

# PORTFOLIO PROJEKTŮ 5. ETAPA PROJEKTU TPSD

Silniční nákladní doprava

Zpracovatel: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

červen 2012

3. Silniční nákladní doprava (vedoucí Ing. Novotný, CDV).....	3
3.1 Aktualizace strategické výzkumné agendy .....	3
3.1.1 Současný stav řešené problematiky .....	3
3.1.2 Cíle a priority výzkumu .....	3
3.1.3 Kritická místa a návrhy na jejich odstranění.....	4
3.2 Návrhy výzkumných témat .....	4
3.2.1 Výzkumné téma 1 „Přeprava nadměrných nákladů“ .....	4
3.2.1.1 Cíle řešení .....	4
3.2.1.2 Popis řešení .....	4
3.2.1.3 Přínos projektu – popis výstupů.....	5
3.2.1.4 Časové období řešení .....	8
3.2.1.5 Doporučení řešitelé .....	8
3.2.1.6. Možný zdroj financování .....	8
3.2.2. Výzkumné téma 2 „Vybudování sítě veřejných logistických center“ .....	9
3.2.1.2 Popis řešení .....	11
3.2.1.3 Přínos projektu – popis výstupů.....	12
3.2.1.4 Časové období řešení .....	13
3.2.1.5 Doporučení řešitelé .....	13
3.2.1.6. Možný zdroj financování .....	13
3.2.3. Výzkumné téma 3 „Organizace nákladní dopravy ve městech“ .....	13
3.2.3.1 Cíle řešení .....	13
3.2.3.2 Popis řešení .....	14
3.2.3.3 Přínos projektu – popis výstupů.....	15
3.2.3.4 Časové řešení .....	15
3.2.3.5 Doporučení řešitelé .....	16
3.2.3.6 Možný zdroj financování .....	16

### 3. Silniční nákladní doprava (vedoucí Ing. Novotný, CDV)

#### 3.1 Aktualizace strategické výzkumné agendy

##### 3.1.1 Současný stav řešené problematiky

Při návrhu výzkumných témat byly využity následující dokumenty:

- Dopravní politika ČR pro léta 2005- 2013
- Strategie dopravy do roku 2025
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (2012)
- Strategie inovačních technologií v dopravě
- Evropská příručka osvědčené praxe pro přepravu nadměrných nákladů po pozemních komunikacích

a současně se vycházelo z problémů, které komplikují dopravcům provozování silniční nákladní dopravy a naopak, kdy silniční nákladní doprava komplikuje situace ve městech a má negativní dopad na životní prostředí.

Zvolená témata v předcházející etapě byla znovu posouzena z hlediska aktuálnosti požadavku na jejich řešení.

Problematika přepravy nadměrných nákladů je diskutována na národní i mezinárodní úrovni a svědčí o tom mimo jiné výše citovaná příručka, kterou nechala vypracovat Evropská komise a Generální ředitelství pro energii a dopravu. Také na národní úrovni byla diskutována naposledy členem Sdružení dopravců těžkých a nadměrných nákladů na konferenci „Strojírenství a doprava“ 10. 5. 2012 v Ostravě. Z těchto důvodů bylo toto téma zvoleno jako prioritní při jeho dalším podrobnějším rozpracování.

Pokud se jedná o veřejná logistická centra, předpokládá „Strategie dopravy do roku 2025“ zrychlení přípravy vzniku veřejných logistických center s ohledem na úlohu logistiky jako odvětví posilující konkurenceschopnost podnikatelských subjektů. Veřejná logistická centra mohou také výrazně přispět k naplnění jednoho z cílů, kterým je „výrazné zlepšení využívání systémů veřejné dopravy a multimodální nákladní přepravy. Z těchto důvodů bylo toto téma ponecháno v návrhu výzkumných témat a pokračuje jeho rozpracování.

Posledním navrženým výzkumným tématem je „Organizace nákladní dopravy ve městech“. Aktuálnost tohoto tématu zůstává a je i podpořena poslední výzvou FP 7. Vzhledem k velkému počtu částečných řešení dopravy ve městech je nutné provést shromáždění těchto řešení a na základě jejich analýzy a posouzení přínosu doporučit nejlepší řešení k aplikaci i v ostatních městech.

##### 3.1.2 Cíle a priority výzkumu

K dnešnímu dni zůstávají cíle a priority výzkumu obsažené v uvedených materiálech nezměněny. Tzn., že výzkum v dopravě je zaměřen na udržitelný rozvoj dopravy. Cílem je podporovat výzkum environmentálně šetrných druhů dopravy a technických opatření, které povedou k eliminaci negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví. Z hlediska bezpečnosti silničního provozu je prioritní zaměření na prvek lidského faktoru, infrastruktury, vozidla a multimodální přepravních systémů. Z těchto důvodů nebylo nutné měnit navržená výzkumná témata.

### 3.1.3 Kritická místa a návrhy na jejich odstranění

Kritická místa při řešení návrhů výzkumných témat představují aktuálnost navrženého tématu, jeho novost a možnosti a schopnosti jeho vyřešení.

Pokud se jedná o aktuálnosti navrženého výzkumného tématu, stávající koncepční materiály a jejich konfrontace s praktickými problémy vyskytujícími se při provozování silniční dopravy potvrzují jejich potřebu řešení.

V případě novosti navrženého tématu byl proveden již v předcházejících etapách důkladný průzkum ukončených, nebo řešených výzkumných projektů, aby se zabránilo případnému duplicitnímu řešení.

Schopnost řešit příslušné výzkumné téma, lze příznivě ovlivnit zejména složením výzkumného týmu. Z těchto důvodů bude jeho složení věnována pozornost.

### 3.2 Návrhy výzkumných témat

V předcházející etapě byla výzkumná témata orientována na:

- Převahu nadměrných nákladů;
- Vybudování sítě veřejných logistických center (dále VLC);
- Organizaci nákladní dopravy ve městech;

Z uvedených třech výzkumných témat bylo vybráno téma „Převaha nadměrných nákladů“, které bylo rozpracováno tak, aby mohlo být jeho řešení zahájeno v roce 2013. V návaznosti na v

#### 3.2.1 Výzkumné téma 1 „Převaha nadměrných nákladů“

##### 3.2.1.1 Cíle řešení

Hlavním cílem projektu je zvýšení bezpečnosti při přepravě nadměrných nákladů a snížení rizika poškození silničních komunikací. Při přepravě nadměrných nákladů ovlivňuje bezpečnost přepravy především správně zvolená trasa, dodržení podmínek vydaného povolení pro nadměrnou přepravu, správný postup doprovodu, operativní a profesionální řešení mimořádných událostí a nehod a v neposlední řadě i výkon kontrolní činnosti, kde v případě zjištění porušení předpisů a podmínek stanovených v povolení nebo v případě provádění přepravy bez povolení musí následovat účinná sankce.

Projekt předpokládá vypracování důsledné analýzy jednotlivých fází přípravy a realizace nadměrné přepravy, shromáždění poznatků získaných podrobným rešeršním studiem dokumentů vybraných států EU a jejich transformaci, implementaci a využití v podmínkách ČR. Výsledné zpracované trasy, postupy a metodiky vytvoří reálný předpoklad pro dosažení stanovených cílů.

##### 3.2.1.2 Popis řešení

K provedení potřebné analýzy jednotlivých fází přepravního procesu bude použita Problémová analýza se začleněním Multikriteriální rozhodovací analýzy. Metodou Problémové analýzy bude identifikován problém, který bude předmětem řešení a související náležitosti jako jsou popis problému, co je cílem řešení problému, časová specifikace řešení, varianty řešení včetně jejich popisu. V rámci multikriteriální rozhodovací analýzy budou použita specifikovaná kritéria z katalogu hodnocení, která jsou rozdělena do čtyř základních skupin: ekonomické, provozní, environmentální a sociologické. Vlastní postup bude zahájen přesným popisem výchozího stavu. Následovat bude přesný



popis cílového stavu, který bude vycházet z cílů stanovených v projektu. Srovnáním obou popisů bude specifikován rozdíl mezi skutečným a cílovým stavem a jasně definován problém. Následovat budou návrhy možných řešení, které budou posouzeny podle scénáře multikriteriální rozhodovací analýzy. S ohledem na stanovené priority bude vybrána varianta řešení s odůvodněním a případným komentářem, která bude projednána v rámci vnitřního oponentního řízení s dotčenými zástupci státní správa a vybranými dopravci. K zajištění navržené a projednané varianty bude vypracován návrh řešení, který bude obsahovat: co má být provedeno, co je k realizaci potřeba, zdůvodnění způsobu provedení, harmonogram realizace, kvantifikace možných přínosů a riziko neřešení definovaných problémů. Výsledky pak budou mít formu metodik a postupů, které budou předloženy ke schválení MV a MD.

Tematická mapa koridorů pro přepravu nadměrných nákladů bude vytvořena jako datová vrstva v rámci Geografického informačního systému Ministerstva dopravy. Jednotná dopravní vektorová mapa. Tematická mapa koridorů pro přepravu nadměrných nákladů bude vytvořena s využitím datové vrstvy pozemních komunikací a objektů na těchto komunikacích vytvořené a udržované Ředitelstvím silnic a dálnic ČR. Tato datová vrstva obsahuje i technické popisy komunikací a objektů, které jsou důležité pro definování základních parametrů koridorů.

Datová vrstva obsahuje informace o pozemních komunikacích v extravilánu. Koridory v intravilánu budou tvořeny nad státním mapovým dílem ZABAGED.

V rámci projektu budou vytvořeny i SW aplikace umožňující veřejné správě aktualizovat technické podmínky na částech koridorů v jejich gesci. V případě potřeby budou zpracovány návrhy na úpravu legislativních předpisů.

### 3.2.1.3 Přínos projektu – popis výstupů

Jen MD vydává ročně cca až 20 tis. povolení pro nadměrnou přepravu. Pro zajištění bezpečné přepravy nadměrného nákladu je nutné, aby byla stanovena odpovídající trasa a časový harmonogram přepravy, které budou ze strany dopravce dodržovány. K tomu musí být zajištěn na odborné úrovni doprovod tvořený vybavenými doprovodnými vozidly a proškolenými členy jejich osádek. Současně musí být zajištěna možnost pasivní a aktivní kontroly dodržování trasy, časového harmonogramu a stanovených podmínek ve vydaném povolení. V neposlední řadě i vypracovaných postupů pro rychlý zásah složek integrovaného záchranného systému v případě nehody nebo mimořádně nebezpečné situace. Do těchto oblastí jsou pak zaměřeny cíle a přínosy projektu.

Hlavním přínosem projektu je zvýšení bezpečnosti při přepravě a odstranění příčin vedoucích ke vzniku nehody nebo mimořádné situace a k ohrožení účastníků silničního provozu.

Dále je to snížení nákladů a ztrát vzniklých při těchto mimořádných situacích a nehodách, a to jak na vlastním přepravovaném nákladu, jehož hodnota v mnoha případech se pohybuje v řádu milionů (při přepravě generátoru ze Škody Plzeň o hmotnosti 175 t, když došlo v červenci 2008 k dopravní nehodě v obci Vítov ve středočeském kraji, představovala celková škoda cca 110 mil. Kč), tak na silničních komunikacích, včetně mostů a zařízení, které jsou součástí komunikace (dne 7. 6. 2012 byla zadržena v Bohumíně přeprava nadrozměrného generátoru o váze 94 t, kdy polský dopravce nepožádal o povolení a započal přepravu; při kontrole bylo zjištěno, že celková hmotnost soupravy byla 170 t a zatížení jednotlivých náprav se pohybovalo okolo 16 až 17 t na nápravu) a v neposlední řadě ve snížení ztrát vzniklých omezením nebo zastavením silničního provozu u ostatních účastníků (finanční zdržení jedné hodiny vyčísleno v korunách vychází z počtu vozidel, která projedou za hodinu po

dálnici, z průměrného obsazení vozidla a průměrné mzdy činní cca 202 tis. Kč.) a ve ztrátě při výběru mýta (průměrně se za jednu hodinu vybere na 1 km mýto ve výši cca 750 Kč, výpočet vychází z délky sítě na které je vybíráno mýto a z výše výběru mýta za jeden měsíc).

Výstupem projektu budou:

a) SW aplikace umožňující veřejné správě informační podporu při povolování a kontrole přeprav nadměrných nákladů na úsecích koridoru v jejich přímé gesci

Výsledkem bude SW aplikace umožňující veřejné správě informační podporu při povolování a kontrole přeprav nadměrných nákladů na úsecích koridoru v jejich přímé gesci (aktualizace omezujících podmínek pro přepravu nadměrných nákladů, uzávěrky komunikací apod.).

Přínosem bude vývoj aplikace přístupné cestou Portálu Geografického informačního systému MD „Jednotná dopravní vektorová mapa“ přes přihlašovací jméno a heslo.

Tato aplikace umožní zástupcům veřejné správy odpovědným za povolování a kontrolu přepravy nadměrných nákladů v ČR aktualizovat on-line tematickou mapu koridoru přepravy nadměrných nákladů v ČR z hlediska omezujících podmínek přepravy nadměrných nákladů na úseku koridoru definovaném tímto projektem, kterou mají gesci z hlediska povolování a kontroly přepravy nadměrných nákladů.

Volně přístupná tematická mapa se zajištěnou pravidelnou aktualizací technických a provozních podmínek silniční infrastruktury určené k přepravě nadměrných nákladů umožní plánování a řízení přepravy nadměrných nákladů podle aktuálních informací.

Tímto způsobem bude výsledek řešení napomáhat k eliminaci krizových situací při přepravě nadměrných nákladů, protože zajistí přístup k aktuálnímu stavu infrastruktury (omezujících úzkých míst) při plánování, povolování i samotné přepravě nadměrných nákladů.

V souladu s harmonogramem řešení projektu bude aplikace uvedena do zkušebního provozu v květnu až červenci 2014.

b) Tematická mapa koridoru přepravy nadměrných nákladů veřejně přístupné cestou portálu GIS MD JDVM

Výsledkem bude tematická mapa veřejně přístupná cestou Portálu Geografického informačního systému MD „Jednotná dopravní vektorová mapa“.

Mapa bude zobrazovat silniční infrastrukturu určenou pro přepravu nadměrných nákladů aktualizovanou průběžně z hlediska omezujících podmínek této přepravy. Uživatel bude moci využít plánovač trasy podle zadaných kritérií např. krizových míst v dopravní infrastruktuře (mosty, tunely, podjezdy, přejezdy, křižovatky, apod.) cestou obslužného jednoduchého formuláře.

Tematická mapa bude aktualizovaná pomocí aplikace přístupné cestou Portálu Geografického informačního systému MD „Jednotná dopravní vektorová mapa“ přes přihlašovací jméno a heslo. Přístup do aplikace budou mít zástupci veřejné správy odpovědní za povolování a kontrolu přepravy nadměrných nákladů v ČR.

Pomocí této aplikace budou zástupci veřejné správy aktualizovat tematickou mapu z hlediska omezujících podmínek přepravy nadměrných nákladů na úseku koridoru definovaném tímto projektem, kterou mají gesci z hlediska povolování a kontroly přepravy nadměrných nákladů.

Implementací aplikací statistického vyhodnocení nehodovosti ve vybraných částech tematické mapy koridoru přepravy nadměrných nákladů vyvinutých v rámci projektu VG2VS/099 bude moci uživatel zobrazit krizová místa v koridoru z hlediska nehodovosti.

Volně přístupná tematická mapa se zajištěnou pravidelnou aktualizací technických a provozních podmínek silniční infrastruktury určené k přepravě nadměrných nákladů umožní plánování a řízení přepravy nadměrných nákladů podle aktuálních informací.

Tímto způsobem bude výsledek řešení napomáhat k eliminaci krizových situací při přepravě nadměrných nákladů, protože zajistí přístup k aktuálnímu stavu infrastruktury (omezujících úzkých míst) při plánování, povolování i samotné přepravě nadměrných nákladů.

Tematická mapa bude rutinně provozována v rámci Portálu Geografického informačního systému MD „Jednotná dopravní vektorová mapa“

Tematická mapa bude bezplatně volně přístupná cestou Portálu Geografického informačního systému MD „Jednotná dopravní vektorová mapa“.

Podle harmonogramu řešení projektu bude tematická mapa vytvořena a uvedena v srpnu 2014 do zkušebního provozu, v únoru 2015 do ní budou implementovány aplikace statistického vyhodnocení nehodovosti vyvinuté v rámci projektu VG2VS/099 a v březnu 2015 po ukončení řešení projektu bude rutinně provozována v rámci GIS MD JDVM.

#### c) Metodika pro vydávání povolení pro nadměrné náklady

Výsledkem bude zpracovaná metodika pro podávání žádosti o povolení zvláštního užívání komunikací (formuláře a vysvětlení k jejich vyplnění), posouzení žádosti silničním správním úřadem, náležitosti povolení zvláštního užívání komunikací, stanovení podmínek z hlediska trasy, způsobu a doby přepravy, požadavků na vozidla a jejich označení, doprovod a ochranu ostatních účastníků silničního provozu, vozovek, mostů drážních zařízení, inženýrských sítí a vlastníků sousedních nemovitostí, v případě provedení nezbytných stavebních a jiných úprav povinnosti ve vztahu dotčeným správním úřadům.

Metodika bude přesně specifikovat požadavky ve vztahu k přepravcům a dopravcům a současně také určí postup silničního správního úřadu při vydávání povolení s využitím nejnovějších možností informačních technologií. Přínosem bude zvýšení bezpečnosti při přepravě nadměrných nákladů v důsledku:

- odstranění přeprav prováděných bez povolení (v mnoha případech z časových důvodů zajištění povolení přepravy),
- stanovení trasy s maximálním využitím koridorů pro přepravu nadměrných nákladů,
- zkvalitnění funkce doprovodných vozidel a jejich osádek.

Předpokládanými uživateli budou dopravci a silniční správní úřady.

Při zpracování metodiky bude přihlédnuto k doporučení EU, a postupům při vydávání povolení v sousedních státech (zejména SRN a Slovensku) s cílem minimalizovat rozdíly mezi národními předpisy a maximálně využít dobrých poznatků z EU.

Metodika bude předána k připomínkám vybraným dopravcům, MD a Policii ČR a následně ke schválení a vydání MD. Následně bude metodika umístěna na stránkách MD, kde bude volně přístupná také i dopravcům a přepravníkům. Pro všechny účastníky přepravního procesu bude uspořádán seminář, jehož cílem bude seznámit zájemce s metodikou pro povolování nadměrných přeprav.

V souladu s harmonogramem řešení projektu bude metodika vytvořena v prosinci 2014 a oponentura a připomínky budou zpracovány a metodika vydána v dubnu 2015.

#### d) Metodika pro kontrolu nadměrných přeprav

Výsledkem bude metodika pro

- kontrolu nadměrných přeprav, zda jsou prováděny na základě povolení,
- kontrolu dodržování časového rozpisu přepravy a stanovené trasy povolením,
- dodržování ostatních podmínek povolení (úprava trasy, doprovodná vozidla),
- stanovení postupu při zjištění porušení právních předpisů a podmínek obsažených v povolení, zpracování protokolu o zjištěných skutečnostech.

Přínosem metodiky bude zvýšení účinnosti vymáhání práva a tím také zvýšení bezpečnosti silničního provozu při přepravě nadměrných nákladů a úspora nákladů vzniklých v důsledku nehod a mimořádných událostí.

Uživatelé metodiky budou kontrolní orgány Policie ČR a státního odborného dozoru podle zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Také v tomto případě zpracovatel předpokládá využití metodiky ke sjednocení kontroly přepravy nadměrných nákladů v EU.

Po předložení metodiky k připomínkám Policii ČR a MD a po zpracování případných připomínek bude metodika předložena ke schválení a vydání MD. Pro vybrané kontrolní pracovníky bude uspořádán seminář k seznámení a uplatnění metodiky pro kontrolu nadměrných nákladů.

V souladu s harmonogramem řešení projektu bude metodika vytvořena v prosinci 2014 a oponentura a připomínky budou zpracovány a metodika vydána v dubnu 2015.

Výše uvedené výstupy řešení projektu bude možné využít jako podklad k diskusi v rámci EU o stanovení koridorů a sjednocení podmínek pro přepravu nadměrných nákladů.

#### **3.2.1.4 Časové období řešení**

Předpokládané zahájení řešení je leden 2013 a ukončení řešení duben 2015.

#### **3.2.1.5 Doporučení řešitelé**

Hlavním řešitelem bude CDV v. v. i.

#### **3.2.1.6. Možný zdroj financování**

Projekt byl podán v rámci bezpečnostního výzkumu MV v roce 2012 a předpokládá 100% dotaci.



### 3.2.2. Výzkumné téma 2 „Vybudování sítě veřejných logistických center“

#### 3.2.2.1 Cíle řešení

Hlavním cílem projektu je navržení a podpora realizace optimálního rozmístění logistických center v ČR ve vazbách na stávající stav výrobních kapacit a požadavky rozvoje sítě střední Evropy.

Projekt zmapuje dnešní situaci v oblasti průmyslových zón sloužících jako místo pro alokaci logistických center, dále vypracuje analýzu dosavadního vývoje a popíše problémy jednotlivých fází přípravy a realizace logistických center.

Zároveň projekt stanoví cílové parametry sítě na území ČR ve vazbě na novou Dopravní politiku a přijatou strategii EU pod názvem Doprava 2050.

Projekt předpokládá vypracování a shromáždění aktuálních poznatků, legislativy a projektů z oblasti výstavby VLC i u sousedních států EU a možnosti jejich podpory rozvoje v podmínkách ČR.

Projekt musí dále definovat nové soubory kritérií ovlivňující rozmístění logistických center a na základě jejich zhodnocení navrhnout optimální rozmístění VLC na území ČR.

Dnešní zvyšující se nároky na přepravu co do kvality, času i využití kapacit dopravních sítí se promítají nejen do oblasti nárůstu investic na výstavbu dopravních, ale také do požadavku nastavení nových harmonizačních podmínek, zvýšení úrovně dopravní infrastruktury a souvisejících zařízení (tedy i terminálů). Dopravní síť dnes musí, jako jednu z hlavních podmínek, splňovat požadavky provozní provázanosti na evropské úrovni a dosažení vzájemně kompatibilních technických standardů, jejichž je cílem evropský integrovaný dopravní systém.

V závislosti na situaci v Evropě, globalizaci výroby a vývoji ekonomiky ČR dochází ke zvyšování přepravních nároků, zejména požadavků na kvalitu, čas a hospodárnost přepravy.

Tento rozšiřující se dopravní trh do dalších let předurčuje v hlavních rysech vývojové trendy a nároky na dopravní infrastrukturu vč. terminálů.

Technické zázemí terminálů zatím stále není na tuto skutečnost dostatečně připraveno a doprava v ČR se následně potýká s celou řadou problémů, např. nevyužitá kapacita železnice, nedostatečná konkurenceschopnost silniční dopravy v multimodálních systémech, problémy financování rozvoje moderních technologií v oblasti dopravy, přetížená silniční infrastruktura, znečištění životního prostředí a mnoho dalších problémů.

V ČR jsou sice přednostně modernizovány hlavní dopravní koridory v železniční, silniční a vodní dopravě, ale na nich chybí překládací terminály, přístavy a vlečky. Do kterých by byly svedeny důležité domácí toky zboží na expedici na větší vzdálenosti. Velkým nedostatkem živelného růstu logistických center v ČR je ten, že jen minimum z nich má napojení na železnici.

**Logistika se stala jedním ze strategických nástrojů 21 století,** jejím pověřením je rozmísťovat zdroje – kapacity včetně výrobních kapacit, zboží, pracovníky a informace. Strategicky řídit

integrované procesní řetězce – supply chains, které prostřednictvím dopravy, logistických center a skladů propojují výrobce s jejich dodavateli a distribučními a obchodními partnery do jednoho celistvého konkurenceschopného celku.

Ve vývoji logistiky v zemích EU i v ČR v posledních letech zesiluje rozpor mezi teorií a praxí, způsobený **nedocenením logistiky vrcholným managementem** řady podniků, zejména pokud jde o strategické možnosti logistiky. V důsledku toho narůstá propast mezi vedoucími společnostmi a průměrnými firmami, která v blízké budoucnosti ohrožuje samotnou existenci firem. To si firmy v západní Evropě již plně uvědomují a logistiku využívají v expanzi a distribuci produktů. Zde je nutné ale uvést, že i exekutiva států EU jim v tom účinně pomáhá a podporuje logistické projekty.

Naopak v českém výrobním prostředí k tomu nedošlo a to ohrožuje **české podniky v konkurenci s vyspělou konkurencí v zemích EU**. Vypovídá to o stále nedostatečné praktické připravenosti managementů českých firem, ale i hospodářská ministerstva v tomto směru nevyvíjejí žádnou účinnou iniciativu. Není uspokojivý ani legislativní rámec pro poskytování podpor pro ně.

Naposledy se na toto téma dělala studie „Koncepce veřejných logistických center v ČR v kontextu posílení významu multimodální nákladní dopravy“ v letech 2005-2008 na objednávku Ministerstva dopravy. Od této doby nastal značný posun a je nutné vyhodnotit postavení a využití veřejné logistiky s cílem posílení její intermodality v systému nákladní dopravy ČR.

Vznik koncepce veřejných logistických center na území ČR a návrh způsobu jejich obsluhy nákladní dopravou (posouzení možnosti využití moderních technologií horizontálních překládek) však nebyl zatím finančně podpořen.

**Stát se ve svých proklamacích zavazuje podporovat vznik VLC a očekává tyto přínosy:**

- optimalizace a koncentrace přepravních proudů v nákladní přepravě,
- podporu podnikání nabídkou kvalitních služeb v oblasti logistiky, přístupných pro všechny zájemce v regionu,
- vytvoření podmínek pro větší využívání železniční, kombinované a vodní dopravy,
- zhodnocení investic do modernizace páteřních koridorů,
- impuls pro vyvážený rozvoj regionů a podpory podnikání,
- vytvoření předpokladů pro kooperaci logistických poskytovatelů
- vytvoření podmínek pro rozvoj city-logistiky.

Tato centra podstatným způsobem rozšiřují dosavadní funkci překladišť zboží mezi různými druhy dopravy a zmenšují podíl živé práce při překládce.

Postavení ČR v kontextu s jeho geografickou polohou ve středu Evropy nyní posiluje probíhající výstavba největšího terminálu v Evropě v České Třebové společnosti Metrans a.s. Ten bude denně vypravovat až 24 vlaků kombinované přepravy.

To nabízí další možnosti intenzivnějšího využití naší infrastruktury jako tranzitní země při výměně zboží mezi "západem a východem", "severem a jihem"

Vyspělé evropské státy podporují multimodální dopravu ve větší míře než ČR. Je to plně v souladu s politikou Evropské unie, proto Brusel notifikoval i český program OPD pro tuto oblast. Bez státní podpory by v Evropě linky kombinované dopravy nemohly dosáhnout šedesáti procent objemu kombinované dopravy, jak vyplývá z údajů Mezinárodní železniční unie (UIC).

U nás je tento podíl zatím víceméně konstantní a pohybuje se nyní kolem 12-ti procent u ČD a je nutné usilovat o jeho zvýšení.

### 3.2.1.2 Popis řešení

Srovnáním stavu v roce 2005, současností a definovaným cílovým stavem např. 2030 jak jej uvádí strategie 2050, vyplynou trendy a nenaplněné plány rozvoje sítě VLC.

Tím budou také definovány problémy i cíle řešení.

Projekt po provedení vstupní analýzy identifikuje problémové okruhy, ty budou předmětem řešení. Následně budou navrženy cíle a scénáře nápravy podle multikriteriální rozhodovací analýzy.

V rámci multikriteriální rozhodovací analýzy budou použita specifikovaná kritéria z katalogu hodnocení, která jsou rozdělena do čtyř základních skupin: ekonomické, provozní, environmentální a sociologické. Vlastní postup bude zahájen přesným popisem výchozího stavu. Následovat bude popis cílového stavu ve variantách. Ty budou vycházet z cílů stanovených v projektu. S ohledem na stanovení dalších priority bude vybrána varianta řešení, která bude projednána v oponentním řízení s dotčenými zástupci státní správy, vybranými dopravci a operátory.

Ke každé navržené a projednané variantě bude vypracován návrh řešení, který bude obsahovat:

- popis problematiky
- popis cílového stavu
- popis realizace k dosažení cíle
- zdůvodnění způsobu provedení
- harmonogram realizace
- kvantifikace možných přínosů
- rizika vyplývající z neřešeného problému.

#### **Okruhy problémů k řešení ve studii:**

##### **Vstupní část:**

- Význam logistických center v logistických řetězcích
- Funkce logistických center
- Členění logistických center

##### **Analytická část**

- Dosavadní vývoj logistiky a logistických center v ČR
- Význam logistických center
- Hlavní zkušenosti a doporučení ze zahraničních projektů
- Strategie podpory VLC v ČR –zhodnocení
- Strategie výstavby a vhodné partnerství pro výstavbu
- Výběr vhodného partnera pro realizaci projektu

### **Legislativa v oblasti logistiky**

- Evropská legislativa vztahující se k logistickým činnostem
- Legislativa vztahující se k logistice v ČR
- Problémové oblasti v legislativě týkající se logistiky
- Předpokládané modely vzniku a fungování VLC

### **Analýza rozmístění logistických center v ČR**

- Průmyslové zóny v ČR
- Analýza průmyslových zón dle jednotlivých krajů
- Problematika týkající se rozmístění logistických center
- Nedostatečná kvalita dopravní infrastruktury a nerovnoměrné rozmístění log.center
- Problémy v silniční dopravě
- Problémy nedostatečné konkurence železniční dopravy
- Zhodnocení situace v oblasti logistických center v ČR v roce 2012

### **Konstatační část:**

- Návrhy cílů a varianty řešení
- Principy alokace logistických center
- Kritéria pro optimalizaci rozmístění center na síti
- Závěr vyplývající z analýzy rozmístění výrobních závodů
- Trendy evropské logistiky a využívání kombinované dopravy

### **3.2.1.3 Přínos projektu – popis výstupů**

Hlavním cílem projektu by mělo být shrnutí nejlepších evropských zkušeností a trendů, vypracovat společný postup pro vybudování sítě veřejných logistických center na principech udržitelného rozvoje dopravy a dopravních řešení v rámci celorepublikové sítě a regionálního rozvoje.

Výsledkem projektu bude komplexní metodiky postupu (návod), který napomůže MD a příslušným institucím odpovědným za regionální rozvoj a územní plánování při zpracování konkrétních částí strategických dokumentů (plánů) pro výstavbu VLC.

### **Očekávané výstupy studie:**

- Návrhy optimalizace rozmístění logistických center ve vazbě na výrobní a spotřebitelské toky zboží
- Návrh rozmístění logistických center na základě kritérií
- Rozmístění logistických center z hlediska celostátního významu

- Rozmístění logistických center z hlediska místního významu do obslužné vzdálenosti 100 a 150 km
- Podpora logistických center celostátního významu
- Podpora logistických center regionálního významu

#### **Návrhy opatření:**

- Oblast podpory v legislativě,
- Návrh programu podpory VLC
- Modely financování VLC principem PPP
- Návrhy na zlepšení dostupnosti dopravní infrastruktury
- Možnost napojení logistických center na železniční dopravní infrastrukturu

#### **Další přínosy projektu:**

- přenos zkušeností s využíváním strukturálních fondů a jiných finančních zdrojů EU pro dopravně-logistické projekty ze zkušených členských států EU
- vytvořit prostředí spolupráce pro rozvoj regionálních dopravních projektů, případně přeshraničních regionech a tak nastartovat proces spolupráce na budování sítě VLC.
- přepracovat a doplnit doposud zpracované studie a analýzy souvisejících o nové poznatky a trendy
- soustředit zainteresované zástupce z regionů pro oblast budování logistických center z technické, finanční i právní stránky,
- upozornit investory i na rizika spojená s rozvojem logistiky v ČR.

#### **3.2.1.4 Časové období řešení**

Předpokládané zahájení řešení je červen 2013 a ukončení řešení červen 2015.

#### **3.2.1.5 Doporučení řešitelé**

Hlavním řešitelem bude CDV v. v. i. ve spolupráci s Univerzitou Pardubice, Dopravní fakultou Jana Pernera

#### **3.2.1.6. Možný zdroj financování**

Způsob financování bude projednán ve spolupráci s MD.

### **3.2.3. Výzkumné téma 3 „Organizace nákladní dopravy ve městech“**

#### **3.2.3.1 Cíle řešení**

Hlavním cílem projektu je shrnutí a rozšiřování nejnovějších zkušeností, výsledků vědeckých projektů a osvědčených postupů při řešení problematiky organizace nákladní dopravy ve městech.

Jedná se předávání zkušeností a praktik výzkumných expertů, odborné veřejnosti a zástupců měst v zavádění nových řešení, plánování a organizaci nákladní dopravy ve městech.

Projekt zmapuje výsledky výzkumných projektů nejen z evropských zemí, ale dalších světových metropolí, provede identifikaci a popsání nejlepších postupů a praktik v oblasti nákladní dopravy ve městech.

Důraz bude kladen na projekty telematických aplikací, které pomáhají plánovat a či mírnit negativní dopady nákladní dopravy ve městech

Důležitou součástí projektu bude vytvoření přehledu o existujících i plánovaných projektech v této oblasti, jejich zahrnutí do celého projektu vč. kontaktů, porovnání výsledků a shrnutí zkušeností.

Dílčí cíle jsou dále:

- zaměření na přenos výsledků mezi různými regiony,
- shromáždění výzkumných expertů, dopravců a měst, které se zabývají nákladní dopravou ve městech lokalitami,
- výměna informací mezi organizacemi a orgány státní správy vč. MD,
- vytvoření souhrnu existujících řešení a postupů pro regulaci a organizaci nákladní dopravy ve městech,
- zpracování přehledu poskytovatelů nových technologií spojených s nákladní dopravou ve městech,
- poskytnout přehled výzkumných projektů z této oblasti a možnosti zapojení měst do sítě projektů Evropské unie.

Výsledky budou sloužit rovněž jako podklad pro MD při rozhodování o budoucím rozvoji dopravní politiky a podpoře výzkumu v oblasti městské nákladní dopravy.

### 3.2.3.2 Popis řešení

Základním bodem bude vytvoření skupiny expertů a zmapování stávajícího stavu. Jednalo by se o popis projektů a praktických zkušeností v zavádění nových řešení, plánování a organizaci nákladní dopravy ve městech. K tomu bude vytvořena odpovídající databáze a webové stránky v úrovni MD či řešitele.

Projekt dále zmapuje současné výzkumné projekty z ČR, z evropských zemí a světových metropolí, provede identifikaci a popsání nejlepších postupů a praktik v oblasti nákladní dopravy ve městech v databázi. Součástí bude i vytvoření přehledu o existujících i plánovaných projektech v této oblasti, jejich zahrnutí do projektu vč. kontaktů atd.

Samostatnou oblastí budou projekty telematických aplikací, které pomáhají plánovat a či mírnit negativní dopady nákladní dopravy ve městech

Důležitou aktivitou bude pořádání workshopů, které budou věnovány vždy určitému tématu vztahujících se k problematice nákladní dopravě ve městech.

#### Okruhy problémů k řešení ve studii:

- Dosavadní vývoj nákladní dopravě ve městech v ČR

- Význam logistických center v zásobování měst a jejich modely
- Hlavní zkušenosti a doporučení řešení ze zahraničních projektů
- Regulace vjezdu do center měst, omezení parkování, časové omezení vjezdu do centra, možnosti kontrol těchto omezení,
- Přehled technologií a speciální vozidla pro distribuci zboží ve městech,
- Požadavky dopravců, obchodníků versus zájmy vedení měst,
- Zpoplatnění vjezdu do center měst
- Principy citylogistiky, e-commerce a e-logistiky
- Změny v nákladní dopravě ve městech v souvislosti s jeho rozvojem
- Možnosti využití kolejových dopravních systémů v city logistice
- Úspěšné příklady projektů PPP (Private Public Partnership) při regulaci nákladní dopravy ve městech
- Územní plánování a jeho využití pro podporu výstavby městských distribučních center
- Využití nočních hodin pro distribuci zboží ve městech
- Využití informačních technologií pro zvýšení efektivity nákladní dopravy ve městech, aj.

### 3.2.3.3 Přínos projektu – popis výstupů

Podrobné informace o výsledcích a postupu prací budou k dispozici na internetových stránkách projektu. Vedle textů z workshopů či konferencí na ni bude shrnutí dosavadních poznatků, které budou přehledně uspořádány podle jednotlivých okruhů.

Výsledky projektu budou sloužit jako podklad pro další rozhodování nejen pro vedení jednotlivých měst při zvažování možností regulace nákladní dopravy v centru, ale i pro dopravce a obchodníky, aby v nich našli užitečné náměty pro zvýšení efektivity své práce a zavádění nové technologie.

Další oblastí bude možnost rozhodování v úrovni MD v podpoře a tvorbě legislativy podporující možnost regulace nákladní dopravy v centrech a jejího řešení.

Neméně důležitým přínosem projektu bude využití výzkumných kapacit na řešení aktuálních problémů v dané oblasti.

#### **Další přínosy projektu:**

Přenos zkušeností s využíváním strukturálních fondů a jiných finančních zdrojů EU pro obdobné projekty v ČR.

Přepracovat a doplnit rozpracované projekty o nové poznatky a nová řešení.

Soustředit zainteresované zástupce měst a dopravců na hledání nových forem spolupráce.

### 3.2.3.4 Časové řešení

Předpokládaný termín po roce 2013

### **3.2.3.5 Doporučení řešitelé**

CDV v. v. i. ve spolupráci VŠ, případně zahraničními partnery (vytvoření konsorcia).

### **3.2.3.6 Možný zdroj financování**

EU v rámci poslední výzvy 7RP, případně Technologická agentura ČR po projednání MD.