

Hlavní město Praha  
Magistrát hlavního města Prahy  
Odbor ochrany prostředí  
Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí

Č.j. MHMP 56347/2025  
Sp. zn.: S-MHMP 38715/2025

V Praze dne 15. února 2025

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy, jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) a § 23 odst. 10 písm. a) 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, ve smyslu § 16 odst. 1 a 2 zveřejnil informaci o oznámení záměru

„Elektrifikace linky č. 201 (leden 2025)“ (dále jen „elektrifikace“).

Vzhledem k tomu, že tento záměr podléhá zjišťovacímu řízení podle § 7 citovaného zákona vyjadřujeme my, jako osoby, které mohou být rozhodnutím vydaným v navazujícím řízení dotčeny ve svých právech nebo povinnostech (viz §3)

nesouhlas se záměrem elektrifikace,

a to z důvodu, že uvedený záměr z pohledu výše uvedeného zákona by přinesl spíše negativní dopady na kvalitu života obyvatel, bezpečnosti, nevyváženost dodatečných nákladů a přínosů a zakonzervoval by vysokou dopravu v oblasti, a to se všemi negativními jevy, jakým je hluk, dopravní zácpy a ztráta veřejného prostoru.

#### Odůvodnění:

Hlavním důvodem je, že linka 201 v úseku Nádraží Holešovice – ul. V Holešovičkách – ul. Na Stráži – ul. Na Pokraji – ul. Teplická – ul. Lovosická – Metro C Letňany – ul. Tupolevova – ul. Veselská – ul. Toužimská – Kbely – ul. Hornopočernická – Satalice – ul. Budovatelská – ul. Za Černým mostem – Rajská zahrada – Černý Most v celkové délce cca 22,3 km., je – z našeho subjektivního pohledu, což předložená studie nevyvrátila – nedostatečně využívána, a tedy nevhodná pro zamýšlený záměr. Argumentujeme, že projekt s nízkou využitelností neposkytuje odpovídající ekologické výhody.

Domníváme se, že vhodnějším řešením je optimalizace veřejné dopravy v oblasti, tj. vyšší využití již vybudovaných a ekologizovaných dopravních tras (jm. vyšší frekvenci dopravy po již ekologizovaných, souběžně vedených trasách linky metra C a trolejbusy jezdících ulicí Prosecká) a obsluha přilehlých oblastí jm. kolem ulic Na Pokraji, menšími bateriovými autobusy a minibusy.

Z pohledu zákona č. 100/2001 Sb. (Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí – EIA) se opíráme jm. o následující ustanovení:

§ 3 – Předmět a účel posuzování vlivů na životní prostředí

Text vymezuje, že posouzení vlivů na životní prostředí se provádí s cílem zjistit, zda záměr (včetně dopravních staveb) nezpůsobí nepřiměřený zásah do životního prostředí, zdraví lidí a dalších hodnot. V případě plánované elektrifikace autobusové linky č. 201 argumentujeme, že nízká využitelnost linky by elektrifikací způsobila další ekonomické náklady, které jsou neúměrné přínosům pro životní prostředí a které by vedly k neoptimálnímu

využití veřejných prostředků.

#### § 4 – Rozsah posuzování vlivů na životní prostředí

Paragraf zahrnuje hodnocení účelnosti a vhodnosti záměru z hlediska všech aspektů jeho realizace, včetně bezpečnosti. Domníváme se, že trolejové vedení v dané oblasti představuje riziko pro bezpečnost obyvatel (např. v důsledku blízkosti rodinných domů jm. v ulici Na Pokraji) což nebylo posouzeno, tj. ani vyvráceno. Požadujeme, aby se předkladatel zajímal otázkou (ne)bezpečnosti vysokého napětí v zástavbě řadových domů a věc byla řádně posouzena z pohledu možného rizika jm. zkratu na vedení, nebo požáru.

Elektrifikace současně vyžaduje instalaci masivních stožárů pro trolejové vedení, což působí nevhodně v prostředí zástavby nízkých řadových domů a proti estetice dané oblasti. Vizuální kvalitou prostředí se předložené studie nezabývaly.

#### § 6 – Posouzení vhodnosti záměru

Text stanoví, že při posuzování vlivů na životní prostředí se zohledňuje nejen samotná povaha záměru, ale i jeho účelnost a vhodnost v daných podmínkách. Nedostatečná využitelnost linky 201 znamená, že navrhovaná změna není vhodná pro potřeby městské dopravy a efektivní využívání veřejných prostředků. Pokud projekt není dostatečně využíván, vede k neúměrné zátěži pro životní prostředí (jm. nadměrné spotřebě energie u neefektivně využívané infrastruktury) a zároveň ke zakonzervování špatné dopravní situace v oblasti.

#### § 8 – Vlivy na životní prostředí, zdraví lidí a majetek

Ustanovení se zaměřuje na hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a zdraví lidí, a to včetně posuzování rizik, jakými jsou jm. bezpečnostní rizika pro obyvatele a jejich majetek. Těmito oblastmi se předložené dokumenty nezabývají, ať už jde o riziko existence vedení o vysokém elektrickém napětí (viz již zmiňované riziko úrazu elektrickým proudem, požáru a jiných havarijních situací), stejně jako ekonomickými dopady u málo využívaného projektu. Pokud je záměrem elektrifikace autobusové linky s nízkým počtem cestujících, znamená to, že projekt nepřináší ekologicky příznivější řešení dopravy, ale naopak konzervuje nadměrnou dopravní zátěž, bez odpovídajících výhod pro veřejnost. To z pohledu investice představuje spíše újmu pro životní prostředí, bez ekonomické efektivity celé akce.

#### § 10 – Možnosti vyhodnocení variant

Jak již bylo konstatováno, předložená studie se využitelností stávající autobusové linky č. 201 vůbec nezabývá, natož aby předložila alternativy k zakonzervování nadměrné dopravní zátěže v oblasti díky investice do trolejového vedení. Domníváme se, že pokud by byla prokázána studií nedostatečná využitelnost elektrifikované autobusové linky, je povinností předkladatele relevantně zvážit alternativy (například jiné formy ekologické dopravy nebo zlepšení stávajícího provozu) a vyhodnotit, zda je elektrifikace opravdu nejlepší variantou z hlediska efektivity a environmentální udržitelnosti.

#### § 12 – Vyváženost nákladů a přínosů

Pokud je investice do projektu neúměrně vysoká ve srovnání s ekologickými a sociálními přínosy pro oblast je dopad hodnocení projektu negativní, a to i hlediska zákona o EIA.

## Závěr:

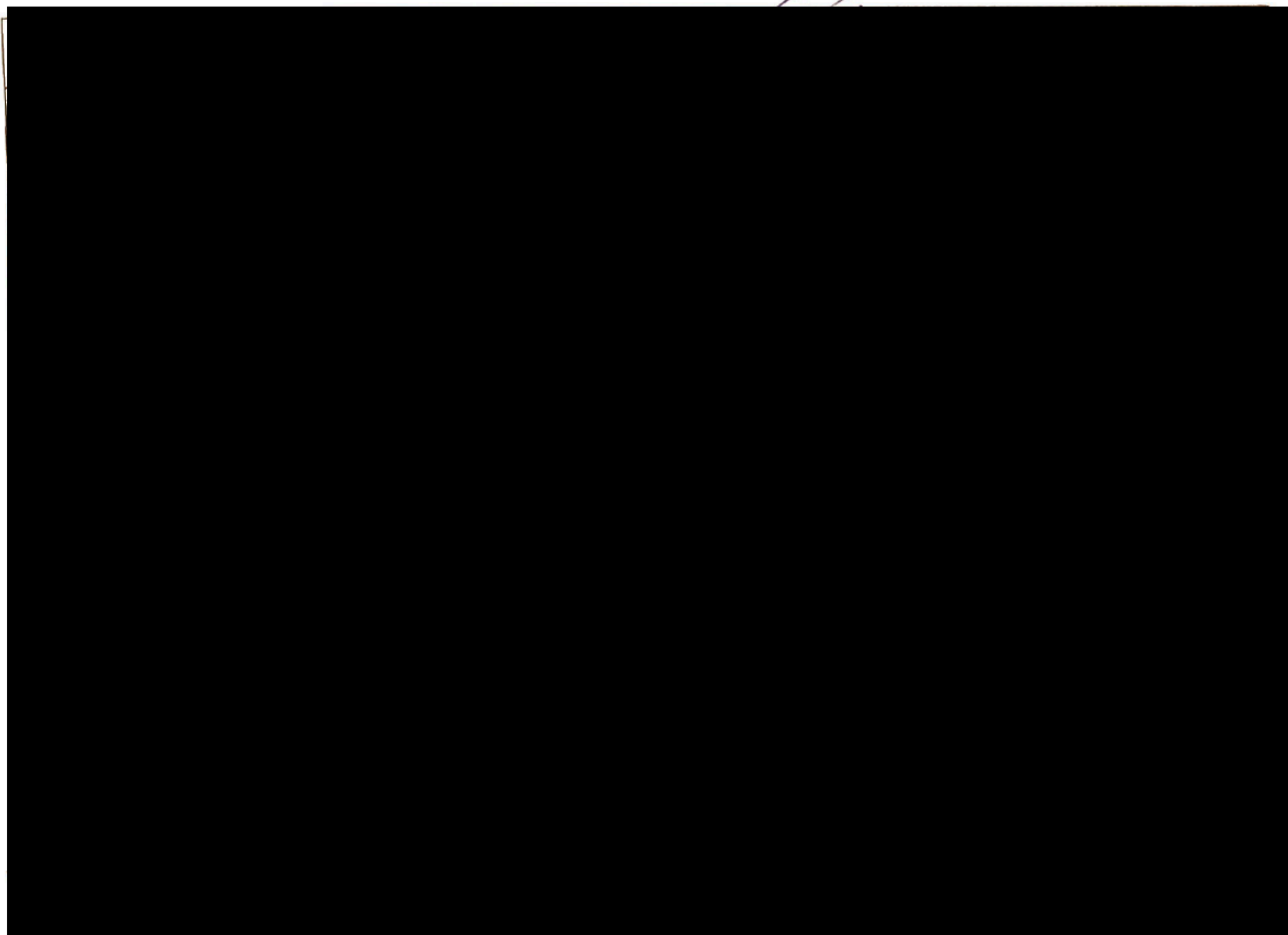
Elektrifikace stávající autobusové linky č. 201 prostřednictvím instalace trolejového vedení je významným zakonzervováním stávající dopravy v oblasti, která je dnes neúměrně vysoká díky řidičům, kteří si jm. ulicí Na Pokraji zkracují cestu osobními vozy do centra Prahy při ranní a odpolední zácpě v ulici V Holešovičkách.

Elektrifikaci slabě využívané linky č. 201 proto považujeme za alibistické a nedostatečné řešení, kdy hustotu dopravy zachováme, pouze ji elektrifikujeme. Současně zahušťujeme veřejný prostor trolejovým vedením s vysokým napětím.

Autobusy jezdící na lince 201 jsou přitom součástí silniční dopravy, která zhoršuje dopravní zácpy a přetížení ulic V Holešovičkách, Na Stráži, Na Pokraji a Litoměřická, což negativně ovlivňuje jak místní obyvatele, tak i cestující v těchto autobusech. Domníváme se proto, že elektrifikace linky 201, která je souběžná s trasou metra C, i s dopravou ulicí Prosecká (s již instalovaným trolejovým vedením) by byla neefektivní, jak z pohledu životního prostředí, tak veřejného zájmu obecně.

Zástavba řadových domů v okolí ulic Na Stráži a Na Pokraji přitom byla budována jako zahradní městská čtvrť, nikoliv jako dopravní tepna, která je paralelní dopravní cestou všem dojíždějícím do centra města ulicí Liberecká. Tato skutečnost nám, jako místním obyvatelům, působí stále větší frustraci ze zvýšeného hluku a znečištění a ovlivňuje atraktivitu oblasti pro bydlení.

Požadujeme proto, aby dotčené instituce před jm. elektrifikací linky č. 201, předložily návrh kombinace využívání zóny s klidovou dopravou v oblasti Střížkova s reorganizací veřejné dopravy s cílem omezit provoz na linkách, které jedou na podobných trasách, pokrývají stejnou oblast, nebo jsou málo využívané s nízkým počtem cestujících. K elektrifikaci by se pak mělo přistoupit teprve následně, po pečlivém posouzení vyváženosti nákladů a přínosů, jm. trolejové vedení instalovat pro velkokapacitní trolejbusy, jezdících na odpovídajícím způsobem dimenzovaných silnicích.





REDACTED

4



REDACTED

## **Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.**

Změnou datového formátu se nepotvrzuje správnost a pravdivost údajů obsažených v dokumentu a jejich soulad s právními předpisy.  
Vstupující dokument nebyl podepsán.

**Typ vstupního dokumentu:** .PDF

**Otisk souboru:** 66E09F0A18B16E823BD8F74EFD56C480BC90AB33ED8948C976BE26150AEB2E30

**Použitý algoritmus:** SHA256\_SBB 2.16.840.1.101.3.4.2.1

**Subjekt, který změnu formátu dokumentu provedl:**

Hlavní město PRAHA, Mariánské nám. 2, 11000 PRAHA 1

**Datum vyhotovení ověřovací doložky:**

21.2.2025

**Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:**

Fietzek David Bc. MBA