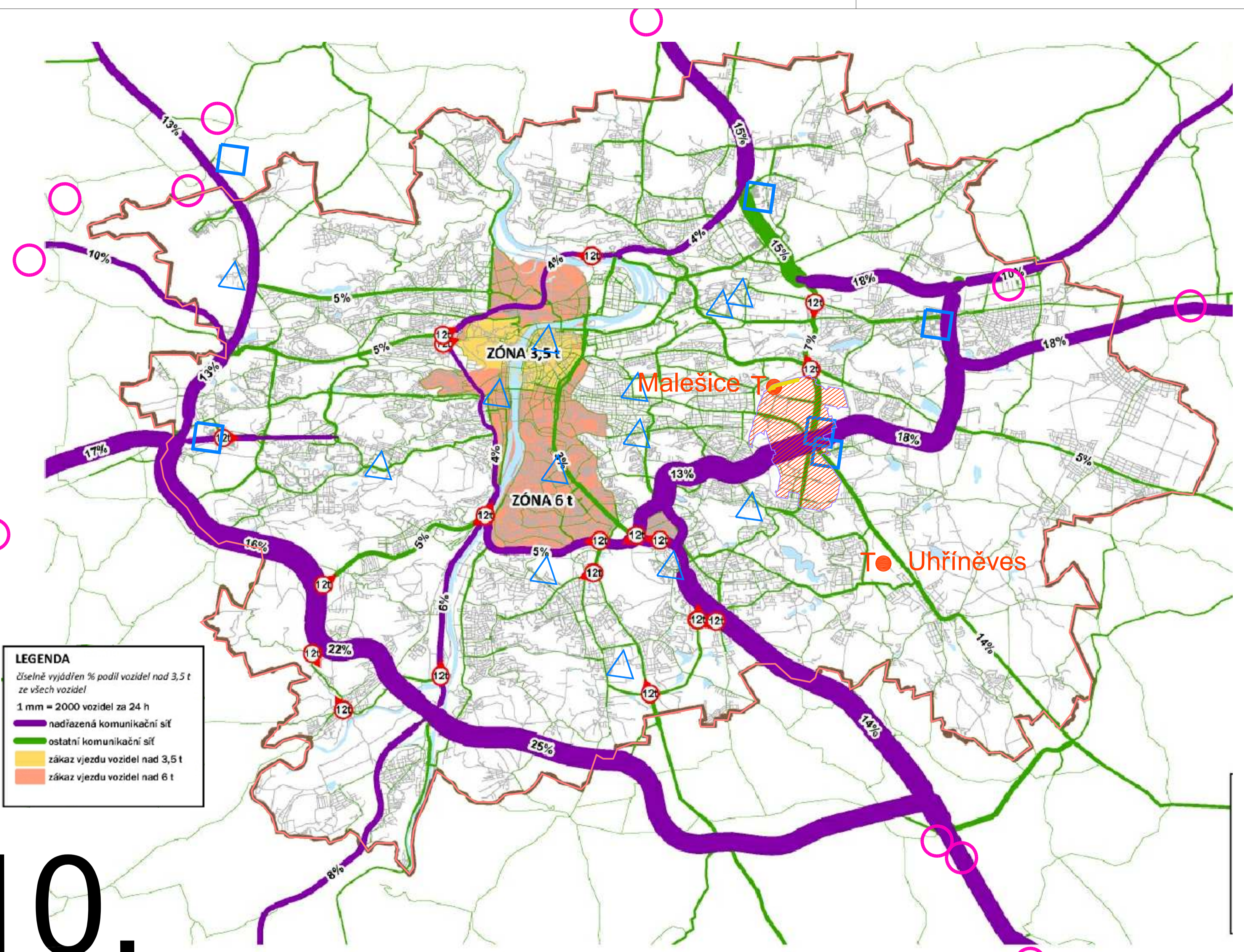


10.



LEGENDA
 číselně vyjádřen % podíl vozidel nad 3,5 t ze všech vozidel
 1 mm = 2000 vozidel za 24 h
 — nadřazená komunikační síť
 — ostatní komunikační síť
 ■ zákaz vjezdu vozidel nad 3,5 t
 ■ zákaz vjezdu vozidel nad 6 t

- velké logistické areály nad 100 000m²
- rozsáhlá obchodní centra
- △ velká obchodní centra
- terminál kombinované přepravy

Terminal Malešice
 Malešická a Hostivařská průmyslová oblast

Výhody blízkosti cílů přepravy a kvalitní napojení na železnici jsou předností, pokud nedojde k zatížení rezidenčních oblastí

Dopravní zátěž terminálu negeneruje dopravu, která by vstupovala do rezidenčních oblastí města. (Většinu dopravní zátěže ve městě generuje individuální automobilová doprava).

Nákladní auta jsou směřována na nadřazenou komunikační síť a do rezidenčních oblastí nezajíždí. Nákladní dopravu oproti individuální osobní lze navíc efektivně značením omezovat.

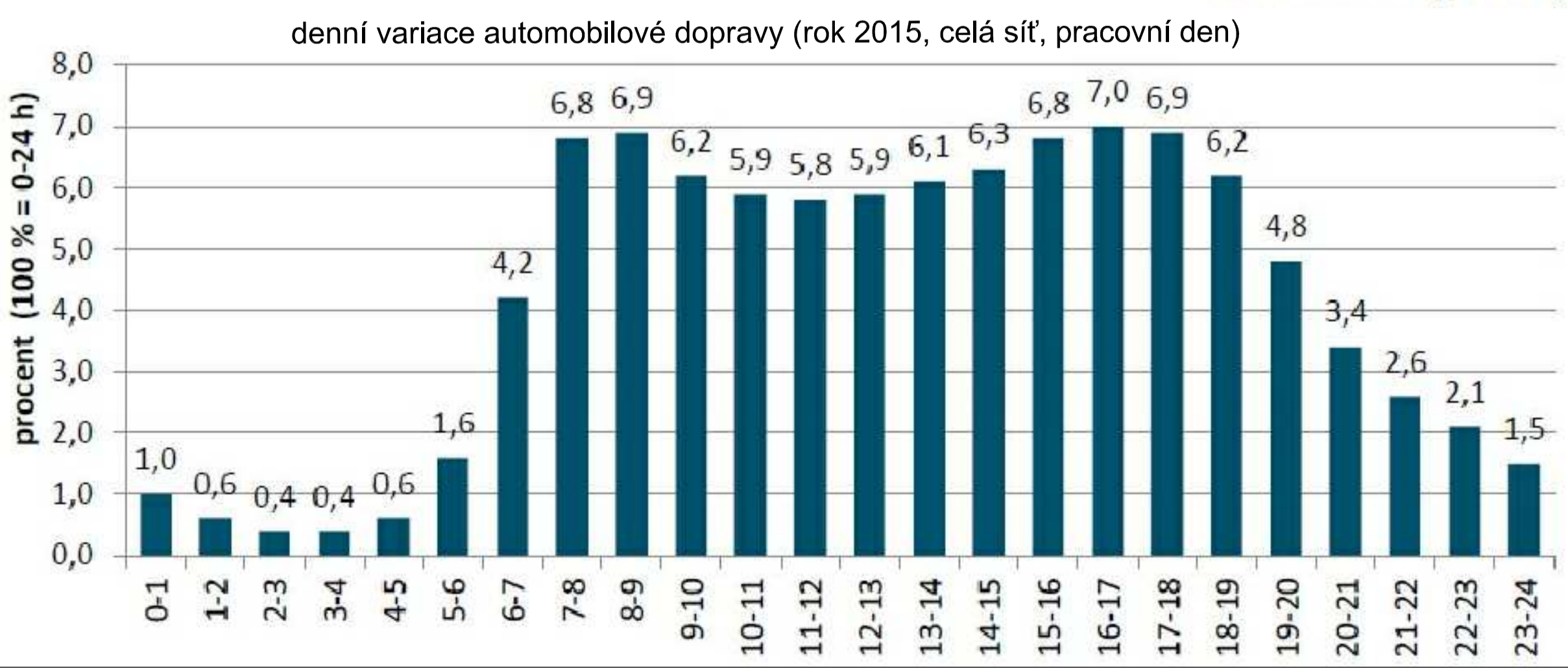
Realizace místní logistiky přinese v absolutních číslech úsporu najetých vozokm po městě

Omezení tonáže průjezdu - zátky - zabezpečí směrování TNT na silniční okruh a dálniční síť.

Realizace Terminálu a rozvoj průmyslové oblasti umožňuje efektivní řízení toků dopravy. Zásobování mimo dopravní špičku, TNT mimo komunikace vnitřního města. Reálně je možné zmírnit dopravní špičky a zatížení komunikací lepším rozložením dopravní zátěže.

Obrázek 154 - Zóny zákazu vjezdu vozidel nad stanovenou nejvyšší povolenou hmotnost

Zdroj: Plán udržitelné mobility Prahy a okolí © IPR Praha



Rok	Motorová vozidla celkem		Z toho osobní automobily		Podíl osobních automobilů na celkových dopravních výkonech (%)
	mil. vozokm	%	mil. vozokm	%	
1990	7,293	100 %	5,848	100 %	80 %
2015	21,798	299 %	20,070	343 %	92 %

Tabulka 96 - Dopravní výkony automobilové dopravy v Praze (celá komunikační síť, prům. prac. den, 0-24 h)

Terminál ve vztahu k logistickým cílům přepravy a možnostem pohybů těžkých nákladních aut