

Česká zemědělská univerzita v Praze

Fakulta životního prostředí

**Katedra aplikované geoinformatiky a územního
plánování**



Kombinovaná doprava v České republice

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Ing. Daniel Franke, Ph. D.

Bakalant: Gabriela Dvořáková

2016

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Gabriela Dvořáková

Územní plánování

Název práce

Kombinovaná doprava v České republice

Název anglicky

Combined transport in the Czech Republic

Cíle práce

Hlavní cíl bakalářské práce je popis současného stavu kombinované dopravy v České republice a zhodnocení možného vývoje kombinované dopravy v budoucnu. Z toho plyne dílčí cíl, kterým je podle nynějšího stavu prověřit územní podmínky pro umístění nových terminálů kombinované dopravy.

Metodika

Rešeršní část se bude zabývat popisem kombinované dopravy a jejím vymezením v rámci České republiky. Popsán bude současný stav a potenciální budoucí rozvoj terminálů kombinované dopravy. V rámci aplikační části budou terminály lokalizovány pomocí GIS a budou popsány lokalizační faktory ovlivňující jejich umístění. Potenciální terminály budou lokalizovány podle výsledků rešerše a v rámci vybrané územně plánovací dokumentace bude prověřeno území k vymezení nových terminálů kombinované dopravy.

Doporučený rozsah práce

cca. 40 stran + mapové výstupy v podobě schémat a kartogramů

Klíčová slova

kombinovaná doprava, GIS, terminál

Doporučené zdroje informací

- BRINKE J., 1999: Úvod do geografie dopravy. Karolinum, Praha, 112 s. ISBN 80- 718-4923-5.
JEŘÁBEK K., 1998: Logistika. Praha: ČVUT, Strojní fakulta, 1998. ISBN 80-01-01823-7.
MAIER K. a kol., 2012: Udržitelný rozvoj území. Praha: Grada Publishing, a.s.
PERNICA P., 2005: Logistika (supply chain management) pro 21. století. Praha: Radix, 2005. ISBN 80-86031-59-4.
SVOBODA V., 2006: Doprava jako součást logistických systémů. Praha: Radix, 2006. ISBN 80-86031-68-3.
VANĚČEK D., 1998: Logistika. České Budějovice: Jihočeská univerzita, Zemědělská fakulta, 1998. ISBN 80-7040-323-3.

Předběžný termín obhajoby

2015/16 LS – FŽP

Vedoucí práce

Ing. Daniel Franke, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

Elektronicky schváleno dne 24. 3. 2016

doc. Ing. Petra Šimová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 29. 3. 2016

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 03. 04. 2016

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Kombinovaná doprava v České republice" jsem vypracovala samostatně pod vedením Ing. Daniela Frankeho, Ph. D. a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce.

V Praze dne 13. 4. 2016

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Danielovi Frankemu za odborné konzultace, cenné rady a připomínky, které mi poskytoval v průběhu zpracování celé bakalářské práce. Dále také děkuji svým rodičům a příbuzným za jejich podporu při studiu.

Kombinovaná doprava v České republice

Abstrakt

Úkolem této bakalářské práce je popsat základní pojmy kombinované dopravy, zhodnotit její stávající stav v ČR a možnosti jejího rozšíření. Dále lokalizovat stávající terminály a překladiště, prověřit jejich funkčnost a kapacitu.

Pomocí programu ArcGIS zmapovat terminály, zjistit jejich lokalizační parametry, které budou použity v závěru práce k umístění nových terminálů kombinované dopravy. Nové terminály budou umístěny v souladu se ZÚR jednotlivých krajů, které budou prověřeny a rozebrány.

Klíčová slova: kombinovaná doprava, GIS, terminál, překladiště

Combined transport in the Czech Republic

Abstract

The part of this thesis is concern to describe primary terms of combined transport next part evaluate current condition in the Czech Republic and potentialities of extensions. Locate current docks and terminals and examine his funkcionality and capacity.

With using programme ArcGIS chart terminals and find out his localization requirements which will be used to situate new terminals of combined transport in the end of this thesis. New terminals will be situated with development principles of every region. Development principles will be properly tested and analysed.

Keywords: combined transport, GIS, terminal, dock

Obsah práce

| | | |
|--------|---|----|
| 1 | Úvod..... | 10 |
| 2 | Cíl práce | 10 |
| 3 | Metodika | 10 |
| 4 | Literární rešerše..... | 11 |
| 4.1 | Definice kombinované dopravy | 11 |
| 4.2 | RoLa..... | 12 |
| 4.3 | Intermodální doprava | 12 |
| 4.4 | Multimodální doprava..... | 13 |
| 4.5 | Dopravní terminály | 13 |
| 5 | Stav kombinované dopravy v ČR | 14 |
| 6 | Možnosti kombinované dopravy..... | 16 |
| 7 | Lokalizace terminálů na základě rešerše..... | 16 |
| 7.1 | Rozdělení a popis jednotlivých terminálů..... | 17 |
| 7.1.1 | Brno | 18 |
| 7.1.2 | Děčín | 19 |
| 7.1.3 | Česká Třebová | 20 |
| 7.1.4 | Lovosice..... | 21 |
| 7.1.5 | Mělník | 22 |
| 7.1.6 | Nýřany | 24 |
| 7.1.7 | Paskov | 24 |
| 7.1.8 | Praha 10 - Uhřetěves | 25 |
| 7.1.9 | Praha Žižkov | 26 |
| 7.1.10 | Přerov, Horní Moštenice | 27 |
| 7.1.11 | Šenov | 28 |
| 7.1.12 | Ústí nad Labem | 29 |
| 7.1.13 | Zlín - Lípa | 30 |
| 7.2 | Parametry současných terminálu a překladišť | 31 |
| 7.3 | Lokalizace nových hlavních terminálů | 31 |
| 7.3.1 | Hlavní město Praha | 35 |
| 7.3.2 | Středočeský kraj | 37 |
| 7.3.3 | Ústecký kraj | 37 |
| 7.3.4 | Pardubický kraj | 38 |
| 7.3.5 | Zlínský kraj | 40 |
| 7.3.6 | Jihočeský kraj | 41 |
| 8 | Diskuse..... | 43 |
| 9 | Závěr | 43 |
| 10 | Zdroje | 44 |
| 11 | Tabulky a obrázky..... | 47 |

Seznam použitých zkratk:

ČR – Česká republika

EIA – vyhodnocení vlivů na životní prostředí

EU – Evropská unie

IPJ – intermodální přepravní jednotka

KD – kombinovaná doprava

TEU – označení dvacetistopého kontejneru řady ISO

ÚP – územní plán

ZÚR – zásady územního rozvoje

1 Úvod

Naše společnost se vyvíjí velice rychle a s tím souvisí i nárůst přepravovaného zboží. Díky tomu narůstá počet nákladních vozidel na pozemních komunikacích, které velice znečišťují životní prostředí. Proto se stále hledají nové metody nákladní přepravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí a dokážou nákladní dopravu na pozemních komunikacích nahradit.

Stále vyhledávanějším způsobem nákladní dopravy je kombinovaná doprava, která zcela nebo z části nahrazuje silniční dopravu ekologičtějším způsobem dopravy a to zejména dopravou železniční a vodní. Nejedná se o nový způsob dopravy, kombinovaná doprava se v ČR využívá již přes třicet let a cílem Evropské Unie je tuto dopravu rozšiřovat co možná nejvíce. KD ulehčuje silnicím a převádí nákladní silniční dopravu na jiný druh dopravy, to výrazně pomáhá větší bezpečnosti a menší zátěži na silnicích.

V ČR se nejvíce používá KD v kombinaci silnice – železnice, vodní toky, které jsou v ČR splavné pro nákladní vodní dopravu, tvoří zhruba 320 km.

(Dopravní politika 2014 – 2020)

2 Cíl práce

Hlavní cíl bakalářské práce je popis současného stavu KD v ČR a zhodnocení možného vývoje kombinované dopravy v budoucnu. Z toho plyne dílčí cíl podle nynějšího stavu prověřit územní podmínky pro umístění nových terminálů kombinované dopravy.

3 Metodika

Teoretická část této bakalářské práce popisuje jednotlivé pojmy související s kombinovanou dopravou, které v ČR nejsou zcela zaběhnuté. Popisuje současný stav KD, možnosti dalšího vývoje a celkovou problematiku týkající se tohoto způsobu nákladní přepravy.

Praktická část se z velké části zabývá lokalizací a popisem jednotlivých terminálů v ČR. K analýzám a mapovým výstupům byl použit program ArcGIS, ve kterém byly jednotlivé terminály zakresleny. Byly zjištěny požadavky pro umístění nových terminálů a ty byly pak aplikovány pro vytvoření mapových výstupů, kde nejdříve vznikla mapa s obcemi, které teoreticky lokalizační parametry splňovaly, ale po podrobnějším prozkoumání byla většina z nich zamítnuta. Proto se data pro tento mapový výstup musela ještě upravit a omezit řeky pouze na splavné úseky ČR. Tím vznikl mapový výstup s obcemi, které více vyhovovaly daným požadavkům na lokalizaci.

V dalším kroku musely být výsledné obce prověřeny z pohledu územního plánování, tím bylo prověření ZÚR jednotlivých krajů, což ještě více vytrídilo obce, kterých se tato problematika skutečně bude týkat.

4 Literární rešerše

Nejdříve je potřeba seznámení se základními pojmy kombinované dopravy.

4.1 Definice kombinované dopravy

„Kombinovaná doprava je systém přepravy věcí v jedné a téže přepravní jednotce o délce nejméně 5,9 m, nebo v silničním vozidle, při kterém se využije více druhů dopravy, přičemž úsek železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy je delší než 100 km vzdušnou čarou a počáteční nebo koncový úsek silniční dopravy je:

- mezi místem nakládky nebo vykládky věcí a nejbližší železniční stanicí vhodnou k překládce nebo nejbližším překladištěm KD nebo

- mezi místem nakládky nebo vykládky věcí a vnitrozemským přístavem, jestliže nepřesahuje vzdálenost 150 km vzdušnou čarou, sestávající především z následujících fází:

- přeprava zásilek (rozhodující úsek je po železnici nebo vodní cestou)
- překládka přepravních jednotek v překladištích
- svoz a rozvoz zásilek KD po silnici
- organizace přepravního řetězce a další služby související s přepravou

- pronájem přepravních jednotek”

(Definice kombinované dopravy – Ministerstvo dopravy ČR)

Podle Pernici představuje „kombinovaná přeprava druh intermodální přepravy, kde hlavní část přepravní vzdálenosti připadá železniční dopravě, námořní dopravě nebo letecké dopravě, popřípadě vnitrozemské vodní dopravě a místní rozvoz a svoz provádí silniční doprava.“

(PERNICA P. 2005: Logistika (Supply chain management) pro 21. století. Praha: Radix, 2005. 80-86031-59-4)

„Kombinovanou dopravu dále dělíme:

Doprovázená – přeprava silničních vozidel jiným druhem dopravy (vlakem nebo lodí), která je doprovázena jejich řidiči – systém Rola.

Nedoprovázená – přeprava silničních vozidel, nebo jejich částí jiným druhem dopravy (vlakem nebo lodí), kterou jejich řidič nedoprovází.“

(DANĚK J., TEICHMANN D. 2001: Kombinovaná přeprava I, Ostrava)

4.2 RoLa

„RoLa se nazývá zvláštní druh kombinované nákladní dopravy, kdy kamiony jedou na vagonech po železnici. Hlavní významem je odlehčení provozu na hraničních přechodech. Dále je pak výhodné využít služeb RoLa z důvodů rychlejšího celního odbavení, odpočinku řidiče, jistoty přepravy v kalamitním počasí a velmi přesným příjezdů a odjezdů. Pro přepravu kamionů se využívají speciální nízkopodlažní vozy typu Saadkms. Řidiči cestují v lehátkových železničních vozech.“

(ČVUT – Dopravní fakulta)

4.3 Intermodální doprava

„Dnes je termín používán ve stejném smyslu, jako kombinovaná doprava.

V dřívějších evropských dokumentech se pojmy mírně lišily – kombinovaná doprava zahrnovala případy, kdy silniční doprava byla využívána jen v co nejkratší části

přepravy, tzn. při přepravě do/z nejbližšího terminálu kombinované dopravy. Pojem intermodální doprava se používal v případech, kdy byla železniční doprava využita pouze k překonání nějakého problémového místa, zatímco hlavní část přepravy probíhala po silnici (příkladem je bývalá RoLa Lovosice – Drážďany). Intermodální doprava tak byla dopravou doprovázenou (řidič silničního vozidla byl přepravován i v železniční části cesty), zatímco kombinovaná doprava byla většinou dopravou nedoprovázenou.“

(Definice intermodální dopravy – Dopravní politika ČR 2014 – 2020)

4.4 Multimodální doprava

„Přeprava věcí alespoň dvěma různými způsoby dopravy – jedná se tedy o širší pojem než kombinovaná a intermodální doprava, neboť v tomto případě při změně druhu dopravy může i nemusí být manipulováno se samotnými přepravovanými věcmi.“

(Definice multimodální dopravy – Dopravní politika ČR 2014 – 2020)

4.5 Dopravní terminály

„V kombinované dopravě mají zvláštní význam uzlové body dopravní sítě. Velmi často určují také místa pro manipulaci s nákladem, ve kterém se provádí transformace dopravních proudů zásilek s ohledem na čas a formu. Jejich správné fungování velmi často rozhoduje o účinnosti a efektivnosti celého dopravního procesu.

Typickými příklady takových objektů jsou logistická centra, námořní a říční přístavy, letiště, překládací terminály, kontejnerové překladiště a technologické parky. Plní strategické funkce v podsystemu logistiky dopravy. Vzhledem k neustálému rozvoji a inovacím dopravních technologií jsou také místa pro manipulaci s nákladem předmětem neustálého vývoje.

Terminály v KD mohou být rozlišovány tímto způsobem:

- **Hlavní terminály** - jsou centrálními uzly sítě pozemní dopravy. Měly by být dislokovány poblíž velkých průmyslových aglomerací, které jsou

potenciálními odběrateli nebo dodavateli zásilek. Příkladem hlavního terminálu, který je koncovým uzlem pozemní dopravní sítě, je námořní přístav vybavený infrastrukturou pro obsluhu pozemních druhů dopravy.

- **Zprostředkovatelské terminály** - v případě kombinované dopravy tvoří místa obsluhy vlaků a kontejnerových člunů na trasách mezi hlavními terminály.
- **Kontejnerová překladiště** - plní funkci lokálních uzlů zásilek a míst dočasného uskladnění.“

(Logistika)

5 Stav kombinované dopravy v ČR

Objemy zboží, které je přepravováno pomocí kombinované dopravy jsou v ČR nižší, při srovnání se západoevropskými zeměmi. S tím souvisí i problémy v nákladní železniční dopravě. V ČR je podíl nákladní železniční dopravy srovnatelný se státy EU, ale problém je v tom, že v ostatních státech EU tato forma dopravy stále roste a u nás postupně upadá. Tento problém je zejména dán tím, že v ČR není dostatek vhodných terminálů s vyhovujícími parametry pro kombinovanou dopravu, zatímco v západních státech EU jsou pravidelné linky kombinované dopravy, a to nejen do námořních přístavů, ale i v rámci kontinentu. Velkým problémem je také to, že stávající terminály KD jsou neveřejné, což způsobuje nedostatečnou konkurenci s dopadem na kvalitu a rozsah poskytovaných služeb.

V současné době je u nás v provozu téměř 9 500 km železničních tratí, což je v poměru s rozlohou ČR velice hustá železniční síť. Problém ovšem spočívá v technické úrovni tratí, většina z nich neposkytuje dostatečnou kapacitu, má nedostatečnou povolenou rychlost, nedostatečné parametry pro nákladní dopravu – nevyhovující délka kolejí ve stanicích a překladištích KD atd. Velice špatná je také rychlost při řešení závad a mimořádných událostí, pokud nastane neočekávaná situace dochází k prodlevám a pomalé realizaci nápravy škod a tudíž se snižuje přínos investic do železniční infrastruktury.

Železniční infrastrukturu omezuje maximální povolená rychlost a to 160 km/h, která kvůli zanedbané údržbě tratí v minulosti ani nemůže být vyšší. Malý počet tratí je elektrizován (pouze 33%) a jen zhruba 20% tratí je vícekolejný. Při srovnání s jinými druhy dopravy je tento způsob tudíž zastaralý a neposkytuje dostatečnou úroveň služeb spojených s přepravou.

Vodní doprava v ČR se týká zejména nákladní dopravy, ale jedná se pouze o jednaprocentní podíl z celkového objemu nákladní dopravy. Technický stav a přírodní podmínky umožňují nákladní dopravu pouze na labsko – vltavské vodní cestě, jelikož ostatní úseky řek jsou příliš úzké pro tento typ dopravy a nesplňují zákonem předepsané parametry, stále se ale jedná o dopravu s minimálními dopady na životní prostředí, která navíc patří mezi dopravu s vysokou úrovní bezpečnosti provozu.

Splavnost labsko – vltavské cesty také závisí na hydrologických a vodohospodářských podmínkách, tento problém by se měl vyřešit postavením plavebních stupňů na Labi, což by mělo vyřešit soulad mezi technickým řešením a ochranou přírody a krajiny.

Konkurenceschopnost zhoršuje i zastaralý park vodní dopravy, který má vyšší spotřebu energie a omezuje přínosy vodní dopravy pro životní prostředí.

(Dopravní politika ČR 2014 – 2020)

| | 2005 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|----------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Počet překladišť KD celkem | 11 | 13 | 15 | 15 | 16 | 17 |
| Železnice – silnice | 7 | 9 | 11 | 11 | 12 | 13 |
| Železnice – silnice - voda | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |

Tabulka č. 1 – stav terminálů KD do roku 2014

6 Možnosti kombinované dopravy

Pro zvýšení atraktivity kombinované dopravy je důležitá výstavba nových veřejných terminálů KD. Jelikož stávající soukromé terminály nemají dostatečnou konkurenci, což se promítá i na kvalitě a rozsahu poskytovaných služeb. Tyto terminály budou vystavovány v oblastech kde se nachází stávající logistická centra, jelikož doposud jsou logistická centra napojena pouze na silniční síť.

(Dopravní politika ČR 2014 – 2020)

Pro rozvoj kombinované dopravy již není třeba objevovat, ale rozvíjet stávající infrastrukturu. Jelikož nároky se stále zvyšují, je potřeba mít dostatečně modernizovanou a rozsáhlou infrastrukturu a stanovené koridory, které se budou dále podporovat a rozšiřovat. Jednotlivá ministerstva by měla vložit prostředky na výzkum různých technologií a nových procesů. Podporovat se také musí konkurenceschopnost železnice, přístup na ní by měl být jednodušší a investice do železniční dopravy by měly přinášet nové a modernější vybavení, jako jsou například speciální návěsy a vagóny pro kombinovanou dopravu.

Mezi důležité faktory patří také jednotné podmínky pro KD v Evropě, což by značně usnadnilo rozvoj tohoto způsobu dopravy. Povolení stejné délky vlaků, nebo ucelení požadavků na přepravní jednotky jsou důležitá fakta pro snadnější kooperaci mezi jednotlivými zeměmi.

(Logistika)

7 Lokalizace terminálů na základě rešerše

Data na lokalizaci terminálů byla použita z OpenStreetMap, což jsou veřejně přístupná data, která mohou být použita pro libovolné účely. Data jsou aktualizována a rozšiřována komunitou OpenStreetMap, která je velice různorodá a rychle se rozrůstá, skládá se jak z profesionálů, tak z amatérů.

(Openstreetmap)

7.1 Rozdělení a popis jednotlivých terminálů

Při lokalizaci jednotlivých terminálů bylo vycházeno z oficiálních stránek Ministerstva dopravy ČR, kde se v sekci KD nachází tabulka překladišť KD.

| LOKALIZACE | TYP DOPRAVY |
|-------------------------|------------------------|
| Brno | silnice/železnice |
| Děčín | silnice/železnice/voda |
| Česká Třebová | silnice/železnice |
| Lovosice | silnice/železnice/voda |
| Mělník | silnice/železnice/voda |
| Nýřany | silnice/železnice |
| Paskov | silnice/železnice |
| Praha 10 – Uhřetěves | silnice/železnice |
| Praha Žižkov | silnice/železnice |
| Přerov, Horní Moštenice | silnice/železnice |
| Šenov | silnice/železnice |
| Ústí nad Labem | silnice/železnice/voda |
| Zlín – Lípa | silnice/železnice |

| | | |
|--------------------------|-----------------|-----------------------|
| Kontejnerové překladiště | Hlavní terminál | Nefunkční překladiště |
|--------------------------|-----------------|-----------------------|

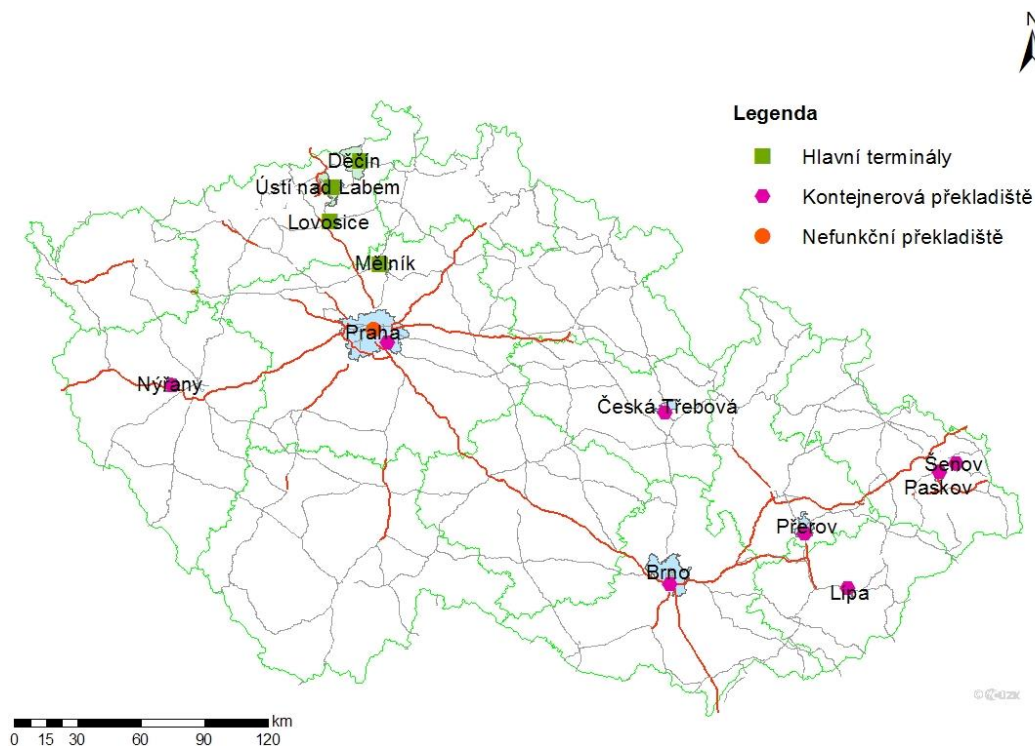
Tabulka č. 2 – lokalizace a rozdělení terminálů

Pro účely této práce jsem si rozdělila stávající terminály do třech skupin, a to terminály hlavní, kontejnerová překladiště a nefunkční překladiště.

Hlavní terminály: Lovosice, Ústí nad Labem, Děčín, Mělník

Kontejnerová překladiště: Praha 10 - Uhřetěves, Paskov, Šenov, Brno, Nýřany, Česká Třebová, Zlín, Přerov

Nefunkční překladiště: Praha – Žižkov

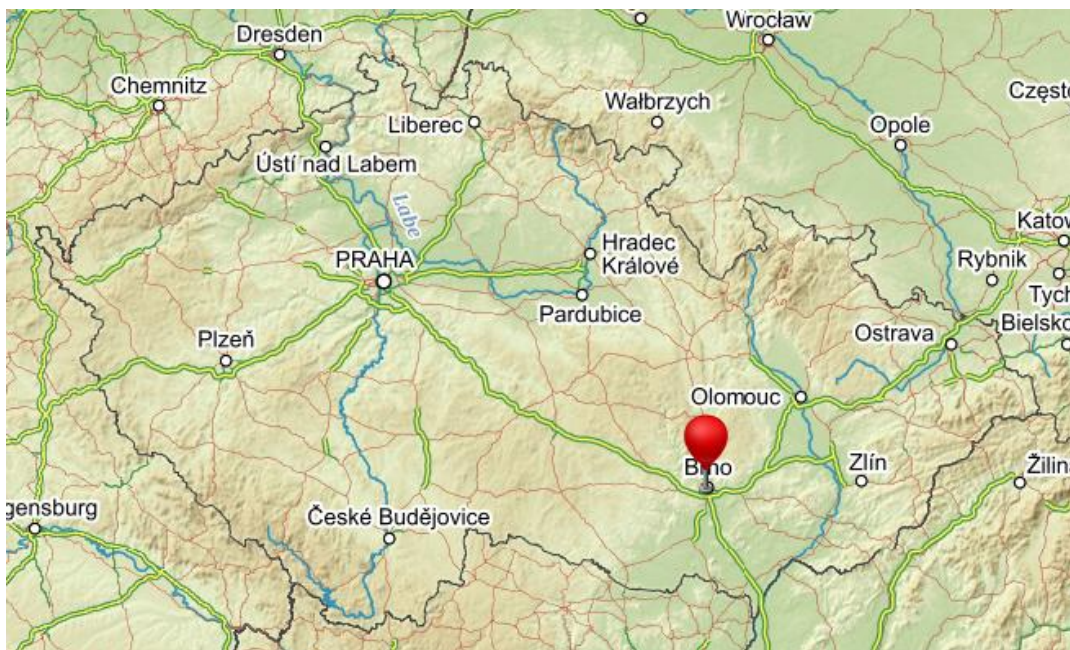


Obrázek č. 1 – mapa lokalizovaných terminálů a překladišť

7.1.1 Brno

Kontejnerové překladiště, které se nachází na jihu města Brna. Funguje již od roku 1975, kdy ČR zaznamenala veliký nárůst poptávky po KD. V roce 1991, kdy poklesla poptávka, byl terminál provozován pouze v udržovací fázi a v roce 2003 byl úplně uzavřen a portálový jeřáb, který terminál obsluhoval, byl zakonzervován. Chod překladiště se spustil až roku 2007, kdy poptávka po KD opět vzrostla a provoz mohl být znovu obnoven. Firma Terminal Brno a. s., která odkoupila dvě třetiny akcií překladiště od společnosti ČD Cargo, nechala překladiště projít značnou rekonstrukcí. Byla vystavěna manipulační plocha u kolejiště, což zrychlilo a zjednodušilo odbavování vlaků, také byl upraven portálový jeřáb, aby vyhovoval požadavkům na překládku návěsů. Firma Terminal Brno a. s. je dceřinou společností ČD Cargo a Rail Cargo Operator – ČSKD.

(Terminál Brno)



Obrázek č. 2 – terminál Brno

| Počet kolejí | Objem překládky TEU za rok | | Přibližná vnitřní plocha překladiště v m ² |
|--------------|----------------------------|----------|--|
| | Teoretický | Skutečný | |
| 3 | 30 000 | 15 000 | 40 000 |

Tabulka č. 3 - technické parametry

7.1.2 Děčín

Provozovatelem terminálu Česko - Saské přístavy Labe s. r. o., která provozuje i další terminál v Lovosicích. V roce 2008 byla v přístavu provedena modernizace přístavní zdi, aby byla uzpůsobena požadavkům pro překládku těžkých nákladů. Vykládka a nakládka nákladů, nyní probíhá na klidné vodě, což ušetří jak energetické nároky tak také zvýší bezpečnost při manipulaci s nákladem, tato modernizace mimo jiné zmenší dopady na životní prostředí a měla by předcházet haváriím plavidel, která by následně znečistila vodní tok.

V plánu je projekt „Plavební stupeň Děčín“, jehož dokumentace EIA byla v únoru 2016 opět předložena na Ministerstvo životního prostředí, tento projekt by měl zlepšit plavební podmínky na Labi a pomoci využívat celý tok pro nákladní vodní dopravu. Projekt by měl také pomoci zachování stálého provozu, jelikož v této době závisí hlavně na dobrých klimatických podmínkách.

(Ředitelství vodních cest ČR)



Obrázek č. 3 – terminál Děčín

| Počet kolejí | Objem překládky TEU za rok | | Objem překládky IPJ za rok | | Přibližná vnitřní plocha překladiště v m ² |
|--------------|----------------------------|----------|----------------------------|----------|---|
| | Teoretický | Skutečný | Teoretický | Skutečný | |
| 3 | 7 200 | 10 | 3 600 | 5 | 15 000 |

Tabulka č. 4 - technické parametry

7.1.3 Česká Třebová

Vlastníkem překladiště je firma Metrans a. s.. Firma v současnosti rozšiřuje překladiště o logistické centrum, které by mělo převzít a řídit řadu činností z Prahy. V poslední etapě plánuje společnost postavit depo na opravu vagónů a kontejnerů. Překladiště je vybudováno na strategickém místě v centru republiky, pokud se započítá i Slovenská republika, neslouží jako koncové překladiště nýbrž jako překladiště, které rozesílá kontejnery do dalších terminálů a překladišť společnosti.

Pardubický kraj má v plánu opravit silnici mezi Českou Třebovou a Semanínem, která je velice zatížena nákladní dopravou, což umožní výjezd kamionů přímo na rychlostní silnici, aniž by projížděly městem.

(Logistika)



Obrázek č. 4 – terminál Česká Třebová

| Počet kolejí | Objem překládky TEU za rok | | Přibližná vnitřní plocha překladiště v m ² |
|--------------|----------------------------|----------|--|
| | Teoretický | Skutečný | |
| 6 | - | 850 000 | 130 000 |

Tabulka č. 5 - technické parametry

7.1.4 Lovosice

Hlavní terminál, který se nachází severně od centra města, je v provozu od roku 2005. Tento terminál byl vystaven díky financím z Evropského regionálního fondu a Státního rozpočtu a díky jeho výstavě se značně snížily náklady na nákladní dopravu z a do Ústeckého kraje.

Terminál je provozován třemi společnostmi a každá z nich poskytuje jiné druhy dopravy.

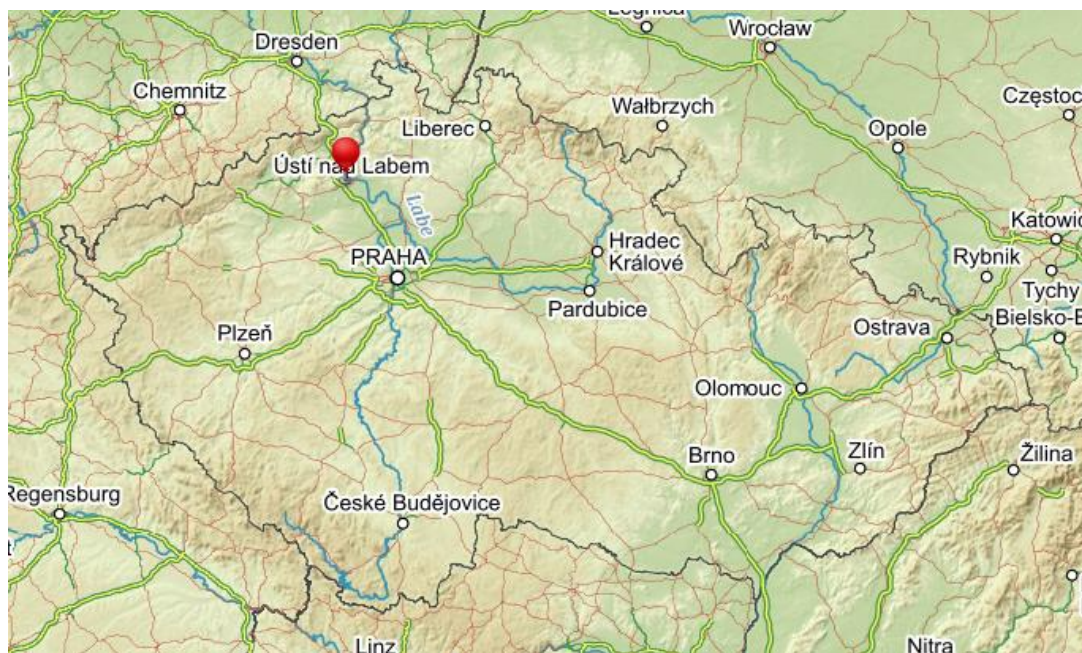
Provozovatelem silnice - železnice je dceřiná společnost Českých drah a to firma ČD – DUSS Terminal a. s., která zajišťuje neutrální princip pro odbavení všech druhů zákazníků. Pro průmyslové oblasti, které se nachází v okolí, slouží jako spádová oblast s dalším napojením na železnic. Tento terminál nahradil na předchozí projekt RoLa, který v Lovosicích fungoval již od roku 1994.

Druhý provozovatel je TSC Lovosice, což je společnost, která jako ČD - DUSS provozuje překladiště pro silnici – železnici.

Posledním provozovatelem je společnost Česko – Saské přístavy Labe s. r. o., která kvůli špatné splavnosti mezi Střelkovem a státní hranicí nemůže být využívána tak, jak kapacita terminálu dovoluje.

Nejvíce je tedy terminál využíván v kombinaci silnice – železnice, jelikož železniční infrastruktura je v oblasti severočeského kraje velice rozrostlá.

(Logistika)



Obrázek č. 5 – terminál Lovosice

| Počet kolejí | Objem přecládky TEU za rok | | Objem přecládky IPJ za rok | | Přibližná vnitřní plocha přecládky v m ² |
|--------------|----------------------------|----------|----------------------------|----------|---|
| | Teoretický | Skutečný | Teoretický | Skutečný | |
| 7 | 62 000 | 60 006 | 115 000 | 67 006 | 41 000 |

Tabulka č. 6 - technické parametry

7.1.5 Mělník

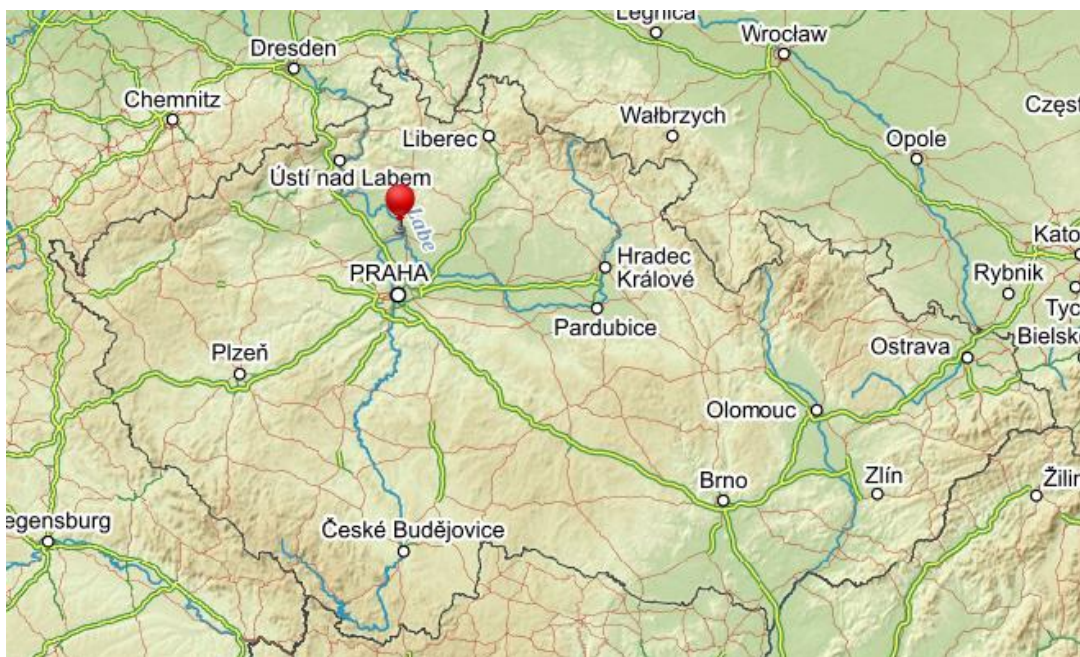
Terminál KD vlastní společnost České přístavy, a zahrnuje tři druhy dopravy. Společnost České přístavy také řídí říční infrastrukturu v Ústí nad Labem, Praze a Kolíně, provozuje také své vlastní lodě – pro vnitrostátní plavbu jich vlastní asi 10 a pro plavbu zahraniční asi 4. V roce 2014 firma skoupila řadu okolních pozemků kolem terminálu, do kterých má v plánu investovat a přilákat nové investory.

Železniční terminál si kvůli nespolehlivosti českých říčních cest již řadu let pronajímá německá firma Maersk, která nejčastěji vozí náklady z mořských přístavů a to konkrétně z Brém. Na tomto terminálu se nyní mohou překládat vlaky dlouhé 640 metrů, firma ovšem plánuje rozšíření kolejí až na 1 kilometr.

Od začátku roku 2016 si tento železniční terminál začala pronajímat i firma Rail Cargo Operator – CSKD s. r. o., která sem přesunula své centrální překladiště, které se nacházelo v centru hlavního města Prahy na Žižkově.

Největší výdělek společností České přístavy spočívá hlavně v příjmech z železnic, jelikož splavnost v ČR není ideální. Nejproblematictější úsek, který by měl být splavný, jelikož je zahrnut do sítě TEN – T, je mezi Střelkovem a státní hranicí, který omezuje plavbu, ale hlavní problém je v Přelouči. Dále je splavný úsek až do Pardubic.

(Logistika)



Obrázek č. 6 – terminál Mělník

| Počet kolejí | Objem překládky IPJ za rok | | Přibližná vnitřní plocha překladiště v m ² |
|--------------|----------------------------|----------|---|
| | Teoretický | Skutečný | |
| 3 | 180 000 | 100 000 | 68 000 |

Tabulka č. 7 – technické parametry

7.1.6 Nýřany

Překladiště se nachází na ploše bývalého skladu agrochemikálií, je v provozu od roku 2007 a jeho provozovatelem je firma Metrans. V roce 2012 došlo k rozšíření a modernizaci areálu. Byly sem převezeny portálové jeřáby z překladiště v Uhříněvsi, který byly nahrazeny výkonnějšími a modernějšími. Překladiště poskytuje klasické služby jako je uskladnění, oprava, čištění kontejneru a další.

(Metrans)



Obrázek č. 7 – terminál Nýřany

| Počet kolejí | Objem překládky TEU za rok | | Přibližná vnitřní plocha překladiště v m ² |
|--------------|----------------------------|----------|---|
| | Teoretický | Skutečný | |
| 3 | 200 000 | 130 000 | 35 000 |

Tabulka č. 8 - technické parametry

7.1.7 Paskov

Kontejnerové překladiště, které se nachází blízko hranic s Polskem a Slovenskem a významných průmyslových zón. Překladiště bylo vybudováno na bývalém brownfieldu a jedná se o největší otevřené překladiště v ČR. Vlastníkem překladiště je firma Advanced World Transport a. s., která oslavila v roce 2012 výročí 60 let od založení. Tuto firmu nedávno koupila skupina PKP Cargo, která je zároveň provozovatelem překladišť a terminálů v Polsku, je to také druhý největší operátor železniční sítě v Evropské unii. PKP Cargo plánuje překladiště začlenit do

připravovaného trojúhelníku Balt – Jadran – Severní moře, kde by plnil hlavní roli v jeho jižní části. V plánu je také rozšíření překladiště o 40 000 metrů čtverečních, vybudování dvou nových kolejí o délce 350 metrů a vybudování nového stání pro 40 kamionů, všechny změny by měly probíhat v letech 2016 až 2018. Tyto změny by měly kapacitu překladiště zdvojnásobit.

(Logistika)



Obrázek č. 8 – terminál Paskov

| Počet kolejí | Objem překládky TEU za rok | | Přibližná vnitřní plocha překladiště v m ² |
|--------------|----------------------------|----------|---|
| | Teoretický | Skutečný | |
| 3 | 80 000 | 54 000 | 32 000 |

Tabulka č. 9 - technické parametry

7.1.8 Praha 10 – Uhříněves

Jedná se o největší kontejnerové překladiště v celé střední a východní Evropě. Toto překladiště provozuje firma Metrans a. s., která vlastní ještě další překladiště v ČR. Překladiště vzniklo na ploše bývalého Stavoservisu a jeho kapacita byla již několikrát rozšířena. Překladiště bylo původně vybudováno, aby převzalo funkci překladiště na Žižkově, tento plán se ovšem neuskutečnil a překladiště fungovala souběžně.

V areálu se nacházejí velké skladové plochy o rozloze 0,27 km² a zbytek areálu má rozlohu 0,42 km², je zde 15 kolejí, které zvládnou odbavit denně 10 vlaků najednou.

(Nákladní doprava)



Obrázek č. 9 – terminál Praha 9 - Uhřetěves

| Počet kolejí | Objem překládky TEU za rok | | Přibližná vnitřní plocha překladiště v m ² |
|--------------|----------------------------|-----------|--|
| | Teoretický | Skutečný | |
| 15 | 1 200 000 | 1 013 200 | 450 000 |

Tabulka č. 10 - technické parametry

7.1.9 Praha Žižkov

Kontejnerové překladiště, které se nachází v centru Prahy, vzniklo koncem roku 1965, když byla postavena budova Nákladového nádraží Žižkov. Byl to druhý největší terminál v Praze, tento terminál do konce roku 2015 provozovala společnost Rail Cargo Operator – CSKD s. r. o., která svoje centrální překladiště přesunula do nového lépe dostupného terminálu KD Mělníka, který lépe vyhovuje jejich požadavkům.

Kontejnerové překladiště ukončilo svůj provoz koncem roku 2015 a již dále se zde nákladní vlaky nebudou pohybovat, veškeré aktivity se přesunuly do terminálu v Mělníku.

Za provozu překladiště projíždělo centrem Prahy několik desítek kamionů denně, což bylo při současné strategii snižovat dopravu a pohyb nákladních vozidel po městech celkem zarážející, když bylo kvůli tomuto problému vybudováno překladiště Uhřetěves na okraji Prahy. Tento fakt již ovšem neplatí a překladiště již nadále nebude tomuto účelu sloužit. Praze se tak ulevilo od dalšího problému, jakým byl průjezd nákladních vozů centrem města.

(Nákladní doprava)



Obrázek č. 10 – terminál Praha Žižkov

| Počet kolejí | Objem překládky TEU za rok | | Přibližná vnitřní plocha překladiště v m ² |
|--------------|----------------------------|----------|---|
| | Teoretický | Skutečný | |
| 4 | 100 000 | 80 000 | 25 000 |

Tabulka č. 11 - technické parametry

7.1.10 Přerov, Horní Moštenice

Překladiště se rozkládá na jihozápadu města Přerov, provozovatelem je firma Rail Cargo Operator – CSKD s. r. o., která byla založena v roce 2013 přejmenováním Rail Cargo Group. Překladiště se nachází blízko dálnice D1 a také poblíž letiště, které je od terminálu vzdálené asi 2 kilometry. Lokalita je situovaná poblíž velkých měst, která jsou zároveň významná svým průmyslem.

(Rail Cargo Operator)



Obrázek č. 11 – terminál Prerov

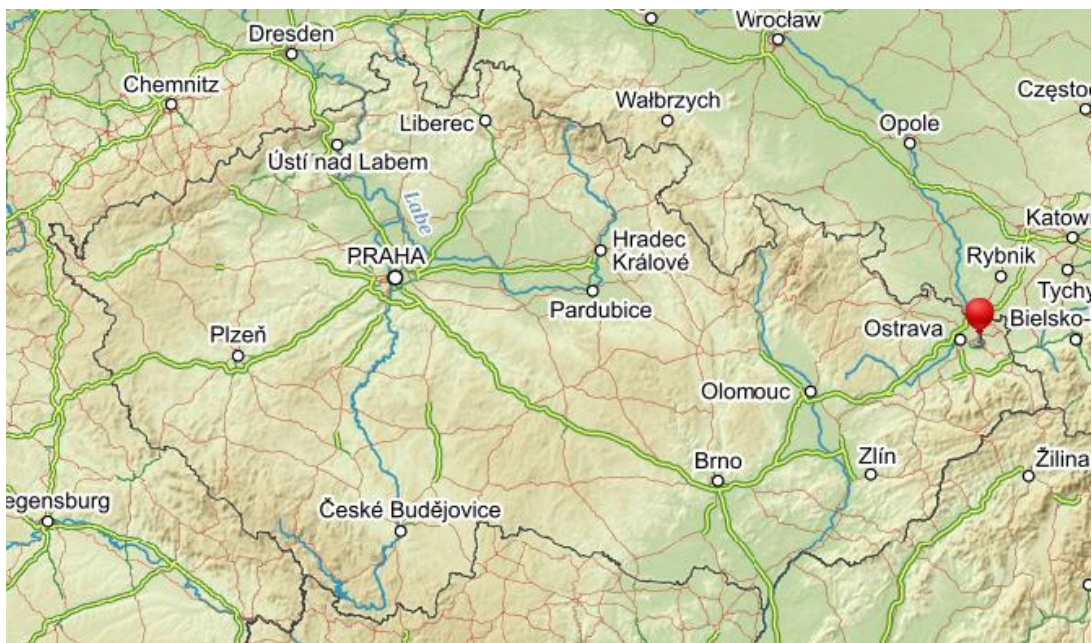
| Počet kolejí | Objem překládky TEU za rok | | Přibližná vnitřní plocha překladiště v m ² |
|--------------|----------------------------|----------|--|
| | Teoretický | Skutečný | |
| 3 | 30 000 | 18 000 | 12 000 |

Tabulka č. 12 - technické parametry

7.1.11 Šenov

Provozovatelem tohoto překladiště je firma Metrants a. s., bylo otevřeno v roce 2011. Dálnice je vzdálena pouze jeden kilometr a je situováno do nejprůmyslovější oblasti v ČR.

(Metrants)



obrázek č. 12 – terminál Šenov

| Počet kolejí | Objem překládky TEU za rok | | Přibližná vnitřní plocha překladiště v m ² |
|--------------|----------------------------|----------|--|
| | Teoretický | Skutečný | |
| 4 | 180 000 | 90 000 | 40 000 |

Tabulka č. 13 - technické parametry

7.1.12 Ústí nad Labem

Terminál Ústí nad Labem se nachází ve východní části města, je tvořen veřejným přístavem, železnicí a plochou pro skladování kontejnerů. Provozovatel přístavu je společnost České přístavy a. s. a provozovatel kontejnerového překladiště je společnost Metrans a. s.. Terminál poskytuje všechny druhy služeb od překládky, skladování až po opravy a další související služby. Řeka Labe umožňuje dobrou dostupnost po evropských vodních sítí Německa, Francie, Polska, Slovenska a dalších zemích. Velkou výhodou je také blízká dálnice D8, která poskytuje dobrou dostupnost pro silniční nákladní dopravu při následném transportu kontejnerů.

(České přístavy)



Obrázek č. 13 – terminál Ústí nad Labem

| Počet kolejí | Objem překládky IPJ za rok | | Přibližná vnitřní plocha překladiště v m ² |
|--------------|----------------------------|----------|---|
| | Teoretický | Skutečný | |
| 3 | 11 000 | 60 | 18 000 |

Tabulka č. 14 - technické parametry

7.1.13 Zlín – Lípa

Překladiště bylo otevřeno v roce 1995 a je strategicky umístěno u hranic se Slovenskem. Provozovatelem je firma Metrans a. s.

(Metrans)



obrázek č. 14 – terminál Zlín - Lípa

| | | | |
|--------------|----------------------------|----------|--|
| Počet kolejí | Objem překládky TEU za rok | | Přibližná vnitřní plocha překladiště v m ² |
| | Teoretický | Skutečný | |
| 9 | 290 000 | 250 000 | 60 000 |

Tabulka č. 15 – technické parametry

7.2 Parametry současných terminálu a překladišť

Následující analýzy byly provedeny v programu ArcGis. Nejdříve se přes properties a záložku symbology nechaly zobrazit potřebné vrstvy, bez kterých by parametry terminálů a překladišť nešly určit. Pomocí nástroje Near byla provedena analýza současných terminálů. Nejdříve byla provedena pro hlavní terminály a výsledné vzdálenosti byly průměrem všech hodnot sepsány do této tabulky, stejně se postupovalo i s analýzou pro kontejnerová překladiště. U železnice a vody vyšly malé vzdálenosti, jelikož většina terminálů a překladišť leží přímo na nich.

| | Průměrná vzdálenost dálnice nebo rychlostní silnice (m) | Průměrná vzdálenost železnice (m) | Průměrná vzdálenost průmyslový ch center (m) | Průměrná vzdálenost vody (m) |
|-----------------------------|---|---|--|------------------------------------|
| Hlavní terminál | 1612,97 | 30,48 (leží na železnici) | 3794,50 | 112,48 (leží u vody) |
| Kontejnerové překladiště | 3981,06 | 60,80 (leží na železnici) | 939,87 | - |

Tabulka č. 16 – průměr parametrů současných terminálů a překladišť

7.3 Lokalizace nových hlavních terminálů

Dalším krokem bylo vytvoření obalových zón, aby se vytvořila území, která splňují podmínky pro výstavbu nových terminálů či překladišť.

Vytvořila se obalová zóna kolem nájezdů na dálnice a rychlostní silnice, vrstva byla vytvořena pomocí funkce buffer, kde se nastavila vzdálenost o 20 procent vyšší, než vyšla průměrná vzdálenost všech hlavních terminálů, vzdálenost byla nastavena na 1 936 metrů. Pracovalo se najednou s nájezdy na dálnice a rychlostní

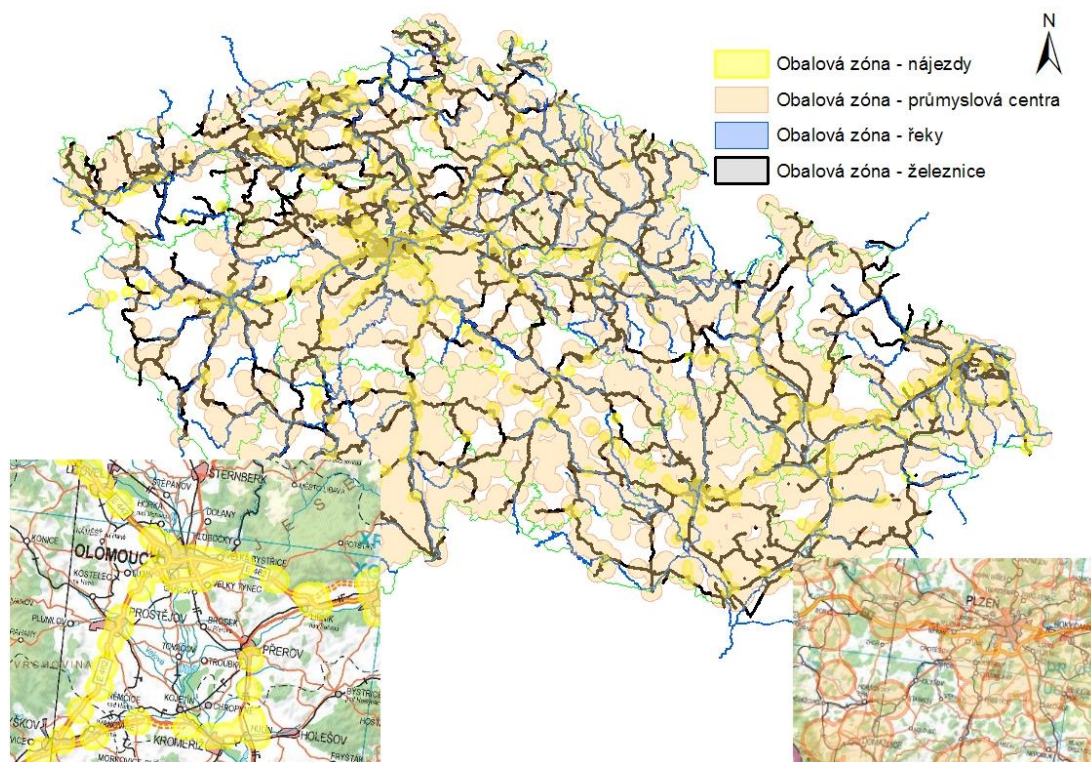
silnice, musela se proto vyexportovat vrstva těchto nájezdů do jednoho shapefilu, aby vznikla zóna pouze kolem nájezdů.

Stejně jako u nájezdů se postupovalo i u železnic, jen nebylo třeba exportovat žádnou vrstvu mapy, vzdálenost se opět nastavila o 20 procent vyšší, tedy na 37 metrů.

Obalová vrstva kolem průmyslových center vznikla stejně jako u předchozích dvou analýz, vzdálenost po přidání 20 procent z vyšlého průměru byla 4 553 metrů.

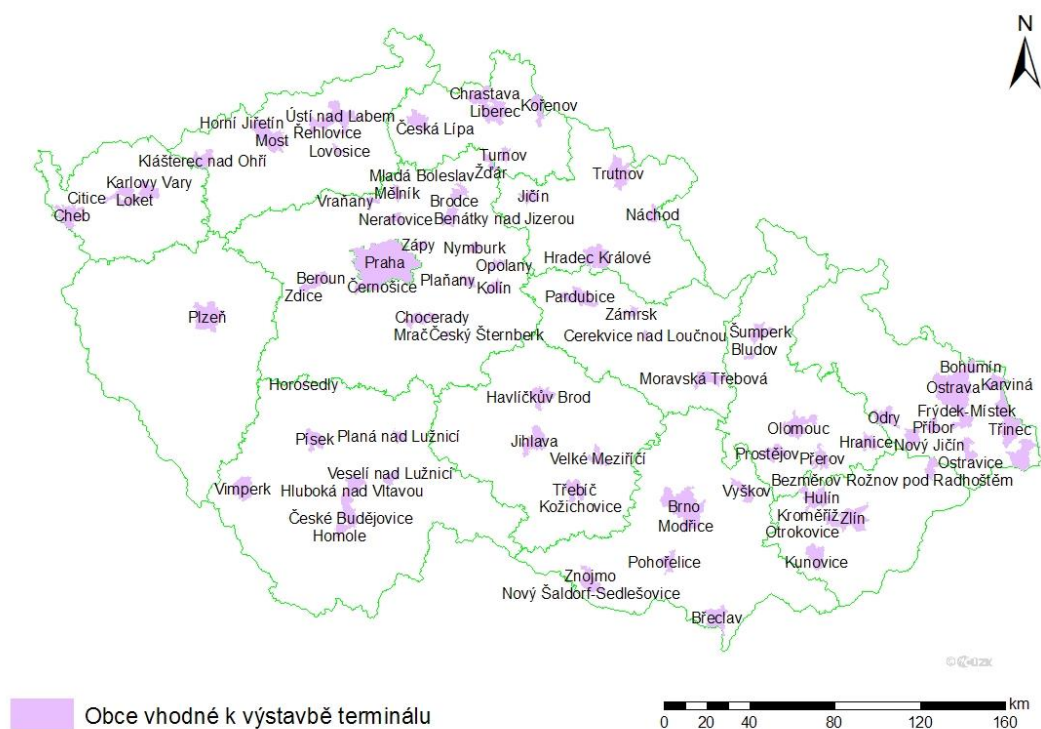
Jako poslední byla vytvořena analýza pro vodu, která u hlavních terminálů nesmí chybět. Vzdálenost v nástroji buffer byla nastavena na 135 metrů.

Na obrázku je vidět vzniklá obalová zóna, která slouží jako podklad pro následující analýzu.



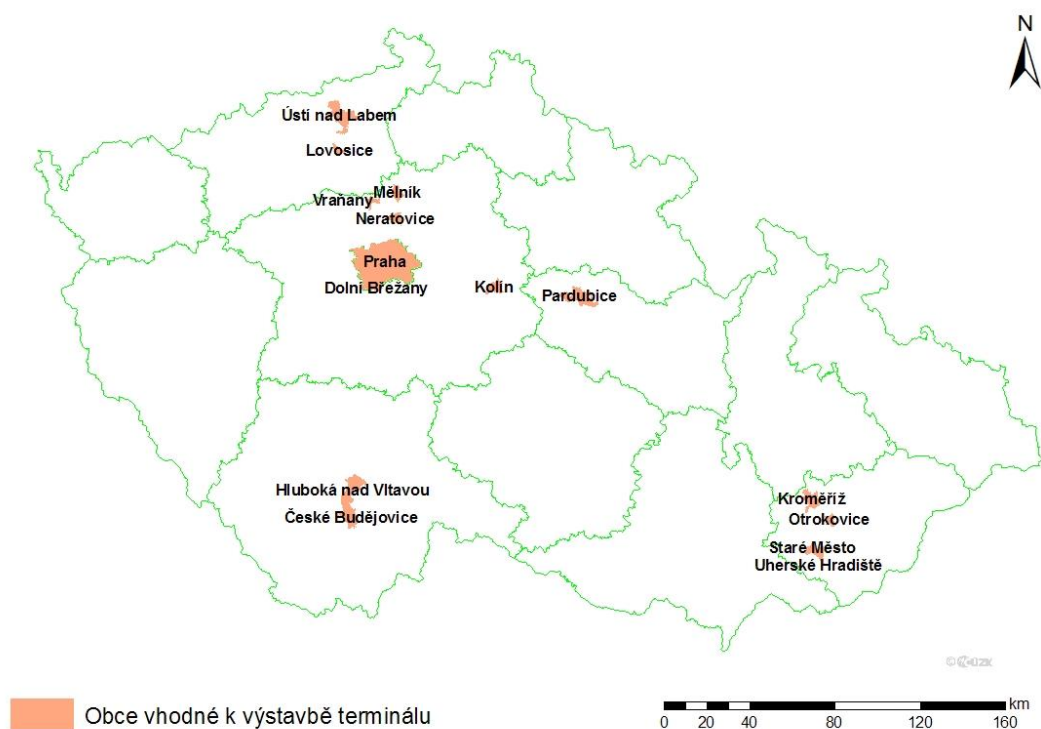
Obrázek č. 15 – ukázka obalových zón

Poté co vznikly tyto vrstvy, byl vytvořen podklad pro další analýzu, která našla místa, která splňují všechny tyto podmínky pro vytvoření nových terminálů. Použila se funkce intersect a vybrala se místa, kde se tyto obalové zóny protínají. Tímto krokem vznikl průnik ve 161 obcích a městech po celé ČR, v každém kraji minimálně jeden.



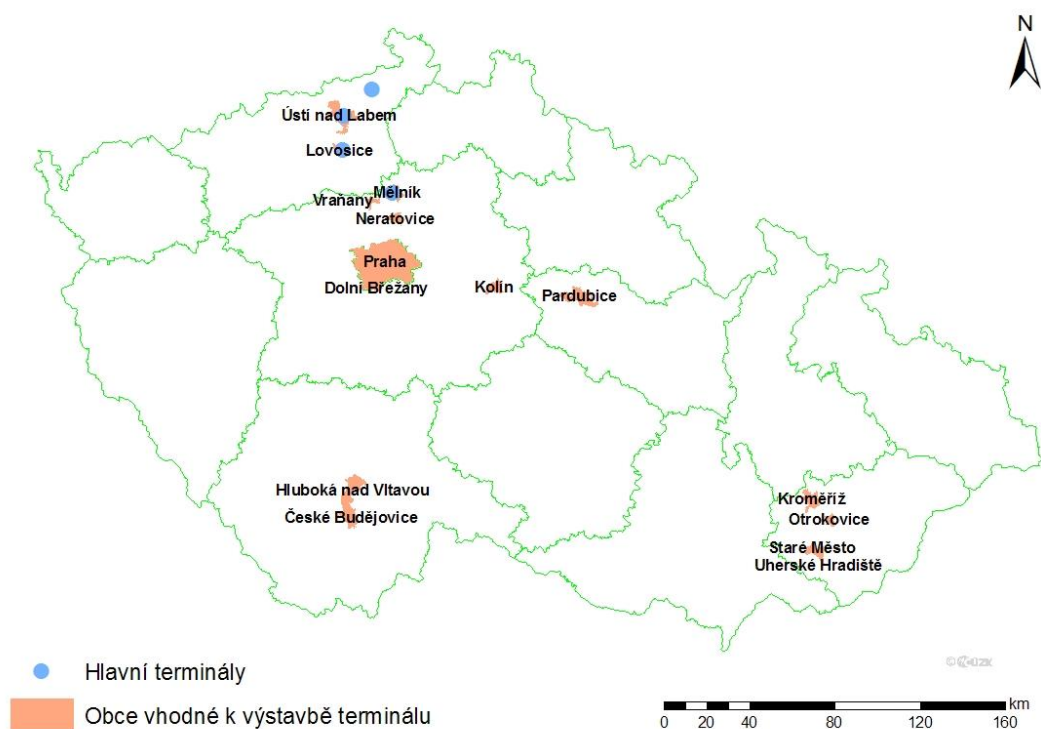
Obrázek č. 16 – potenciálně vyhovující obce

Tato mapa znázorňuje všechna potenciálně vyhovující obce pro výstavbu terminálu, když se však vezme v potaz současná situace na řekách v ČR tak je to až absurdní, jelikož splavné jsou nyní v ČR pouze řeky Vltava, Labe a Morava, to navíc ne po celých délkách řek. Proto se pro další mapový podklad omezily řeky pouze na ty splavné, to již vyhodnotilo méně měst jako vhodných, přesněji 20 měst.



Obrázek č. 17 – vyhovující obce

Tato mapa se již více přibližuje realitě, jelikož stávající města leží u řeky, která splavná je, nebo je plánována její rekonstrukce, aby se úsek stal splavným. Tato analýza vybrala i města, ve kterých se již terminály nacházejí, což je vidět v dalším mapovém výstupu, chybí tam pouze terminál Děčín, který nesplňuje kritéria lokalizace kvůli jeho vzdálené poloze od nájezdů na dálnice a rychlostní silnice, ale i průmyslových center.



Obrázek č. 18 – vyhovující obce a hlavní terminály

7.3.1 Hlavní město Praha

„Kombinovaná a nákladní doprava

Vymezení: Lokality na území hl. m. Prahy s vazbou na tratě a stanice železničního uzlu Praha.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

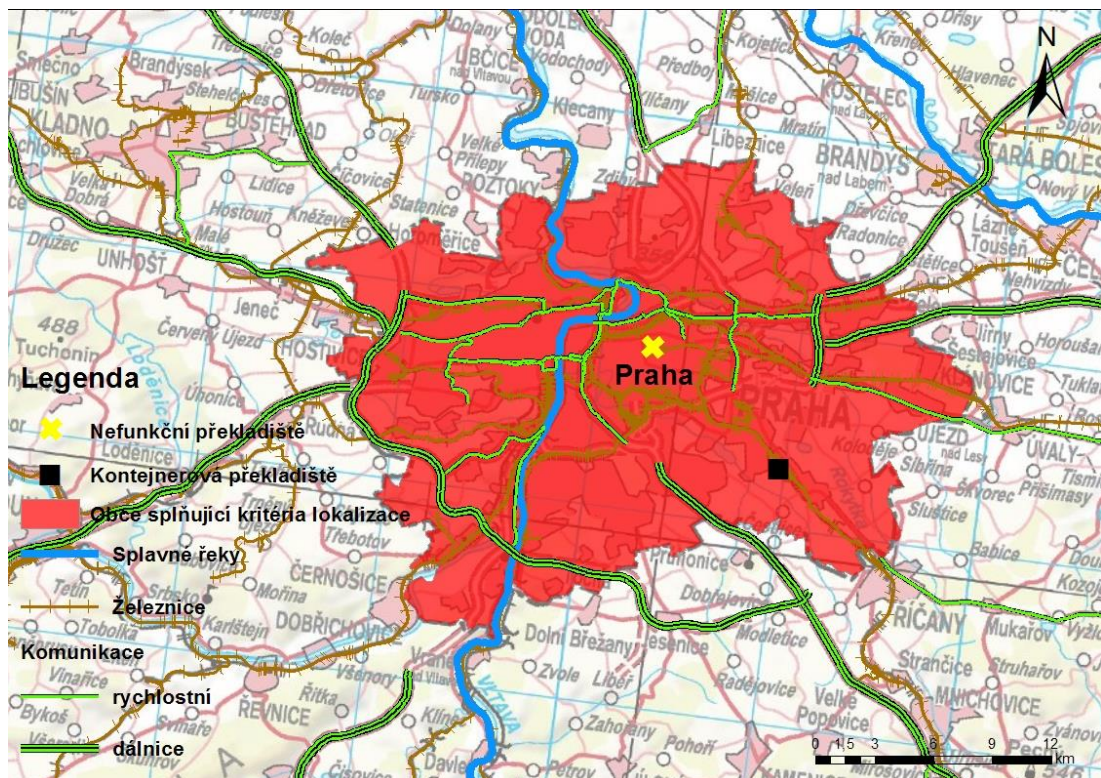
- vhodná lokalizace nákladních terminálů ve vazbě na železnici a kapacitní komunikace města,
- před realizací terminálu city-logistiky stanovit koncepci systému city-logistiky.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- prověřit možnosti lokalizace terminálů city-logistiky na území Prahy,
- vymezit terminály city-logistiky na Smíchově a v Malešicích,
- vymezit terminály kombinované dopravy a nákladní železniční dopravy,
- zachovat zavlečkování produkčních území a prověřit možné rozšíření sítě železničních vleček.“

(ZÚR Hl. m. Prahy)

Začala jsem našim hlavním městem, kde se mi jako vhodné plochy pro terminál vybraly místa podél Vltavy, hlavně v centru města. Podle ZÚR by se měla prověřit plocha na Smíchově a v Malešicích kvůli výstavě nového terminálu, Smíchov se objevil i v mém průniku jako vhodné místo pro tento terminál. Plavební situace na Vltavě je však velice přeplněná a to hlavně v centru Prahy, některá zdymadla nejsou uzpůsobena průjezdu nákladních lodí, proto z hlediska vodní dopravy není Praha vyhovujícím městem pro výstavbu hlavního terminálu. Navíc vzhledem k současné dopravní situaci v Praze a problémům s vysokou koncentrací automobilů v centru, mi toto místo nepřijde jako vhodné ani z hlediska silniční dopravy, jelikož by se zvýšila koncentrace nákladních automobilů na Smíchově a okolních silnicích v centru Prahy. Také je zde zaniklé kontejnerové překladiště na Žižkově, které polohou v centru města nebylo již nadále vyhovující pro provoz a na jihovýchodě města je funkční kontejnerové překladiště Uhřetěves, které převzalo zakázky ze Žižkova.

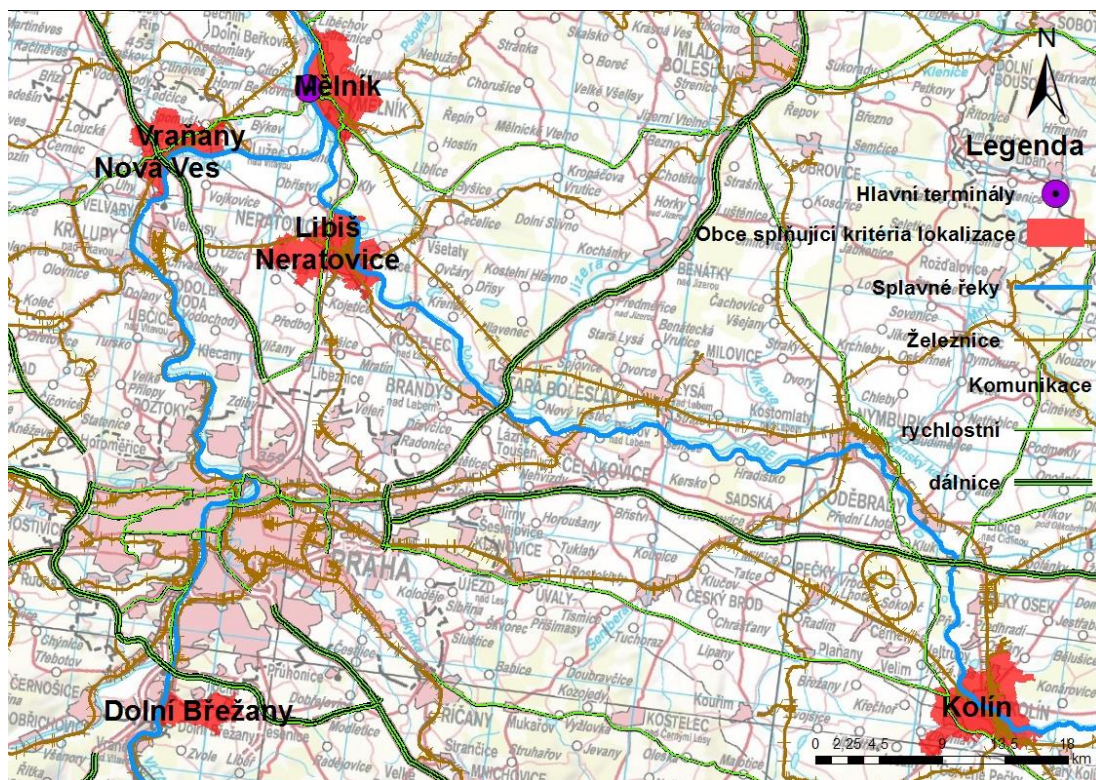


Obrázek č. 19 – lokalizace hl. m. Praha

7.3.2 Středočeský kraj

Středočeský kraj, který je svou rozlohou největší, má na svém území pouze jeden hlavní terminál a tím je terminál Mělník. Pro toto území ZÚR nespécifikují žádné místo nového rozvoje, ani se jinak nezmiňují o novém záměru vymezit zde rezervu pro terminál. Pouze se zmiňují o záměru podporovat koridor multimodální dopravy.

Ve Středočeském kraji se mi vybralo 7 obcí jako lokalit splňujících výše uvedené lokalizační požadavky, z nichž Mělník již svůj terminál má. Územní plány zbývajících obcí byly prověřeny, ale žádná z vybraných obcí nezmiňuje v územním plánu nějaký záměr s terminálem KD.

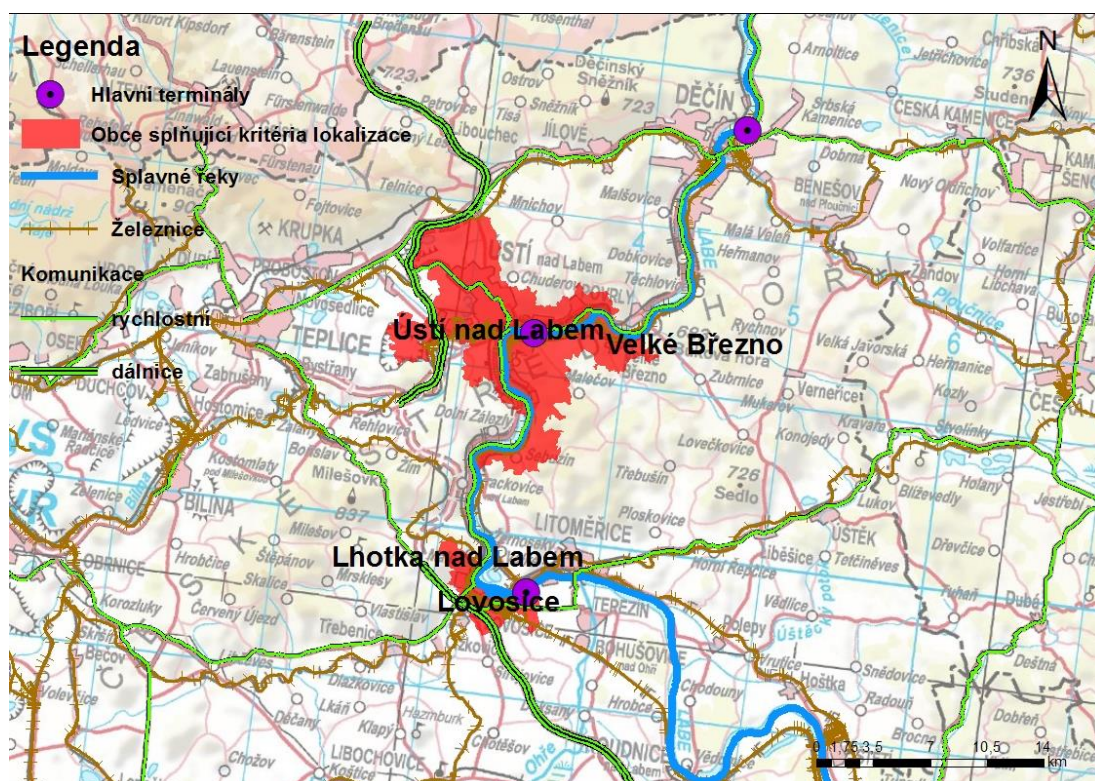


Obrázek č. 20 – lokalizace Středočeský kraj

7.3.3 Ústecký kraj

ZÚR Ústeckého kraje se o KD jako takové nezmiňují, pouze si dávají za úkol zlepšit splavnost na Labi. Na území kraje se nacházejí tři terminály KD, Lovosice, Děčín a Ústí nad Labem a ve dvou z těchto měst se mi opět zobrazil průnik. Celkově se mi zde zobrazily ještě dvě obce s vyhovujícími parametry, ale pokrytí

z hlediska KD pro tento kraj je s třemi hlavními terminály dostatečné a plně zvládá pokrýt i okolní kraje, které mají o terminály nouzi.



Obrázek č. 21 – lokalizace Ústecký kraj

7.3.4 Pardubický kraj

„Železniční doprava

ZÚR zpřesňují koridor ŽD7 Pardubice – Česká Třebová – Brno s cílem vytvoření podmínek pro zvýšení rychlosti a navrhuji na této trase koridor pro umístění stavby D100 (železniční trať Choceln – Ústí n. O.).

ZÚR vymezuje pro tuto stavbu koridor v šířce 600 m.

ZÚR respektují koridor KD1 (C59) pro kombinovanou dopravu Ústí n. O. – Letohrad – Lichkov (- Miedzylesie).

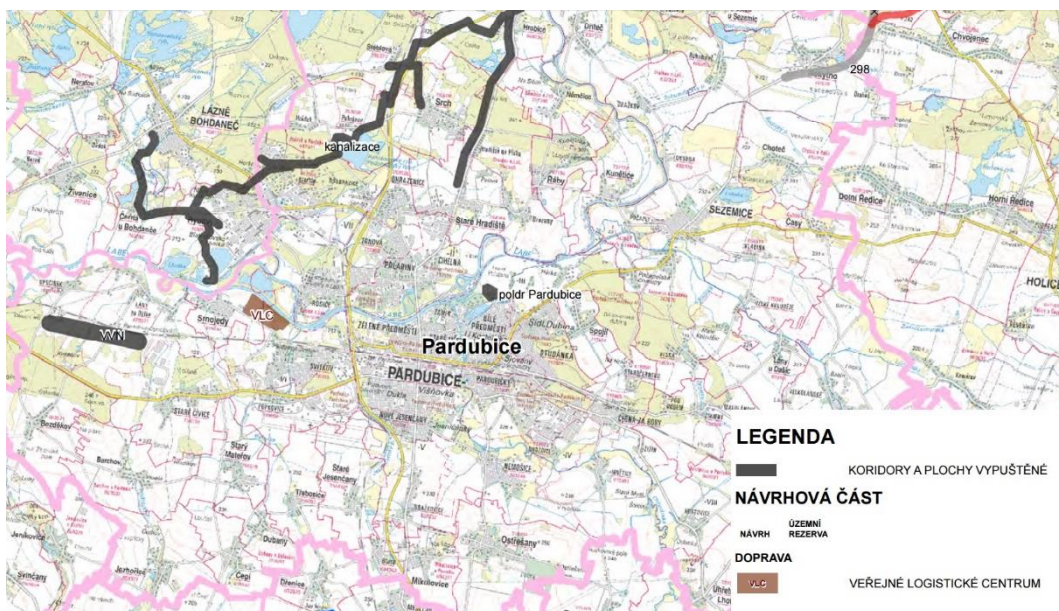
ZÚR respektují koridor vlečkového napojení přístavu Pardubice a navrhuji koridor D103 (vlečka do přístavu Pardubice) pro jeho umístění.

Vodní doprava

ZÚR zpřesňují koridor VD1 Pardubice – hranice SRN v úseku hranice kraje – Pardubice (přístav) s cílem prodloužení Labské vodní cesty do Pardubic a navrhuji

na této trase koridory pro umístění stavby D150 (stupeň Přelouč II.) a D151 (přístav Pardubice). Součástí areálu přístavu je i veřejné logistické centrum. Realizace veřejného logistického centra je podmíněna zajištěním vhodného dopravního napojení.

(ZÚR Pardubický kraj)

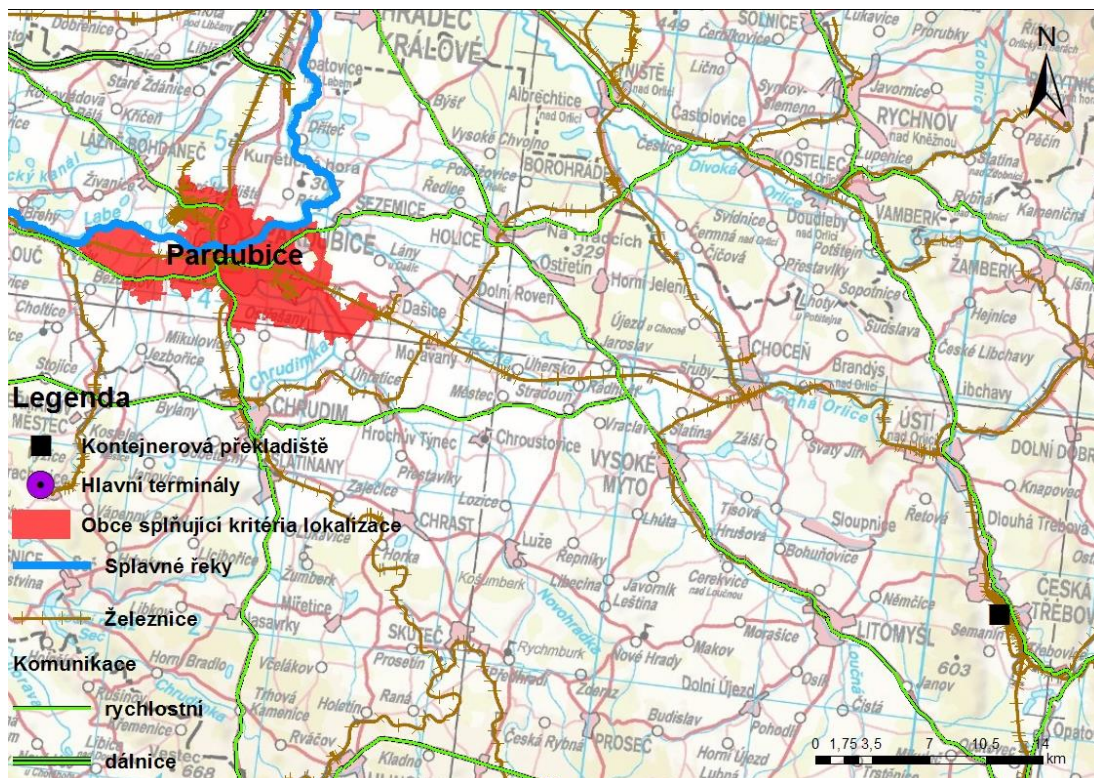


Obrázek č. 22 – aktualizace ZÚR Pardubický kraj

Město Pardubice, které analýza vybrala, jako jediné vhodné k výstavbě terminálu již terminál provozuje, ale na oficiálních stránkách Ministerstva dopravy ČR se o něm neobjevuje ani zmínka. Terminál je v plánu pouze zvětšit kvůli možnosti vykládat celý vlak najednou.

Řeka Labe je splavná od Pardubic, tudíž je tento terminál ideálně umístěn, je to v tomto kraji jediný funkční terminál. Česká Třebová, která se také nachází v Pardubickém kraji je totiž překladiště KD, tudíž má tento kraj z hlediska této dopravy dobré zastoupení a vyřeší tím absenci terminálů v okolních krajích, kterými jsou Královehradecký a kraj Vysočina.

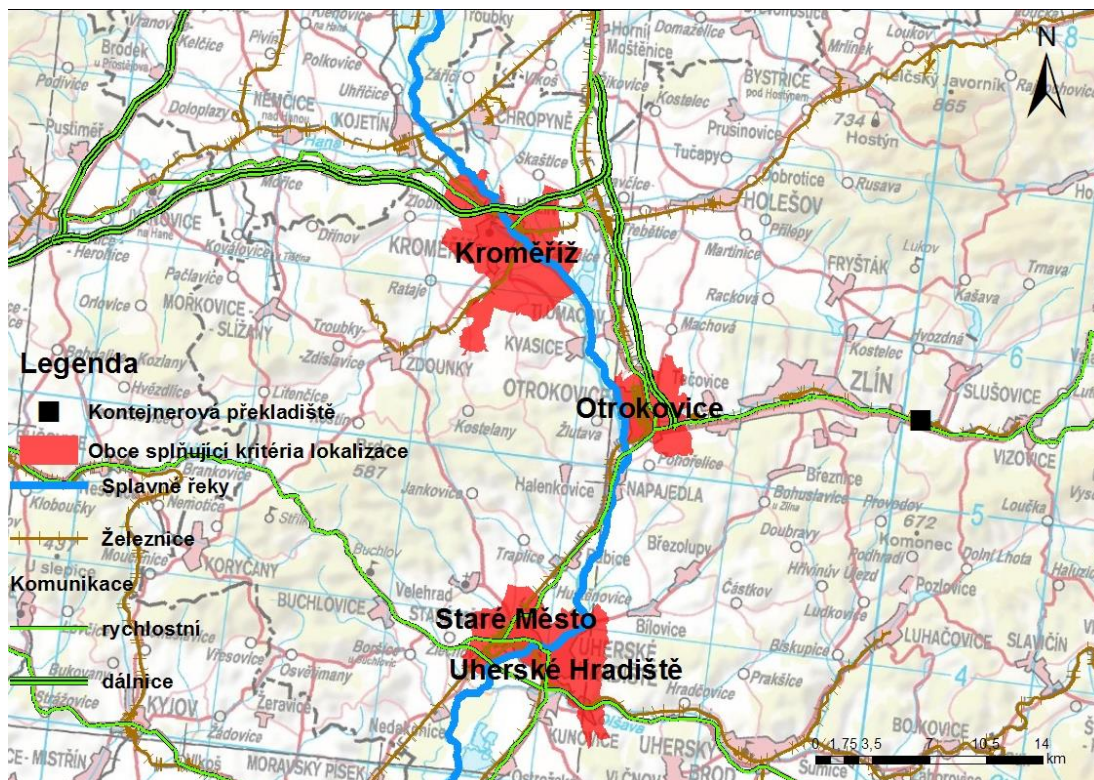
(České přístavy, K - report)



Obrázek č. 23 – lokalizace Pardubický kraj

7.3.5 Zlínský kraj

ZÚR Zlínského kraje se o KD nezmiňují, nachází se zde jedno funkční překladiště Zlín – Lípa. V tomto kraji je jediný splavný úsek řeky Moravy To z něj dělá jediný kraj na Moravě, kde by terminál s vodní dopravou mohl vzniknout, jelikož jiné splavné řeky se na tomto území nenachází. Vhodné lokality analýza vyhodnotila jako Otrokovice, Kroměříž, Staré Město a Uherské Hradiště.



Obrázek č. 24 – lokalizace Zlínský kraj

7.3.6 Jihočeský kraj

„Veřejné logistické centrum České Budějovice - Nemanice - na území obce Hrdějovice a na části katastru Bavorovice je vymezeno území pro areál veřejného logistického centra a s ním souvisejících provozů s vazbou na silniční, železniční a lodní dopravu. Bude napojeno na Severní silniční tangentu města České Budějovice, záměr D88.

Dotčená katastrální území: Hrdějovice, Bavorovice.“

(ZÚR Jihočeský kraj)

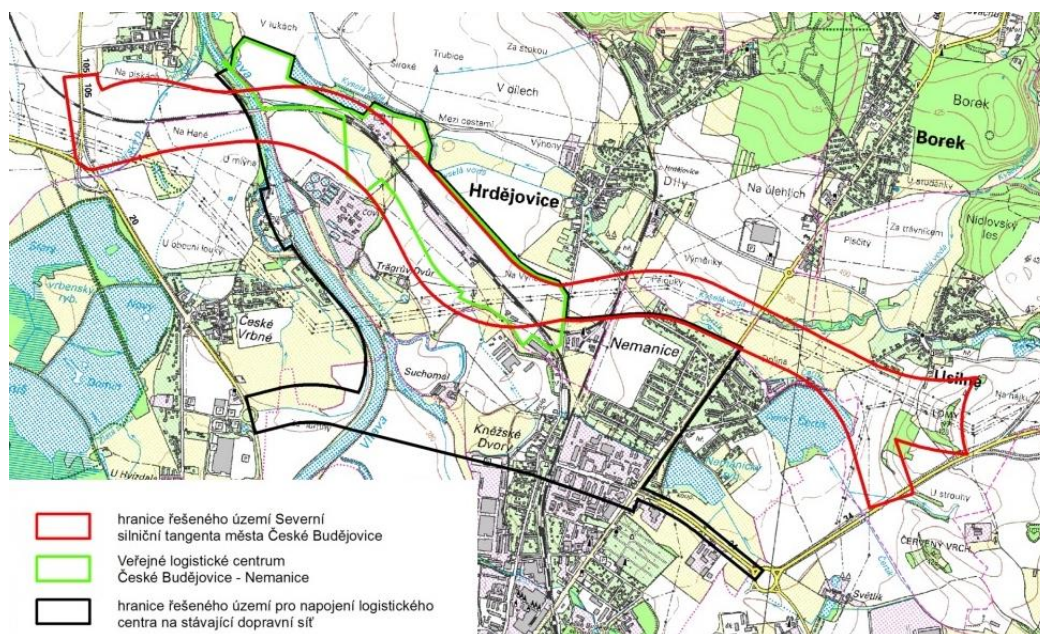
Tyto obce, které zmiňuje i ZÚR Jihočeského kraje vyšly obě i v analýze jako vhodná místa pro terminál KD. Terminál by měl vzniknout na místě, kde se již v minulosti terminál KD nacházel. Terminál v Českých Budějovicích byl v provozu v letech 1993 – 1999 a byl provozován společností Bohemiacombi s. r. o.. V tomto kraji se žádný terminál KD nenachází, nejbližší terminál či překladiště jsou v Plzeňském kraji, proto je tohle místo ideální pro vybudování nebo revitalizaci terminálu, které by zajišťoval alespoň jeden terminál pro jižní Čechy a okolí

a umožnil tak prekládku kontajnerů i v tomto kraji. V okolním kraji se žádná vhodná obec nevybrala.



Obrázek č. 25 – lokalizace Jihočeský kraj

Na mapovém výstupu je zobrazena studie plánovaného logistického centra, které bude veřejné, což je u stávajících terminálů v ČR rarita.



Obrázek č. 26 – územní studie veřejného logistického centra České Budějovice

8 Diskuse

Nejdříve bych chtěla zdůraznit, že výsledná mapa s vhodnými obcemi pro výstavbu hlavních terminálů KD neurčuje přesnou lokalizaci míst pro výstavbu terminálů, ale pouze určuje obce, které by byly k výstavbě terminálu vyhovující. Návrhy obcí byly porovnány i s platnými ZÚR příslušných krajů a za splňující byly zhodnoceny České Budějovice, které i ve svém ÚP zmiňují výstavbu zmiňovaného terminálu.

Při zpracovávání práce, se zprvu zdálo, že výsledná mapa, která vymezí vhodná místa pro lokalizace, nebude zobrazovat příliš mnoho vhodných lokalit. Výsledek, který zobrazil 161 obcí, v každém kraji minimálně jednu, byl velice překvapující. Při bližším prozkoumání však vyšlo najevo, že při zpracovávání takového mapového výstupu se může přehlédnout zásadní věc, jako je rozdělení vodních toků na splavné, vhodné pro nákladní dopravu a na ty ostatní. Bylo proto třeba se v analýze vrátit na začátek a vybrat pouze vyhovující vodní toky.

Vybralo se 6 krajů a v nich 20 obcí, které odpovídaly daným kritériím. Dané obce byly prověřeny z hlediska územního plánování, byly prověřeny ZÚR jednotlivých krajů, ze kterých byly vybrány části týkající se této problematiky (viz. kapitola 7.3).

Této problematice by také značně pomohla lepší dostupnost informací, která je například na stránkách Ministerstva dopravy ČR nedostačující. Informace o překladištích nejsou kompletní a neodpovídají současnému stavu. Problému by měla pomoci vydaná metodika, která by měla umožnit vznik informačního prostředí, které by potencionálním zákazníkům poskytovalo nabídky od více dopravních společností a co nejefektivnější kombinace dopravních prostředků.

(MAIER, K., PELTAN, T., FRANKE, D., WRANOVÁ, A., NOVOTNÝ, V.
Metodická pomůcka pro jednoznačné stanovení parametrů spojů nákladní přepravy a specifikace postupů pro výměnu dat a komunikaci mezi softwarem pro správu, vyhledávání a rezervaci nejvýhodnější)

9 Závěr

Hlavním cílem této bakalářské práce byl popis současného stavu KD v ČR, který je popsán v kapitolách 5 až 7.1. Při popisování situace v ČR jsem zjistila, že jedním z problémů tohoto odvětví nákladní dopravy, jsou neucelené a neustálené pojmy, které jsou s KD spjaty. V mnoha odborných publikacích nejsou rozlišovány základní pojmy, jako je kombinovaná, multimodální a intermodální doprava. Tyto pojmy jsou za sebe často zaměňovány, proto jsem se v této práci zaměřila i na ucelení informací o každém z nich.

Výsledky dílčího cíle – prověření územních podmínek pro umístění nových terminálů KD se nacházejí v kapitole 7.2 a 7.3. Z mapových výstupů vyplynuly možné plochy pro umístění terminálů KD, které vznikly po předchozích analýzách stávajících terminálů a překladišť. Z výsledků vyplynulo, že většina vyhovujících krajů již měla své funkční terminály a překladiště, a proto se ani ZÚR o novém záměru zřizovat terminál nezmiňovala. V některých částech ČR jsou podmínky pro KD velmi špatné. Mezi tuto část patří i Jihočeský kraj, v jehož okolí se nachází pouze jedno překladiště. Proto je podle mého názoru důležitá výstavba nového terminálu, která by pokryla dovoz a vývoz v této části ČR. Z vhodných krajů pro výstavbu, je tento kraj jediný, který v ZÚR vymezuje území pro výstavbu hlavního terminálu. V Pardubickém kraji se již terminál nachází (viz. kapitola 7.3.4), ale je v plánu jeho rozšíření, aby se urychlila překládka vlaků. ZÚR Pardubického kraje

Ve zbylých krajích se lokalizovaly stávající hlavní terminály, až na jeden a tím je Děčín, který se jako jediný nevešel do lokalizačních parametrů a to i přes jejich zvětšení o 20%. Tento terminál se totiž nachází ve větší vzdálenosti od průmyslových center a také nájezdů na dálnice a rychlostní silnice.

Shrnutí této práce je, že v několika krajích jsou podmínky pro KD nedostatečné. Ale větší problém spatřuji ve špatné konkurenceschopnosti terminálů, neboť jsou všechny soukromé. Také podmínky na železnicích nesplňují evropské standarty (maximální povolená rychlost, stav a malé procento elektrifikovaných tratí, krátké překládací koleje). Tím je dán i menší podíl na KD oproti vyspělejším zemím EU.

10 Zdroje

BÍLÁ KNIHA, Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, 2011: online http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/DB419D21-15A1-411B-89C8-64495DF0F76C/0/com2011_0144bilaknihadoprpolitiky.pdf, cit. 15. 12. 2015

ČESKÉ PŘÍSTAVY: online
<http://www.ceskepristavy.cz/index.php?typ=CBA&showid=78>

ČESKÉ PŘÍSTAVY: online
<http://www.ceskepristavy.cz/index.php?typ=CBA&showid=113>

ČVUT – Dopravní fakulta: online
<https://www.fd.cvut.cz/projects/k612x1mp/rola.html>, cit. 10. 4. 2016

DANĚK J., TEICHMANN D. 2001: Kombinovaná přeprava I, Ostrava, cit. 3. 2. 2016

DOPRAVNÍ POLITIKA ČR PRO OBDOBÍ 2014 – 2020 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050, 2013: online
<http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Dopravn%C3%AD+politika+2014+-+2020/Dopravn%C3%AD+politika+2014+-2020.htm>

ELOGISTIKA.INFO, 2015: online <http://www.elogistika.info/kontejnerovemu-terminalu-nemanice-se-blyska-na-lepsi-casy/>, cit. 5. 4. 2016

EUROPEAN COMMISSION, 2014: online
http://ec.europa.eu/transport/themes/logistics_multimodal/multimodal-combined-transport/index_en.htm

K -REPORT, 2013: online <http://www.k-report.net/clanky/terminal-db-schenker-logistics-pardubice-semtin/>

LOGISTIKA, 2014: online <http://logistika.ihned.cz/c1-63277900-pristav-melnik-chysta-zeleznicni-rozsireni>, cit. 13. 1. 2016

LOGISTIKA, 2015: online <http://logistika.ihned.cz/c1-63712390-technologie-kombinovane-dopravy-v-evrope>, cit. 23.2 .2016

LOGISTIKA, 2015: online <http://logistika.ihned.cz/c1-64886540-awt-zdvojnaso-bi-kapacitu-terminalu-ostava-paskov-na-4800-teu>, cit. 3. 1. 2016

MAIER K ., PELTAN T ., FRANKE D ., WRANOVÁ A ., NOVOTNÝ V ., 2014: Metodická pomůcka pro jednoznačné stanovení parametrů spojů nákladní přepravy a specifikace postupů pro výměnu dat a komunikaci mezi software pro správu, vyhledávání a rezervaci nejvýhodnější, cit. 1. 2. 2016

METRANS: online <http://www.metrans.eu/terminal-operations/terminal-zlin---zelechovice-lipa-cz/>, cit. 3. 3. 2016

METRANS: online <http://www.metrans.eu/terminal-operations/terminal-ostrava---senov-cz/>, cit. 3. 3. 2016

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR,
http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Kombinovana_doprava/

NÁKLADNÍ DOPRAVA, 2014: online <http://www.nakladni-doprava.info/nejvetsi-prekladiste-v-ceske-republice/>, cit. 8. 3. 2016

NÁRODNÍ PROGRAM REFOREM ČR 2013: online
http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/nd/nrp2013_czech_cs.pdf, cit. 31. 1. 2016

NOVÁK I., 2012: Vědeckotechnický sborník ČD č. 24/2012, cit 3. 3. 2016

OPENSTREETMAP, 2016: Online <http://www.openstreetmap.org/about>, cit. 11. 3. 2016

PERNICA P., 2005: Logistika (Supply chain management) pro 21. století, Praha: Radix, 2005. 80-86031-59-4, cit. 30. 1. 2016

RAIL CARGO OPERATOR: online
<http://www.railcargooperator.cz/profil/historie.html>, cit. 14. 1. 2016

ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST ČR: online <http://www.rvccr.cz/strategicke-zamery-a-stavby/zlepseni-splavnosti-dolni-labe/plavebni-stupen-decin>, cit 8. 2. 2016

TERMINÁL BRNO: online www.terminalbrno.cz, cit. 6. 3. 2016

VLAKY.NET, 2016: online <http://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/5966-Kontejnerovy-terminal-Praha-Zizkov-ukoncil-svou-cinnost/>, cit. 21. 1. 2016

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE HL. M. PRAHY, 2014: online
<http://www.iprpraha.cz/clanek/46/zasady-uzemniho-rozvoje>, cit. 4. 3. 2016

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE JIHOČESKÉHO KRAJE, 2016: online
<http://geoportal.kraj-jihocesky.gov.cz/gs/zasady-uzemniho-rozvoje/>, cit. 5. 4. 2016

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE PARDUBICKÉHO KRAJE, 2014: online
<https://www.pardubickykraj.cz/zasady-uzemniho-rozvoje>, cit. 24. 3. 2016

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE STŘEDOČESKÉHO KRAJE, 2011: online
<http://up.webmap.cz/stredocesky/zasady-uzemniho-rozvoje/>, cit. 8. 2. 2016

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE ÚSTECKÉHO KRAJE, 2011: online
<http://www.kr-ustecky.cz/platne-zasady-uzemniho-rozvoje-usteckeho-kraje-dokumentace/ds-99030>, cit. 7. 4. 2016

11 Tabulky a obrázky

Tabulka č. 1 – stav terminálů KD do roku 2014, online zdroj: Ročenka dopravy 2014
<https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>, 11. 2. 2016

Tabulka č. 2 – lokalizace a rozdělení terminálů, zdroj: vlastní

Tabulka č. 3 - zdroj: Překladiště KD v ČR 2014

http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Kombinovana_doprava/, 11. 2. 2016

Tabulka č. 4 - zdroj: Překladiště KD v ČR 2014

http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Kombinovana_doprava/, 11. 2. 2016

Tabulka č. 5 - zdroj: Překladiště KD v ČR 2014

http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Kombinovana_doprava/, 11. 2. 2016

Tabulka č. 6 - zdroj: Překladiště KD v ČR 2014

http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Kombinovana_doprava/, 11. 2. 2016

Tabulka č. 7 - zdroj: Překladiště KD v ČR 2014

http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Kombinovana_doprava/, 11. 2. 2016

Tabulka č. 8 - zdroj: Překladiště KD v ČR 2014

http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Kombinovana_doprava/, 11. 2. 2016

Tabulka č. 9 - zdroj: Překladiště KD v ČR 2014

http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Kombinovana_doprava/, 11. 2. 2016

Tabulka č. 10 - zdroj: Překladiště KD v ČR 2014

http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Kombinovana_doprava/, 11. 2. 2016

Tabulka č. 11 - zdroj: Překladiště KD v ČR 2014

http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Kombinovana_doprava/, 11. 2. 2016

Tabulka č. 12 - zdroj: Překladiště KD v ČR 2014

http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Kombinovana_doprava/, 11. 2. 2016

Tabulka č. 13 - zdroj: Překladiště KD v ČR 2014

http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Kombinovana_doprava/, 11. 2. 2016

Tabulka č. 14 - zdroj: Překladiště KD v ČR 2014

http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Kombinovana_doprava/, 11. 2. 2016

Tabulka č. 15 - zdroj: Překladiště KD v ČR 2014

http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Kombinovana_doprava/, 11. 2. 2016

Obrázek č. 1 – mapa lokalizovaných terminálů a překladišť, zdroj: vlastní

Obrázek č. 2 – terminál Brno, zdroj: mapy.cz, 11. 2. 2016

Obrázek č. 3 – terminál Děčín, zdroj: mapy.cz, 11. 2. 2016

Obrázek č. 4 – terminál Česká Třebová, zdroj: mapy.cz, 11. 2. 2016

Obrázek č. 5 – terminál Lovosice, zdroj: mapy.cz, 11. 2. 2016

Obrázek č. 6 – terminál Mělník, zdroj: mapy.cz, 11. 2. 2016

Obrázek č. 7 – terminál Nýřany, zdroj: mapy.cz, 11. 2. 2016

Obrázek č. 8 – terminál Paskov, zdroj: mapy.cz, 11. 2. 2016

Obrázek č. 9 – terminál Praha 10 - Uhřetěves, zdroj: mapy.cz, 11. 2. 2016

Obrázek č. 10 – terminál Praha Žižkov, zdroj: mapy.cz, 11. 2. 2016

Obrázek č. 11 – terminál Přerov, zdroj: mapy.cz, 11. 2. 2016

Obrázek č. 12 – terminál Šenov, zdroj: mapy.cz, 11. 2. 2016

Obrázek č. 13 – terminál Ústí nad Labem, zdroj: mapy.cz, 11. 2. 2016

Obrázek č. 14 – terminál Zlín – Lípa, zdroj: mapy.cz, 11. 2. 2016

Obrázek č. 15 – ukázka obalových zón, zdroj: vlastní

Obrázek č. 16 – potencionálně vyhovující obce, zdroj: vlastní

Obrázek č. 17 – vyhovující obce, zdroj: vlastní

Obrázek č. 18 – vyhovující obce a hlavní terminály, zdroj: vlastní

Obrázek č. 19 – lokalizace hl. m. Praha, zdroj: vlastní

Obrázek č. 20 – lokalizace Středočeský kraj, zdroj: vlastní

Obrázek č. 21 – lokalizace Ústecký kraj, zdroj: vlastní

Obrázek č. 22 – aktualizace ZÚR Pardubický kraj, zdroj:

<https://www.pardubickykraj.cz/aktualizace-zasad-uzemniho-rozvoje/78976>, 11. 2. 2016

Obrázek č. 23 lokalizace Pardubický kraj, zdroj: vlastní

Obrázek č. 24 – lokalizace Zlínský kraj, zdroj: vlastní

Obrázek č. 25 – lokalizace Jihočeský kraj, zdroj: vlastní

Obrázek č. 26 - územní studie veřejného logistického centra České Budějovice,
zdroj: http://geoportal.kraj-jihocesky.gov.cz/gs/data/uploads/up_studie/us_severni_tangenta/a_00_analyticka_ca_st.pdf, 11. 2. 2016