

Vážená paní Véllová,

na základě naší společné návštěvy "terminálu" příměstské autobusové dopravy na stanici metra Ládví, v odpolední špičce dne 18. 2., a diskuze studie doc. Vébra, si dovoluji vyslovit následující názory, a to z pohledu jak bývalého řidiče autobusu, dispečera autobusové dopravy a dopravního inženýra, tak z pohledu mé současné specializace, do které spadají výfukové emise ze spalovacích motorů a jejich dopad na kvalitu ovzduší a lidské zdraví.

1. "Terminál" se sestává z konečné výstupní a několika nástupních zastávek na okraji páteřní komunikace (ul. Střelnická), odstavné plochy pro několik autobusů, a točny. Nejedná se o ucelený objekt vyhrazený pro autobusovou dopravu.
2. Průjezd odhadovaných 500 autobusů denně v oblasti stanice metra Ládví bezpochybně ovlivňuje hlukem a výfukovými emisemi dotčenou oblast, stejně tak jako průjezdy dalších motorových vozidel. Výfukové emise ze spalovacích motorů způsobují stovky tisíc předčasných úmrtí v EU, tj. o řád více, než dopravní nehody. Dopad výfukových emisí by proto neměl být podceňován.
3. Autobusové zastávky a točna jsou v rámci možností poměrně vhodně umístěny, z hlediska emisí se však nemusí jednat o umístění bezproblémové, například točna je cca 100 m od obytné zástavby.
4. Nepovažuji za zřejmé, že vzhledem k dlouhé odbavovací době cestujících při nástupu je kapacita zastávek dostatečná, ani že v lokalitě je dostatek odstavných ploch pro čekání na čas odjezdu.
5. Během přibližně hodinového pozorování jsem nezaznamenal přítomnost viditelně kouřících autobusů, ani autobusů ve zjevně nevyhovujícím technickém stavu.
6. Během přibližně hodinového pozorování jsem nezaznamenal, že by přítomnost autobusů viditelně snižovala plynulost provozu, s výjimkou případů, kdy autobus nemohl vjet na zastávku, protože na ní stál osobní nebo lehký nákladní automobil. Výjezd autobusů z točny byl výrazně zpomalen osobními automobily, prakticky výhradně s registrací ve Středočeském kraji, parkujícími v oblasti točny (ul. Opálkova) tak, že nebyla ponechána dostatečná průjezdná šířka komunikace.
7. Nezanedbatelný a pravděpodobně poměrně výrazný dopad na kvalitu ovzduší a hluk lze očekávat v ulici Ďáblická, která prochází obytnou zástavbou v bezprostřední blízkosti. Průjezd přibližně 500 autobusů denně touto lokalitou může poměrně podstatně navýšit úroveň hluku a znečištění ovzduší.
8. Nemohu se vyjádřit k tomu, zda takto intenzivní provoz těžkých vozidel nenaruší statiku přilehlých budov v ul. Ďáblická, v tomto směru odkazuji na kolegy z Fakulty stavební.

Doporučení:

1. Vliv na zdraví lidí by mělo být poměrně podstatné a zásadní kritérium při výběru lokality ukončení linek příměstské autobusové dopravy. Doporučuji proto při zvažování variant (Holešovice, Ládví, Letňany) zohlednit praktické dopady - zvýšení hluku a zvýšení emisí rizikových látek - a to nejen na oblast terminálu, ale zejména na oblasti, kudy vozy projíždějí, zejména tam, kde vozy projíždějí v bezprostřední blízkosti obytné zástavby.
2. Opatřeními v oblasti dopravního a územního plánování výrazně snížit atraktivitu lokality Ládví pro parkování osobních automobilů, a tyto přesměrovat na vhodnější záchytné parkoviště.

S pozdravem

doc. Michal Vojtíšek, M.S., Ph.D.

Spalovací motory - spalování pokročilých paliv, měření výfukových emisí, vlivy emisí na životní prostředí a zdraví, mezioborové otázky

udržitelné dopravy.

Ústav automobilů, spalovacích motorů a kolejových vozidel
Fakulta strojní
České vysoké učení technické v Praze
Technická 4, 166 07 Praha 6