



## THE SUGAR NEWS

### Sustainable Urban Goods logistics Achieved by Regional and local policies

#### Въведение

#### Основни политики за обмен на опит и позициониране на SUGAR терените

От Шарл Пету, Паул Медина и Cinesi Transport Consultancy

През настоящите месеци, ITL осъществи изследване за да идентифицира използваните в момента, желаните и бъдещи мерки за логистика SUGAR 4 терена с добра практика и 7 трансферни терена. Финалният документ предоставя сравнение между типологиите на двата типа терени, и идентифицира най-значителните въпроси, които партньорите могат да квалифицират като донори или получатели.

Процеса на събиране на данни беше организиран чрез матрица, където всеки град трябваше да идентифицира неговото текущо положение и бъдещите политики, които да бъдат развити. Структурата на матрица включва списък на 71 мерки, който е групирани в следващите категории: административно, благоустройство, управление, осведоменост, инфраструктура, ИТС и техническите инструменти по моделиране, верига на доставките и информация. Всяка мярка е отнесена към обективни териториални нива, към цел и участници. Отговорите на партньорите бяха събрани, анализирани и сравнени, предоставяйки ценна информация и интересни заключения. Според проучването, административните мерки са в момента най-чести във всички видове терени (57 процента в Терен с добра практика и 43 процента в Трансферен терен), следвани от технически мерки, (11 процента в Терен с добра практика и 13 процента в Трансферен терен). Градските мерки за планиране играят по-маловажна роля при Терен с добра практика в сравнение с Трансферен терен (само 5 процента срещу 12 процента за Трансферен терен). Предимно, има еднородно разпределение на цели (едновременните цели са достигнати от приложени мерки) с малки разлики между двата вида терени. Друга главна разлика е, че Трансферните терени рядко използват ПЧП като целева група (1 процент), докато Терените с добра практика смятат ПЧП като важна целева група (17 процента).

Засягайки териториалното ниво, теренът с добра практика дава повече значение на европейския съюз, държавното и регионално ниво в настоящите измерения, докато Трансферните терени са главно ориентирани към местно ниво. В допълнение, мерките на Терените с добра практика са подпомогнати от регионални администрации във по-висок процент отколкото в Трансферните терени, които са подкрепяни от местни и национални организации. Тези факти показват, че Теренът с добрата практика се ориентира към хармонизация на логистиката в регионално ниво, докато Трансферните терени остават независими организатори на местна политика в своите региони.

Що се отнася до бъдещи мерки, балансът сред различните категории мерки разкрива, че тези терени са с по-малко ясна стратегия за действие в сравнение с Терена с добра практика. В допълнение, това ПЧП се очаква да стане бъдеща цел на Трансферните терени (от сегашните 1 процента до 14 процента за в бъдеще). Затова, стриктното съдействие между и двата вида терени е всъщност необходимо.

През последните години Терените с добра практика смятат, че е от голяма важност регулацията на достъпа да бъде базирана на времеви прозорец на доставките (административни мерки), ПЧП (правителствени мерки), докато Трансферните терени главно развиват регулацията на достъпа, цени за паркиране и пешеходни зони (административни мерки).

Сред желаните мерки, Терените с добра практика дават повече значение на хармонизацията на правила и технологии за контрол и прилагане, докато Трансферните терени приоритизират регулацията, нощните доставки, паркинги и близки области на доставка. Тези мерки ще бъдат анализирани в дълбочина по време на следващата Кръгла маса за добри практики и Сесията за обучение на обучаващите.

За повече информация: [www.sugarlogistics.eu](http://www.sugarlogistics.eu)

#### Кратки новини

Проект SUGAR бе представен на 12<sup>ят</sup> Икономически форум, организиран от Централно европейски инициативи, който се проведе на 12 ноември 2009 г. в Букурещ и бе

посетен от близо 1 000 участника. За повече информация, моля посетете <http://www.ceinet.org>

Всички SUGAR терени започват разработването на SWOT анализ за тяхното логистично състояние, с оглед да повишат обмяната на опит и познание и във връзка с разработването на местен план за действие. Два Трансферни терена – Познан и Палма, ще бъдат първите, които ще представят техните резултати на Първата среща за съвместно планиране, която ще се проведе в гр Познан през Януари 2010 г.

## Среща на участниците в проекта в Париж

### Кръгла маса за добри практики: Градски логистични мерки

От ITL, NET и Арнауд Лаграндж (PMP)

Кръглата маса за добра практика представлява технически сесии за темите със специален интерес за Терените добра практика, насочените към стимулирането на диалога и споделянето на опита в градските области на политика за логистика под ръководството на Терени с добра практика. Втората Кръглата маса за добри практики се проведе в Париж на 25 ноември 2009 г., съвместно с разглеждането на градски логистични мерки.

Говорителите на Кръглата маса представиха своето виждане за въвличането на логистични мерки в транспортната среда. Проведе се също така и посещение на логистичен терен. (Monoprix and Chronopost)



Посещение на Monoprix терминал

Летисия Дабланк и Дина Ракотонариво (INRETS) представиха резултатите от тяхното проучване за разпространението на логистиката и енергийната ефективност на движенията на стоки в Париж. Целите на това проучване представляваха потвържение, че процесът на логистиката се разпростира, използвайки терминалите за пакетен транспортен механизъм в района на Париж, дискутирайки въздействията на парижките градски движения на стоки и на емисиите на въглероден двуокис и последвалите заключенията за местните политики.

Проучването показва, че разстоянието на терминалите от центъра на Париж е увеличено между 1974 и 2008, и

затова има по-силни екологични въздействия (емисии на въглероден двуокис).

Решение би било приемането на по-обединен подход за планиране от регионалната власт. Допълнително, местоположението на логистичните терминали трябва да бъде резултат от споразумение между разработчика и местните общности. Кристоф Рипер (SOGARIS, логистична борса за имоти) даде представяне на последните решения. Той обясни значението на реинсталиращата логистика в центъра на града за улеснено разпространение на метода „последна миля“. Той обясни, че стратегията на SOGARIS ще изгради мрежа от специално създадени удобства.

Бернард Герардин представи серия реализации, които се изпълняват в Париж, някои успешни, други не толкова. Единия от първите уроци за тези реализации е съвместната работа между участниците в градската логистика като ефективен начин за допринасяне за оптимизацията на градския товарен транспорт. За да се постигне това се препоръчва поетапна процедура на развите на местно ниво.

Ксавиер Мазник представи концепцията на La Petite Reine. Тази компания се специализира в екологичния вътрешно градски на транспорт на стоките с електрически триколки наречени Cargocycles®. Иновацията на La Petite Reine е получила няколко награди и компанията управлява в момента четири центъра на вътрешно градска логистика във Франция. Според г-н Мазник, има няколко ключови въпроса, които обясняват успеха на La Petite Reine. Първо, значението на договарянето на цена на логистика за наем на складове. Второ, нуждата да се инициализират приятелски, но в същото време професионални и добре структурирани партньорства с местните власти. На последно място е нуждата от борба с непочтенната конкуренция.

По време на Втората кръгла маса за добри практики и посещенията на логистичен терен, всички участници бяха длъжни да дискутират опит, който сравняваха с представеното от участниците от страна на Терените с добра практика. Събраната информация за трансферни места и идеи ще бъде анализирана и използвана за плановете за местно действие на градската логистиката, които ще бъдат развити във всеки Трансферен терен съгласно целите на проект SUGAR.



## Положение на SUGAR градовете

### Терени с добри практики

#### Регион Емилия-Романя Италия

Градският товарен транспорт е с растящо значение в политическите разчети на района в градовете на Емилия-Романя и отправя многочислени предизвикателства, които са свързани със струпване, екологична защита, управление на консумация на енергия, логистика и бизнес. Емилия-Романя е играла и ще играе ключова роля в развитието на мерки и действия, които са насочени към оптимизиране на разпространението на градския товарен транспорт и създаването на райони по-привлекателни и обитаеми, следвайки също така плана за действие на ЕК за градска мобилност.

Емилия-Романя е въввлечена в европейски проекти (Градски портове, MEROPE) и дефинира специфични инициативи за местни проекти за финансиране (11 милиона евро с 50 процента съфинансиране). Поддържаните проекти за товарно разпространение имат организационен, технически и аналитичен вид, който спомага за сътрудничество между бизнеса и опазване на околната среда. В допълнение, тези проекти са икономически издръжливи, разчитат на сътрудничество на ПЧП (публично-частно партньорство).

Обичайните цели и резултатите са: рационализация на текущата система за разпространение, намаление на броя превозни средства в градска среда, предотвратяване достъпа за тежки камиони и избягване доставката на стоките в историческия център. Никакви съвместни регулации не са били дефинирани и одобрени от местни общини и е стартирал анализ на резултатите, за да се идентифицират най-добре Добрите практики и трансферните правила. От технологичната гледна точка, е необходимо специфично усилие за да се подпомогнат определени системи от превозни средства.

Ето кратко описание на постигнатите основни резултати:

**Феррара и Равена:** повече от 2026 превозни средства са били трансформирани в екологично съвместими превозни средства (GPL и метан).

**Регион Емилия:** серия закони, които подпомагат употребата на електромобили, като достъпа е свободен (24 часа) до зоната на ограничен трафик, 7 дни в седмица и свободен за движение през дните на блокиращ трафик поради замърсяване. Инициативата ECONOLOGGIO сега е на самоиздръжка..

**Община Парма:** проектът от Ecologistics е бил приложен в историческия център (24, 8 кв. км и 21, 000 човека). Проектът засяга специално онези превозни средства като камиони, които транспортират прясна храна, сушена

храна, дрехи до 250 магазина за стоки, ресторанти и барове, които приемат 40 тона товар на ден в централна градска част. От икономическа гледна точка, проектът е на самоиздръжка.

**Община Модена:** В момента 10 логистични оператора са въввлечени в инициативата CityPorto Modena за доставка на стоки в центъра на града.

**Болоня:** всичките улици, които водят в центъра на града имат камери за прилагане на специфичните правила, които са дефинирани. Инициативата "Van Sharing" (ръководена от GSI и TPS-PTV) е във фазата за тестване. Транспортен оператор е дал вече първия Ван за да започне дейности на доставка и използване на фактическата платформа, която е развита, за да организира и оптимизира товарите и пътуванията. На 22-и януари 2010 г. е официалното откриване на инициативата.

### Трансферни терени

#### Палма де Майорка, Испания

Палма е столицата на Балеарските острови, регион локализиран в западната част на Средиземно море. Общината има повече от 400 000 жители на площ от 250 кв. км. През последните 20 години градското развитие се характеризира с разпръснатост на икономическите и жилищни райони по периферията на града. В условията на мобилност, това доведе до повишение на трафика.

През 90-те години, градът търпи бързи промени във връзка с обединяването на националните и международни компании в местната икономическа мрежа. Главно от търсене на внесени стоки за жилищните и туристическите сектори, Палма отбелязва увеличение в търговските отношения с външни региони градски мобилни оператори. Тези промени не са били ръководени ефективно и възникват много допълнителни проблеми (шум, задръстване и т.н.).

Палма има два центъра на логистика, които събират максимумите от стоките пристигайки на острова - пристанището и летището. Пристанището се намира в града, което е предпоставка товарния транспорт да преминава в границите на града. Стоките са транспортирани до центрове за логистика в периферията (промишлените зони) и се разпространяват до средно големи превозни средства.

Съществуващата градска мрежа в областите на доставка е много обширна, с повече от 700 регулирани и почти 100 вариации, в зависимост от района. До сега, Градският съвет създава и ръководи тези области. Този процес показва своите недостатъци поради липса на хомогенност, прозрачност и гъвкавост. Във връзка с по-доброто управление, създателите на политики искат да се фокусират върху подобряване на дизайна и изпълнението

на товаро-разтоварни зони, методи за събиране на данни, проучвания и изпълнение.

SUGAR е прекрасна възможност за намиране на решения във връзка с градската логистика на Палма, заради отсъствието в момента на опит в разработването и планирането на товарния транспорт – една от главните бариери в настоящия момент.

## Предстоящи събития

### SUGAR график за следващите месеци

- SUGAR Награда – церемонията е проведена на 25 Януари 2010 г., в Болоня (Италия)
- I Съвместни обучения за планиране фокусирани към Познан и Палма, проведени от 28 – 29 Януари 2010 г. в Познан (Полша)
- III Среца на консорциума за управление на проекта, Кръгла маса и Обучение на обучаващите от 25-28 Май 2010 г. ще се проведе в Барселона (Италия)

## Мнение на експерт по Градска логистика

### Интервю с Жан Баптист-Тебаут, Проектен мениджър, Интерфейс транспорт

От Паул Медина, Cinesi Transport Consultancy

Първото обучение на обучаващите беше осъществено в Париж, с цел да осигури развитието на новите умения и за да партнира на администрациите участващи в проекта. Темите, които се покриха бяха: събиране на данни и методи на изследване (г-н Джийн Луис от Университета в Лион) улични доставки и организацията на товаро-разтоварващите области (г-н Жан Баптист Тебаут), който беше интервюиран за да се разберат по-добре ключовите детайли.

- По време на презентацията, обърнахте специално внимание на ролята на шофьорите, като ключов елемент в системата на градски доставки. Какъв контрол трябва да има от гледна точка на водача при реализацията на доставките?

Водачите имат серия от основни нужди поради ограниченията, с които те се срещат в ежедневната си работа. Основно изискване за водача е време. Времето е решаващ фактор когато организира пътувания и всекидневни доставки. През деня, водачът трябва да прави многочислени доставки, и там времето играе важна роля. Забавянията на доставка могат да причинят голяма загуба на време през деня. В допълнение, водачът не трябва да има твърде много проблеми паркирайки. Товаро-разтоварната област трябва да предложи лесно паркиране, лесно обслужване. Не на последно място, водачът не трябва през цялото време да

избягва засиления трафик в товаро-разтоварните ленти. Ето защо, тези ленти трябва да бъдат оптимално позиционирани.

- *Вие обясните насоките, които трябва да се следват за успешно изпълнение на товаро-разтоварни области. Можете ли да споменете техническите параметри, които трябва да бъдат достигнати?*

По време на проектирането и реализацията на товаро-разтоварните области, техническите параметри се отнасят главно за дължината, широчината, близостта и издигане на бордюрите и технически състояния на тротоари (отсъствие на препятствия, състояние на павиране и т.н). Както и да е, има предпоставки за за обръщане на по-голямо внимание при местните градски условия. Необходимо е идентифициране там, където стават повечето доставки, за да бъде по-лесно приложима иновацията в тези области.

- *Разбрахме, че нов количествен метод е проектиран за да определи броя пространства, които да бъдат приложени според спецификата на градската област. Вие можете ли да обясните накратко този метод?*

Това е метод, който опитва да обедини броя товаро-разтоварните области, за да бъде приложен в специална градска част. Стойността, която е придобита, зависи от естеството на съществуващите дейности. Те са класифицирани в категории (14 вида), определени са от броя на всеки коефициент в седмични начини на изразяване. След като частта е проучена, целият брой дейности във всяка категория трябва да бъде умножен по неговия съответен коефициент. Впоследствие, сумата от тези умножения трябва да бъде разделена на 90. Получената стойност е теоритично броя на товаро-разтоварните области. Тази стойност е приблизителна, но би могла да се приеме и като реалистична. Това е методът, който трябва да бъде използван от другите градове.

- *Как местните власти могат по-качествено да управляват товаро-разтоварните области? Какви препоръки считате за нужни?*

Управлението на тези области трябва да е в няколко аспекта. Първо е препоръчително тези области да бъдат в правилният размер, с подходяща форма и да се приспособят към техническите параметри, които са определени по-горе. Областите трябва да бъдат изцяло свободни. Допълнително, регулацията и контролът на властите трябва да бъдат присъстващи. Накрая ние препоръчваме формули, които опитват да дадат многочислена употреба, поделайки временното използване на пространството между частните автомобилни и професионални такива (поделянето на време).

## SUGAR

Регионални и местни политики за устойчиви добри  
логистични градски практики

Посетете ни на [www.sugarlogistics.eu](http://www.sugarlogistics.eu)

## Център за градска мобилност – София

Теодора Иванова

За София е необходимо комплексно решаване на проблемите с трафика в единна интеграционна среда. Предвижда се изграждане на цялостно приложение на географска информационна система за управление на трафика, както и интеграция на всички информационни ресурси, имащи отношение към транспортната система на града – демографска база, улична мрежа, градски транспорт, светофарни уредби. Предвижда се да има актуална информация за обстановката в града. Например времето за достъп до определена дестинация или наличието на проблемни участъци. Сред приоритетите на Центъра за градска мобилност са диференциране на цената за паркиране в отделните зони на града и разширяване на "Синя зона" в центъра. Предвижда се изграждането на паркинги и гаражи да бъде на базата на публично-частно партньорство и при ново строителство.

### История

Новото наименование на "Паркинги и гаражи" ЕАД е "Център за градска мобилност" ЕООД - поделение "Паркиране и мобилност", с адрес на управление гр. София, ул. "Будапеща" № 17.

Считано от 02.02.2009 г дружество "Паркинги и гаражи" ЕАД се влива в "СКГТ София" ЕООД, името на новото дружество става "Център за градска мобилност" ЕООД, правопреемник на всички извършвани дейности от "СКГТ София" ЕООД става новото дружество "Център за градска мобилност" ЕООД.

### Структура

"Център за градска мобилност" ЕООД се състои от Централно управление със следните **направления**:

- Направление "Експлоатация и АСКУП"
- Направление "Икономическо и АСТП"
- Направление "Инфраструктура"
- Направление "Финансово-счетоводно"/ Главен счетоводител
- Направление "Правно"/ Главен юристконсулт

#### и поделения:

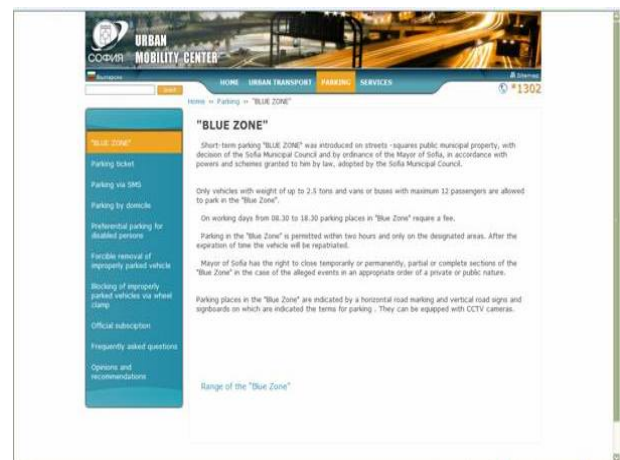
- Реализация и приходи
- Паркиране и мобилност

### Предмет на дейност

Предметът на дейност на "Център за градска мобилност" ЕООД обхваща:

- Организация, управление, контрол и финансиране на обществения транспорт на територията на Столична община като интегриран превозен процес;
- Издаване на превозни документи и реализация на приходите от превозната дейност;
- Единно планиране на експлоатационната дейност в София, разписания за движение на превозните средства и оптимизиране на маршрути;
- Експлоатация на информационно - управляващата система за контрол и управление на трафика на базата на GPS идентификация;
- Експлоатация на единна Автоматизираната система за таксуване на пътниците;
- Рекламно - информационно обслужване в обществения транспорт;
- Поддръжка, ремонт и ново строителство на инфраструктура: релсов път, контактна и кабелна мрежа и ТИС и извънгаражни съоръжения - спирки, спиркоуказващи знаци и навеси, крайни станции, автогари и автоспирки.
- Контрол на светофарните уредби
- Инвестиране, изграждане, експлоатация и поддръжане на паркингите, гаражите и местата за паркиране в София - общинска собственост.
- Отдаване под наем на места за паркиране.
- Дейности свързани с обслужване на паркингите.

Интернет адрес: <http://www.sumc.bg>



Управляващият орган на програмата не носи отговорност за каквото и да е използване на тази публикация.