



SUGAR NOVICE

Trajnostna logistika v urbanih središčih podprta z regionalnimi in lokalnimi politikami

PREDSTAVITEV

Osnovna politika za izmenjavo izkušenj in spletne stran SUGAR

Carles Petit in Raúl Medina, Cinesi Transport Consultancy.

V zadnjih mesecih je Institute for Transport and Logistics izvedel raziskave z namenom ugotovitve trenutno uporabljenih meritev mestne logistike in načrtovanih stanj v prihodnosti za 4 SUGAR mesta, ki so v projektu vključena kot primeri dobrih praks in 7 tranzicijskih mest. Končni dokument je prinesel primerjavo tipologije med obema stranema in identifikacijo med najbolj pomembnimi temami, med katerimi so lahko partnerji kvalificirani kot vlagatelji ali kot prejemniki.

Zbirni proces podatkov je bil organiziran s pomočjo vnaprej pripravljenih tabel, kjer so morala vsa mesta identificirati trenutno situacijo mestne logistike in načrtovano politiko mestne logistike. Struktura tabel oz. matrik je zajemala najmanj 71 grupiranih meritev v sledeče kategorije: administracija, urbanistično planiranje, ozaveščanje, infrastruktura, inteligentni transportni sistemi in tehnologija le-teh, modelirana orodja, oskrbovalne verige, ciljne skupine in informacije. Vsaka posamezna meritev je zajemala objektivnost, ciljno skupino, ciljno območno raven in promocijska telesa. Odgovori partnerjev so zajemali analiziranje in primerjavo, dokazne informacije in zanimive rešitve.

Glede na študijo so administrativne meritve najbolj frekvenčne skoraj pri vseh smereh (57% v primerih dobrih praks in 43% pri tranzicijskih mestih), sledijo inteligentni transportni sistemi in tehnične meritve (1% pri primerih dobrih praks, in 13% pri tranzicijskih mestih). Urbano planiranje je predstavljalo zelo majhno vlogo, tako v mestih primerov dobrih praks kot tudi v tranzicijskih mestih (v mestih dobrih praks samo 5% v tranzicijskih mestih pa 12%). Generalno gre za homogen opis ciljev (kar pomeni da so ga dosegli s simulacijskimi cilji z implementiranimi meritvami), z majhnimi meritvami med dvema smerema mest. Še ena manjša razlika je pokazala, da so tranzicijska mesta komaj kaj razmišljala o javno - zasebnem partnerstvu kot ciljni skupini (1%), za razliko od mest dobrih praks, ki so to označila kot pomembno ciljno skupino (17%). V zvezi z teritorialno ravnjo so mesta dobrih

praks v meritvah namenila več pozornosti EU, državnemu nivoju in regionalnim območjem. Mesta v tranziciji pa v istem primeru lokalnim ravnem. Poleg tega so mesta dobrih praks v veliko večjih odstotkih kot tranzicijska mesta, usmerila meritve v regionalno administracijo kot pa tranzicijska mesta, ki so te meritve usmerila v lokalne in nacionalne politike. Ta pojav je pokazal, da mesta dobrih praks strmijo k harmonizaciji mestne logistike na regionalni ravni, tranzicijska mesta pa k bolj neodvisni izdelavi politik v njihovih regijah.

V terminskih meritvah prihodnosti so bilance skozi različne kategorije meritev tranzicijskih mest pokazale, da imajo ta mesta manj jasne strategije v primerjavi z mesti primerov dobrih praks. Poleg tega je bilo pričakovano, da bo javno zasebno partnerstvo ena izmed ciljnih skupin v prihodnosti (v sedanosti 1%, v prihodnosti 14%). Ravno zaradi tega je potrebno tesno sodelovanje med obema omenjenima stranema.

V zadnjih letih so mesta dobrih praks namenila velik poudarek predpisom s poudarkom na dostavnem časovnem okvirju (administrativne meritve), javno zasebnem partnerstvu in spletnim stranem (informacijskim meritvam), medtem ko so tranzicijska mesta imela predviden manjši razvoj na področju predpisov, mestih za tovorni promet, parkirnih in peš conah (administrativne meritve).

Skozi zelene meritve so mesta dobrih praks namenila več pozornosti usklajevanju predpisov in tehnologiji za kontrolo ter nadzor pa tudi uveljavitvi le-teh, medtem ko so tranzicijska mesta namenila prioriteto uspešnosti predpisov, nočnim dostavam, predpisom za masovno nakladanje in razklad tovara, parkiranju tovornih vozil v bližini dostavnih območij, managementu tovornega prometa in infomacijam urbanega tovornega prometa (zemljevidi). Te meritve bodo do podrobnosti analizirane s pomočjo okroglih miz primerov dobrih praks in s pomočjo skozi opravljenih treniranj in usposabljanj predstavnikov SUGAR projekta.

Dodatne informacije in celotno dokumentacijo lahko dobite na spletni strani www.sugarlogistics.eu

Kratka predstavitev

SUGAR projekt je bil predstavljen na 12 CEI Summit Economic Forum (SEF), ki se je odvijal 12 novembra 2009



CO-FINANCED BY
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND



Regione Emilia-Romagna



Made possible by the INTERREG IVC programme

v Budimpešti. Prisotnih je bilo okoli 1000 udeležencev. Več informacij na <http://www.ceinet.org>.

Vsa SUGAR mesta so začela razvijati SWOT analize na področju lokalne mestne logistike z namenom izmenjave izkušenj in znanja ter izpopolnjevanja akcijskih planov. Dve tranzicijski mesti in sicer Plama in Poznan sta imeli prvi predstavitvi svojih intermediacijskih rešitev na prvem »Joint Planning Exercise«, v mesecu januarju 2010 v Poznanu.

PROJEKTI SESTANEK V PARIZU

Okrogla miza primerov dobrih praks: Urbane logistične kapacitete

ITL, NET in Arnaud Lagrange (PMP)

Okrogla miza primerov dobrih praks je tehnično zasedanje s temami, ki so posebej zanimive za primere dobrih praks. Njihov cilj je strukturirati stimulativen dialog, temeljijo pa na deležu izkušenj v območju mestne logistike na podlagi razvoja in izboljšav. Druga Sugar okrogla miza primerov dobrih praks je potekala v Parizu 25. novembra 2009. Tema je bila urbana logističnih kapaciteta.

Bili sta torej organizirani dve okrogli mizi. Govorci prve okrogle mize so predstavili njihove poglede na urbano okolje s poudarkom na logističnih kapacitetah. Medtem, ko sta strokovna ogleda bila usmerjena v dve podjetji z logističnimi platformami (MOnoprix in Chronopost).



Slika 1: Oglad železniškega urbanega tovornega terminala Monoprix.

Letitia Deblanc in Dina Rakotonarivo (INRETS) sta predstavili rezultate njunih raziskav o logističnih razširitvah in energijskih storitvah na temo premikov dobrin v Parizu. Cilji teh raziskav so bili sestavljeni iz verifikacije procesa logističnih razširitev uporabljenih na primerih območij transportnih terminalov v regiji Pariza, vpliva mesta Pariz na urbane premike dobrin na CO2 emisijah in implementaciji zakonov.

Raziskava je pokazala, da je razdalja na cross-dock terminalih iz centra Pariza naraščala med 1974 in 2008. Ta pa je proizvedla porast ekoloških emisij (CO2 emisije).

Rešitev je prikazala, da bi bilo potrebno sprejetje bolj celostnega pristopa načrtovanja znotraj regionalnih oblasti. Kot posledica tega pa morajo biti lokacije logističnih terminalov dogovor med investitorji in lokalnimi skupnostmi.

Cristopher Ripert (SOGARIS, logistični nepremičnikar) je podal predstavitev zadnjih rešitev. Vztrajal je na pomembnosti logističnih terminalov v mestnih središčih za zadnje kilometre dostave. Obrazložil je tudi, da je strategija SOGARIS-a vzpostavljanje omrežja ob možnosti izgradnje logističnih kapacitet.

Druga okrogla miza je temeljila na primerih dobrih praks urbanih platform v Parizu.

Svetovalec Bernand Gerardin je predstavil aktivnost implementacij na primeru Pariza, ki so bile uspešne oziroma niso bile. Eden izmed prvih napotkov teh implementacij je, da so razgovori in koordinacija z lokalnimi gospodarstveniki učinkovita veja do optimizacije urbanega tovornega prometa. Do aktiviranja le-tega na lokalni ravni pa je potrebno priti postopno (korak za korakom).

Xavier Mazingue je predstavil koncept »La Petite Reine«. To podjetje je specializirano za ekologijo znotraj mestnega transporta dobrin, z električnimi tricikli, tako imenovanimi »cargocycles«. La Petite Reine inovativnost je prejela večkratna odličja prav tako pa tudi njihovi operaterji logističnih baz v Franciji.

Glede na obrazložitev Mr. Mazingue, obstaja kar nekaj ključev, kako obrazložiti uspeh podjetja La Petit Rein. Kot prvo je pomembno sodelovanje pri najemu logističnih skladišč »logistična stopnja«, kot drugo je pomembno iniciativno prijateljsko, a vendar profesionalno sodelovanje ter dobro strukturiran odnos z lokalnimi oblastmi. Kot zadnje pa je pomemben sposad z nepoštenimi tekmeci, za dokazovanje izjemnih storitev. Na drugi okrogli mizi primerov dobrih praks in opravljenimi ogledi, so vsi partnerji s strokovnjaki razpravljali o izkušnjah po posameznih regijah in jih med seboj tudi primerjali. Udeleženci tranzicijskih mest so prejeli informacije in ideje ki bodo analizirane in uporabljene za lokalne akcijske plane po posameznih mestih za mestno logistiko, ki se bo razvijala skozi celoten SUGAR projekt.



Slika: Predstavitve okrogle mize dobrih praks

V SREDIŠČU SUGAR MEST

Primeri dobrih praks

Emilia-Romagna Region, Italija

Urbani tovorni transport je zelo pomemben v političnih krogih mest Emilia Romagna Region, Opaženo je povišanje najrazličnejših izzivov povezanih s predlogi okoljske zaščite, energijske potrošnje in logistične podjetnosti. Emilia Romagna je igrala in bo igrala ključno vlogo za razvoj meritev in akcij namenjenih optimizaciji urbane tovarne distribucije in pripravi bolj privlačnih in živahnih območij, ob tem pa slediti EC akcijskemu planu in urbani mobilnosti. Emilia Romagna je bila vključena v EU projekt (pristaniška mesta, MEROPE) kjer je našla specifične iniciative za lokalne projekte (11 milijonov evrov za 50% prispevek). Podprti tovorni distribucijski projekt je imel organizacijsko, tehnično in analitično ozadje, ki je bolj pripomoglo k podjetniškim potrebam in okoljski zaščiti. Zaradi tega so ti projekti ekonomično podprti v sodelovanju z javno-zasebnim partnerstvom.

Pogosti cilji in rezultati so: racionalizacija obstoječega logističnega sistema, preventivnega zmanjšanja števila težkih tovornih vozil znotraj mesta in njihovo preprečevanje ter pravilne prometne razrešitve dostav v zgodovinski center mesta. Ne tako pogosti predpisi so bili definirani in prikazani s strani lokalnih mestnih občin. Analize rezultatov so bile začete za identificiranje primerov dobrih praks in prenosljivih pravil.

Kratek opis pogostih rezultatov:

Ferrera in Ravenna: Več kot 16,000 vozil je bilo rekonstruiranih v ekološka vozila.

Reggio Emilia: Predpisi so spodbudili uporabo električnih vozil, 24 urna brezplačna uporaba po omejeni prometni coni; brezplačna parkirna mesta v vseh modrih conah sedem dni v tednu, 42 ur na dan; naklada in razklada 24 ur na dan, in svoboden premik skozi blokirane prometne dneve. ECONOLOGGIO iniciativa je sedaj varnostno trajna.

Mestna občina Palma: Ekološki projekt je bil izvajan v zgodovinskem predelu mesta (24,8 km² in 21,000 ljudi). Projekt je združeval predvsem vozila, ki so bila namenjena transportu hitro pokvarljivega blaga: svežega sadja, dietne prehrane, oblačil, Ho.RE.Ca hrane in pakirane prehrane. 250 trgovin, restavracij in barov je prejelo 40 ton/dan znotraj mesta. Projekt je sedaj varnostno trajen s strani ekonomičnih točk.

Mestna občina Modena: Trenutno je v iniciative CITYPORTO MODENA za dostavo dobrin v center mest vključenih 10 logističnih operaterjev.

Bologna: Vse ulice, ki vodijo v center mesta so vodene s kamerami, definirani so tudi specifični ukrepi. Tako imenovana »VAN SHARING« iniciativa (vodena s strani Gestione Servizi Interporto (GSI) in TPS – PTV) je v fazi testiranja. Eden izmed operaterjev je že podal v upravljanje prvi kombi za začetek dostavljalnih aktivnosti. Le-ta se uporablja na virtualni potovalni platformi za razvoj organizacije in optimizacije tovora. 22. januarja 2010 si bo mogoče ogledati proceduro Van Sharing iniciative.

Tranzicijska mesta

Palma de Mallorca, Španija

Palma je kapitalistično mesto Balearskih otokov, regija je locirana ob zahodu Mediteranskega morja. Mestna občina ima več kot 400.000 prebivalcev, na območju 205 km². Zadnjih 20. let, je bil karakteriziran urbanistični razvoj skozi širjenje ekonomije in stanovanjskih območij skozi periferije. Skozi termin mobilnosti so bile posledice urbanega širjenja vidne na naraščanju krožnih križišč in komunikacije.

V 90. letih, so se izkušnje mesta ponovile za inkorporacijo nacionalnih in internacionalnih podjetij znotraj lokalnega ekonomskega omrežja. Zlasti vpeljave v naraščajoče potrebe za pomembnost dobrin za rezidenčne in turistične sektorje je imela Palma de Mallorca izkušnje v naraščajočem trendu odnosov med zunanjimi regijami in mestnimi logističnimi operaterji. Te spremembe niso bile učinkovito vodene in le te so prinesle veliko nastalih zunanjih stroškov na področju logistike in tovarnega prometa, ki so ključ do dobrega dizajniranja in implementiranja lokalnih in regionalnih mobilnostnih predpisov.

Palma ima dva logistična centra, kjer se zbira večina prispelih pošiljk. Delujeta kot pristaniški logistični center (kjer je skoncentriranega večina tovora) in letališki logistični center. Linije pristaniškega logističnega centra potekajo direktno v mestno jedro s tovornjaki. Dobrine so transportirane v logistične centre in sicer v njihove periferije in se od tam naprej dostavljajo z manjšimi komercialnimi vozili.

Obstoječa mreža dostavnih poti je zelo široka, saj ima več kot 700 območij reguliranih s splošnimi voznimi redi, ki so v 100 primerih določena. Do sedaj je mestni svet kreiral in vodil ta območja za linije zahtev, ki so se nanašale na distribucijo potreb, v mišljenju da bodo prvotna območja oškodovana. To delovanje je pokazalo omejenost na področju homogenizacije, transportiranja in fleksibilnosti. V upanju izboljšav vodenja teh aktivnosti so se usmerili v izboljšanje predpisov, ki so bili usmerjeni v dokazovanje in oblikovanje ter implementacijo nakladno razkladnih območij, podatkovnih metod, anketiranja in uveljavitev.

SUGAR je odlična priložnost za iskanje rešitev problemov mestne logistike, saj za Palmo predstavlja projekt, kjer lahko pridobi veliko izkušenj na področju planiranja in oblikovanje

tovornega prometa, ki predstavlja velike prepreke v sedanjem času in iskanju ustreznih rešitev.

PRIHAJAJOČI DOGODKI

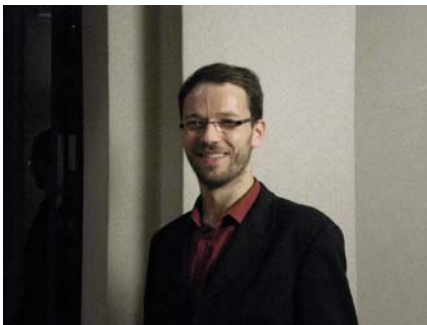
SUGAR agenda za prihajajoče mesece

- Predstavitve SUGAR nagrade je bila 25. januarja 2010 v Bologni.
- 1 načrtovane vaje usmerjene v mesto Poznan in Palma, ki so bile od 28. do 29. januarja 2010 v Poznenu.
- Tretji projektni sestanek bo med 25. in 28. majem 2010 v Barceloni, kjer bodo predstavljeni primeri dobrih praks z zunanjimi sodelavci in treniranjem udeležencev.

MNENJA STROKOVNJAKOV URBANE LOGISTIKE

Intervju z Jain-Baptiste Thébaude - projektni koordinator, Interface transport.

Raul Medina, Cinesi Transport Consultancy.



Prve trenirane vaje so bile izvedene v Parizu, s poudarkom na zagotavljanju razvoja novih veščin partnerjev v administraciji. Vključene teme so se nanašale na podatke in preračun uličnih

dostav (Mr. Jean Louis Routhier, from the Laboratoire d'économie de transports – University of Lyon), in nakladno/razkladnih mest z Mr. Jean Baptiste Thébaud, ki je intervjuvan za boljše razumevanje ključnih točk dostav v urbanih območjih.

— *Skozi predstavitve ste namenili posebno pozornost pravilom voznikov kot ključnemu elementu urbanih sistemov dostav. Katere omejitve morajo biti vključene, pri vozniku, ko gre za načrtovanje in oblikovanje dostavnih mest?*

Vozniki pri izvajanju svojega dela prihajajo do velikih omejitev. Ena največjih omejitev prevoznikov je ravno čas, saj so nanj vezani v vsakodnevnem opravljanju svojega dela. Skozi dan morajo vozniki opraviti veliko število dostav, v katerega morajo vključiti kot pomembno pravilo tudi časovne omejitve. Prelaganje in dostava lahko povzročita veliko zamudo v delovnem dnevu. Zato je dobro, da dostavljavci nimajo veliko

problemov s parkiranjem. Nakladno/razkladna območja morajo nuditi hitro in enostavno parkiranje, zato nikoli ne sme potekati dostavna pot vozil in ostalega prometa po isti cesti oz. liniji. Dostavna mesta oz. območja morajo biti za to locirana na primernih mestih.

— *Obrazložili ste smernice katerim je potrebno slediti za uspešno implementacijo dostavnih območij. Ali lahko opišete tehnične parametre, ki so potrebni za to?*

Skozi oblikovanje in implementiranje prostorov naklada in razklada so tehnični parametri usmerjeni v dolžino, širino, bližino, višino robnika in tudi v tehnično koordinacijo pločnika. Kakor koli, potrebno je usmeriti pozornost lokalnim urbanim pogojem. Potrebno je identificirati večino dostavnih dogodkov, saj je tako veliko lažje in hitreje priti do primernih dostavnih območij.

— *Naučili smo se lahko novih kvantitativnih metod oblikovanja, determiniranja števila dostavnih mest implementirana na naravnih in urbanih območjih. Ali lahko opišete te metode?*

Gre za metodo iskanja implementacije nakladnih in razkladnih območij. Vrednost dostavnih mest je odvisna od narave in obstoječih aktivnosti. Aktivnosti so klasificirane v 14 kategorij. Vsaka kategorija ima določen koeficient vrednosti glede na število tedenskih dostav. Ko sta kategorija in število celotnih aktivnosti za posamezno kategorijo izbrana, jih je potrebno pomnožiti med seboj z ustreznim koeficientom. Seštevek vseh zmnožkov po posamezni kategoriji se deli s številom 90. Dobljeno število je teoretično število dostavnih območij. Očitno je, da je vrednost aproksimetrična in je na podlagi tega lahko tudi realna. Ta metoda je lahko uporabljena za preračun dostavnih območij tudi v drugih mestih.

— *Kako lahko lokalne skupnosti bolj učinkovito upravljajo nakladno/razkladana območja? Katera priporočila bi želeli izpostaviti?*

Managiranje teh mest je potrebno videti širše. Priporočljivo je, da so ta območja na pravilni strani z vsemi priporočenimi tehničnimi aktivnostmi, ki sem jih prej omenjal. Dostavna območja morajo biti tudi popolnoma brezplačna, ob tem pa morajo biti prisotne tudi vse kontrole in predpisi, ki jih lahko pristojne oblasti zagotovijo. Za konec pa priporočamo še formulo za uporabno več namembnosti teh mest. Tu imam predvsem v mislih menjavo med avtomobili in profesionalnimi vozniki.

SUGAR

Sustainable Urban Goods logistics Achieved by Regional and local policies

Visit us at www.sugarlogistics.eu

MESTNA OBČINA CELJE

Suzana Tajnik, Mestna občina Celje

Mestna občina Celje ima kot tretje največje mesto v Sloveniji dobro urejene transportne poti, ki so predpogoj za kakovostne blagovne tokove. Skozi vsa ta leta je Celje urejalo transportne poti na področju:

- tovornega prometa in
- javnega potniškega prometa.

Območje dostav v Celju bi lahko razdelili v tri večje skupine, in sicer:

- do nakupovalnih središč,
- do industrijske cone in
- do strogega mestnega jedra.

Ne glede na majhnost območja v mestnem jedru Mestni občini Celje predstavlja ureditev peš con, dostav in prometa velik izziv. Še posebej, ko gre za dostave v mestno jedro in ureditev parkirnih površin v tem delu.

Izvajanje dostav v strogem mestnem jedru se opravlja v zato predvidenem dostavnem času med 6.00 in 9.30. uro zjutraj. Prav tako pa v strogem mestnem jedru velja predpis, da lahko v to območje dostavljajo vozila, ki niso težja od 5 ton. Vsem, ki



želijo v omenjeno območje vstopati izven dostavnega časa to onemogoča t.i. dvižni stožec. Prost vstop imajo intervencijske službe, ki primer s stožcem rešujejo z daljinskim upravljavcem. Glede na to, da so v starem mestnem jedru tudi

bivalni objekti, je za stanovalce parkiranje urejeno. Ti lahko namreč parkirajo na parkirnih mestih znotraj posameznih ulic ali pa na parkiriščih, ki se nahajajo na obrobju strogega centra mesta.

Mestna občina Celje je z aktivnostmi letos že 9 leto zapored sodelovala Evropskem tednu mobilnosti. Poudarek je bil na promociji javnega potniškega prometa in ekološko neoporečnih vozil. K sodelovanju je celjska občina povabila vse ponudnike, da predstavijo avtomobile in druge ekološke storitve. Nekatera celjska podjetja že uporabljajo električna vozila pri opravljanju svojih storitev. Dober primer je podjetje

SIMBIO d.o.o., ki za čiščenje ulic v Celju uporablja manjša električna vozila.



Na državni ravni prav tako obstaja kar nekaj črpalk za ekološka goriva katerih konstrukcija je prilagojena pridobivanju ekološko neoporečnih goriv.

Primer dobre prakse:

1. Mestna občina Celje

Mestna občina Celje s kolesi kot primerom dobre prakse spodbuja kolesarski promet, ki je hkrati tudi veliko hitrejši na kratke razdalje v primerjavi s cestnim prometom. Odziv uslužbencev, ki uporabljajo kolo kot prevozno sredstvo je bila dobro sprejeta.

2. Pošta Slovenije

Nekaj let nazaj je Pošta Slovenije uvedla uporabo kolesa za dostavo pošte na zadnjih kilometrih poti. Takšno kolo na katerem so tudi torbe za prenos pošiljk so poimenovali »Krpanovno kolo«. Kolo tehta 25 kg in lahko prepelje do 200 kg pisemskih pošiljk (www.krpan-bikes.si). Takšen način dostave s kolesi uporabljajo še v 4 evropskih državah.



Za dostavo pošiljk na kratke razdalje znotraj mestnih jeder, pa Pošta Slovenije uporablja kombije, njihova kapaciteta je 3m³, nosilnosti je 100 kg.