejemi, tedy s nadzemním vedením, zejména mimo zastavěné území obcí, kdy tato doprovodná technická infrastruktura negativně ovlivňuje a mění krajinný ráz.

<sup>29</sup> <https://www.autosalon.tv/novinky/bonusy-k-tv-poradu/pozar-elektromobilu-je-peklo-varuji-hasici-v-kontejneru-s-vodou-muze-stravit-i-tyden>

- Kapitola D.1.9. oznámení Vlivy na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště uvádí:

*„Záměr nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví, nemovitou kulturní památkou, ani nejsou v jeho trase evidované městské památkové rezervace, vesnické památkové zóny nebo rezervace, krajinné památkové zóny či archeologické památkové rezervace. Centrum Kostelce nad Labem je vyhlášeno od r. 2003 jako městská památková zóna. Výstavba trolejového vedení není na území města uvažovaná, nedojde k zásahům do památkové zóny.“*

Toto konstatování v oznámení se nezakládá na skutečnosti. V Kostelci nad Labem je trasa elektrifikované linky trolejbusu vedena na náměstí Komenského, náměstí bude sloužit jako točna a místo konečné stanice s dobíjecí stanicí. V Kostelci nad Labem je vymezena městská památková zóna (MPZ) a náměstí Komenského je situováno v MPZ. V území MPZ je trasa trolejbusu navržena ve variantě bez troleje, a proto se také musí nabíjet, a tato dobíjecí stanice je navržena právě na náměstí Komenského.

Toto je okomentováno v textu:

*„Dále je nutné v Kostelci n. L. zřídit dobíjecí stanici. Pokud by k dobíjecímu stání byl ze strany města získán souhlas, muselo by její umístění vzejít z dohody o jejím umístění“.*

V Oznámení není uveden údaj nebo informace, jaké rozměry bude tato dobíjecí stanice parciálního trolejbusu představovat. Proto nemůže oznamovatel jakkoliv předpokládat a považovat za samozřejmé, že ze strany města lze odsouhlasit umístění této dobíjecí stanice v prostoru náměstí v městské památkové zóně. Kromě jiného dobíjecí stanice (DS) je umístěná na ploše veřejných prostranství (PV) dle územního plánu, přípustné využití umožňuje pozemky technické infrastruktury slučitelné s účelem veřejného prostranství, není doloženo, že DS je slučitelná s hlavním účelem náměstí jako plochy veřejného prostranství v MPZ dle územního plánu.

Podstatnou skutečností zavedení tak četné hromadné dopravy do centra města je navržený počet spojů za den. Ten činí dle podkladů  $42/20/20$  = počet spojů ve všední den/so/ne, tzn. jeden trolejbus každých 34 minut, zároveň zde bude „konečná“ a vozy se budou nabíjet, proto zde bude zaparkováno více trolejbusů. Dle uvedených údajů bude interval spojů v ranní špičce v tomto úseku 11-24 minut. Tyto exaktní údaje vedou k závěru, že z náměstí jako historického jádra města, chráněného památkovou ochranou, se stane dopravní terminál, což nelze absolutně připustit. Zcela chybí doba nabíjení jednotlivých trolejbusů, ani to, zda zde bude „zaparkován“ záložní trolejbus pro případ závady.

Tento návrh je v rámci posouzení navrhované situace na náměstí Komenského v centru Kostelce n. L. v rozporu s Politikou územního rozvoje ČR: požadavek republikové priority č. 14: Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně

urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty.

Navržené parciální trolejbusy jsou vhodné pro městské aglomerace, pro hustou zástavbu měst. Jako hromadná doprava do obcí není jejich použití adekvátní negativnímu územnímu vlivu při trolejovém řešení. Proto se jedná zásadně o nevhodné řešení z hlediska ochrany kulturních a přírodních hodnot dotčených obcí.

- Součástí oznámení je i příloha č. 3, soulad s územním plánem. Z této přílohy je zcela zřejmé, že oznamovatel nezajistil soulad záměru s územním plánem a záměr tudíž není realizovatelný.

Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Masarykovo náměstí 1/6, 250 01 Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, vydal Vyjádření k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace pro potřeby dokumentace EIA, dne 07. 05. 2021, sp. zn. OSÚÚPPP-1435/2021-PERRE.

V tomto vyjádření je jasně uvedeno, že zatrolejovány mohou být pouze úseky mimo zastavěné území obcí.

*„Pro zatrolejování jsou vybrány pouze nejnútnejší úseky většinou mimo zastavěné území obcí – v obcích SO ORP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav se jedná o úsek Sluhy, Nad Hájem – Mratín, Cukrovar, popř. v zastávce Sluhy, rozc. Brázdím. Na trase budou navrženy měnírny v obcích SO ORP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, a to předběžně v k. ú. Veleň, Sluhy, Mratín.“*

Dále pak vyjádření jasně stanoví, že realizace záměru je možná, pokud nebude trolejové vedení v intravilánu obcí. Předložený záměr však tento zásadní požadavek nesplňuje a nemůže být tak realizován.

*„Předložená změna v území bude respektovat navržené řešení bez trolejového vedení v zastavěném území obcí.“*

Opakujeme, že zatrolejovány mají být dle projektu Středočeského kraje a dle EIA – kompletně Mírovice, Veleň a z větší části Sluhy a Mratín (vše obydlená/zastavěná území obcí)!

Dále je součástí této přílohy vyjádření Městského úřadu Neratovice – Stará Boleslav, stavební odbor, sp. zn. MěÚN/040541/2021/Čá, ze dne 28.4.2021

Ing. Čákorová zde nevyjádřila soulad s územním plánem, neboť nebylo zřejmé, k jaké změně ve městě Kostelec nad Labem a hlavně na jeho náměstí dojde. Ve vyjádření je jednoznačně uvedeno, že záměr a stavby musí být v souladu s Územním plánem Kostelce n . L. Zde je poukázáno na hlavní nedostatek oznámení, a to naprostá neurčitost záměru. Takto neurčitý záměr prostě nelze řádně posoudit, což konstatuje i sám stavební odbor. Jedná se o závažný a nezhojitelný nedostatek.

*„Z popisu stavby není zřejmé, k jaké změně v k. ú. Kostelec nad Labem záměrem elektrifikace dochází. Telefonickým dotazem bylo žadatelem doplněno, že se jedná o záměr dle ověřovací studie, ze které vyplývá, že na území města Kostelec nad Labem nebude linka elektrifikovaná pomocí trolejí, ale bude nutné umístění dobíjecí stanice. Konkrétní místo není známo.*

*Na základě výše uvedeného je možné z hlediska územního plánování pouze konstatovat, že město Kostelec nad Labem má platný Územní plán Kostelec nad Labem schválený zastupitelstvem města Kostelec nad Labem dne 14.12.2005 v úplném znění po změně č. 3 s účinností od 22.01.2019. Trasa linky 377 je vedena po silnici II. třídy č. 244, která je komunikací i v platném územním plánu. Umístění případných staveb např. dobíjecí stanice musí být také v souladu s touto územně plánovací dokumentací.“*

Zavedení trolejí do obcí je bezprecedentním zásahem nejen do samotného krajinného rázu této oblasti, ale i do samotného venkovského charakteru obcí. Oznamovatel nevynaložil ani zlomek námahy, aby si dotčené obce prošel a zjistil si jejich historický vývoj. Trolejemi nejen, že tuto historickou hodnotu zničí, ale zničí vše, co se zde po generace budovalo, a to jen z důvodu prosazování pseudoekologie.

#### IV.

#### Vliv záměru na životní prostředí a zdraví člověka

##### 1) Emise

Jak již bylo výše uvedeno, záměr rozhodně není bezemisní a jako ekologické řešení pro tuto lokalitu zcela nevhodný.

Kromě jiného záměr je postaven na chybných údajích a jako takový nemůže být považován za natolik kvalitní podklad, aby nebyl posuzován dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Jedním z podkladů pro rozhodnutí o výhodnosti realizace záměru parciálních trolejbusů a následně pro vypracování i dalších dokumentů, včetně oznámení EIA, je **Ekonomické hodnocení** vypracované společností PRAGOPROJEKT, a.s. č. zak.20-170-4, které je zde nutné zmínit. Na str. 30 v tabulce **34 - Výpočet nákladů na znečištění ovzduší a klimatické změny** jsou uvedeny nesprávné údaje v části pro vyhodnocení parciálních trolejbusů. Ve sloupcích jsou chybně zapsána množství emisí produkovaných provozem trolejbusů, jsou uvedeny údaje pro autobusy, ale celkový součet emisí trolejbusů je stanoven špatně, a tak, že výrazně zvýhodňuje produkci emisí z trolejbusů. Dále je s těmito nesprávnými čísly v Ekonomickém hodnocení kalkulováno a tedy i další výpočty jsou zatíženy chybou. Rozhodnutí o parciálních trolejbusích je proto založeno na chybných informacích.

Ačkoliv kritériem pro rozhodnutí o výhodnosti realizace záměru parciálních trolejbusů je ekologické hledisko, tzn. zejména vliv na klimatické změny snížením emisí CO<sub>2</sub>, není v EIA nikde uvedeno množství CO<sub>2</sub>, o které se změnou typu dopravy sníží objem tohoto vyprodukovaného plynu. V EIA jsou vyhodnoceny emise ostatních plynů a pevných látek, nikoliv CO<sub>2</sub>. Produkci CO<sub>2</sub> z dopravy parciálních trolejbusů lze tedy pouze dovodit z roční spotřeby elektrické energie uvedené v EIA, to je 1200 MW. Při použití, již dříve uvedeného, emisního faktoru MPO pro výrobu elektřiny v roce 2020 ve výši 0,382 t CO<sub>2</sub>/1 MWh lze konstatovat, že z provozu trolejbusů bude vyprodukováno 458 t CO<sub>2</sub>, které sice nevzniknou na místě pojezdu trolejbusů, ale někde v elektrárnách. Jaký tedy bude skutečný přínos pro naplnění Zelené dohody pro Evropu? Proto požadujeme úplné vyhodnocení emisí z porovnávaných variant dopravy, s výpočty založenými na reálných a kompletních vstupech, včetně ekonomických ukazatelů, vztažených k produkci CO<sub>2</sub>, resp. k jejímu snížení. Kolik bude skutečná cena za 1 t snížených emisí CO<sub>2</sub>.

## 2) Obecné vnímání parciálních trolejbusů

Občané obcí s tímto způsobem „ekologické dopravy“ zásadně nesouhlasí, což vyplývá z petic, jež byly podepsány řadou občanů dotčených obcí. Oznamovatel pak musí brát na vědomí, že tito občané svůj nesouhlas budou i nadále prezentovat, a to i v dalších případných řízeních týkajících se záměru. Je zde vysoká pravděpodobnost, že záměr se bude dotýkat i pozemků, jež jsou ve vlastnictví těchto občanů a jež realizaci záměru neumožní, stejně jako dotčené obce.

Proti záměru se postavili i místní zemědělci, kteří jsou připraveni své zájmy chránit současně s obcemi.

## 3) Vliv navazující dopravy

Oznamovatel připisuje záměru výhody pro dotčené obce, a to zejména ve snížení emisí. Nicméně zcela opomenul posoudit vztah toho záměru se záměrem západně od obce Veleň vybudovat silniční okruh kolem Prahy (SOKP) v úseku DO 520 Březiněves - Satalice, kde je předpokládaný denní průjezd cca 120 tis. automobilů, z čehož bude cca 20 tis. nákladních vozidel. Při převládajícím směru větru od západu bude většina emisí z této dálnice přinášena do obce Veleň, zejména do její části Mírovce. Není tedy zřejmé, jakým způsobem se zlepší životní prostředí

v obci a jaký to bude mít celkový dopad. Dle názorů obcí bude zásadní dopad jediný, a to do finančních prostředků, jenž bude muset každá obec vynaložit v rámci úhrady nákladů na dopravní obslužnost, která se kvůli zásadním investičním a provozním nákladům parciálních trolejbusů po čase zcela jednoznačně ukáže zcela ekonomicky neefektivní.

#### 4) Krajinný ráz

Jakkoliv se uvedený záměr snaží navodit představu, že zásah do krajinného rázu bude minimální, tak opak je pravdou. Dle našeho názoru je zde nedostatečně zhodnocen dopad záměru na krajinný ráz obcí. Kromě jiného pouze okrajově uvádíme, jak může oznamovatel hodnotit dopad na krajinný ráz a životní prostředí celkem, když je záměr takto zcela neurčitý (neurčitost sloupů, jejich vedení, trolejí, umístění atd.)

Definice krajinného rázu:

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, jej definuje jako zejména přírodní, kulturní a historickou charakteristiku určitého místa či oblasti. Tj. jde o souhrn prvků čistě přírodních, ale také prvků, které jsou výsledkem lidských aktivit v krajině. Lze hovořit o určité vzhledové harmonii nebo jinak řečeno o vizuální estetice či atraktivnosti daného prostoru.

Zásahy do krajinného rázu lze provádět pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině. Současně platí, že k umístování a povolování staveb, jakož i jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.

Takový souhlas je tedy nezbytný u každého zásahu, u něhož existuje nikoli bezvýznamná pravděpodobnost, že jeho následkem bude změna krajinného rázu (ať již pozitivní nebo negativní) nebo snížení krajinného rázu, tj. snížení jeho estetické nebo přírodní hodnoty, a to i v případě, že současně nedojde k jeho změně.

Ve vztahu k územně plánovací dokumentaci je třeba uvést, že jedním z úkolů a cílů územního plánování je ochrana krajiny, potažmo krajinného rázu. Podle § 18 odst. 4 stavebního zákona územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti.

Výstavba trolejového vedení je zcela jistě podstatný zásah do krajinného rázu, a proto je třeba se touto otázkou podrobněji zabývat. Trolejové vedení znehodnotí celkovou urbanistickou koncepci (soustava přijatých zásad a pravidel, které jsou zárukou harmonického rozvoje sídelní struktury, sídel a krajiny v kontextu vývoje osídlení) všech dotčených obcí.

## 5) Zástavba a rozvoj obcí

Zásadní otázkou je také jakým způsobem výstavba trolejí zasáhne do vlastnických práv občanů, jež mají své nemovitosti v těsné blízkosti hlavních komunikací, kde současně mají být umístěny troleje. Je třeba si uvědomit, že v řadě obcí je uliční čára historicky vystavěných domků v těsné blízkosti s hlavní komunikací. Jakákoliv výstavba lešení pro opravy fasád, užívání jeřábů, plošin bude představovat pro tyto osoby tak významné omezení, že je nezbytné, aby se předložené oznámení touto možností dopodrobna zabývalo.

Tak jako je přirozeným vývojem každého města jeho rozšiřování, tak i přirozeným vývojem každé příměstské vesnice je její rozšiřování a přibližování městu. Hlavní město Praha a obce na Praze-východ nejsou výjimkou. Pozemky a možnost výstavby v Praze není neomezená a lidé také mnohdy netouží bydlet v bytě v Praze, a proto hledají a využívají možnosti, které jim poskytují naše obce. Zatrolejováním obcí však kulturní a krajinná hodnota bude značně narušena a přestane lidi lákat k bydlení. Je třeba si uvědomit, že obce nejsou město a troleje vedené v městě pohodu bydlení nenaruší, když město je vzhledem ke své velikosti natolik rozmanité, že trolej vybudovaná na úseku cca 600 metrů v ulici Proseká opravdu ráz města nenaruší.<sup>30</sup> Troleje vedené napříč obcemi však dominantu celé obce a pohodu žití a bydlení zcela jistě naruší.

## 6) Ochrana přírody a krajiny a vliv záměru na životní prostředí

Příloha č. 5 oznámení mj. konstatuje:

*„Na základě provedeného průzkumu byly zaevidovány stávající dřeviny, které se nacházejí v trase plánovaného záměru v místech, kde je předpoklad, že při realizaci záměru mohou být dotčeny. Vzhledem k tomu, že v současné době není žádná projektová dokumentace skutečného rozsahu záměru a neexistují podklady, které by umožnily přesnější specifikaci rozsahu dotčení stávajících dřevin, je provedena pouze základní orientační inventarizace a popis stávajících dřevin. V další fázi přípravy projektu bude nutné provést standardní dendrologický průzkum (inventarizaci dřevin) pro zjištění skutečně dotčených dřevin.“*

Je zcela nemožné posuzovat vliv na životní prostředí, když není známo, jak bude životní prostředí zasaženo. Obce na Praze-východ doslova „opečovávají“ každý strom, neboť zeleně na Praze-východ je nedostatek. Jak je obecně známo, stromy absorbují CO<sub>2</sub>, který při fotosyntéze následně přeměňují na kyslík a uvolňují zpět do vzduchu. V zájmu obcí a zájmu zlepšení životního prostředí tak rozhodně není vykácet takové množství zeleně, navíc oznamovatel neprovedl výpočet přínosu zavedení parciálních trolejbusů z hlediska snížení emisí škodlivin a proti tomu jaký vliv na zvýšení emisí škodlivin bude mít pokácení takového množství stromů.

Obce zde vyjadřují jasný a nezvratitelný nesouhlas s devastací životního prostředí, a to po

<sup>30</sup> <https://zdopravy.cz/trolejbusy-v-praze-dostaly-vlastni-ciselnou-radu-zatim-bude-jezdit-jeden-13349/>

rouškou pseudoekologie.

Jako příklad absolutní devastace životního prostředí uvádíme pár fotek a hned u první očekáváme, že oznamovatel byl za každým dotčeným občanem a vysvětlil mu potřebu pokácení „jeho stromu“.

Z důvodu instalace sloupů a trolejí v obci Veleň bude nutné vykácení aleje mezi Velení a Mírovicemi. Tato lipová alej byla vysázena k příležitosti slavnostního vítání občánků. Každé miminko (dnes dospělí občané Veleně a Mírovic) má svůj strom.





Alej mezi Mírovicemi a Velení bude nutné z důvodu instalace trolejí vykácet.



Náves v Mírovicích



Mírovice...



Sluhy.....



Mratín.....

V trase okolo mratínského rybníka je záměr v rozporu s územním plánem, kde vedle komunikace (v odvrácené straně od rybníka) vede splašková kanalizace, je tam plánován vodovod a z důvodu bezpečnosti chodců chodník a veřejné osvětlení. Vzhledem k tomu že je vše ve svahu, není tam prostor pro posunutí. Umístěním sloupů pro troleje by se chodník již pro vysoké náklady nezrealizoval.

Na Mratínském rybníku jsou také kromě kachen i labutě. V oznámení pak není řešena otázka střetu ptactva s trolejovým vedením,<sup>31</sup> ři vyřezání a pokácení zeleně budou troleje v jejich letové dráze Bohužel je velice časté, že nejen labutě, ale i ostatní ptactvo se zraní o troleje.<sup>3233</sup> Problémem jsou pak trolejová vedení nad nebo v blízkosti zimoviště vodních ptáků, v záchranných stanicích končí i poměrně značný počet poštolek, které se o troleje popálí. Tudíž problém trolejí se v tomto směru netýká je vodních ploch, ale i vedení trolejí mimo tyto vodní plochy. Poštolek a ostatních dravců je s ohledem na množství zemědělské půdy v našich obcích velké množství, oznámení proto musí řešit i tuto problematiku tak, aby byl posouzen vliv záměru na životní prostředí.<sup>34</sup>

<sup>31</sup> <https://prahatv.eu/zpravy/praha/praha/7253/az-150-labuti-se-rocne-zrani-o-prazske-mosty>

<sup>32</sup> <https://oldcso.birdlife.cz/index.php?ID=2435>

<sup>33</sup> <https://www.zachranna-stanice.org/poradna/ptaci-tah-rizikove-obdobi/>

<sup>34</sup> <https://cesky.radio.cz/dva-vyleceni-dravi-ptaci-ziskali-pred-vanoci-svobodu-8499859>

Dalším nedostatkem je průzkum obojživelníků a plazů. Jarní hodnocení je pro průzkum zcela nedostatečné. Z uvedeného závěru prakticky vyplývá, že obce na Praze – východ jsou krajinou bez zvířat. Tento závěr je však zcela zavádějící a nepravdivý, neboť právě díky kombinaci zeleně, vodních ploch a zemědělské půdy má zde silné zastoupení Bažant obecný, Brhlík lesní, Budníček větší, Cvrčilka zelená, Drozd kvíčala, Drozd zpěvný, Holub hřivnáč, Holub domácí, Hrdlička zahradní, Jiřička obecná, Káně, Konipas bílý, Kos černý, Luňák červený, Pěnice hnědokřídlá, Pěnkava obecná, Poštołka obecná, Rákosník zpěvný, Rehek domácí a zahradní, Rorýs obecný, Skřivan polní, Sojka obecná, Stehlík obecný, Straka obecná, Strakapoud velký, Strnad obecný, Sýkora koňadra, Sýkora modřinka, Špaček obecný, Ťuhák obecný, Vlaštovka obecná, Vrabec domácí, Vrabec polní, savci Hraboš polní, Křeček polní, Srnec obecný, Liška obecná, Zajíc polní.

Vyskytují se zde chráněné druhy: Luňák červený, Slavík obecný, Vlaštovka obecná, Křepelka polní, Čmelák zemní, Otakárek ovocný, Ropucha obecná, Koroptev polní.

Nedostatečný průzkum pak zcela znemožňuje provést řádné zhodnocení záměru a proto obce požadují provedení důkladného biologického průzkumu.

## V.

### Finanční rozvaha

Parciální trolejbusy jsou vhodné do měst, která už mají zavedenou trolejbusovou síť. Vybudování nového trolejového vedení je finančně velice nákladné, proto je investice výhodná pouze při určitém minimálním přepravním výkonu, kterého však linka 377 zdaleka nedosahuje.

**Obrovské investiční náklady proto budou znamenat i citelný zásah do rozpočtů obcí. V konečném důsledku tak obce z důvodu vysokých nákladů na dopravní obslužnost, která je ze svého principu dotovaná a objednatelé hradí dopravcům, kteří poskytují přepravní služby v závazku veřejné služby, tzv. prokazatelnou ztrátu, tedy rozdíl mezi skutečnými náklady a vybraným jízdným, nebudou mít dostatek finančních prostředků na jejich další rozvoj, budování a údržbu ČOV, výstavbu škol či školek, nových chodníků atd.**

Pro účely tohoto dokumentu autoři čerpali ze studie Fakulty dopravní ČVUT v Praze, která se zavedením parciálních trolejbusů v oblasti Praha – východ zabývala a zde uvádějí rámcové výpočty předpokládaných investičních nákladů parciálních trolejbusů v porovnání s naftovými autobusy na plánovaných linkách 375 a 377. Záměrně zde uvádíme obě linky, neboť se jejich trasy překrývají, a proto není zcela triviální náklady na budování infrastruktury oddělovat.

#### Parciální trolejbus

Investice do infrastruktury	- 1.133 mil. Kč
Trolejbusy linka 377	- 338 mil. Kč

Trolejbusy linka 375	- 510 mil. Kč
<b>CELKEM</b>	<b>- 1.981 mil</b>

Roční odpis na období 30 let tak představuje 66 mil Kč, tj. 5,5 mil Kč měsíčně.

#### **Autobusy**

Investice do infrastruktury	- 0 Kč
Autobusy linka 377	- 240 mil. Kč
Autobusy linka 375	- 390 mil. Kč
<b>CELKEM</b>	<b>- 630 mil. Kč</b>

Roční odpis na období 30 let tak představuje 21 mil Kč, tj. 1,75 mil Kč měsíčně.

Investiční náklady pro parciální trolejbus oproti naftovým autobusům jsou **zhruba 3x vyšší**.

Pro komplexní obrázek můžeme uvést i investiční náklady pro případ autobusů s vodíkovým pohonem

#### **Vodíkové autobusy**

Investice do infrastruktury	- 100 mil. Kč
(pakliže budeme uvažovat 2 vodíkové čerpací stanice, které však budou využitelné i pro další provoz, čímž dojde k rozprostření investičních a provozních nákladů mezi více subjektů)	
Autobusy linka 377	- 360 mil. Kč
Autobusy linka 375	- 585 mil. Kč
<b>CELKEM</b>	<b>- 1.045 mil. Kč</b>

Roční odpis na období 30 let tak představuje 35 mil Kč, tj. 2,9 mil Kč měsíčně.

Investiční náklady pro parciální trolejbus oproti autobusům s vodíkovým pohonem jsou **zhruba 2x vyšší**.

Dalším dokumentem, který má podpořit zavádění parciálních trolejbusů je právě výše uvedená závěrečná zpráva ČVUT. Bohužel i tento dokument obsahuje ve své části chyby, které níže uvádíme. Hlavním nedostatkem, který zasluhuje větší komentář je kapitola 4.4.8 Nejistota z neproověřené technologie.

Tato kapitola se věnuje „ocenění“ rizika pravděpodobného nárůstu nákladů na provoz infrastruktury, které je spojeno právě s nedostatečnými zkušenostmi s novými technologiemi. Autoři hovoří a porovnávají zejména ze zkušenostmi z Prahy a Středočeského kraje.

Toto procentní vyjádření nejistoty pak zcela mění a to zásadním způsobem výpočet ekonomiky celého záměru a výhodnosti či nevýhodnosti parciálních trolejbusů.

Autoři neuvádí, jak k procentnímu ohodnocení nejistoty přišli. Odkazovat na zkušenosti z Prahy či Středočeského kraje je zcela bezprecedentní nedostatek. Zkušenosti s technologiemi jsou a lze bez

větších problémů čerpat ze zahraničních dat. Přiřazení 10% nejistoty na parciální trolejbusy oproti 25 % u vodíkového a bateriového pohonu je zcela neadekvátní. Kromě jiného zde chybí přesné uvedení zdrojů a zkušeností, které vedly k těmto závěrům.

Níže uvádíme ekonomické hodnocení – porovnání variant.

Hodnoty v tabulce vycházejí z multikriteriálního hodnocení ČVUT tab. č 49, případně jsou vypsány z předchozích stránek, kde je struktura výpočtu jednotlivých veličin. Z nich jsou vyčleněny pouze ty, týkající se linky 377.

Obsah jednotlivých řádků tabulky:

**Pořízení a obnova vozidel** jsou stanoveny dle životnosti vozidel, potřeby jejich počtu na lince, ceny za 1 ks a to vše přepočteno na 30 let. (v posouzení tab. č. 23-26)

**Vybudování infrastruktury na trasách** je jednak prvotní úprava zastávek, a dále výstavba měníren, nabíjecích stanic na trase, u trolejbusů samozřejmě vše pro trolejové vedení.

**Obnova infrastruktury na trasách:** je obnova infrastruktury na trase, vyjma zastávek, podle životnosti a počtu cyklů za 30 let.

**Vybudování a obnova infrastruktury ve vozovně** se rozumí: nabíjecí stanice, plnicí stanice, vybavení vozoven a případná obnova v průběhu 30 let.

**Provozní náklady infrastruktury:** vychází se z měrné ceny na 1 vozkm, počet km/za cyklus a počet cyklů (viz. str 65)

**Provozní náklady vozidel:** výpočet dle ceny PHM, zbývající náklady vozidel (mzdy, ..)x počet cyklů viz. tabulka 41 na str. 68 a tab. 42 na str.69

**Šance na změnu nákladů na pohon** vyjadřuje procentický vliv na celkovou cenu za PHM za 30 let, u vodíku je nejvyšší záporná hodnota, tzn. že se počítá s nejvýraznějším poklesem ceny (šance 15%), u elektřiny 10% a naopak u nafty nárůst nákladů šance 15%. Tyto odhady jsou však chybné jak je uvedeno výše, když cena elektřiny bude naopak stoupat.

**Emise hluk** položka vyjadřuje "náklady" na hluk podle třídy akust. tlaku v dB, klasické autobusy jsou o 5 dB hlučnější, což ve finančním vyjádření činí neskutečných 284 mil. Kč za 30 let navíc, oproti ostatním druhům pohonů. Tato položka v podstatě rozhoduje o nevýhodnosti autobusů.

**Emise lokální :** finanční vyjádření emisí CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>,NO<sub>x</sub> a prachových částic 2,5 a 10

**Možnost dotací:** částka představuje 70% investičních nákladů na vozidla a infrastrukturu za dobu 30 let, které je možné uhradit prostřednictvím dotace

**Synergie:** úspora využitím infrastruktury pro více linek, v tabulce je uvedena pouze pro parciální trolejbusy, u linky 377 se jedná o společnou část zařízení s linkou 140. Plnicí stanice vodíku bude určitě rovněž využitelná pro více dopr. prostředků na vodík. Na více linkách, než to umožňují troleje, to však finančně vyjádřeno v posouzení není.

**Nejistota:** tato veličina vyjadřuje možnost nárůstu nákladů z neprovořených technologií a její výše byla stanovena odhadem na základě dosavadních empirických poznatků a nedá se vlastně ověřit. Její nastavení u elektrobusů 20 % a 25% a u vodíkového pohonu 25% se zdá přemrštěné. Vzhledem k tomu, že s rozšiřováním těchto technologií by se cena všech vstupů měla spíše snižovat, spolehlivost zvyšovat a životnost akumulátorů prodlužovat je procento nejistoty nadhodnoceno. Bez zlepšování těchto vlastností by se ani s žádnou masivní elektrifikací v dopravě přece nedalo vůbec počítat.

Tabulka je doplněna o řádek, kde je celkový součet nákladů, odpočet na synergii, ale není v tomto posledním řádku započtena nejistota, která není podložena a objektivně mění celkové výsledky.

### Výsledné multikriteriální porovnání variant linky 377 pro období 30 let

#### Hodnoty jsou v mil.Kč

Kriterium	Autobusy	Parciální trolejbusy	Vodík	Elektrobusy dvoupólové	Elektrobusy čtyřpólové
Pořízení a obnova vozidel	240	338	360	476	390
Vybudování infrastr. na trase	4	411,68	4	34	64
Obnova infrastr. na trase	0	60	0	30	60
Vybudování a obnova infrastr. ve vozovně	0	39	100	51	60
Provozní náklady infrastruktury	20,11	16,06	21,94	15,79	16,62
Provozní náklady vozidel	673	657,75	966	923,97	795,25
Šance na změnu bud. nákladů na pohon	%	+15	-10	-15	-10
	Kč	22,89	-12,13	-57,75	-16,96
Emise hluk	858,30	574,20	574,20	574,20	574,20

Emise lokální		169,80	31,5	31,5	31,5	31,5
Možnost dotací		0	-315	-337	-410	-351
Synergie		0	-89,54	0	0	0
<b>Celkem</b>		<b>1988,10</b>	<b>1711,52</b>	<b>1662,89</b>	<b>1709,50</b>	<b>1625,31</b>
Nejistota	%	0	10	25	20	25
	Kč	0	67,38	246,99	187,95	202,97
<b>Celkem, včetně nejistoty</b>		<b>1988,10</b>	<b>1778,90</b>	<b>1909,88</b>	<b>1897,45</b>	<b>1828,28</b>
Další úspora synergie sítě trol.		0	-67,15	0	0	0
<b>Celkem vše</b>		<b>1988,10</b>	<b>1711,75</b>	<b>1909,88</b>	<b>1897,45</b>	<b>1828,28</b>
<b>Celkem všechny náklady bez započtení nejistoty</b>		<b>1988,10</b>	<b>1644,37</b>	<b>1662,89</b>	<b>1709,50</b>	<b>1625,31</b>

## VI. Návrh

**Obce vyjadřují svůj zásadní nesouhlas s realizací záměru výstavby Elektrifikace úseku Praha – Kostelec nad Labem“ v k. ú. Letňany, Miškovice, Čakovice, Sluhy, Veleň, Polerady u Prahy, Mratín, Kostelec nad Labem, Brázdím. Zveřejněné oznámení je zcela neurčité neumožňující ověření jeho správnosti a pravdivosti. Tato vada však dle názoru obcí jakýmkoliv běžným doplněním není odstranitelná. Záměr je předkládán non variantě, což oznamovatel nedokázal řádně obhájit, stejně nedokázal obhájit důvod proč je tento záměr považován za ekologický, záměr obsahuje řadu chyb a nedostatků, které jsou uvedeny výše. Hodlá-li investor, kterým je Středočeský kraj, přistoupit k realizaci takového záměru, který bude mít takto významný dopad do životů dotčených obcí, jejich občanů a životního prostředí, je nezbytné, aby byl takovýto záměr a jeho oznámení řádně a kvalifikovaně zpracováno, což v tomto případě není. Obce tímto požadují, aby v rámci řízení byly řádně přezkoumány i všechny doklady, z nichž oznámení vychází a jež jsou jako důkazy citovány v tomto vyjádření (zejména ověřovací studie, ekonomické hodnocení, závěrečná zpráva ČVUT, námitka systémové podjatosti). Důkazy citované v tomto vyjádření jsou ověřitelné z veřejných zdrojů, úřadu jsou známy z jeho činnosti či s nimi disponuje oznamovatel a ten nechť je vyzván k jejich doložení či doplnění. Nebudou-li doloženy ze strany oznamovatele, žádají obce o sdělení této skutečnosti a to za účelem jejich založení ze strany obcí. Dále žádáme, aby byly zpracovány další varianty záměru včetně jiných možných alternativních řešení, provedeny řádné průzkumy dopadu na životní prostředí, posouzen soulad s územními plány a možnosti technické realizace, specifikovány technické parametry, včetně sloupů a prověřeny všechny námitky uvedené v tomto vyjádření.**

Dle názoru obcí nelze vyloučit „Závažný zásah“ na zájmy ochrany přírody a krajiny ve smyslu § 67 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění a podle § 7 Vyhlášky č. 142/2018 Sb.

S ohledem na povahu a rozsah záměru, jeho umístění a charakteristiku předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí je dle názoru obcí nutné záměr posuzovat v rozsahu celého zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

V úctě




Obec Veleň,  
Zast. Ing. Jiřím Kazdou, starostou



Obec Mratín,  
Zast. Ing. Jiřím Falkem, starostou

**OBEC MRATÍN**  
Kostelecká 131  
250 63 Mratín  
IČO: 002 40 494



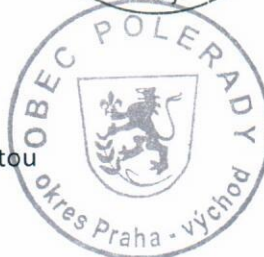
Obec Sluhy,  
Zast. Petrem Moudrým, starostou



Obec Brázdím,  
Zast. Milanem Kašpárkem, starostou



Obec Polerady,  
Zast. Jiřím Urbanem, starostou





Město Kostelec nad Labem,  
Zast. Josefem Chalupou, starostou

