

Představení projektu

Zahájení projektu SUGAR

Andrea Arcelli, Region Emilia Romagna

Zvyšující se počet odborníků posuzujících vliv na celkové řízení mobility ve městech nasvědčuje rostoucímu celospolečenskému zájmu o městskou logistiku, tzv. city logistiku, která je hlavním tématem projektu SUGAR - Udržitelná logistika městské nákladní dopravy dosažená regionální a obecní politikou. Příprava projektu byla zahájena italským regionem Emilia Romagna a nadací ITL (Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica) v roce 2007 a v minulém roce byl projekt schválen v rámci programu INTERREG IVC (Operační program Mezuregionální spolupráce). Hlavním záměrem projektu SUGAR je analýza důvodů a příčin neefektivního a nedostatečného řízení dopravy, které ovlivňuje rozvoz zboží ve většině evropských měst.

Projekt SUGAR podporuje výměnu získaných praktických poznatků a zkušeností jak v oblasti technického řešení, tak v oblasti politického rozhodování. Aby projekt co nejvíce podpořil místní politiku, je nalezení optimálního řešení městských logistických problémů jeho základní úlohou. Vzájemné diskuze o nalezených řešeních se následně uplatní jako stimulanty při rozvoji lokálních akčních plánů v oblasti city logistiky. Iniciace a usnadnění rozvoje těchto plánů je dalším z významných cílů projektu SUGAR. Z tohoto důvodu jsou veřejné subjekty zodpovědné za tvorbu lokálních politik v oblasti dopravy hlavní cílovou skupinou projektu SUGAR a také jeho hlavními beneficienty.

Projekt byl oficiálně zahájen v listopadu 2008 a jeho řešení bude probíhat do února 2012. Samotné projektové aktivity jsou rozděleny do tří tzv. „components“ (CP1 – Management and coordination, CP2 – Communication and dissemination a CP3 – Exchange of experiences dedicated to the identification and analysis of good practices). Prvním ze společných jednání bylo setkání projektových partnerů ve dnech 5.-6. března 2009 v italské Bologni.

Aktivity spojené s identifikací a předáváním osvědčené praxe (Good Practices), což je jeden z hlavních cílů projektu, již přináší první výsledky. V rámci druhého jednání projektového konsorcia v Aténách ve dnech 9.–10. června 2009 byla zahájena výměna odborných informací a také proces definování celkového konceptu (modelu) city logistiky a osvědčených zkušeností z praxe. Více informací k setkání v Aténách najdete v tomto magazínu. Od března 2009 bylo také dosaženo významného pokroku v pracovním balíčku CP2: Communication and dissemination. Tato část projektu se věnuje prezentaci projektových aktivit a dosažených výstupů na

celoevropské i lokální úrovni. Komunikace je nezbytná jak pro navázání kontaktů se zainteresovanými subjekty, tak i z důvodu jejich aktivního zapojení při poskytování vstupů a zpětné vazby.

Následující pololetí bude představovat pro projekt velkou výzvu. V tomto období je v plánu dokončení a zveřejnění přehledu o veškerých identifikovaných případech úspěšné implementace city logistiky v evropských městech. Poté budou definovány hlavní lokality, pro které bude přínosné předávání zkušeností pomocí nově vytvořených školicích programů, speciálních seminářů a lokálních akcí. Veškeré aktuální informace najdete v tomto magazínu, který bude vycházet dvakrát ročně. Dalšími užitečnými zdroji informací budou samotné projektové akce a internetová stránka.



Partneři projektu SUGAR na prvním setkání v Aténách v červnu 2009.

Krátké zprávy

Internetová stránka projektu SUGAR je v provozu od června 2009. Navštivte nás na adrese www.sugarlogistics.eu, kde můžete získat a stáhnout další informace k projektu.

Popis úspěšně realizovaných akcí v oblasti city logistiky regionu Emilia Romagna, Londýna, Paříže a Barcelony bude na stránkách k dispozici od října 2009.

Výběr pěti lokalit rozšířeného programu předávání zkušeností proběhne v listopadu 2009. V prosinci téhož roku bude udělena zvláštní cena projektu SUGAR v rámci výroční konference POLIS. Rozšířený program předávání zkušeností vyzývá evropská města a regiony k intenzivní účasti u kulatých stolů a plánovacích a vzdělávacích zasedání. Instituce, které mají zájem o účast, se mohou informovat na e-mailové adrese gbarrera@polis-online.org.

Jednání konsorcia v Athénách

ITS a řízení dodávek zboží ve městech

Francesca Nappi, NET Engineering

První **společná debata o osvědčených zkušenostech** se uskutečnila na jednání v Athénách dne 9. června 2009. Výsledky své práce a možnosti využívání informačních a komunikačních technologií v oblasti city logistiky prezentovali tři dopravní experti, kteří dále zdůraznili význam spolupráce veřejného a soukromého sektoru a také lepší zapojení všech zainteresovaných subjektů.

Maurizio Campanai, expert na praktická řešení v oboru informačních a komunikačních technologií pro dopravu a logistiku prezentoval city logistiku v celoevropském kontextu a přehled některých úspěšně aplikovaných případů využití informačních a komunikačních technologií a organizačního uspořádání v systémech city logistiky, které fungují v Itálii.

Při své prezentaci pan Campanai zdůraznil, že zvolená technologie musí být z důvodu ekonomické životaschopnosti nízkonákladová a přiměřená velikosti a typu provozovaného systému. Pro úspěch jakéhokoli projektu založeného na informačních a komunikačních technologiích je zásadní účast a aktivní zapojení všech podnikatelských subjektů (dotace neposkytují dlouhodobou stabilitu). Během posledních deseti let proběhlo v Evropě i po celém světě v oblasti rozvozu zboží v městských oblastech více než sto pilotních akcí. Více než 90 % z nich však nebylo plně implementováno i přes úspěšné počáteční výsledky. Naproti tomu je možné uvést příklad města Siena, kde sice z logistického hlediska nedošlo k významným změnám poptávky po přepravních službách, ale díky inovačnímu opatření v organizaci dopravního modelu byla zabezpečena plná udržitelnost a aktivity nyní probíhají bez potřeby spolufinancování z veřejných prostředků. To dokazuje, že chybějící „business plan“ včetně analýzy možností financování může být závažným důvodem pro případné selhání implementace daného projektu.

Následná diskuse mezi partnery projektu SUGAR upozornila na důležité faktory úspěšného fungování nově zaváděných opatření, kterými jsou horizontální i vertikální integrace politik a jejich účastníků a význam začlenění koncového uživatele do plánování a zavádění jednotlivých opatření. Koncovým uživatelem v tomto případě není pouze logistický operátor, ale i provozovatelé obchodů a další agenti poptávající přepravní služby. Jedním z klíčových aspektů úspěchu je přístup k realizaci projektu z druhé strany, tj. od úpravy existujícího provozního a obchodního modelu, nikoli od identifikace informačních a komunikačních technologií a následného hledání způsobu jejich aplikace do konkrétních podmínek. Úpravu provozního modelu s cílem aplikace nových informačních a komunikačních technologií je vždy nutné provést v závislosti na rozsahu a komplexnosti požadovaného řešení, na postavení zainteresovaných subjektů, na rozložení prostoru a města celkově, nebo na fragmentaci trhu.

Arcangelo Merella, prezident společnosti Informobility SpA, představil iniciativu Ecologicistic, aplikovanou od roku 2005 v Parmě. Tato iniciativa, založená na spolupráci veřejného a soukromého sektoru, je zaměřená na přechod od „obecně rozšířené logistiky“ k tzv. „systémové logistice“. Zaměřuje se zejména na problém „poslední míle“ v dodávkách do středu města s využitím nových logistických zařízení (terminálů, logistických center, skladů). Specifickým rysem tohoto systému je, že všichni účastníci (včetně malých firem realizujících přepravu ve vlastní režii) do ní byli od začátku zapojeni, což jim poskytlo možnost buď svá nákladní vozidla upravit dle určitých požadavků, nebo využít služeb místního logistického zařízení. Zavedený systém integroval informace o nakládece a sledování zásilek s operativně zapojitelnými IT řešeními. Sledování bylo doposud prováděno namátkovým prověřováním při vjezdu a výjezdu z města a vykazuje dobré výsledky z hlediska kontroly ložení a technických parametrů vozidla.

Partneři projektu SUGAR diskutovali dále o pilotních zkušenostech s měřením hmotnosti ložených vozidel pomocí specializovaných zařízení, o kontrolách nápravového zatížení vozidel vjíždějících do centra města (příkladem je Gothenburg) a o identifikaci vozidel za pomoci GPS. Použití GPS bylo v některých případech vyhodnoceno jako neadekvátní řešení, jak z hlediska nákladů, tak z hlediska spolehlivosti s ohledem na tržní a fyzické bariéry (vyšší budovy zastíňují signál a neumožňují tak trvalé sledování). Praktičtější řešení je rozeznávání čísel poznávacích značek vozidel za pomoci kamerového systému a dalších technologií snímání obrazu. Kamerový systém je navíc všeobecně rozšířený, zatímco GPS s sebou nese mnohem vyšší náklady a je závislý na službách třetích stran.

Panos Papadakos, bývalý prezident řeckého Ústavu dopravního inženýrství, seznámil přítomné se současnou situací městské dopravy v Athénách s důrazem na nákladní dopravu. Navazující diskuse se zaměřila zejména na institucionální stránky plánování a zavádění politických opatření v oblasti city logistiky. Většina dopravních úřadů v evropských metropolích se soustředí výlučně na osobní dopravu, což má za následek vytvoření nekoordinovaného a nedostačujícího logistického systému. Pokud jsou úřady v metropolích vybaveny pravomocí i pro kontrolu a organizaci nákladní dopravy (např. Londýn a Paříž), pocházejí potíže s rozvíjením a aplikací efektivní politiky obvykle z nefungující koordinace aktivit s příměstskými oblastmi a z nedostatečného akceptování priorit tamních úřadů. Zdá se, že města mají velký zájem o experimentování s pilotními akcemi, ale stabilní regulační opatření jsou připravena a aplikována jen málokdy.



P. Campanai a p. Papadakos (vlevo), A. Merella (vpravo)

Představení měst projektu SUGAR

Lokality s osvědčenými zkušenostmi

Region Emilia Romagna, Itálie

Region Emilia Romagna (RER) se účastní aktivit v oblasti city logistiky od roku 2002, a to jednak prostřednictvím projektů v rámci iniciativy společenství Interreg, a také konkrétně zaměřenými regionálními politikami. Region byl iniciátorem diskuzí na toto téma a vytvořil modely týkající se městské logistiky, to vše v rámci projektů EU CITY PORTS a MEROPE. Zavedl také dotační program na zlepšení city logistiky ve všech hlavních městech regionu. Předávání zkušeností regionu Emilia Romagna v oblasti city logistiky bude pro projekt SUGAR cenným přínosem.

Londýn, Velká Británie

Transport for London (TfL) odpovídá za dopravní služby a investice do mobility cestujících a zboží v Londýně. Financuje víc než 40 pracovních míst v nákladní dopravě napříč několika organizacemi. V posledních třech letech vytvořila nákladní sekce TfL Plán rozvoje nákladní dopravy v Londýně. Jeho klíčový projekt - Schéma identifikace nákladních dopravců, - byl zahájen v roce 2008. Nejdůležitější aktivity TfL z hlediska nákladní dopravy zahrnují: detailní analýzu městské nákladní dopravy a jejího regulačního rámce, tvoření průmyslových standardů vyhovujících právním předpisům a využívajících nejlepší osvědčené praxe, podporu čistých, tichých a efektivních technologií, partnerství a spolupráci, dotační a pobídkové programy včetně vzdělávacích programů, provázání činností s aktivitami obstarávání a s územním plánováním.

Paříž, Francie

Město Paříž vytvořilo nový program nákladní dopravy (s vazbou na existující nařízení, místa dodávek a na územní plán) a rovněž zahájilo a podpořilo vícero pilotních akcí a experimentů. Hlavní aktivity ve vztahu k nákladní dopravě zahrnují: umísťování logistických zařízení v Paříži, využívání ekologičtějších nákladních vozidel (elektrická a plynová vozidla, další čisté technologie) a rozvíjení nových logistických služeb postavených na železniční a říční dopravě.

Barcelona, Španělsko

Barcelona je uznávána jako jedno z evropských vůdčích měst díky řadě logistických inovací včetně víceúčelových jízdních pruhů a tichých dodávek v noční době. Byla jednou ze tří zkušebních lokalit projektu FIDEUS, kde bylo ve dne a v noci testováno nové nákladní vozidlo s nízkou úrovní emisí. Byla rovněž prvním španělským městem využívajícím mikroplošinu v kombinaci s elektrickým nákladním vozidlem nebo kolem používaným pro dodávky na „poslední míli“. Její systém parkování, oceněný cenou OSMOSE v roce 2006 za inovační strategii v oblasti řízení poptávky, přispěl ke zkvalitnění městského provozu a snížení počtu neoprávněného parkování nákladních vozidel ve městě.

Lokality určené pro předávání zkušeností

Palma de Mallorca, Španělsko

Město Palma de Mallorca dosud neaplikovalo jasnou politiku řízení nákladní dopravy (s výjimkou systému sběru odpadů). Ve městě je třeba reorganizovat městskou logistiku s cílem zlepšení dopravy a odstranění dopravních kongescí.

Kréta, Řecko

Politiku pro zlepšení dopravní situace ve městě Kréta vytváří krajský úřad. Plánované iniciativy obsahují rozšíření pěších zón, tvorbu systémů řízení dopravního provozu a řízení nakládek a vykládek.

Atény, Řecko

Od olympijských her v roce 2004 zavedl městský úřad v Aténách několik opatření týkajících se city logistiky včetně kontroly parkování ve středu města, organizace nakládky a vykládky, kontroly přístupu k historickému centru atd. Cílem projektu je vytvoření politického rámce pro zlepšení nákladní dopravy ve městě.

Poznaň, Polsko

Město Poznaň bylo v roce 1994 první polské město, které zavedlo integrovaný systém řízení dopravy a rovněž samostatný systém podpory městské autobusové a tramvajové dopravy (KWSSR). Městský úřad rovněž vymezil rozlehlé oblasti s omezeným přístupem pro vozidla nad 16 tun a nyní plánuje v centru města zavést zónu bez nákladních vozidel.

Vratsa, Bulharsko

Městský úřad ve Vratse se zatím zabýval především otázkami veřejné dopravy a projekt SUGAR pro něj bude prvním systémovým přístupem k problematice městské logistiky a rozvozu zboží ve městě.

Celje, Slovinsko

Městský úřad v Celje již má zkušenosti s evropskými projekty z oblasti dopravy a životního prostředí. Zúčastnil se projektů IMONDE (maximalizace potenciálu nákladní intermodální dopravy) a SUGRE (Sustainable Green Fleets – Udržitelný ekologický park vozidel).

Ústí nad Labem, Česká republika

Statutární město Ústí nad Labem dosud nemá ucelenou politiku zaměřenou na nákladní dopravu ve městě, avšak v současné době pracuje na novém městském plánu. Výstupy a aktivity projektu SUGAR mohou poskytnout vstup pro tento nový plán a integrovat do něj dopravní politiky zaměřené na implementaci city logistiky.

Plánované akce

Program projektu SUGAR na příští období

- Udělení ceny projektu SUGAR v rámci výroční konference POLIS v prosinci 2009.
- Druhé zasedání konsorcia ve dnech 23. – 26. listopadu 2009 v Paříži: kulatý stůl na téma úspěšně realizovaných projektů za účasti externích expertů a Školení budoucích školitelů.

Názor experta na city logistiku

Maurizio Campanai, prezident AXMediaTech

Rozhovor připravil Carles Petit, Cinesi Transport Consultancy



- Ve své prezentaci jste zdůraznil, že většina pilotních projektů týkajících se městské logistiky po své aplikaci nepokračuje. Jak by podle vašeho názoru mohl projekt SUGAR napomoci zavádění dlouhodobých opatření?

Slabým místem různých iniciativ pro rozvoj logistiky a nákladní dopravy jsou především nedostatky při odhadu komerční životaschopnosti projektu. Partnerství veřejného a soukromého sektoru není příliš často jasně orientováno na dlouhodobou udržitelnost projektu a prvotní nadšení během několika měsíců po ukončení financování z veřejných prostředků vyprchá. SUGAR musí brát aspekt udržitelnosti za jeden z klíčových prvků úspěšného projektu. Veřejné orgány si příliš často myslí, že role podnikatelského subjektu při rozvozu zboží ve městě je snadná a neberou v potaz nepřímé náklady vyplývající z kongescí. Projekt SUGAR by mohl vyhodnotit, jaké jsou v jednotlivých typech projektů klíčové prvky udržitelnosti.

- Jaké hlavní problémy se objevily při zahájení projektu “taxi merci” v Sieně a jak byly vyřešeny?

Hlavní problémy souvisely zejména s odhadem vývoje potenciálního trhu, s propagací služeb a jejich kvalitou. Hlavní příčinou úspěchu byla kontinuita dopravní politiky, která zjednodušila řízení vstupních kontrol do centra města.

- Jaký přístup v politice vůči nákladním dopravcům (pobídky, penalizace, nařízení atd.) přináší dle vašich zkušeností lepší výsledky?

Neexistuje optimální obecně aplikovatelný přístup. Každé město má svá vlastní omezení i příležitosti. Pro malé město se snadněji definuje vhodný přístup. Správná kombinace dotací,

investičních a provozních pobídek a penalizací může být odpovědí. Jediný konstruktivní přístup je založen na dohodě mezi místními institucemi a národními i mezinárodními dopravci. Správnou cestou je také finanční udržitelnost bez nutnosti dotací. Podpůrné možnosti a pobídky by měly být také vhodně propagovány místními úřady.

- Jaké akce lze uskutečnit pro zlepšení transparentnosti a/nebo spolupráce mezi jednotlivými nákladními dopravci?

Spolupráce závisí na modelu rozvozu zboží, který bude implementován. To ovlivní řadu detailů při sledování kvality služeb a při kontrole dodávek. Přesná kalkulace nákladů a jednoznačnost nařízení ovlivňujících dodávky na „poslední míli“ jsou důležité faktory, které podnik musí v daném obchodním případě vyhodnotit. Proč by se měl podnikatel vyhýbat službě, vyhovující z ekonomického i z organizačního hlediska? Dále je třeba prokázat neutralitu této služby.

- Jaké metody byly zavedeny pro koordinaci provozovatelů obchodů nebo všeobecně přepravní? Můžete zmínit nějaký konkrétní úspěšný případ?

Koordinace provozovatelů obchodů je zcela zásadním aspektem. Obchodní komory a místní sdružení obvykle nedokázaly sjednotit poptávku po logistických službách. Hospodářská krize poukázala na potíže při vytváření společných požadavků ve městech nebo v jejich větších částech. Často velká většina obchodníků neakceptuje určené časy rozvozu a další omezení. Je zde potřeba definovat mechanismus, který dokáže vyhovět individuálním potřebám zákazníka, aniž by měl dopad na základní pravidla fungování celého systému. Odpovědí by mohla být flexibilita služeb, jako například služby na objednávku.

- Můžete zmínit a všeobecně popsat některou zkušenost, která zlepšila městskou logistiku, aniž by zvýšila cenu finálního produktu?

Je velmi těžké hovořit o nákladech v logistice, protože počet zúčastněných subjektů obvykle skryje reální hodnotový řetězec v komplikovaném distribučním řetězci. Přesto lze říci, že v případě mnohých iniciativ městské logistiky v italských městech (Padova, Parma, Siena, Janov atd.) nedošlo ke zvýšení výsledných nákladů pro koncového uživatele. U logistického řetězce tomu ovšem tak není. Nový model znamená nové účastníky a tím zároveň i nový model výnosů. Nové systémy městské nákladní dopravy vyžadují zjednodušení a výraznou snahu ve dvou směrech: v ekonomické a ekologické udržitelnosti

SUGAR

Sustainable Urban Goods logistics Achieved by Regional and local policies

Navštivte nás na internetové stránce www.sugarlogistics.eu

City logistika v České republice

Rozvoj city logistiky v Ústí nad Labem

Tereza Dostálová

Městská nákladní doprava se stává významnou otázkou v městském plánování. Vzhledem k vzrůstajícímu výskytu dopravních kongescí, environmentálních dopadů a nemalé spotřebě energie má tento problém zvyšující se význam. Aby se podařilo vyřešit tyto komplikované otázky, řada měst navrhuje logistická schémata a snaží se je zavést včetně společného nákladního dopravního systému a pokročilého informačního systému veřejných nákladních terminálů a regulace objemu nákladu. Ponechání dopravních procesů přirozenému vývoji je možné jen tam, kde je k dispozici prakticky neomezená kapacita sítě komunikací, což v ČR není nikde. Je tedy třeba racionalizaci nákladní dopravy vytvořit podmínky pro zvýšení kvality, snižující kvantitu nákladní dopravy. Obdobný problém vzniká v důsledku růstu IAD. Proto je nutné atraktivní nabídkou veřejné hromadné osobní dopravy vytvořit protipól k IAD. Takovouto nabídkou je kvalitní komplexní dopravní obsluha území.

City logistika

Schémat městské logistiky jsou relativně novým pojmem, od něhož se očekává zvyšující se efektivnost řešení městských dopravních systémů stejně jako snižování dopravních kongescí a dopadů na životní prostředí. Aby mohla být schémata uplatnění logistiky efektivně použita, musí být provedeno dopravní plánování pomocí matematického modelování, hodnocení poptávky i nabídky a komplexní návrh rozvoje dopravních systémů jako celku. Nedávný rozvoj inteligentních dopravních systémů umožňuje zlepšit stávající i připravované neefektivní dopravní systémy. Definice City Logistiky dnešní podoby zní: "City Logistika je proces optimalizování logistických a dopravních aktivit za účasti soukromých společností s podporou pokročilých informačních systémů na území města s uvážením dopravního prostředí a jeho vlivu na vznik kongescí, vlivu na bezpečnost a úspory energie v rámci tržní ekonomie". Revidovaná definice zdůrazňuje význam pokročilých informačních systémů stejně jako zvážení otázek dopravní bezpečnosti.

Dopravní plánování s podporou logistiky

Pod pojmem dopravní plánování většinou rozumíme návrhy na doplnění komunikačních sítí na zvýšení kapacity přepravních systémů na bázi růstových prognóz. Při aplikaci logistiky můžeme zjistit, že lze zvýšit přepravní tok, aniž bychom museli zvýšit objem dopravy. Logistická analýza a její následná aplikace, je-li správná, vede k lepšímu využití dopravní cesty

i dopravních prostředků. Z výše uvedeného vyplývá, že logistická analýza by měla být součástí, nebo ještě lépe podkladem, dopravního plánování.



Plán rozvoje

Město Ústí nad Labem se nachází na významné křižovatce silniční, železniční a lodní dopravy. V současné době je dominantní silniční a železniční doprava i díky zprovoznění dálnice D8 a rekonstrukci železničního koridoru. Poněkud potlačen je význam lodní dopravy, a to zejména vlivem nestálé splavnosti řeky Labe a všeobecným snižováním objemu přepraveného zboží lodní dopravou.

Hlavní otázky v městské logistice, kterými se budeme v průběhu realizace projektu SUGAR zabývat:

- Pohyb zboží městem Ústí nad Labem
- Možnosti využití logistických center
- Možnosti optimalizace dopravních toků s cílem snižování průjezdu nákladní dopravy centrem města

Výstupem projektu bude kromě empirických dat získaných prostřednictvím průzkumů toků zboží taky rešerše zkušeností a potenciálu městských logistických center a možnosti aplikace ve městě Ústí nad Labem. Na základě získaných dat bude rovněž upraven a doplněn digitální dopravní model města, který je využíván dopravně plánovacím procesem - pro prognózu objemu dopravy, vlivu infrastrukturních změn, k posouzení variant silničních komunikací a křižovatek. S využitím matematického dopravního modelu města bude možno provést hodnocení efektivnosti navrhovaných opatření nejen v době bezprostředně po realizaci změn, ale i ve střednědobé a dlouhodobé prognóze. Výhodou je rovněž možnost ověření variantních nebo postupných řešení.

The Managing Authority of the programme is not liable for any use of the information contained in this publication.