

Zdroj: Plán udržitelné mobility Prahy a okolí © IPR Praha

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

Zatížení komunikací při závozu skladů od dopravců

Dle provedeného dotazování se přepravce snaží organizovat toky přepravy tak, aby byl cíl TNA pokud možno na straně příjezdu. Vždy ale značné procento zboží tranzituje, protože důležitou roli hrají i místa závozu a proto přepravci pořízují i sklady tam, kde odkud je závoz jednodušší.

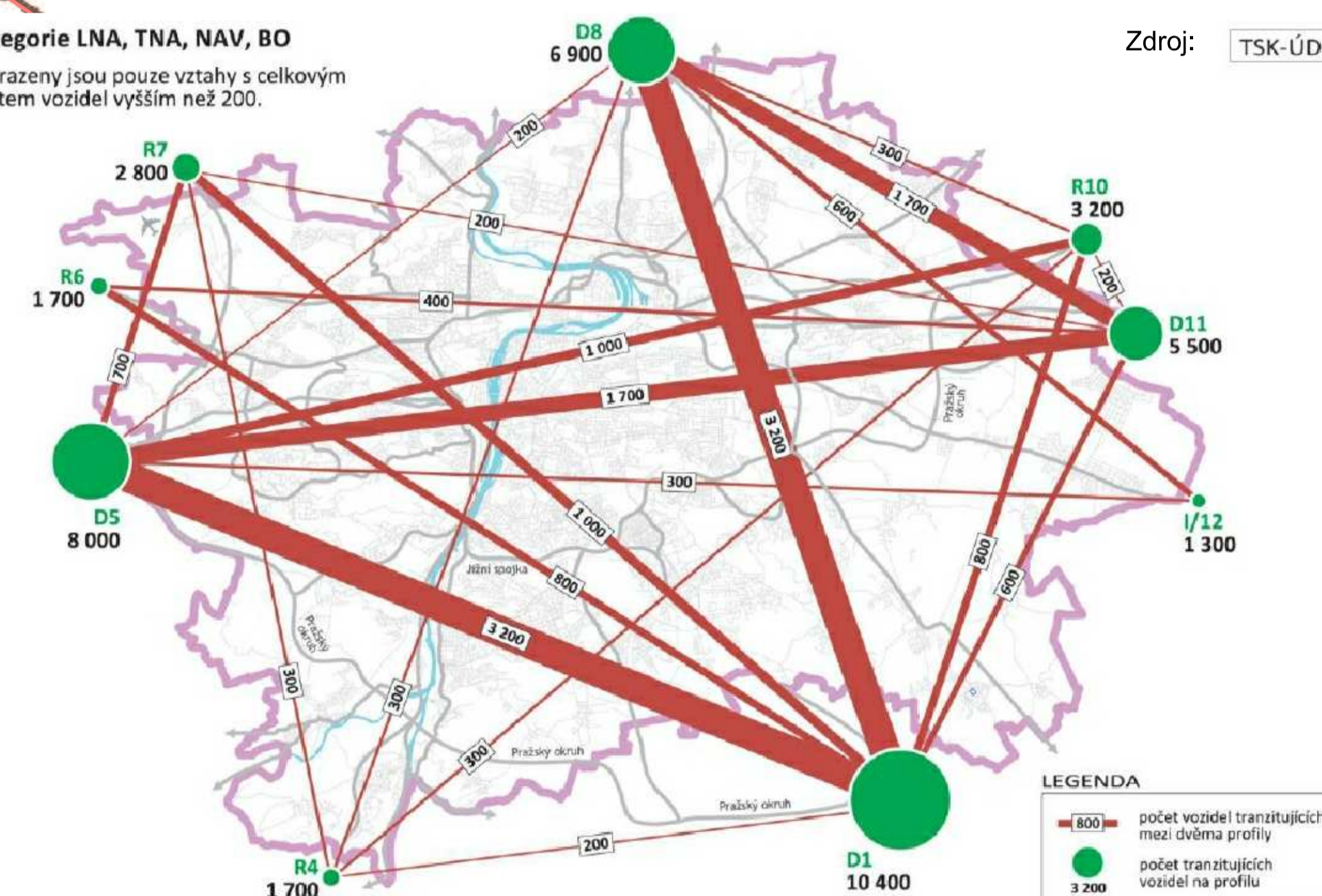
Velice přibližně a zjednodušeně lze použít model 60% TNA do skladů na straně příjezdu do města a 40% tranzituje do skladů na druhé straně města.

modelový příklad - ROZPAD DLE TRANZITNÍCH VAZEB
 poměr tranzitujících TNA pro adekvátní zátěž pro průjezd a tranzit

	cíl 100%	tranzit 40%
D8	16 TNA	6 TNA
R10	8 TNA	3 TNA
D11	11 TNA	4 TNA
I/12	3 TNA	1 TNA
D1	22 TNA	9 TNA
R4	4 TNA	2 TNA
D5	18 TNA	7 TNA
R6	5 TNA	2 TNA
R7	9 TNA	4 TNA
celkem	96 TNA	38 TNA

Pro zásobování města je pro přepravce s TNA jedinou spojkou mezi severem a jihem a východem a západem jižní spojka. Spolu s celorepublikovým tranzitem dochází k přetěžování a nadměrnému zatížení emisemi.

Kategorie LNA, TNA, NAV, BO
 Zobrazeny jsou pouze vztahy s celkovým počtem vozidel vyšším než 200.



Terminál Malešice - 96 TNA /den - STRATEGICKÝ CÍL rozpadů směrů dopravy bez zohlednění už stávající zátěže (bez odečtů už existujících tranzitů)

odjezd jižní spojka sever	odjezd jižní spojka jih
R 10 11 TNA	I/2 9 TNA
D11 53 TNA	D1 11 TNA
	D5 6 TNA
70 TNA	26 TNA

Základní shrnutí

- 1 Klientský terminál jsou přepravci, kteří zásobují hl.m. Prahu a metropolitní oblast. Terminál v principu negeneruje žádnou dopravní zátěž. Ta zde již existuje. Terminál má možnost stávající přepravní toky přesměrovávat v souladu s potřebami města.
- 2 Každý přepravce se snaží o maximální optimalizaci toků zboží. Průměrně cca 40% zboží v TNA tranzituje přes Prahu do skladů blíže dalšímu rozvozu.
- 3 Malešický terminál je umístěn u páteřní komunikaci Jižní spojka a je ve spádové oblasti kam se zaváží více jak 50% přepravovaného objemu zboží pro celou Prahu.
- 4 Kapacita překladiště v Malešicích představuje pouze jednotky procent přepravovaného objemu pro zásobování města.
- 5 Malešická průmyslová oblast má potenciál využít přepravu po železnici aktuální odhad je cca 20 ks, který se dle rozvoje zóny může výrazně zvýšit.
- 6 Každý kontejner se zbožím pro spádovou oblast, který přijede do Malešic po železnici znamená úsporu najetých km TNA přes město. Při posuzovaných 96 TNA/den a nulovém využití v Průmyslové oblasti by reálně došlo k nárůstu dopravy jenom na jižní spojkce o 10 TNA. (38x2=76 stávající adekvátní zátěž projíždějících TNA, 96-76=20, rozpad na sever a jih zátěž půl 20/2= 10 TNA). Poloha terminálu umožňuje, že jedna jízda po Jižní spojkce zaveze 2xvíce zboží (Reálně se bude asi jednat o odhadovanou 40% úsporu tranzitu).

Pro potřeby posouzení EIA objednatel zohlednil zájmy města. Pro obsluhu severního a západního segmentu města se bude snažit přepravce směřovat na překladiště v Mělník a pro obsluhu západního a Jižního segmentu města do Malešic. To umožní omezení tranzitu a dále zlepšit rozložení dopravní zátěže. Pokud tedy dojde k přesunu už existující zátěže z Mělníka na posuzovaných komunikacích do Malešic, pak reálně odpovídá navýšení 96 TNA na okolní silniční síť obrátce 182 TNA/den v Malešicích.

Předpokládaný rozpad cílů a objemů přepravy zboží na terminál Malešice bez realizace SKOP 511
 základní - nejhorší varianta - bez navazující městské logistiky a bez transformace průmyslové zóny