



Praha 31.8.2021

Čj. 096452/2021/KÚSK

Vážení pánové starostové,

dovoluji si Vás touto cestou oslovit s reakcí na otevřený dopis obcí Veleň, Sluhy, Brázdim, Mratín, Polerady a města Kostelec nad Labem.

Elektrifikace veřejné dopravy na území Středočeského Kraje je připravována v návaznosti na kroky činěné hlavním městem Prahou v souladu s dlouhodobými cíli České republiky, která se zavázala ke snížení emisí CO₂ a dalších škodlivin produkovaných spalováním fosilních paliv (nejen) v dopravě, a to v souladu s nadnárodními a národními strategickými dokumenty. Lze uvést zejména Klimatickou dohodu OSN z Paříže, Zelenou dohodu pro Evropu z roku 2019, či Směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel „Clean Vehicle Directive“ (stanovující povinnost pořizovat částečně čistá a zcela bezemisní vozidla ve stanovených poměrech platných do roku 2025 a následně od roku 2026). Středočeský kraj musel tuto skutečnost zohlednit v plánování a projektování systému veřejné dopravy ve Středočeském kraji. Plánování muselo být navíc v souladu s „Plánem dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021-2025“, který předkládá směr vývoje veřejné dopravy v kraji. Zohledňuje schválené strategické dokumenty, ze kterých lze zmínit např. „Strategie rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2021-2024“ či „Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“. Ten je hlavním koncepčním dokumentem pro oblast dopravy a její infrastruktury pro tzv. Pražskou metropolitní oblast. Mezi strategické cíle plánu patří snížení uhlíkové stopy (především využití elektrické trakce). Při naplňování těchto cílů je však nutné chápat jako prioritu zajištění propojení nadregionálních, regionálních a právě i lokálních vazeb s důrazem na technické řešení záměrů tak, aby zároveň splňovalo požadavky na jeho přijatelnost v dotčeném území. Právě na základě odsouhlasené koncepce rozvoje parciálních trolejbusů v Praze a její potencionální rozvoj do Středočeského kraje v součinnosti s IDSK a ROPID vyšly jako nejvhodnější linky 375 a 377. O vhodnosti využití technologie parciálních trolejbusů bylo ze strany Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje a v souladu s usnesením Rady Středočeského kraje č. 038-06/2021/RK zadáno nezávislé Expertní posouzení vhodnosti využití této technologie u Českého vysokého učení technického v Praze (dále jen „ČVUT“), na základě kterého byly porovnávány varianty autobusu poháněného vodíkem, klasického trolejbusu, elektrobuse (dvoupólového nabíjení), elektrobuse (čtyřpólového nabíjení) a parciálního trolejbusu. Na základě expertního posouzení byly stanoveny tyto závěry:

- Využití parciálních trolejbusů v rámci linek PID č. 375 a 377 je nejvýhodnější variantou s ohledem na využití synergických efektů společného projektu s Dopravní podnikem hl. m. Prahy

- Využití parciálních trolejbusů umožní zajistit kontinuální provoz linek bez nutnosti přestupů na hranicích s hl. m. Prahou

Právě Praha na svém území linku 377 zrealizuje v úseku Letňany – Miškovice. Z tohoto pohledu je logické pokračovat bez přestupu dále po celé trase linky. Pokud elektrifikovaná linka skončí v Miškovicích, musí se řešit nasazování autobusů a případný přestup. Dále bych ráda zmínila, že se nejedná o klasický trolejbus, ale o parciální trolejbus. Rozdíl je v tom, že troleje vedou pouze v 45% celkové trasy a 55% trasy je bez trolejí. Další obavou, kterou jsem zaznamenala je, že mezi poli nebude možné projíždět zemědělskou technikou. V tomto případě bych ráda uvedla příklad dlouho provozované trolejbusové trasy mezi Pardubicemi a Lázněmi Bohdaneč, která je kompletně zatrolejovaná mezi poli a technika pod ní bez problémů projíždí. Často se nás také ptáte proč nenasadíme CNG. CNG bohužel není dle výše uvedených směrnic v kategorii bezemisních, ale v kategorii nízkoemisních. Bohužel jediné technologie, které připadají v úvahu jsou trolejbus, elektrobuses a vodíkový autobus. Vodíkový autobus má výhodu, že nemusí mít po trase troleje, nicméně se bohužel jedná o technologii velice nákladnou a v praxi příliš neodzkoušenou. Pro představu nákup elektrobuse a vodíkového autobusu činí rozdíl cca 40% na jeden vůz a to nepočítám výrobu, dovoz a skladování vodíku.

Elektrifikace linky č. 377 je v současné době řešena na úrovni technické studie a je předložena ke zjišťovacímu řízení (dále jen „ZŘ“). Výsledkem ZŘ (případně procesu EIA v plném rozsahu), není povolení záměru, ale rozhodnutí z hlediska možných významných vlivů a dopadů na životní prostředí, tj. stanovení možných dopadů změny obsluhy území z diesellových vozidel na vozidla elektrické trakce. Do zjišťovacího řízení byl záměr předložen s maximální délkou zatrolejování trasy tak, aby provedené hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví bylo na straně bezpečnosti. V navazující přípravě záměru, tj. navazujícím projektovém stupni, budou parametry projektu (včetně nutné délky zatrolejování, umístění dobíjecích stanic aj.) precizovány s důrazem na naplnění vizí dotčených obcí a na soulad se stávajícím i výhledovým urbanistickým řešením, jejichž cílem je vytváření příjemného prostředí pro místní obyvatelstvo a samozřejmě technickou proveditelnost celého záměru. A právě i s ohledem na životní prostředí obcí je elektrifikace autobusových linek chápána jako přínos z hlediska snížení zejména hluku a emisí znečišťujících látek. Příkladem nám může být například trolejbusová trasa z historického centra Ženevy na místní letiště.

Považuji za důležité zde uvést, že se nejedná o rozmar Středočeského kraje. Nicméně stejně jako ostatní kraje musíme tyto závazky plnit, ačkoli od státu jsme doposud nedostali žádnou finanční podporu a žádná na výše uvedené závazky nebyla ani přislíbena. Tato skutečnost vyvrací, že se jedná o politický a ekonomický záměr Středočeského kraje. Vzhledem k nastalé situaci musíme brát v potaz mimo jiné i ekonomickou stránku. V současné době Středočeský kraj vynaloží na veřejnou dopravu okolo 3,7 mld Kč ročně, což činí bezmála 38% disponibilního rozpočtu celého kraje. Abychom byly schopni závazky plnit je pro nás nezbytná synergie s Prahou.

Jelikož i my zastáváme roli starostky/ty, tak Váš postoj já i pan radní pro veřejnou dopravu naprosto chápeme. Rádi bychom Vás ujistili, že prostředí ve Vašich obcích je pro nás velice důležité. V rámci dalšího stupně projektové dokumentace, který se na rozdíl od studie EIA již bude zabývat otázkou, kde je troleje skutečně nutné umístit, budou i vizualizace. Vizualizace následně společně s Vámi posoudí odborníci z fakult, které se dopady na krajinný ráz zabývají. Dále považuji za nutné, aby byly svolávány pravidelné konstruktivní schůzky s Vaším

zastoupením, kde Vám bude předloženo aktuální technické řešení, a Vaše věcné připomínky k řešení stavby budou v maximální možné míře zohledněny. Věřím, že v této oboustranné spolupráci dokážeme najít řešení, které bude pro všechny zúčastněné přínosem. Před tím vším se s Vámi ale sejde pan radní pro veřejnou dopravu Petr Borecký a vše s Vámi osobně probere.

Závěrem Vás chci ujistit, že snahou vedení Středočeského kraje je najít s Vámi shodu nad touto situací, abychom ale zároveň byli schopni právní závazky státu, nějakým pro všechny zúčastněné přijatelným způsobem splnit.

Srdečně Vás zdravím,

**Mgr. Petra
Pecková** Digitálně podepsal
Mgr. Petra Pecková
Datum: 2021.09.01
10:12:13 +02'00'

Mgr. Petra Pecková
hejtmanka Středočeského kraje

Vážený pan starosta
Ing. Jiří Kazda
Starosta obce Veleň
Hlavní 7
250 63 Mratín

