

## Úvod

### Stav projektových činností

*Regione Emilia-Romagna a ITL*

Jelikož projekt SUGAR směřuje do své druhé poloviny, byla úspěšně ukončena fáze analýzy, vytvořeny související technické vstupy pro tvorbu politiky, i nadále jsou v provozu činnosti vzdělávání a výměny zkušeností a je utvářeno strategické plánování a zlepšování politiky v lokalitách SUGAR.

Ve Zprávě o konsolidovaných zkušenostech z osvědčené praxe bylo identifikováno a vybráno 44 osvědčených praktik pro městskou přepravu zboží z celé Evropy, a to jak v partnerství SUGAR, tak i mimo něj. Práce s výběrem osvědčené praxe se opírala o skutečnost, že zkušenosti byly veřejnými správami důsledně iniciovány nebo podporovány s posláním SUGAR řešit veřejná opatření pro městskou logistiku tak, aby byla operativní, udržitelná a měla viditelné dopady. „Posláním“ Zpráv je pomáhat veřejným správám při definování jejich politiky na základě úspěšných zkušeností z EU.

Třetí schůzka u kulatého stolu Good Practice SUGAR, konaná v květnu 2010 v Barceloně, přinesla přehled různých způsobů, jak některá evropská hlavní města podporují přechod k elektrickým vozidlům, i přehled o nejnovějších technologických výsledcích, obzvláště ohledně infrastrukturám dobíjení a výkonnosti baterií i vozidel, která jsou v současné době na trhu. Přístupy měst se liší objemem i rozsahem: zkušenosti ukázaly několik kombinací ekologických záměrů, cílových skupin, infrastruktur i pobídek (normativních či finančních). Například město Barcelona svou politikou zásobování aktivně podporuje používání čistých vozidel: řeší především otázku snižování hluku při nočních činnostech (odvoz odpadu, čištění ulic) a zaměřuje se na skupinu poskytovatelů komunálních služeb. Na druhé straně Londýn řeší tuto problematiku v širším měřítku prostřednictvím plánu dodávek elektrickými vozidly, který je součástí Starostova plánu pro Londýn, přičemž hlavními

nástroji pro všechny cílové skupiny jsou výjimky z poplatků za vjezd do centra města a bezplatné parkování. Tato opatření musí být doprovázena zajištěním odpovídajících infrastruktur a podporována silným marketingem a důkazy uskutečnitelnosti. Avšak prvním a nejdůležitějším faktorem je silný politický závazek, který usiloval o rozšíření elektrické mobility a ukázal jasný směr do budoucna.

Příznivě se rozvíjejí i činnosti šíření a komunikace projektu SUGAR. Byl spuštěn Program rozšířeného předávání (ETP) a pro účast v něm byly vybrány 4 nové správy. Cílem ETP je přispět k výměně zkušeností a zlepšení utváření politiky v městské logistice pro nepartnerské lokality. Města identifikovaná a kontaktovaná na bázi otevřeného akreditačního procesu jsou Brusel, Hampshire, Gent-Hasselt (Flandry) a Glasgow. Každý ETP byl přiřazen k oblastem odbornosti měst s osvědčenou praxí SUGAR tak, aby umožnil konkrétnější a na míru uzpůsobenou výměnu zkušeností. Zástupci z lokalit ETP Brusel a Hasselt se zúčastnili kulatého stolu Good Practice v Barceloně i schůzky Train the Trainer a absolvovali i krátkou dedikovanou schůzku, na níž představili svůj současný stav a plány do budoucna. Zpětná vazba byla nesmírně pozitivní a vytvořila základnu pro velice plodnou spolupráci.

### Krátké zprávy

Městský úřad Rotterdam obdržel Cenu SUGAR 2010 v kategorii „Městských oblastí a velkých měst“, zatímco městský úřad Parma získal cenu pro „Malá a středně velká města“.

Poznaň, Palma, Athény a Kréta se již zúčastnily Společných plánovacích cvičení SUGAR. Hlubková analýza a vyčerpávající výměna zkušeností mezi odborníky na dopravu vnesla do těchto 4 oblastí nové nápady na řešení jejich problémů s městskou logistikou. V průběhu roku 2011 se tato cvičení zaměří i na zbylé transferové lokality SUGAR.

## Schůzka k projektu v Barceloně

### Schůzka Train the Trainer a návštěva lokality

Carles Petit a Raül Medina

Čtvrtá Schůzka konsorcia se konala v Barceloně v květnu 2010. Tato akce byla rozdělena do různých činností: "Kulatý stůl Good Practice", schůzky "Train the Trainer" a "Program rozšířeného předávání", "návštěva lokality" a „schůzka k projektu“. V této části vysvětlíme cíle a obsah barcelonské schůzky „Train the Trainer“ (TtT) a zmíníme se o hlavních aspektech, které byly pojednány v průběhu návštěvy lokality.

Schůzka „Train the Trainer“ je velmi důležitým nástrojem pro zajištění efektivního předávání znalostí a zkušeností mezi partnery SUGAR. Cílem této akce je rozvíjet nové dovednosti vzhledem k politice, strategii a plánování po technické i programové stránce městské logistiky. Tato schůzka byla zaměřena na dvě hlavní oblasti: noční dodávky a řízení a prosazování dodávkových prostor.

Ohledně nočních dodávek představil pan Robert Goevaers projekt PIEK. Základní myšlenkou projektu PIEK je snížení hlučnosti činností při nakládce a vykládce kamionů, protože tyto dodávky je pak možno provádět ve večerních / nočních / časných ranních hodinách bez narušování spánku. Po několika letech rozvoje technologie byly tiché produkty PIEK zpřístupněny provozovatelům dopravy a supermarketům.



Pan Goevaers během prezentace projektu PIEK

Během první fáze rozvoje produktů PIEK (2001-2004) se opatření zaměřovala na rozvoj tiché dopravy: povzbuzování tichého chování, konkrétní nakládkové lokality, kamiony na CNG, elektrický pohon, převodovky kamionů s hlukem do 65 dB(A), lehká vozidla PIEK do 72 dB(A), hliníková podlaha v kamionech, kontrola hladiny hluku v chladicích kabinách atd. Navzdory jistému počátečnímu váhání s investicemi ze strany společností odrážejí pilotní zkušenosti z poslední doby pozitivní výsledky.

Výkon těchto pilotů svědčí o tom, že městské úřady i podniky mohou na používání „tichého“ zařízení hodně získat.

Druhá část schůzky „Train the Trainer“ byla věnována opatřením pro řízení a prosazování dodávkových prostor.

Pan Antoni Roig, ředitel Barcelona de Serveis Municipals (BSM), představil odlišné nástroje pro řízení a prosazování v Barceloně. Pan Roig zdůraznil nutnost zvážit některé aspekty ještě před zahájením zavádění prosazovacích opatření: vlastnosti veřejných prostor (jsou drahé? je jich málo?), rozmístění a objem městské mobility, jasné komunikace a informace, rozvoj a realizaci regulačních zařízení, definování jasných pravidel a zavedení důsledného prosazování. Nástroje pro prosazování by měly být jednoduché a založené na technologii, aby byly schopny snadno kontrolovat městskou logistiku i chování řidičů. Pan Roig vysvětlil různá opatření politiky: zavedení speciálních parkovacích zón („zelené“ a „modré“ zóny, každá se zvláštním parkovným a časovým omezením), odtahové služby pro odvoz vozidel v nezákonných situacích, důležitost přítomnosti místní policie i existence Místního policejního střediska atd.

Obsah této prezentace doplnil ještě pan Julio Garcia, vedoucí poradce, který spolupracuje s městským úřadem a který vysvětlil koncepci logistických mikroplatform pro městské dodávky, elektronických zařízení pro kontrolu dodávkových stanovišť, zón pro kontrolu přístupu (ZAC) umístěných v centru města a informačních služeb, které poskytují informace o situaci v zónách pro nakládku / vykládku, množství zácp atd. v údajích v reálném čase. Byla zdůrazněna důležitost prosazovacích opatření nejen při řízení dodávkových stanovišť, ale celého systému městské logistiky. To je první skutečná bariéra, kterou musí místní i regionální úřady překonat.

Schůzka byla ukončena návštěvou lokality – centra města, při níž členové SUGAR obdrželi vysvětlení ohledně různých opatření řízení, která jsou realizována: autobusové pruhy pro více použití, regulace parkování v zelených oblastech, kontrola přístupu prostřednictvím zábranných sloupků, kontrola kamerami schopnými přečíst SPZ vozidel atd. Navíc dostali účastníci příležitost navštívit Barcelonské centrum pro kontrolu dopravy.



Barcelonské centrum kontroly dopravy

## Zaostřeno na lokality SUGAR

### Lokality s osvědčenou praxí

#### Londýn, Velká Británie

Řešení nákladní dopravy nelze spatřovat izolovaně a navíc pro problémy s nákladní dopravou ani neexistuje jediné obecně platné řešení. Naopak, Londýn rozvíjí celý balík různých opatření pro nákladní dopravu, která zohledňují otázky specifické pro danou lokalitu, i strategičtější regionální a oblastní řešení. Balík opatření na zmírnění dopadů nákladní dopravy se pohybuje od skromných iniciativ s „rychlým ziskem“, například plány dodávek a služeb a dodávek mimo pracovní dobu až po přechod na jiný typ dopravních prostředků a konsolidaci nákladní dopravy na bázi elektrických vozidel a vozidel s alternativním palivem při dodávkách na poslední míli.

Základní výzvy v Londýně, které řeší Starostova dopravní strategie a Plán londýnské nákladní dopravy, jsou:

- Umožnit rozkvět londýnské ekonomiky a současně usnadnit potřebný servis čtým a rozmanitým podnikům.
- Plnit zákonné povinnosti při řízení efektivního pohybu po dálniční síti a prosazovat bezpečnost na silnicích.
- Snížit negativní dopady na automobilovou dopravu – v případě nákladní dopravy to má zásadní důsledky pro snižování emisí CO<sub>2</sub>, zlepšování kvality ovzduší, ale i pro hluk, doby dodávek a jiné otázky kvality života obyvatel.
- Řešit omezené prostory u chodníků za účelem vyvážení konkurenčních potřeb parkování, nakládky i jiných funkcí.



#### Úspěchy DSP pro kancelářskou budovu TfL v Southwarku:

- Snižování celkového objemu dodávek o 20%  
= méně emisí
- 33% provádějí provozovatelé FORS  
= bezpečnější a udržitelnější
- Úspory nákladů pro provozovatele i podniky  
= výhody pro všechny

Pro dosažení těchto cílů již v Londýně funguje množství kontrolních mechanismů, například prosazování vhodného parkování a dodávek, Nízkoemisní zóna (LEZ), schéma zpoplatnění vjezdu do centra města a Londýnské schéma kontroly nákladních automobilů (řízené Londýnskými radami). TfL rozvíjejí celou škálu řešení, která spolupůsobí při zvládnutí těchto problémů; patří k nim FORS (Schéma uznávání provozovatelů nákladní dopravy), Partnerství pro kvalitu nákladní dopravy, Plány stavební logistiky (CLP) a Plány dodávek a služeb (DSP) - viz uvedené příklady.

Projekt SUGAR je zaměřen především na zlepšení předávání znalostí o stávajících opatřeních širší veřejnosti a zvyšování sebevědomí podniků. Přispívá rovněž k lepší koordinaci činností, například mezi londýnskou regionální vládou a odborníky ze samosprávných městských obvodů, ohledně některých klíčových otázek a nástrojů, například snižování zácp a emisí CO<sub>2</sub> a současně povzbuzuje používání elektrických vozidel a pečlivě vyhodnocuje dopady na různé projekty.

Více informací o nákladní dopravě v Londýně viz <http://www.tfl.gov.uk/microsites/freight/>.

### Transferové lokality

#### Athény, Řecko

V širší oblasti Athén žije celých 35% řeckého obyvatelstva a tím i největší část ekonomicky aktivních obyvatel. Růst životní úrovně měl za následek prudký nárůst počtu vozidel (440 soukromých vozidel na 1.000 obyvatel), přičemž k nedostatkům dopravní situace v Athénách patří omezené používání veřejné dopravy a parkovacích míst mimo ulici. Jelikož ve všech velkých městech se v době špičky vyskytují dopravní zácpy, nejsou žádnou výjimkou ani Athény. Významné úsilí a realizované projekty přinesly pozitivní výsledky ve zlepšování dopravní situace a další lze ještě očekávat. Athénský městský úřad realizuje rozšiřování Projektu městského úřadu na kontrolu parkování, vytváří nová parkovací místa a vytváří předpisy pro operace nakládky-vykládky v době mimo špičku a kontrolu vjezdu do pěších zón. Jsou prováděny výzkumy za účelem vytváření podzemních parkovišť a zlepšování dopravní situace včetně nákladní dopravy ve městě.

Athénský městský úřad počítá s vytvořením účinných mechanismů komunikace a spolupráce s „Lokalitami s osvědčenou praxí SUGAR“ a tato opatření jsou podporována dosud identifikovanými společnými zájmy. Athénský městský úřad vysoko hodnotí poskytování praktických informací o realizaci a směrnic pro budoucí plány opatření ze strany lokalit s osvědčenou praxí, která umožňují „správné řešení hned napoprvé“. Kromě toho mají Athény zkušenosti se zaváděním opatření, která je možno sdělovat širší veřejnosti.



## Očekávané akce

### Agenda SUGAR na příští měsíce

- Akce šíření SUGAR mezi účastníky na národní úrovni, která se uskuteční v době konání druhé konference ministrů SEETAC (Spolupráce na dopravní ose jihovýchodní Evropy) ve dnech 15.-16. listopadu 2010 v albánské Tiraně.

- 4. schůzka Konsorcia 4 od 29. listopadu do 3. prosince 2010, Londýn [Velká Británie]: Kulatý stůl Good Practice za účasti externích odborníků a schůzky Train the Trainer.

## Názor odborníka na městskou logistiku

### Rozhovor s Juliem Garciou Ramonem, hlavním poradcem městského úřadu v Barceloně

Raül Medina, Cinesi Transport Consultancy

Pan Julio Garcia má více než 40leté zkušenosti v oblasti mobility a dopravního engineeringu. Část své profesní dráhy strávil na Městském úřadě v Barceloně. Navíc se od začátku 90. let podílel na několika projektech EU souvisejících s městskou logistikou a řízením dopravy.



*Milý Julio, je mi potěšením dělat s vámi rozhovor. Jak víte, je SUGAR inovativní projekt. Jak jste se již zmínil, o problémech, které náš projekt řeší, neexistuje specifická literatura. Jak může SUGAR pomoci městům s lepším řízením městské logistiky?*

Mám plnou důvěru v koncepci evropské integrace a spolupráce. Právě to je jeden z prvních důvodů, které mě přivedly k účasti a práci na projektech EU. Jsem přesvědčen, že tento typ akcí přináší partnerům šanci vysvětlit své lokální podmínky. Je velice přínosné dozvědět se o tom, jaké druhy opatření jsou realizovány po celé Evropě, a o účinnosti těchto opatření.

Věřím v koncepci jako předávání know-how, výměna osvědčených a nevhodných praktik, srovnávacích opatření atd. EU je regionální realita a my musíme z této situace získat užitek.

*Představil jste již celou škálu technických a normativních opatření, která se zabývají lepším řízením městské logistiky. Kdybyste měl vybrat ta nejdůležitější, která opatření byste uvedl?*

Nu, doporučil bych různá důležitá opatření. Pozitivní výsledky jsme získali například u opatření použitých při regulaci dodávkových zón díky zavedení „nalepovacích hodin“, na kterých musí řidič označit dobu příjezdu. Navíc mohou v případě porušení policisté uložit pokutu prostřednictvím GPRS. Toto opatření významně napomohlo k omezení používání dodávkových zón soukromými automobily i ke zkrácení příliš dlouhých operací nakládky a vykládky. Kromě toho se ukázalo, že 96% těchto operací vyžaduje méně než 30 minut... Zadruhé přineslo velmi pozitivní výsledky i vytvoření pruhů pro více použití. Filozofie tohoto opatření tkví ve využívání dopravních pruhů v závislosti na denní době v souladu s principem, že veřejný prostor je omezený, a proto je třeba jej efektivně řídit. Zatřetí jsme v nedávné době zavedli opatření pro noční dodávky, i když tam ještě chybí regulační rámec, který by tato opatření podporoval.

*Nakonec bychom se chtěli zeptat, co byste doporučil veřejným orgánům i soukromým společnostem, pokud chtějí zlepšit podmínky pro městskou logistiku: prosazování, snižování zácp, politiku udržitelné dopravy, řízení dodávkových zón atd.*

To je zajímavá otázka, ale odpověď na ni není nijak snadná. Prvním krokem je změnit chování soukromých provozovatelů i řidičů a připomínat jim, že nejsou jedinými uživateli veřejných prostor. Měly by být vytvářeny uvědomovací kampaně a vzdělávací programy zaměřené přímo na tuto skupinu účastníků. Musíme šířit myšlenku, že racionální logistický systém přinese ve střednědobém horizontu více výhod. Nehovořím pouze o ekonomickém zisku, ale i o sociálních a ekologických výhodách. Jinými slovy, soukromí provozovatelé si musí uvědomit, že změnou chování mohou přispět k budování udržitelnějšího města, které bude lepším místem k žití. Ze strany veřejného sektoru je moje rada jasná: úřady by měly vynakládat větší zdroje na prosazování. Je zapotřebí více kontrolních mechanismů a přísnějších kontrol. Kromě toho musí být uváděny do praxe inovativní nápady, ruku v ruce s scénářem výraznějšího prosazování. Všechno je otázkou politické vůle. Situaci můžeme změnit, pouze pokud ti, kteří mají v rukou rozhodování, budou mít vůli řešit tyto problematické návyky.

**SUGAR**

**Logistika udržitelné městské přepravy zboží prostřednictvím regionální a místní politiky**

Navštivte nás na [www.sugarlogistics.eu](http://www.sugarlogistics.eu)

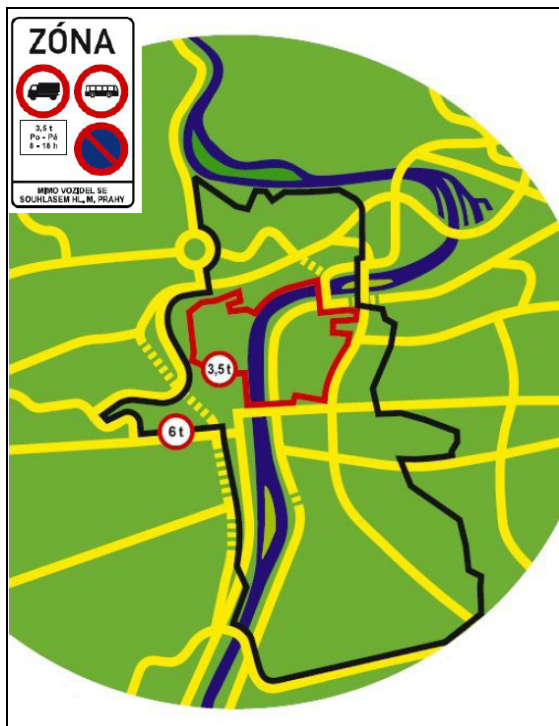
## City logistika v Praze

Ing. Petr Kilián, Magistrát hl. města Prahy, Odbor dopravy

Jedním z největších problémů hlavního města Prahy, kterému se město průběžně věnuje, je dopravní situace ve městě. Současný velký nárůst dopravy má nejen negativní vliv na životní prostředí a na zdraví obyvatel (zejména hluk, prašnost, dopravní zácpy, rizika nehod, apod.), nýbrž také na možnost rozvoje města jako takového.

Dopravní potřeba každého města je tvořena dvěma základními složkami. Je to potřeba vytvořit a zorganizovat dopravu pro přepravu osob ve městě a současně vytvořit a zorganizovat dopravu tak, aby potřebným a přijatelným způsobem bylo zabezpečeno zásobování města v souladu s potřebami města.

Hlavní město Praha se dopravou osob ve městě zabývá již řadu let a výsledkem je vybudování systému Pražské integrované dopravy (PID), který je tuzemskými i zahraničními dopravními odborníky hodnocen jako velmi dobrý a propracovaný. Naopak, systém integrované dopravy zásobování nebo jiným názvem citylogistiku (CL) město prozatím aktivně nebuduje. V současné době je regulace dopravy zásobování usměrněna pouze omezeným vjezdem nákladních vozidel určité tonáže do vybraných oblastí.



Červená barva označuje oblast s omezeným vjezdem nákladních vozidel nad 3,5t, do černě ohraničené oblasti je zakázán vjezd vozidlům nad 6t.

Na základě tohoto opatření jsou pak soukromé podnikatelské firmy, zejména obchodní řetězce, ve snaze zabezpečit zásobování svých provozoven určitým způsobem motivovány k zavádění některých z prvků CL, avšak pouze v omezené míře v rámci svých obchodních aktivit. Potřeba zavedení mnohem efektivnějšího způsobu přepravy zboží za předpokladu plného zohlednění geografické koncentrace dopravy, velkého objemu přepravovaného zboží a vysokého stupně využití všech dopravních kapacit bude vzhledem k prudkému nárůstu automobilové dopravy jedním z hlavních úkolů nejbližších let.

Jedna z možných koncepcí je založena na vybudování centrálního logistického centra a následného paprskovitého rozvozu zboží v daném území. Další možná koncepce je postavena na principu vybudování logistických center na přístupových přepravně významných směrech na okrajích města, kde pak dochází ke kompletaci zásilek pro jednotlivé příjemce, a to od více dodavatelů, čímž dojde ke určité konsolidaci dané zakázky a následné přepravy na místo určení.

Hlavní město Praha má velmi dobré předpoklady pro vybudování komplexního systému CL zejména z těchto důvodů:

- disponuje hustou silniční sítí,
- tvoří železniční uzel tří transitzních koridorů a na území města jsou vybudovány tři významné terminály kombinované dopravy
- celorepublikově je ve městě nejvýznamnější letiště, které se nachází v severozápadní části města
- řeka Vltava, která protéká centrem Prahy v délce cca 30 km, ji prakticky dělí na dvě přibližně stejné velké části.

Zavedením efektivního systému CL v Praze je zákonitou nutností, která je však podmíněna dobudováním městského i Pražského okruhu jako základního předpokladu pro vyloučení tranzitní dopravy z města. Následně na danou skutečnost je pak možné vytipovat a vybudovat příslušné logistické zázemí spolu s dostatečnou kapacitou vybraných míst pro vykládku zboží s jasným a optimálním určením způsobu a doby, kdy může být vykládka realizována. Návazně bude nutné zavést další dopravní opatření či doporučení v dopravě jako takové, a to na základě zvoleného způsobu zásobování obchodních jednotek s důrazem na samotné centrum města.