



■ Doc. Ing. Marián Šulgan, Ph.D.

► Vzhľadom na mimoriadne dopravné problémy, ktoré v regióne Žilina súvisia predovšetkým so vznikom nových priemyselných zón (nový závod na výrobu automobilov KIA Motors a ďalšie podnikateľské aktivity v regióne), je potrebné urýchlene riešiť situáciu a prijímať adekvátne rozhodnutia. Preto aj riešenie medzinárodného projektu REDETRAL (Regionálny rozvoj a dopravná logistika) bolo mestom prijaté veľmi pozitívne. Prinieslo možnosť využitia zahraničných skúseností pri zlepšovaní zložitej situácie najmä výstavbou logistických parkov. V rámci tohto projektu boli vypracované aj nové pohľady na urbanistické riešenie dotknutého regiónu a na rozvoj dopravnej infraštruktúry, bola prehodnotená celková koncepcia riešenia dopravy aj v samotnom meste Žilina. Riešenie projektu začalo v roku 2005 a dnes sa nachádza v poslednej etape s plánovaným ukončením do polovice roka 2007.

Významným prínosom riešenia bolo definitívne určenie najvhodnejších lokalít pre budovanie logistických parkov. Na základe analýzy dostupných podkladov, podmienok, rokovanií s dotknutými subjektmi a zainteresovanými inštitúciami bol výber zúžený na dve lokality, ktoré vykazujú najlepšie podmienky pre vybudovanie logistického parku v regióne Žilina – lokalita Teplička nad Váhom v blízkosti plánovaného kontajnerového terminálu a druhá lokalita v blízkosti Letiska Žilina–Dolný Hričov. Realizácia samotnej výstavby LP



■ Súčasný stav vybranej lokality pre logistický park Teplička nad Váhom

v blízkosti letiska však bola odsunutá na neskoršie obdobie, nakoľko daná lokalita je dnes využívaná na iné účely a zmena bude možná až po zmenách, zapracovaných do nového územného plánu pre túto oblasť. Ťažisko prác na príprave výstavby LP sa teda presunulo na lokalitu Teplička nad Váhom.

Priestorové usporiadanie LP, rozmiestnenie a kapacita skladov a ostatných objektov v tomto LP vychádzalo z predpokladaných tovarových prúdov, ktoré budú do LP vstupovať a zo zahraničných skúseností s výstavbou takýchto zariadení. Ak veľmi výhodné sa javí aj umiestnenie v tesnej blízkosti zriaďovacej železničnej stanice Teplička vedľa plánovaného nového kontajnerového terminálu Žilina.

Po vybudovaní energetických a rozvodných sietí, vodovodu, kanalizácie a ďalšej potrebnej infraštruktúry sa predpokladá etapovitá výstavba nasledujúcich objektov a zariadení:

1. Dve vstupno-výstupné brány do areálu LP. Budú prepojené spoločným on-line systémom evidencie vstupu a výstupu vozidiel, resp. osôb s možnosťou váženia nákladných automobilov.
2. Parkoviská pre osobné automobily, nákladné sólo automobily aj súpravy.
3. Sklady zasielateľských firiem na prenájom s možnosťou prevádzkovania napr. baliaceho centra, ktoré obvykle prevádzkuje niektorá zo zasielateľských firiem, pôsobiach v LP. Môže poskytovať baliace služby podľa požiadaviek zákazníkov z celého regiónu, pre ktorý je LP navrhovaný, pričom bude zohľadňovať špecifické požiadavky a predpisy jednotlivých druhov dopravy (cestnej, železničnej, leteckej a vodnej). Špeciálne bol navrhnutý aj sklad plechových zvitkov pre potreby automobilky KIA, vybavený železničnou vlečkou.
4. Administratívne budovy pre zasielateľské a logistické firmy, reštaurácia a jedáleň pre zamestnancov a návštevníkov LP.
5. Sklad chladiarenského tovaru.
6. Sklad nebezpečného tovaru, umiestnený oddelene od ostatných objektov z dôvodu bezpečnosti.
7. Spevnené plochy na dopravnú-manipulačnú činnosť.
8. Kancelárske priestory pre firmu, zabezpečujúcu prevádzku celého LP a prevádzku IT (Informačné technológie), pre bezpečnostnú službu, požiaru ochranu apod.
9. Servisné centrum pre dopravné aj prepravné prostriedky s ďalšími poskytovanými službami ako napr. umývanie, dezinfekcia a čistenie ložných priestorov, čerpanie pohonných hmôt apod.
10. Voľná plocha určená na budovanie ďalších skladov súkromných investorov.

11. Motel, najmä pre tranzitujúcich vodičov, návštevníkov blízkej automobilky KIA MOTORS a jej dodávateľov.
12. Colnica pre zabezpečenie colného odbavenie pre vývoz a dovoz mimo štátov EÚ.
13. Zemný val, oddeľujúci LP od blízkej rekreačnej oblasti Vodné dielo Žilina na rieke Váh.
14. Oplotenie areálu logistického parku.

Z riešenia projektu vyplynulo, že regionálny LP by mal mať rozlohu minimálne 200 000 m². Po odsunutí výstavby LP Dolný Hričov na neskoršie obdobie bola lokalita pre LP Teplička rozšírená tak, aby bolo možné zvládnuť dopravnú-logistické požiadavky regiónu aj v prípade, keby bol realizovaný iba jeden LP. Lokalita LP Teplička má k dispozícii 452 500 m² plochy vrátane plôch, určených na rozvojové aktivity do budúcnosti. Podľa skúseností zo zahraničia (najmä z Rakúska a Nemecka) je totiž obvykle potrebné už po niekoľkých rokoch prevádzky takéhoto parku hľadať možnosti jeho rozšírenia z dôvodu neustáleho rastu požiadaviek na množstvo a kvalitu logistických služieb.

Pri budovaní logistického parku Teplička sa bude postupovať v 4 etapách:

- vytvorenie koncepcie,
- prípravná fáza,
- konštrukcia a výstavba,
- prevádzkovanie.

I. Etapa – vytvorenie koncepcie budovania LP, ktorá obsahuje analýzu požiadaviek potenciálnych užívateľov, potreby regiónu, analýzu dopravnej infraštruktúry, možnosti a kapacity jednotlivých druhov dopravy, obmedzenia dané územným plánovaním a požiadavkami na životné prostredie. V tejto etape sa upresňuje funkčný program a definujú funkčné jednotky. Taktiež sa vyhodnocuje akceptabilita projektu. Úlohou projektového manažmentu je spracovanie všetkých vstupných údajov a spolupráca s ostatnými zložkami počas celej doby projektovania LP.

II. Etapa – príprava projektu, ktorá je charakterizovaná vypracovaním štúdie realizovateľnosti (feasibility study) spolu s ostatnými súvisiacimi náležitosťami. Na základe spresnených požiadaviek na prekládku a skladovanie sú navrhnuté vhodné prekladacie zariadenia, sklady, dopravná infraštruktúra, rieši sa technológia práce terminálu kombinovanej dopravy a nadväznosť na systém a organizáciu práce LP. Okrem technologických záležitostí sa v tejto etape riešia aj stavebné prvky, napr. predbežný plán rozmiestnenia prvkov internej infraštruktúry logis-



tického parku a ich zosúladenie s požiadavkami LP ako i územným plánom mesta. V tejto etape sú vyčíslené náklady na vybudovanie LP a vykoná sa ekonomická analýza nákladov a výnosov spolu s efektívnosťou investícií.

III. Etapa – konštrukcia a výstavba LP, ktorá sa bude realizovať v niekoľkých na seba chronologicky nadväzujúcich etapách. Najskôr sa vybuduje potrebná dopravná infraštruktúra – vonkajšie dopravné napojenie, výstavba inžinierskych sietí a potom nasleduje výstavba jednotlivých prvkov internej infraštruktúry LP. Snahou je najskôr vybudovať terminál kombinovanej dopravy v Tepličke a následne (v ideálnom prípade súčasne) budovať v jeho bezprostrednej blízkosti LP.

Dôležitým momentom, ktorý musí predchádzať samotnej výstavbe, je založenie spoločnosti na zriadenie LP. Úlohou tejto spoločnosti však nie je len riešiť financovanie projektu, ale aj riešenie otázok organizácie logistických služieb a celkovej koncepcie LP.

IV. Etapa – realizácia navrhnutého projektu, ktorá bude ukončená dobudovaním všetkých prvkov internej infraštruktúry LP a inštaláciou potrebných zariadení. V tejto etape sú špecifikované detaily, realizuje sa nákup zariadení, zaškoľujú sa pracovníci, inštalujú sa manipulačné zariadenia a pripravuje sa skúšobná prevádzka, kde sa preverí organizácia riadenia, spôsoby a metódy vykonávania jednotlivých činností, overí sa technológia práce a funkčnosť dopravného pripojenia. Preverí sa tiež funkcia a spoľahlivosť všetkých nainštalovaných zariadení.

Pri financovaní logistických parkov treba zabezpečiť pomere veľký investičný kapitál. Tu sa predpokladajú tieto zdroje financovania:

- vlastné zdroje,
- dotácie zo štátneho rozpočtu, dotácie zo zdrojov EÚ,
- úvery (domáce a zahraničné).

V prípade výstavby LP v regióne Žilina-Teplička s ohľadom na súčasný ekonomický stav a orientáciu krajiny je potrebné orientovať sa na potenciálnych investorov ako napr.:

- dopravné spoločnosti spravujúce dopravnú infraštruktúru,
- veľký dopravcovia (železniční, cestní, prípadne vodní a leteckí),
- developeri,
- domáce komerčné banky,
- štát, zahraničné finančné inštitúcie.

Financovanie veľkých infraštruktúrnych celkov na Slovensku sa dnes ešte nezaobíde bez účasti štátu. Verejné investície do systémovej infraštruktúry, akou aj LP nepochybne je, zároveň slúžia aj ako prostriedok na zvýšenie počtu pracovných miest, tj. zníženie nezamestnanosti a dosiahnutie vyššieho ekonomického rastu.

Výskumy v krajinách EÚ potvrdili potrebu vytvárania logistických parkov v Európe, ktoré sa v budúcnosti stanú základnými uzlovými bodmi na spracovanie tovaru, jeho prípravu na distribúciu, miestom zmeny dopravných systémov a miestom styku diaľkovej dopravy s dopravou regionálnou a lokálnou. V súčasnosti sa výskum v oblasti logistiky zaoberá najmä problematikou zdokonaľovania technológie prepravy, technológiami umožňujúcimi rýchle prekladanie tovaru medzi jednotlivými druhmi dopravy a implementovaním najnovších informačných technológií.

Príspevok bol spracovaný s podporou grantového projektu VEGA č. 1/2615/05, riešeného na fakulte PEDAS Žilinskej univerzity pod názvom Ekonomické a kvalitatívne zmeny a synergické vplyvy na oblasť dopravy a logistiky po vstupe Slovenska do EÚ. Informácie boli prevzaté z priebežných správ, spracovaných v rámci Projektu IN-TERREG III C – REDETRAL riešiteľským kolektívom Katedry cestnej a mestskej dopravy ŽU Žilina.

