

Strategie rozvoje nákladní dopravy a logistiky SRN

V minulém čísle jsme se soustředili na představení základních východisek dokumentu odrážejících současnou dopravní a logistickou realitu Německé spolkové republiky, která má a nesporně bude mít i v budoucnu zásadní vliv na utváření širokého evropského dopravně-logistického trhu. V tomto čísle a naposledy ještě v čísle březnovém bychom se v návaznosti na předchozí část chtěli soustředit na Kapitulu II. - Opatření, která uvádí konkrétní oblasti, jež jsou klíčové pro dosažení požadovaného cílového stavu. Jak bylo již dříve řečeno, většina vytýčených cílů je v předložené podobě velmi dobře akceptovatelná i pro českou dopravní politiku a nabízí celou řadu velmi inspirativních námětů.

Optimalizace využití dopravní infrastruktury – řízení dopravy s cílem dosáhnout maximální efektivity

A1. Vytvořit a uplatnit více řídicích systémů na nejrušnějších úsecích federálních dálnic

Frekvencované úseky dálniční sítě, na kterých doposud nebyly nainstalovány moderní telematické systémy umožňující operativní řízení maximální povolené rychlosti, zákazu předjíždění či provozu v jednotlivých jízdních pružích, napomáhající učinit provoz plynulým a předcházet chování řidičů, které způsobuje dopravní zácpy či nehody, je třeba těmito systémy postupně vybavit rychleji než tomu bylo doposud. Systémy, které již instalovány v minulosti byly, je třeba optimalizovat a – je-li to třeba – modernizovat tak, aby odpovídaly aktuálním potřebám. Toto opatření umožní zvýšit kapacitu příslušných úseků, zvýšit efektivitu celé dálniční sítě, předcházet dopravním kongescím a zvýšit bezpečnost provozu. Je pravděpodobné, že toto opatření současně umožní omezit negativní vlivy silniční dopravy na klimatické změny a přispěje k ochraně životního prostředí mj. i snížením emisí CO₂.

A2. Standardizace a propojení dopravních řídicích systémů v celé federální dálniční síti

Cílem tohoto opatření je zajistit responsivní a účinný způsob řízení silniční dopravy na federálních silnicích a dálnicích. To předpokládá např. poskytování prediktivních informací o dopravních zácpách, volných parkovacích kapacitách a opa-

třeních ovlivňujících plynulost provozu, jako jsou rychlostní omezení či zákazy předjíždění. Díky lepšímu plánování tras a schopnosti rychle reagovat na aktuální vývoj dopravní situace pak bude možné dopravní toky řídit spolehlivěji a účinněji. I zde lze očekávat pozitivní vliv na životní prostředí.

A3. Uspíšit implementaci „Programu na zvýšení počtu parkovacích ploch v servisních a parkovacích lokalitách při federálních silnicích a dálnicích“

Program předpokládá navýšení o 11 000 parkovacích míst oproti současnému stavu. Úkolem je nyní přesně zmapovat potřeby a možnosti celé dálniční sítě a s ohledem na předpisy jednotlivých států navrhnout vhodnou strategii dalšího rozvoje v této oblasti. Toto opatření umožní – kromě pozitivního vlivu na životní prostředí – optimální využití dopravní infrastruktury, snížení počtu neložených kilometrů a zlepšení pracovních podmínek.

A4. Další intenzifikace opatření zaměřených na snižování dopravních kongescí prostřednictvím



optimalizace řízení stavebních prací na komunikacích

Optimalizace za účelem eliminace dopravních kongescí především zahrnuje:

- omezování doby trvání stavebních prací správným formulováním podmínek pro výběrová řízení a stavební kontrakty a realizací stavebních prací mimo hodiny dopravní špičky, případně o sobotách a nedělích,
- předcházení kumulativním kongescím lepší koordinací prací v celonárodním měřítku,
- zajištění lepší průchodnosti rozestavěnými oblastmi přijetím vhodných opatření a využitím dostupných signalizačních technologií. Smyšlem je dosažení lepší plynulosti provozu a minimalizace ekonomických škod v důsledku probíhajících stavebních prací.





A5. Poskytování dopravních informací provozovatelům silniční nákladní dopravy prostřednictvím technologie silničního mýta (služby s přidanou hodnotou)

Po vytvoření příslušného regulačního, technologického a organizačního rámce zajišťujícího rovné konkurenční podmínky mezi jednotlivými poskytovateli telematických služeb bude nezbytné zajistit další využití stávajícího systému výběru silničního mýta pro poskytování širokého spektra dopravních informací. Toto opatření umožní organizovat dopravu inteligentněji, více respektovat environmentální aspekty a zkvalitnit logistické strategie. Navíc bude možné omezit kongesce způsobené v souvislosti s hledáním volných parkovacích kapacit, snížit počet neložených kilometrů a zlepšit pracovní podmínky posádek.

A6. Připravit strategii na urychlené zavedení tzv. „European Train Control System (ETCS)“ pro nákladní železniční koridory

ETCS je technickou specifikací pro interoperabilitu železniční dopravy v Evropě. Strategie by měla vzít v úvahu jak federální rozpočet na rozvoj stávající infrastruktury, tak i očekávané investice operátorů na pořízení potřebné techniky. Smyslem

je položit základy pro optimalizaci využití železniční dopravy, zvýšení její kapacity a převedení části přepravovaného zboží na železnici. To učiní železnici konkurenceschopnější, sníží kongesce na silnicích a přispěje k ochraně životního prostředí.

A7. Vytvoření národní strategie přístavů

Podstatou tohoto opatření je závazek vytvoření národní strategie pro přístavy, která bude řešit v komplexu celou řadu aspektů, jako například:

a) infrastrukturu – podporu především projektům makroekonomického významu; investice do posílení pozemní infrastruktury navazující na přístavy, kde lze očekávat nárůst přepravních objemů; podporu spolupráce mezi jednotlivými námořními přístavy; moderní telematická řešení pro zvýšení kapacity jednotlivých přístavů a schopnost jejich zapojení do moderních logistických řetězců; tam, kde se předpokládá změna území v sousedství přístavů na rezidenční či administrativní zázemí, přijetí takových opatření, která zajistí harmonický rozvoj takto vznikajících celků,

b) pracovní příležitosti – opatření na zapojení nezaměstnaných stejně tak jako na podporu zaměstnanosti mladých lidí,

c) ochranu životního prostředí – rozšíření emisních standardů i do lodní dopravy, nové typy pohonů a nové technologie pro stavbu lodí,

d) konkurenci – opatření na podporu rovných podmínek konkurence, omezení všech forem subvencí na národní i evropské úrovni,

e) kombinovanou dopravu – s ohledem na předpokládaný nárůst objemu přepravovaného zboží bude nezbytné výrazně posílit úlohu vnitrozemské vodní dopravy s tím, že říční přístavy budou plnit jak funkci supra-regionálních překladišť, tak i regionálních distribučních center jednotlivých námořních přístavů. Smyslem tohoto opatření je posílit je v jejich funkci významných exportních a importních terminálů a logistických center.

A8. Vytvoření národní strategie letišť

Infrastrukturu letišť je třeba vytvořit tak, aby letiště byla i nadále nedílnou součástí německého hospodářství s rostoucím důrazem na jejich makroekonomickou hospodárnost, ziskovost a udržitelnost.

Základními kritérii této strategie bude:

a) Optimalizace využití stávajících letišť s ohledem na jejich udržitelnost, ale i případný rozvoj.

b) Některé druhy leteckého carga vyžadují specifický časový režim, pokud mají mít požadovaný ekonomický přínos či plní funkci služby veřejného zájmu (např. lékařské služby). Zároveň je však nez-



bytné věnovat maximální pozornost ochraně obyvatelstva před nadbytečným hlukem.

c) Narůstající objemy leteckých přeprav vyžadují posílení infrastruktury obsluhující jednotlivá letiště, a to jak silniční tak železniční.

d) Interface mezi leteckou dopravou a ostatními druhy doprav v rámci intermodálních dopravních řetězců představuje problém, který komplikuje zapojení letecké přepravy bez navýšení standardních dopravních nákladů. Strategie musí přispět ke zjednodušení postupů v této oblasti, a to jak na národní tak na evropské úrovni.

e) Letecká doprava, stejně jako všechny ostatní, musí v budoucnu hrát aktivní roli v ochraně životního prostředí (hluk, emise ...).

A9. Vynaložit potřebné úsilí společně se zasilateli a ostatními účastníky sektoru na optimální rozložení přeprav v čase (prodloužení objednávek/dodacích termínů)

Podstatou opatření je nalézt způsoby, jak učinit lhůty pro nakládku (vyzvednutí) a vykládku (dodání) flexibilnější, aby bylo možné lépe využít jak infrastrukturu tak vozový park – to vše bez potřeby zapojit restriktivní opatření (zákaz jízdy o víkendech a svátcích, odlišné výše mýtného v různých dnech týdne ...). Čím menší bude tlak na přepravu zásilek bez ohledu na vytiženost dopravní techniky, tím snazší bude nalézt optimální přepravní toky. Tak bude možné časově oddělit osobní dopravu od nákladní, lépe využít stávající infrastrukturu a následně i minimalizovat náklady na její další rozšiřování.

A10. Vytvoření středobodu – Komisař spolkové vlády pro nákladní dopravu a logistiku

Ve snaze lépe koordinovat výzkum a financování v této oblasti bude státní tajemník ministerstva dopravy jmenován do funkce koordinátora spolkové vlády pro dopravu a logistiku. Kromě toho bude ustanovena meziřesortní skupina pro dopravu a logistiku pod vedením představitele ministerstva dopravy. Toto opatření umožní lepší propojení jednotlivých zúčastněných ministerstev a plnou transparentnost rozdělování potřebných



finančních prostředků. Spolupráce v rámci skupiny umožní zlepšit komunikaci, ale současně je i dokladem toho, jak velký význam celému projektu spolková vláda přikládá.

Eliminace nepotřebných jízd a minimalizace neložených kilometrů

B1. Iniciativa městské logistiky

Úkolem je připravit strategie městské logistiky respektující environmentální a klimatologické aspekty.

Tyto strategie musí vzít v úvahu následující aspekty:

- větší pozornost je třeba věnovat zájmům komerční dopravy v plánech rozvoje měst,
- větší pozornost je třeba při plánování věnovat zájmům nákladní dopravy a logistiky ve spádových a příměstských oblastech,
- cenově přijatelné, šetrné k životnímu prostředí a user-friendly místní dopravní systémy, které pobízejí co možná nejvíce lidí k užívání veřejné dopravy,

- podpora používání rozvozových vozidel šetrných k životnímu prostředí,
- lepší provázanost mezi rozhodovacími a realizačními úrovněmi řízení,
- lepší komunikace mezi praxí a plány.

Toto opatření povede ke vzniku strategií zaměřených na udržitelnost dopravy v městech a příměstských oblastech.

B2. Investice do inovativních technologií a technologií umožňujících zvyšování kapacity

Podpora pilotních projektů obsahujících inovativní technologie a systémy v dopravě s potenciálem katalyzovat inovace v intermodální dopravě a zásobovacích řetězcích. Je třeba také lépe využít stávající kapacity a vozový park, uchovat přírodní zdroje, zvýšit ekonomickou hospodárnost, snížit emise CO₂ a zvýšit bezpečnost.

B3. Optimalizace tranzitní dopravy

Na evropské úrovni se v současné době zkoumá, zda a jak by bylo možné optimalizovat tranzitní dopravu a – například vytvářením nových dopravních tras do a ze středomořských přístavů – tuto dopravu případně redukovat. Úkolem německé vlády je řešení této problematiky na evropské úrovni podpořit, ovšem bez poškození zájmů německých přístavů a podniků. Současně jsou na evropské úrovni zkoumány tržní pobídky pro převedení nákladní dopravy ze silnice na železnici a vnitrozemskou vodní dopravu, a to především u delších dopravních tras. Optimalizací je tak myšleno snížení počtu přeprav prostřednictvím užití kratších nebo energeticky hospodárnějších tras (např. s využitím železnice či vnitrozemské vodní dopravy na částech tras).

B4. Vnitrozemská vodní doprava

Vypracování strategie převedení části nákladní dopravy v severojižním koridoru ze silnice na vnitrozemskou vodní dopravu. Současně s tím bude třeba iniciovat projekty zaměřené na námořní dopravu v oblasti Baltského moře. Od tohoto opatření lze očekávat dlouhodobé odlehčení silniční nákladní dopravy v severojižním koridoru, snížení emisí CO₂ a hladiny hluku v rámci celého koridoru. ■



Ing. Miroslav Rumler