Транс национален Бюлетин N° 4 – Май 2011

SUGAR НОВИНИ

Регионални и местни политики за устойчиви добри логистични градски практики

В този брой:

- Статус на проектните дейности
- Среща по проекта в Лондон
- Фокус върху SUGAR градовете
- Мнение на експерт по градска логистика: Иан Уанрайт, Транспорт за Лондон - TfL

Въведение

Статус на проектните дейности

От регион Емилия-Романя ITL

Проект SUGAR навлезе в последната си година. След приключване на SWOT анализа по места, всеки град в момента работи по План за действие, който цели подобряване на ефикасността и ефективността на местните политики за градска логистика и планиране на бъдещи обществени усилия в SUGAR градовете.

Обмяната на опит и сътрудничество между градовете с добри практики и трансферните градове се укрепва. По-специално Познан (Полша), Палма де Майорка (Испания), Атина, района на остров Крит, Прага и Усти над Лабем (Чехия) представиха на местната среда SWOT анализ на SUGAR градовете по време на Съвместните упражнение за планиране (JPE). JPE позволиха трансферните градове, да се възползват от решаване на проблеми заедно с градовете с добри практики, насочени към прогнозиране на бъдещи градски логистични решения. Предстоящото и последно JPE е планирано във Враца (BG) през юли 2011 г., и е посветено на градовете Враца и Целе (Словения).

През декември 2010 г. четвъртата SUGAR Кръглата маса за добри практики (GPRT) и третата Сесия за Обучение за обучаващи (TTT) се състоя в Лондон. По време на сесиите няколко интересни теми бяха обсъдени, като: ролята на регламентите, пазарните механизми, използването на земята и транспортна политика за промяна на логистичното поведение; успеха и разходите за изпълнение. Опитът, представен от участниците показа значението на постоянния диалог с гражданите и транспортните оператори за предотвратяването на загубата на време и предотвратяване на исканията за обезщетение.

Докладът Консолидирани добри практики, който включва прилагането на хоризонтален анализ на най-добрите практики и иновационни райони е почти завършен от IFFSTAR (вече познат като INRETS) и скоро ще бъде на разположение. Настоящият доклад е важен ресурс за обучение на държавните органи и ще бъде публично разпространен по време на заключителната конференция в Болоня през декември 2011 година. За разлика от други най-добри практики и проучвания, този SUGAR доклад представлява наръчник, който дава подробности от гледна точка на обществените органи, относно мерки и действия, необходими за прехвърляне на най-добрите практики в градската логистиката като основа за установяване на политики.

Проект SUGAR в ЕС и местното и регионално ниво са строго обединени като партньорски организации. Тези партньори ще организират семинари в сферата на градската логистика през септември, където всички основни обществени и частни заинтересованите страни в сферата на градската логистика ще се срещнат и да обсъдят бъдещите градски логистични дейности. По-специално европейските сесии за обучение и европейският опит в градската логистика ще бъдат обсъдени. Тези събития ще бъдат подкрепени от разяснителни кампании, включващи основните заинтересовани страни, както за максимизиране на ползите от семинарите, така и за конкурентно планиране съобразено с ефективните обществени действия.



Фигура. 1 – Кръгла маса за Добри практики в Лондон

Кратки новини

- По време на последната среща в Брюксел, бе определена датата на Финалната конференция в Болоня 13 декември 2011г.
- На 3 Май 2011 г. SUGAR бе представен в Брюксел по време на междинен семинар, организиран от POLIS. На семинара присъстваше представител на ЕК г-н Антонио Скала, всички партньори и поканени участници. Повече информация – в следващият бюлетин.

Made possible by the INTERREG IVC Programme

Среща по проекта в Лондон

Описание на събитието

От Карл Пети и Раул Медина, Cinesi Transport Consultancy

Лондон беше мястото, където се проведе последната SUGAR среща на Консорциума за управление на проекта, в периода от 30 ноември до 3 декември 2010 г.

Както и при предишните подобни събития бе организирана среща на Консорциума за изпълнение на проекта, Сесия Обучение на обучителите и Посещение на терен, така че партньорите имаха възможност да научат повече за ситуацията в момента и управлението на товарите. Още повече, новата Програма за разширен трансфер бе представена с POLIS и модерирана от RER ITL .



Фигура. 2 – Сесия на Програмата в Лондон

В този случай, Кръглата маса за добри практики имаше за основна тема интеграцията на товарния транспорт в градската среда. Встъпителните думи бяха насочени към съществуващите политики, които се прилагат в Лондон и съответно Гьотеборг. На сесията, бяха обхванати различни важни теми: планиране на земеползването, промяна на поведението и ролята на публичните власти. В резултат, публиката чу мнението на различни експерти и специалисти с цел да се разбере точно ролята, която всяка заинтересована страна трябва да изпълнява в разработването и планирането на товарите и логистиката.

От друга страна, Обучението на обучаващите бе разделено в три сесии, първата сесия насочена по-специално към връзката между товарите и улицата, като се обърна специално внимание на различните съществуващи инструменти за планиране изпълнявани в Лондон. Експерти от този град обясниха характеристиките на улиците в Лондон, както и преглед на Системата за товари и околна среда. Освен това, публиката беше информирана за концепцията на ниски емисии в зоните на задръстванията.

Втората Сесия за обучение на обучаващите се занимава с ролята на бизнес общността. Участниците в практическия семинар бяха запознати със създаването на планове за доставка и сервиз, инструмент, който помага на предприятията по-добре да "разбират" своята верига за доставки, за да управляват по активен начин намаляване на екологичното и социално въздействие, и да насърчават и да намаляват разходите.

Последната сесия се фокусира към ролята на товарната индустрия. Сесията имаше за цел да идентифицира най-важните въпроси, които се вземат предвид при управлението на товари в зависимост от оператора, транспортната институция или от гледна точка на бизнеса.

Посещението на място помогна да се разберат по-добре обяснените, преди това, концепции. Участниците имаха възможност да разгледат различни елементи на означения, товарене и разтоварване, правила и области. Освен това бе представена презентация в офиса на Arup (инженерни консултации), насочена към консолидиране на дребните доставки и транспортния цикъл на товари.



Фигура 3 – Пешеходна улица с ограничения за влизане на автомобили, с изключение на случаи на зареждане (разрешено от 7.00 до 12.00).

Събитието беше последвано от Програма за разширен трансфер. Тя има за основна цел обмен на знания и средства с администрациите извън SUGAR партньорството. В тази сесия, град Глазгоу (Великобритания), Хаселт (Белгия) и Брюксел (Белгия) представиха своите SWOT ситуации. Целта на събитието бе да насърчи активното дебата за подобни ситуации и да се направят някои практически препоръки и заключения.

Фокус върху SUGAR градовете

Градове с Добри практики

Барселона, Испания

Барселона е град на Средиземно море, с 1,6 милиона жители, заедно с околностите, населението е над 3,2 милиона души. Стратегическо търговско пристанище, ж.п. коридор от голям европейски интерес и важно архитектурно и градоустройствено наследство, всички те допринасят Барселона да бъде град с голяма слава и един от най-големите градове на Европа. Товарният транспорт представлява 33.6 % от частните пътувания в центъра на Барселона и 26.6 % от пътуванията в града, което е едно от най-големите предизвикателства, пред които са изправени органите, управляващи трафика. Това не е въпрос на проблеми, а на стратегически потребности. Това явление не може да бъде неутрализирано само чрез забрани, а по-скоро чрез облекчаване на потока и насърчаване на по-голяма хармония между агенти. По отношение на превоза на товари, Барселона има голяма мобилност. Това гарантира редовна комуникация, което е от голямо значение, когато се налага да се актуализират непрекъснато ресурси.

В зоните, където приоритет е даден на пешеходците, градът е развил контрол на достъпа за транзита на стоки с времева рамка. Общо 68 са входовете, контролирани от компютърна система, която включва цифрово видео наблюдение. Когато мястото е в недостиг, пространството/времето е разпределено съобразно с последователно използване. Карта с графици и разписания на предното стъкло на автомобила не е високо технологична система, но се е доказала като ефикасен механизъм, лесен за изпълнение. Използването му се основава на проучвания, които показват, че 96% от товаро-разтоварните операции се провеждат за по-малко от 30 минути и, че ако се спазват регламентите, подходящ график може да утрои наличността на съществуващото пространство. Уличните платна с разширено използване представляват друг механизъм, който се е доказал, че е ефективен, определящ различно използване на платното за движение по време на отделни времеви прозорци. В момента Барселона разполага с 7 улични платна с разширено използване, съставляващи общо 5,5 км и се разширяват.

С цел максимално използване на наличното време и като се вземе предвид, че 92% от дистрибуцията се извършва през работно време, градът е насърчил нощните товаро-разтоварни дейности, координирайки тези разрешения с правилната акредитация по отношение на намаляването на нивата на шума до допустимите в жилищната среда. В желанието си за подобряване на мобилността в града, Общинският съвет на Барселона се присъедини към различни европейски програми, свързани с логистиката на товарите, като FIDEUS, MIRACLES, FREDERIC също и SUGAR.



Трансферни градове

Познан, *Полша*

Познан е един от най-големите градове в Полша. Той се намира в централната западна част на Полша, по средата между Варшава и Берлин. Има 560 000 жители, като с околните общини е над 860 000. Познан е важен център на търговията, услугите, промишлеността, културата, висшето образование (над 153 000 студенти) и наука. Освен това е сред водещите полски градове от гледна точка на икономиката.

Транспортът винаги е била много важен за Познан. Най-големите инвестиции са направени в системата на обществения транспорт, включително изграждане на нови трамвайни маршрути и закупуване на нови превозни средства. Много от тези инвестиции са направени специално за УЕФА Евро 2012 първенство по футбол.

Познан вече се бори с товарните и превозни транспортни средства, които оказват негативно влияние върху другия автомобилен трафик и пешеходните потоци. На много улици е забранено да се извършват доставки в определени часове. Също така историческия Пазарен площад на Стария град и околностите са затворени за автомобили. Доставки се извършват само в ранните сутрешни часове и късно вечер. Най-голямата част на града е затворена за превозни средства над 16 тона. Градската власт също така е определила по-ниски цени на превозни средства със сертификат Евро 4 и по-високи стандарти за емисиите.

SUGAR представя много интересни мерки. Първата, която трябва да бъде изпълнена е събиране на данни, за да се получат по-добри знания за транспортните оператори в града. Това ще помогне да се избере най-доброто решение за местните проблеми и съответните публични действия. Обхватът на добри практики, идентифицирани в SUGAR е много широк, включващ мерки, фокусирани върху информацията (портал карти) и върху сътрудничеството с транспортните оператори. Съвместни дискусии с всички организации, имащи отношение към градските доставки, биха могли да бъдат добър начин за да се направят положителни промени в градския товарен транспорт.

SUGAR е много добра възможност за града да направи преглед на съществуващите мерки в Познан и на най-добрите практики, успешно изпълнени в други европейски градове. Целта на местната власт сега е да избере най-добрите решения за изготвяне на новаторски подход за товарни превози и логистика в града, за да го направи приветлив за гражданите и околната среда.

Предстоящи събития

SUGAR дневен ред за следващите месеци

- Съвместно упражнение за планиране (JPE) във Враца (BG) 5-ти и 6–ти юли 2011г. по отношение за градовете Враца и Целе.

- Септември 2011: Работна среща на местно ниво във всеки SUGAR град.

- 6-та среща на Консорциума за управление на проекта през септември 2011г., Палма да Майорка [ES]: Кръгла маса за добри практики с участието на външни експерти.

- Финална Конференция: Болоня [IT], 13-ти Декември 2011.

Мнение на експерт Градска логистика

Иан Уанрайт, Старши експерт, транспорт за Лондон (TfL).

От Раул Медина, Cinesi Transport Consultancy



Уважаеми Иан, за мен е удоволствие да проведа това интервю с вас. На първо място, бихме искали да знаем малко повече за вас: квалификация, опит, др.

Завършил съм градско планиране и 18 години съм работил в логистичния отрасъл. От 5 години работя като специалист по транспорта за TfL. Напоследък, моята работа включва развитието на Кметската транспортна стратегия, консолидиране на възможностите, доставки в извън работно време и доставки в Лондон по време на Олимпиадата.

Основната сфера на действие на Транспорта за Лондон е доставките и логистиката. Какви са основните цели и ролята на вашата компания при управление на товарите?

Ролята на TfL е да изготви Кметска транспортна стратегия. За товарите – това означава разбиране на товарните дейности в Лондон, развитие на дългосрочна стратегия за оказване на въздействие за промяна на поведението, както и насърчаване усвояването на проекти, очертани в Лондонския товарен план, изпълняващи планове за доставки и обслужване, строителни логистични планове и Разпознаваща схема за транспортни оператори (FORS).

Ние знаем, че упорито се работи за промяна на поведението на служителите, участващи в логистиката на Лондон. Бихте ли отбелязали основните проблеми, пред които Лондон е изправен днес?

Лондон, като всеки голям град, страда от задръстванията, лошото качество на въздуха и проблемите на пътната безопасност, които се влошават от товарните дейности. По същия начин и товарните превозвачи страдат от липса на надеждност при пътуването и липса на достъп до ограничените места, където се правят доставките.

Нашата статистика показва, че товарният трафик съставлява 17% от всички изминати разстояния по пътищата в Лондон, допринася 23% за емисиите на CO_2, 38% от PM_{10} и 42% от NO_x. Предвижда се населението да нарасне и натискът за разработване на нови жилища и работни места ще доведе до намаляване на достъпните площи за логистика, в близост до центъра на града. За подобряване на ситуацията, трябва да признаем, че поведението ще се промени само, ако всички заинтересовани страни могат да видят положителен изход за себе си; това е особено вярно, тъй като има по-малко публични средства за решаване на тези въпроси.

По време на последното SUGAR събитие, проведено в Лондон, вие разяснихте много интересно средство, наречено „Планове за доставка и обслужване". Бихте ли ни обяснили накратко целта на тези планове?

За да се промени поведението, трябва да се работи едновременно и с транспортните оператори и с техните потребители. Клиентите, често диктуват времето на доставка, а естеството на предлаганите стоки ще диктува мястото на доставка (напр. брой доставки и събиране). Планът за доставки и обслужване (DSP) осигурява рамка за бизнеса и създава предпоставки, за да определи своята верига за доставки и за активно му управление, с цел да намали въздействието на товарния трафик, който генерира.

Чрез разработване на DSP, бизнесът ще може да оцени товарната си дейност, да идентифицира основните области, които активно да управлява, да създаде план за действие и да предприеме стъпки за промяна на поведението.

Какво бихте препоръчали на SUGAR трансферните градове при опит за по-добро управление на логистиката?

Първо, да не се опитват да променят всичко и да не се чувстват обезкуражени, когато не се случи за една нощ!

Мисля, че има четири ключови области за разглеждане:

- Изграждане на информационна база, така че да могат да се определят приоритети,
- Ангажиране с индустрията и бизнеса, като партньорството е от съществено значение за постигане на промяна,
- Осигуряването на товари се отнася до пространствената и транспортната политика, например устройствено планиране на земята, така че цялата транспортна власт да работи за вас,
- Осигуряване на лидерство; уверете се, че местната транспортна власт прави това самостоятелно – това ще ви даде първия успешен случай!

SUGAR

Регионални и местни политики за устойчиви добри логистични практики

Посетете ни на www.sugarlogistics.eu

Организация на движението при кратковременно платено паркиране „Синя зона" гр. Враца

С решение №125 от 29.05.2008 г. на Общински съвет Враца се прие Наредба за организация на движението при кратковременно платено паркиране „Синя зона". До м.юли 2009 г. са изградени всички планирани 584 паркоместа, в това число 29 инвалидни. През изтеклата година са издадени 212 винетни стикери за домуващи. Сключени са 8 договора за „служебен абонамент" за 12 паркоместа. Новопостроеният паркинг до ОС „Земеделие и гори" не функционира, защото така предложен, без прилежащата отсечка от ул. "Петропавловска", където има обособено паркиране, всички коли паркират на нея, а не на паркинга. За съединяване на паркинга с отсечката от ул. "Петропавловска" беше внесена докладна в Общ. съвет през м.септември 2009 г., която не беше одобрена.

„Синя зона" Враца работи с 584 обособени паркоместа, в това число 29 инвалидни и 212 винетни стикери за домуващи.

Местата за паркиране, в откритите паркинг-зони с режим на кратковременно платено паркиране „Синя зона", се обозначават хоризонтално с пътна маркировка, сигнализират се с пътни знаци и табели, чрез които на водачите на ППС се указват условията за паркиране. Контрольори от дружеството следят за правилното паркиране и събират таксата като попълват съответните талони. Зоната в гр. Враца работи само в работните дни от 9.00 ч. до 18.00 ч. или 9 часа на ден.

"Експериментът „Синя зона" във Враца вече трета година не оправдава очакванията, да създаде ред в движението и паркирането в централната част на града. Дори напротив, всички сме свидетели на зачестяването на неправилно паркирали по тротоари, тревни площи и дори пешеходни пътеки автомобили, а в същото време обособените паркоместа стоят празни. Гражданите явно не желаят този допълнителен налог върху превозните средства. Свидетели сме на чести скандали и грозни сцени. С факта, че неправилно паркиралите автомобили не се санкционират, а спазващите закона и правилата заплащат такса, толерираме само арогантността на някои наши съграждани".



Политиката за паркирането е мощен инструмент за въздействие върху използването на автомобили в центровете на градовете. В дългосрочен план, откриването на повече места за паркиране, особено ако са безплатни, насърчава използването на автомобилния транспорт и обратно. Таксата за паркинг може да се използва като икономически инструмент, като се установят различни тарифи, които да отразяват ограничената наличност на обществено пространство и да създадат различни стимули (напр. безплатни паркинги в периферните райони и високи тарифи в центъра, по-ниски цени за екологично по-чисти автомобили и т.н.).

Решаването на проблема с паркирането и гарирането, особено в централната градска част, е една от най-трудните и неотложни задачи в транспортната политика на общината. Необходимо е да се потърсят възможности за изграждане на извън улични, открити и етажни (подземни и надземни) паркинги и паркинг-гаражи, най-вече в зоните около градския център и доколкото е възможно в самия център. Намирането на подходящи места за изграждане на паркинги и паркинг-гаражи е задача на последващи подробни устройствени планове.

Оптимизиране на използването на лични автомобили може да се постигне чрез таксите за паркинг, като икономически инструмент, при което да се предвидят различни тарифи, съобразени с ограничената наличност на обществено пространство, създаващи различни стимули (напр. безплатни паркинги в периферните райони и високи тарифи в центъра).
Опитът показва, че няма единствено решение за намаляване на задръстванията, но е възможно да се прибегне до комплекс от мерки:

- *насърчаване на ходенето пеш и използването на велосипеди;*
- *оптимизиране на използването на лични автомобили;*
- *оптимизиране на градския товарен транспорт;*
- *използване на интелигентни транспортни системи.*