

VEŘEJNÁ LOGISTICKÁ CENTRA – NOVÝ FENOMÉN PRO ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ?

Pod záštitou Ministerstva dopravy ČR proběhlo na ministerstvu ve dvou kolech (11. 4. a 16. 5. 2006) pracovní jednání odborníků z oblasti dopravy a dalších dotčených stran na téma **Možnosti/perspektivy podpory logistiky z veřejných zdrojů**. Přestože by se mohlo zdát, že je tato tematika pro územní plánování zcela vzdálenou oblastí, není tomu tak. Spíše se jeví, že díky menší dosavadní aktivitě přímo Ministerstva dopravy, ale i Ministerstva průmyslu a obchodu v této dynamicky se rozvíjející oblasti poněkud zaostáváme, navzdory perspektivním výchozím podmínkám. Logistika samotná není až tak zajímavou oblastí pro územní plánování, ale podíváme-li se na logistiku dopravní spojenou s přemísťováním zboží a s tvorbou tzv. logistických center, z toho některých s veřejnou podporou, tzv. veřejných logistických center (dále VLC; v EU nic nového; první centra vznikla v EU – především v SRN již v polovině osmdesátých let 20. století), jedná se o záležitost, kte-

rá se územního rozvoje i územního plánování dotýká významně.

Nyní by bylo na místě si říci, co je vlastně VLC, k tomu bych si dovilil odcitovat pracovní verzi definice, která byla jedním z pokusů o přesnější vyjádření hlavního tématu jednání:

Věřejné logistické centrum je místo určené pro koncentraci nabídky širokého spektra logistických služeb včetně kombinované dopravy, ve kterém je možné zajistit obsluhu minimálně dvěma druhy dopravy (silnice/železnice/voda/letecká doprava). Předpokladem pro jeho vznik, resp. umístění, je existence dostatečné výroby/spotřeby a možnost napojení na kapacitní dopravní infrastrukturu více druhů dopravy. Veřejným zájmem/přínosem je co nejdokonalejší a nejefektivnější dopravní obsluha konkrétního území a eliminace negativních vlivů rostoucí silniční dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví. Vznik a rozvoj sítě těchto center není možný bez jednotné koncepce na re-

gionálním principu s možností podpory ze státního a veřejných rozpočtů včetně zdrojů EU.

Je třeba si také povšimnout, že logistické centrum je obecnější pojem než terminál kombinované dopravy, který byl dosud středem zájmu dotační politiky. Zatímco pojem kombinované dopravy je již i legislativně ošetřen, jsou nové pojmy jako VLC, intermodální doprava, multimodální doprava a další zatím pouze předmětem diskusí úzké odborné veřejnosti a často, díky neustálenosti pojmosloví (i samotnými odborníky) zaměňovány, neboť jejich význam spolu nezřídka úzce souvisí.

Územní plánování by mimo jiné mělo zachytit trendy rozvoje v území a je třeba přiznat, že hlad po zařízeních tohoto typu roste přímo úměrně s narůstajícími problémy především v silniční dopravě. Diskutovaná kamionová doprava má nepříznivý vliv na životní prostředí, ale i zdraví, a tím i rostoucí společenské náklady při jejím využívání. Pokud

mluvíme pouze o trhu a globalizaci, nárůst kamionové dopravy vzhledem k životnímu prostředí šetrnějším, ale méně pružným druhům dopravy (především dopravy železniční) se nezastaví, neboť se zde v současné době velmi obtížně využívá systému dopravy od jeho zdroje přímo k cíli, byť i v tomto směru se ojediněle pokusy objevovaly (využití kolejové městské dopravy v noci jako vleček – do poloviny minulého století bylo hojně využíváno).

Vzhledem ke vstupu ČR do EU, tím i plnému otevření hranic pro nákladní dopravu (meziroční růst mezi státy EU 14% do roku 2010) a postavení ČR v rámci EU jako tranzitní země (podíl tranzitu na výkonech asi 20%), a to ve všech směrech, se začínají jevit logistická centra jako jedno z možných řešení, kromě řešení ryze ekonomických a administrativních (zavedení mýtného aj.). Ta by mohla pomoci usměrňovat využití různých druhů dopravy a částečně ovlivňovat dopravní toky v citlivých územních oblastech, ať již jde o přetížené dopravní komunikace nebo zvláště chráněná území přírody, ale i ochranu obyvatelstva.

Po vzoru EU, kde je v Bílé knize dopravy již deklarován zájem EU o využívání všech prostředků, které by pomohly zvrátit nepříznivý trend rostoucího využívání automobilové nákladní dopravy na úkor ekologicky šetrnějších druhů dopravy, začíná se touto problematikou zabývat i Dopravní politika ČR pro léta 2005–2013, kde je MD uloženo zpracovat koncepci rozvoje VLC, návrh právního rámce pro zavádění a využívání VLC v dopravě ve spolupráci s MPO, MMR a regionálními orgány. V návaznosti na tuto skutečnost je třeba, aby vstřícné kroky k tomuto trendu zaujaly i případní další protagonisté, kteří mohou významně ovlivnit dynamiku rozvoje tohoto nového fenoménu v území. Ne, že by se i dříve v územních plánech neřešily plochy určené pro průmysl či plochy pro skladování. Problémem je spíše otázka nového přístupu k řešení, a to ve všech oborech, tedy včetně územního plánování. Je tedy nutné stanovit požadavky MD pro tento nový druh činnosti v území, aby ho bylo možno v územních plánech správně uchopit a připravit ve spolupráci zúčastněných ministerstev příslušné metodické po-

můcky (chápáno ne ve smyslu svazujících předpisů, nýbrž široké nabídky možností, které by při procesu zřizování neměly být opomenuty).

Z pracovních jednání jednoznačně vyplývá na úseku územního plánování a stavebního řádu potřeba reakce na požadavky veřejného sektoru zahrnutím VLC do řešení v ÚPD, což se na strategické úrovni v PÚR již stalo, ale zatím velice proklamativně. Na tomto úseku čeká výše zmíněná ministerstva a kraje ještě mnoho práce. Je třeba se podívat na zahraniční zkušenosti v SRN a Rakousku, poučit se a připravit patřičná opatření. Již nyní si dovedu představit zmínku VLC ve vyhláškách doprovázejících stavební zákon. Tím by byl legislativně ošetřen stav vzniku těchto VLC. V současnosti probíhá diskuse o umístění na strategické úrovni, ale i hledání vhodných lokalit pro jejich umístění. Například již při utváření nové dopravní politiky se objevil problém, zda umístit tato VLC poblíž velkých aglomerací, nebo spíše u významných dopravních křižovatek (například Brno versus Břeclav). Tento problém by měl být řešen diskusí mezi odborníky z oblasti dopravy a urbanismu.

Dalším problémem jsou návazné aktivity, které mohou ovlivnit jak potřebnost VLC, tak i jejich vlastní funkčnost. Jde o menší logistická centra s veřejnou podporou na úrovni krajů či měst, kde se objevuje další fenomén, což je tzv. citylogistika, zjednodušeně řečeno optimalizace dopravního zásobování měst a aglomerací. To by mohlo být úkolem pro územně plánovací dokumentaci krajů – zásady územního rozvoje (ZÚR) a územně plánovací dokumentaci obcí.

Poslední úroveň rozhodující pro vlastní řešení území je regulační plán, kde je třeba dokonale sladit organizaci dopravy v návaznosti na okolí VLC s ohledem na jeho kapacitu, možné rezervy a především dostatečně navazující kapacitní dopravní cesty, které by neměly způsobovat lokální problémy na dopravních sítích nejvyššího významu v ČR.

V této souvislosti je třeba též uvést vhodné portfolio lokalit v rámci ČR a jejich zkoumání v rámci územních studií, které by měly být orientovány právě na předpokládané zátěžové dopravní proudy, ale také na problematiku zbytné dopravy, požadavky na životní prostředí,

limity využití území, hygienické požadavky a v neposlední řadě možnosti příhodného napojení více druhů dopravy v dané lokalitě. Pokud by se při tom dalo využít navíc stávajících nevyužitých a opuštěných průmyslových areálů (tzv. brownfields), bylo by to ideální, ale neočekáváme všespásná řešení, ta nepřijdou sama od sebe.

Příspěvek se s ohledem na vlastní průběh jednání nezabývá ostatními aspekty vzniku VLC, jako jsou otázky majetkové (rozsah účasti státu a dalších veřejných institucí regionální a místní úrovně), vlastnictví pozemků, využití státních pozemků, dotací do VLC z veřejných prostředků, případně vztahu majitele k veřejným prostředkům (zda půjde o ryze soukromý subjekt, pouze vázaný jistěním určité úrovně služeb za garantované ceny, či o společnost smíšenou se státním podílem případně podílem dalších veřejných subjektů, jak je tomu například v SRN či Rakousku).

Není bez zajímavosti, že by mohlo jít o atraktivní druh podnikání i pro soukromý sektor s možnou návratností investic až do tří let. Lze si představit VLC ve zcela soukromých rukou, vázané pouze legislativou a státním dohledem. Může však docházet k státní účasti už v nemovitostech (pozemky, brownfields).

V příspěvku jsou naopak šířeji (nad rámec řešení problematiky na setkáních) nastíněny problémy územního plánování a stavebního řádu, které jsou v tomto směru pro pochopení problematiky vztahu důležitější. Ty vyplynuly z diskuse a z příspěvků, kde bylo územní plánování kritizováno především za přílišnou dlouhodobost procesu (ta ovšem často vyplývá z obtížně ovlivnitelných specifik, jako je složitost procesu porízení, široký záběr datových podkladů, problém jejich dostupnosti, složitost zpracování a též časová náročnost jednání s institucemi a veřejností).

Použité zdroje:

JÁŠEK, O.: Možnosti/Perspektivy podpory logistiky z veřejných zdrojů – pracovní materiál MD ČR, Praha 2006.

*Ing. František Nantl
Ústav územního rozvoje*