



SUGAR

SUGAR NOVICE

SUGAR novice, št. 4, Junij 2011

Trajnostna logistika v urbanih središčih podprta z regionalnimi in lokalnimi politikami

V tej številki:

- Aktivnosti na projektu
- Projektni sestanek v Londonu
- V središču SUGAR mest
- Intervju s strokovnjakom urbane logistike: Ian Wainwright, Transport for London - TfL

Uvod

Aktivnosti na projektu

Regija Emilia-Romagna in ITL

Pričelo se je zadnje leto projekta SUGAR. Po zaključku SWOT analize vseh sodelujočih mest v projektu sedaj vsako mesto izdeluje akcijski načrt za mestno logistiko. Cilj načrta je začrtati prihodnje ukrepe in na ta način izboljšati učinkovitost in uspešnost mestne politike na področju logistike.

Prenos izkušenj in sodelovanje med partnerji se krepi. Mesta Poznan (Poljska), Palma de Mallorca (Španija), Atene (Grčija), Kreta (Grčija), Praga in Usti nad Labem (Češka) so že predstavila sodelujočim mestom svoje SWOT analize na skupnih srečanjih. Namen srečanj je najti rešitve za mestno logistiko. Prihajajoče in obenem tudi zadnje srečanje je predvideno v Vratisih (Bolgarija) v juliju 2011, na katerem bosta imeli predstavitve mesti Vratsa in Celje.

V decembru 2010 sta v Londonu potekali četrta SUGAR okrogla miza s primeri dobrih praks (Good practice round table) in tretje usposabljanje za lažji prenos dobrih praks (Train the trainers). Med zasedanjem je potekala razprava o več zanimivih temah, kot so vloga predpisov, tržni mehanizmi, raba prostora ter prometna politika. Udeleženci so opozorili predvsem na pomen stalnega dialoga s ponudniki logističnih storitev.

Poročilo o izkušnjah z dobrimi praksami (ki vključuje tudi različne analize) je skoraj končano in bo kmalu na voljo. Poročilo je pomemben prispevek za usposabljanje javnih institucij in bo javnosti predstavljeno na zaključni konferenci v Boloniji decembra 2011. Za razliko od rezultatov drugih projektov, SUGAR poročilo predstavlja priročnik, ki z vidika javnih institucij podrobno predstavlja omejitve, korake in ukrepe, ki so potrebni za prenos dobrih praks v mestno logistiko.

Na projektu SUGAR so med seboj prepletene različne ravni (lokalna, regionalna in evropska), katerih raznolikost bo še posebej razvidna v delavnicah predvidenih v mesecu septembru 2011. Na delavnicah bodo glavne javne in zasebne interesne skupine razpravljale o ukrepih za izboljšanje mestne logistike. Posebna pozornost pa bo namenjena predvsem evropskim izkušnjam, pridobljenim v projektu SUGAR.



Slika 1 - Okrogla miza s primeri dobrih praks na srečanju v Londonu

Novice na kratko

- 3. maja 2011 je bil na projektnem sestanku v Bruslju določen datum zadnjega sestanka, ki bo v Boloniji, 13. decembra 2011.
- Na izvedeni delavnici v Bruslju so sodelovali predstavniki evropske komisije, vsi partnerji na projektu in drugi povabljeni udeleženci. Več informacij o tem bo predstavljenih v naslednjih SUGAR novicah.

Projektni sestanek v Londonu

Carles Petit in Raúl Medina, Cinesi Transport Consultancy

V Londonu je med 30. novembrom in 3. decembrom 2010 potekalo srečanje konzorcija.

Kot v preteklih javnih dogodkih so bili tudi tokrat organizirani okrogla miza, usposabljanje za prenos dobrih praks in ogled lokacij, tako da so udeleženci lahko še več izvedeli o razmerah v logistiki na terenu.



Slika 2 - Seja v Londonu

Tokrat je na okrogli mizi bila glavna povezovalna tema integracija tovornega prometa v urbano okolje. Uvodni govori so bili osredotočeni na obstoječe politike, ki se uporabljajo v Londonu in Göteborgu. Na zasedanju so bile obravnavane različne pomembne teme: načrtovanje rabe zemljišč, vodenjske spremembe in vloga javnih inštitucij. Občinstvu so bila predstavljena tudi mnenja različnih strokovnjakov z namenom boljšega razumevanja planiranja tovarne politike in logistike.

Vaje so bile razdeljene v tri sklope. Prvi sklop se je osredotočal predvsem na odnos tovor - ulica. Poseben poudarek je bil na različnih obstoječih orodjih za načrtovanje, ki so že implementirana v Londonu. Strokovnjaki iz mesta so predstavili karakteristike Londonskih ulic. Poleg tega je občinstvo izvedelo več o konceptu območij z nizkimi emisijami ter konceptu elektronskega cestninjenja, prav tako pa je bilo predstavljeno, kako zadevi delujeta v praksi.

Drugi sklop vaj je obravnaval vlogo poslovne skupnosti. Udeleženci so sodelovali v praktični delavnici, katere namen je bil ustvariti dostavni načrt in načrt servisiranja, torej orodje, ki pomaga podjetjem bolje razumeti svojo oskrbovalno verigo. Z aktivnim upravljanjem verig se zmanjšuje okoljski in socialni vpliv, s čimer se promovira tudi zniževanje stroškov (pa tudi druge vrste neučinkovitosti).

V zadnjem sklopu so bili obdelani problemi, s katerimi se soočajo v tovarni industriji. Namen zasedanja je bil identificirati pomembna vprašanja, ki jih je potrebno upoštevati pri upravljanju tovornega prometa.

Ogled lokacij je pomagal pri boljšem razumevanju koncepta, ki je bil obdelan na okrogli mizi. Udeleženci so lahko opazovali različne elemente dostave: oznake, pravila nakladanja in razkladanja ter dostavna območja. Poleg tega je bila vključena še predstavitev, ki se je osredotočala na transportni cikel blaga in združevanje dostav.



Slika 3 – Ulica namenjena pešcem, z omejitvami za avtomobilski promet, razen v času dostav (dovoljeno med 7.00 in 12.00)

Ogledu lokacij je sledil glavni cilj projekta, in sicer prenos znanja iz primerov dobrih praks. Na tej seji so mesta Glasgow, Hasselt in Bruselj predstavila svojo SWOT analizo. Cilj dogodka je bil spodbuditi aktivno razpravo o razmerah in pripraviti nekaj praktičnih priporočil in sklepov.

V središču SUGAR mest

Primeri dobrih praks

Barcelona, Španija

Barcelona je sredozemsko mesto z 1,6 milijona prebivalcev, če pa upoštevamo še bližnja naselja, se številka poveča na 3,2 milijonov ljudi. V bližini je strateško trgovsko pristanišče, evropski železniški koridor in pomembna urbanistična ter arhitekturna dediščina. Vse to prispeva k temu, da je Barcelona metropola svetovnega ugleda in eno od največjih mest v Evropi. Tovorni prevoz blaga predstavlja 33,6% zasebnih potovanj v mestno središče Barcelone in 26,6% potovanj v mesto Barcelona, zmanjšanje le-tega pa predstavlja enega največjih izzivov za prometne oblasti.

Situacije ne more rešiti samo prepoved prometa v mestno središče pač pa je potrebno za to sprostiti tudi pretok vozil ter spodbuditi večjo

usklajenost med udeleženci oskrbne verige. Kar se tiče tovornega prometa ima Barcelona sklenjen sporazum mobilnosti. Sporazum mobilnosti vključuje več delovnih skupin, ki so zastopane iz različnih sektorjev, tako da komunikacija med udeleženci zajame vse interesne skupine.

Na območjih, ki so namenjena pešcem so razporejene kontrolne točke s časovnimi intervali za dostavo blaga. Kontrolne točke imajo 68 vhodov, ki so nadzorovani z digitalnim video nadzorom. Kartica na vetrobranskih steklih se mogoče zdi tehnološko nedovršen sistem, toda izkazala se je kot preprost in učinkovit mehanizem. Uporaba kartic temelji na podlagi študije, ki je pokazala, da 96% razkladalnega časa poteka manj kot 30 minut, in če se spoštujejo vsi predpisi, se lahko ob ustreznem razporejanju vozil kapaciteta trenutnega prostora potroji. Multi-funkcijski pasovi predstavljajo drug mehanizem, ki se je izkazal za učinkovitega. Tu se dodeli uporaba istega prometnega pasu v različne namene med različnimi urami. Trenutno ima Barcelona 7 multi-funkcijskih pasov v skupni dolžini 5,5 km, katerih širitev je že planirana.

Z namenom pridobiti čim več razpoložljivega časa in ob upoštevanju, da 92% distribucije poteka v času uradnih ur, je bila predlagana nočna dostava, za katero še usklajujejo potrebno dokumentacijo glede hrupa v bivalnem okolju. Mestni svet Barcelone se je v želji po izboljšanju mobilnosti v mestu pridružil več različnim evropskim programom za tovarno logistiko kot so FIDEUS, MIRACLES, FREDERIC kakor tudi projektu SUGAR.



Slika 4 – Primer dostave v Barceloni

Prenos dobrih praks

Poznan, Poljska

Poznan je eno izmed največjih mest na Poljskem. Mesto se nahaja v centralno-zahodnem delu Poljske, med Varšavo in Berlinom. Ima 560.000 prebivalcev, z okoliškimi naselji pa več kot 860.000. Poznan je pomemben center za trgovino, storitve, industrijo, kulturo, visoko šolstvo (več kot 153.000 študentov) in znanost, je pa tudi med vodilnimi mesti na področju gospodarstva.

Promet je bil od nekdaj zelo pomemben za Poznan. Največje naložbe so narejene prav v javnem prometnem sistemu, vključno z izgradnjo novih poti za tramvaj in nakupi novih vozil. Mnoge od teh naložb so namenjene posebej za UEFA Evropsko nogometno prvenstvo 2012.

Poznan se že bori s posledicami tovornih in dostavnih vozil, katerih negativni vpliv bo iz leta v leto bolj izrazit. Na številnih ulicah je dostava prepovedana v določenem časovnem intervalu. Tudi zgodovinski stari trg z okoliškimi ulicami je zaprt za ves promet. Dostave so samo v jutranjih ali poznih večernih urah. Večji del mesta je zaprt za vozila nad 16 ton. Mestne oblasti so znižale takse za vozila z oznako Euro 4 ali višjimi emisijskimi standardi.

V sklopu projekta SUGAR so sodelujoča mesta lahko spoznala nove metode s področja mestne logistike, ter številne ukrepe ki lahko pripomorejo k izboljšanju dostav v mestna redišča. Eden izmed ukrepov je na primer zbiranje podatkov o dostavah. To pripomore k boljšemu poznavanju prevoznih storitev blaga, prav tako pa pomaga izbrati najboljšo rešitev za težave v mestu.

Cilj lokalnih oblasti trenutno je, da izberejo najboljše rešitve za ureditev tovornega prometa in logistike v mestu, tako da bo promet prijaznejši tako za državljane kot okolje.

Prihajajoči dogodki SUGAR urnik za naslednje mesece

- Skupno srečanje v Vratsih (Bolgarija), 5. in 6. julija 2011, namenjeno mestoma Vratsa in Celje.
- Delavnice v lokalnih skupnostih, September 2011
- 6. konzorcijski sestanek v Septembru 2011, Palma de Mallorca (Španija): Okrogla miza dobrih praks s sodelovanjem zunanjih strokovnjakov.
- Zaključno srečanje: Bolonija (Italija), 13. december 2011.

Intervju s strokovnjakom urbane logistike

Ian Wainwright, Senior Policy Officer, Transport for London.

Raül Medina, Cinesi Transport Consultancy

Lan, v veselje nam je opraviti intervju z vami. Kot prvo bi radi izvedeli več o vas: o vaši izobrazbi, izkušnjah itd.

Diplomiral sem iz urejanja naselij, več kot 18 let pa sem delal v logistiki. Trenutno sem že 5 let zaposlen pri Transport for London (TfL) kot uradnik tovarne politike. V zadnjem času moje delo vključuje razvoj županove transportne strategije: združevanje tovora, dostave izven dostavnega časa in urejanje dostav med olimpijskimi igrami.



Ključno področje delovanja Transport for London je tovorni promet in logistika. Kateri so glavni cilji in kakšna je vloga vašega podjetja pri upravljanju tovarnega prometa?

Vloga TfL je implementacija županove transportne strategije. Za tovorni promet to pomeni razumevanje tovornih aktivnosti v Londonu, razvoj dolgoročne strategije, ki bo vplivala na spremembe vedenja in spodbuditi izvajanje projektov, opisanih v londonskem tovarnem načrtu - torej implementacijo dostavnih in servisnih načrtov, implementacijo načrtov za gradbeno logistiko in shemo za prepoznavnost tovarnega operaterja.

Poznano nam je, da se trudite izboljšati vedenje deležnikov v londonski logistiki. Lahko mogoče navedete ključne probleme, s katerimi se trenutno srečuje London?

London, kot vsako drugo veliko mesto, trpi zaradi preobremenjenosti zraka in varnosti v cestnem prometu, ki jih lahko tovarne aktivnosti še poslabšajo. Tudi tovarni operaterji se srečujejo z nezanesljivim časom potovanja in slabim dostopom. Naša statistika kaže, da tovorni promet povzroči do 17% vse prevožene razdalje na Londonskih cestah, prispeva 23% CO₂ emisij, 38% PM₁₀ delcev in 42% dušikovih oksidov. Za izboljšanje situacije je potrebno prepoznati dejstvo, da se bo vedenje spremenilo le, če bodo vsi vpleteni v oskrbni verigi videli pozitiven rezultat zase in tako raje sodelovali.

Na zadnjem SUGAR srečanju v Londonu ste pojasnili zanimivo orodje, imenovano "Delivery and Servicing Plans" (dostavni in storitveni načrti). Lahko na kratko opišete, kaj

je cilj teh načrtov?

Če želimo spremeniti vedenje, moramo delati tako s tovarnimi operaterji kot njihovimi strankami. Stranke pogosto narekujejo čas dostave in tudi narava naročenega blaga lahko vpliva na lokacijo dostave (npr. prevoz denarja). Ti načrti pomagajo podjetjem opredeliti njihov vpliv na celotno dobavno verigo, pomagajo pa jim tudi zmanjšati njihov vpliv. Z razvojem DSP lahko podjetja količinsko opredelijo dostavo, opredelijo glavna področja, na katera lahko vplivajo in sprejmejo ukrepe za spremembo vedenja.

Kaj bi priporočili SUGAR partnerjem, ki bodo implementirali prakse in skušali bolje upravljati logistiko?

Ne skušajte spremeniti vsega naenkrat in ne bodite razočarani, če se sprememba ne zgodi čez noč. Obstajajo 4 področja, ki jih je potrebno upoštevati:

- izgradnja baze podatkov, tako da je mogoče določiti prednostne naloge,
- sodelovanje z gospodarstvom, kajti partnerstvo je ključno pri spremembi vedenja,
- zagotoviti, da je mobilnost upoštevana v prostorski politiki, (npr. raba tal).
- zagotoviti ustrezno vodstvo; prepričati se, da lokalno vodstvo deluje v pravi smeri

SUGAR

Sustainable Urban Goods logistics Achieved by Regional and local policies

Obiščite nas na www.sugarlogistics.eu

Mestna logistika

Suzana Tajnik, Mestna občina Celje

Mestni dostavni promet in s tem mestna logistika zavzema vse aktivnosti s področja dostave in zbiranja blaga v mestih in mestnih središčih. Aktivnosti, ki oblikujejo mestno logistiko, so procesi prevoza, ravnanje z blagom, shranjevanje blaga, upravljanje z blagom, ravnanje z odpadki ter seveda dostavne storitve uporabnikom.

Najbolj razširjena veja logistike v mestih je prevoz, ki se deli v tri skupine. Prvo skupino prevozov tvorijo trgovska in industrijska podjetja, v drugi skupini so potrošniki sami oziroma individualni nakupi prebivalcev. V tretji skupini pa so ostali tokovi, kot so prevoz odpadkov, poštne storitve, bolnišnični prevozi itd.

Prav tako lahko razdelimo v štiri skupine nosilce urbane logistike, in sicer so to špediterji (proizvajalci, veletrgovci, trgovci na drobno), prevozniki tovara (skladiščna podjetja in prevozniki), prebivalci mesta (stanovalci, potrošniki) in upravni uslužbenci (policija, bolnišnica, pošta ipd.).

Slovenija:

Vpliv prometa na okolje v Sloveniji

V Sloveniji dostavni promet prispeva velik delež k obremenjevanju mestnega prostora, saj zavzema med 20% in 25% vsega cestnega prostora in med 10% in 20% cestnega prometa v mestih. Pričakuje se, da naj bi se leta 2030 kar 45% energije porabilo v tovornem prometu. NA podlagi tega pa se pričakuje tudi, da se bodo tonski kilometri do 2030 povečali do 63% glede na leto 2009. Kljub temu da je tovorni promet bistven za dostavo dobrin oziroma blaga v mesta in izjemno pomemben za posamezno lokalno gospodarstvo, pa po drugi strani prinaša probleme, povezane z naraščanjem škodljivih izpustov ter tresljajev in hrupa.

Problemi slovenskih mestnih središč

V mestnih središčih je premalo dostavnih mest, njihova lokacija je neustrezna, najdaljši čas zadrževanja dostavnih vozil na območju za pešce pa ni predpisan, kar omejuje gibanje pešcev. Dostavna vozila povzročajo obremenjevanje mestnih jeder s povečano koncentracijo izpušnih plinov. V dopoldanskem času je v mestih jedrih veliko pešcev, ki jih dostavna vozila ovirajo.

Celje:

Ponudniki oz. podjetniki v starem mestnem jedru ter njihove karakteristike

V mestnem jedru Celja prevladujejo predvsem manjša podjetja. Med 110 anketiranimi podjetji o dostavnem prometu v Celju, ima kar dobrih 85% podjetij med 1-5 zaposlenih delavcev.

Največ podjetij se ukvarja s trgovino na drobno (52%) in s storitvami (30%), pa tudi z gostinsko dejavnostjo (13%). Anketirana podjetja imajo v 52% med 2 in 5 dostavljavci, 31% podjetij pa samo 1 dostavljavca. Večjemu delu podjetij, kar 41%, dostavljajo blago tedensko, mesečno 28%, 17% dnevni in 14% večkrat dnevno. Največ blaga je dostavljenega med 8. in 12. uro, sledijo pa ure med 12. in 15. ter 6. in 8.

Dostava v starem mestnem jedru

Del starega mestnega jedra Celje je opredeljeno kot cona za pešce. Dostava blaga na tem območju se vrši z vstopom na Prešernovi ulici in izstopom na Gubčevi ulici ob predpisanih urah. S tem pokriva del Prešernove in Stanetove ulice, Gubčeva ulica ter del Glavnega trga. Promet poteka le enosmerno. Prav tako pa je na del Stanetove ulice dostava urejena s svojim vhomom, ki je hkrati izhod. V mestnem središču je največja dovoljena masa 6 ton.

Omejitve dostopa

V mestih se dostop vozil omeji z različnimi načini. Poznamo premične in nepremične zapore. K premičnim zaporam štejemo dvizne valje ter zapornice (avtomatske ali ročne). Pri nepremičnih zaporah pa se občine največkrat odločajo za stebričke, bodisi betonske ali kovinske. Z odlokom se dostop tudi časovno omejuje. Vozila lahko vstopajo le ob zato določenih urah. V Celju je to med 6.00 in 9.30 uro



Slika 1: Prometna signalizacija prometnega režima v starem mestnem jedru

Dostava na tržnici

Območje tržnice je označeno kot območje za pešce. Promet v večjem delu poteka enosmerno, kar omogoča večjo pretočnost in manj konfliktnih točk pri srečevanju vozil.

Parkiranje na območju tržnice je dovoljeno le na označenih parkirnih mestih. Za dostavo je na voljo 5 parkirnih mest, ki so ustrezno označena s horizontalno in vertikalno prometno signalizacijo. Parkiranje na označenih parkirnih mestih za dostavo je dovoljeno za 15 minut z dovolilnico, ki jo stranke dobijo ob vstopu na območje tržnice ali v pisarni tržnice.