

City logistika

City logistika – dvě slova, pod kterými si můžeme představit jak řešení dopravní obslužnosti města, tak řešení tranzitu přes město a v neposlední řadě i všechny dopravní potřeby města. V konečném důsledku se jedná o složitý systém, který zahrnuje všechny zmíněné oblasti. Jeho řešení je často velmi složité a „straší“ řadu velkých měst a aglomerací.



Vizualizace nové stanice metra Prosek

Dopravní okruhy

Hlavním a nejdůležitějším bodem je však dopravní skelet města. Ten je rozdělen na dvě části – vnitřní Městský okruh, který chrání historické centrum i hustě osídlené rezidenční čtvrti Prahy a vnější Pražský okruh, který významně odlehčí dopravní zátěži města a bude chránit před tranzitní a kamionovou dopravou. Důležitou součástí projektu je i napojení dopravního skeletu města na české i transevropské dopravní sítě.

Známa historická věta říká, že „všechny cesty vedou do Říma“, pro hlavní město však platí, že všechny cesty vedou do Prahy. Ale co dál? Drtivá většina nákladní dopravy směřuje přímo do Prahy, nebo je pro ni Praha tranzitním městem. Stát vydává nemalé finanční prostředky na výstavbu dálnic a rychlostních komunikací, ale Praha nese břímě financování ze svého rozpočtu. Dálnice dnes téměř bez problémů přivedou dopravu na hranice Prahy již ze všech směrů, ale vlastní průjezd městem či jeho obchvat a propojení jednotlivých směrů je problém. Jeho řešením je urychlené dobudování severozápadní části okruhu a odklon severojižní magistrály. Dalším velkým odlehčením bude dobudování jižní části okruhu. Z tohoto pohledu je nejdůležitější stavba 512 a 513, která propojí dálnici D1 s dálnicí na Plzeň a Strakonice, čímž se velmi výrazně uvolní provoz na problematické

jižní spojce. Kamionová přeprava by se tak v budoucnu již nedostala do města a výrazně by se tím snížila doprava v oblasti Barrandovského mostu, což by mělo jistě velký vliv i na snížení velké nehodovosti v této oblasti. Nebyla by tím však do-

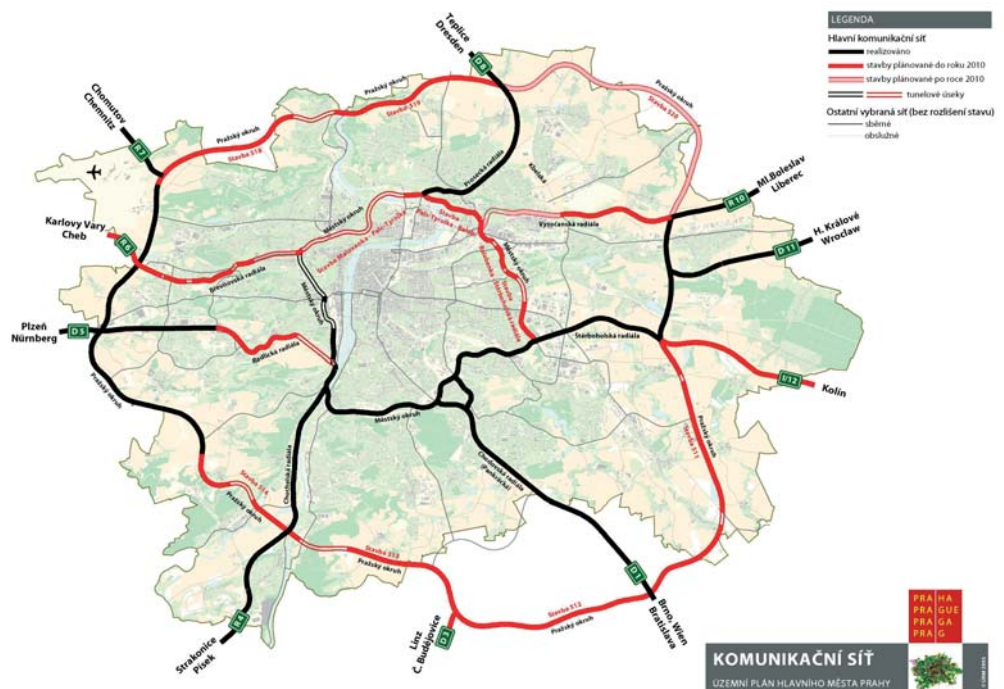
tčena dostupnost velkých logistických center, která vyrostla v okolí Průhonice, Čestlic, Jesenice, Říčana a na druhé straně v okolí Rudné a Chýně.

Centrum města

Pro centrum města je nejdůležitějším bodem odklon severojižní magistrály a zklidnění dopravy v této části města. Variantní řešení, která jsou v současnosti zpracovávána, uvažují využití tunelů a odklon dopravy již v oblasti Michle. Zrušení SJ magistrály v horním úseku Václavského náměstí, umožní vytvořit z Václavského náměstí moderní městský bulvár s návazností na Vinohradskou třídu. Odklon dopravy z této části města významně přispěje ke zklidnění dopravní situace v této oblasti.

Jedním z nejvíce diskutovaných problémů je i velké množství aut v centru města. S tímto problémem se potýkají všechna velká města a zkoušejí různé modely řešení. Praha se rozhodla jít stejnou cestou jako např. Londýn a zpoplatnit vjezd do centra města. Pilotní fáze tohoto projektu by měla být zahájena v roce 2009. V současnosti je situace řešena ve spolupráci s jednotlivými městskými částmi formou zón placeného parkování. Součástí řešení je i další výstavba záchytných parkovišť typu P+R v blízkosti kolejových složek Pražské integrované dopravy. Kombinace kvalitních P+R parkovišť a restriktivního systému vjezdu do centra města by měla vést ke snížení počtu vjezdů osobních automobilů do centra. Praha chce i nadále podporovat výstavbu podzemních parkovišť pro potřeby rezidenčního i záchytného parkování.

Samostatnou kapitolou zůstává problém zásobování. V minulosti existovala řada výjimek, která umožňovala vjezdy vozidel i do tzv. "pěší zóny". Řada obchodníků zneužívala i nedostatečné kontroly a relativně nízkých postihů za porušení zákazů vjezdů či porušení časů pro zásobování. Nový systém počítá nejen s větší restrikcí pro vjezd do centra, ale i snížení tonáže vjíždějících zásobovacích vozidel a v neposlední řadě prefe-





Zrekonstruovaná souprava pražského metra

renci nočního zásobování a snížení frekvence zásobování. To přinese zvýšené nároky na logistiku zásobování na straně jednotlivých obchodníků včetně zvýšení nároků na vybavení jejich skladovacích prostor. I přes jejich nevoli budou muset být omezeny tzv. ambulanti závozy či závozy v režimu just in time.

Omezení provozu v centru města s sebou přinese i změnu podmínek pro systém záchranných sborů – hasičů a záchranné služby. Změny lokace výjezdových základů těchto sborů chce radnice řešit ve spolupráci s jednotlivými složkami zá-

chranného systému tak, aby nebyly narušeny dojezdové časy k zásahům.

Městská hromadná doprava

Ke snížení počtu vozidel hlavně v centru města významně napomáhá i kvalitní a dostupná městská hromadná doprava. V polovině letošního roku bude dokončena trasa metra IV. C2 ze Střížkova přes Prosek do Letňan a v roce 2010 bude zahájena výstavba prvního provozního úseku nové trasy metra D z Hlavního nádraží do Písnice. Zde by měla být uplatněna varianta tzv. lehkého

metra, umožňující efektivnější řešení výškových a směrových poměrů trasy i snížení celkových investičních nákladů. V roce 2009 bude zahájena výstavba i dlouho diskutované trasy metra z Dejvic na mezinárodní letiště v Ruzyni. Dobudování stávajících tras a budování nových tras metra významně ulehčí povrchové autobusové dopravě a propojení dalších okrajových oblastí Prahy /Písnice/ s centrem sníží nároky na individuální automobilovou dopravu obyvatel těchto částí Prahy při cestách za prací.

Nedílnou součástí pražské dopravy se stane i větší využití železnice v rámci pražské integrované dopravy. Dobudováním pražského Wilsonova nádraží a rekonstrukce železniční trati mezi tímto nádražím a Libeňským nádražím může být významnou alternativou osobní přepravy v návaznosti na příměstské spoje hlavně z oblasti Kladna, Benešova, Berouna či Kolína.

Jak je vidět, řešení současné neutěšené situace v oblasti pražské city logistiky jsou dána. Praha na ně vyčlení desítku miliard korun. Otázkou však zůstávají realizační termíny. Předpoklad dokončení většiny záměrů je rok 2013, kdy by měl být dobudován vnější a vnitřní městský okruh.

Pokud se podaří termíny dodržet, bude Praha připravena i na takovou akci jako je pořádání Olympijských her. ■

ari

See you at the center of the moving world.



CeMAT 2008
Move to the next level

**THE WORLD'S LEADING FAIR
FOR INTRALOGISTICS**

27–31 May 2008, Hannover • Germany

www.cemat.com

1st international CeMAT Conference on May 26 - More information: www.future-of-logistics.com

Ing. Eva Václavíková vyhradní zastoupení Deutsche Messe AG Hannover v CR • Eva Václavíková • Myslbekova 7 • 169 00 Praha 6
Tel. +42 0 2 20 51 00 57 • info@hf-czechrepublic.com • www.hf-czechrepublic.com