

Uvod

Začetek SUGAR projekta

Andrea Arcelli, Regione Emilia Romagna

V Evropi dajejo strokovnjaki vedno večji poudarek na mestno logistiko, saj ugotavljajo njen pomen pri celotnem obvladovanju prometa v mestu. V Regiji Emilia Romagna (RER) in v fundaciji Institute for Transport and Logistic (ITL) se zavedajo pomena mestne logistike, zato so že v letu 2007 začeli z razvojem projekta SUGAR. Prejšnje leto je bil projekt uspešno dodan programu INTERREG 4C.

Glavni koncept projekta SUGAR je proučiti razloge za neučinkovitost upravljanja s prometom, ki še vedno močno vpliva na tovorno distribucijo v večini evropskih mest. Projekt SUGAR bo povečal izmenjavo, razpravo in prenos prometnih izkušenj ter tehničnih rešitev. Zato pri projektu SUGAR seznanitev z dobro prakso igra ključno vlogo pri vpeljevanju omenjenih pravil. Izmenjava znanj dobre prakse deluje kot stopnica k stimuliranju razvoja lokalnih planov dejavnosti v mestnem prometu. Eden od glavnih ciljev projekta SUGAR je umestitev razvojnih planov mestnega prometa na področje lokalne dejavnosti. Območja, ki se odločijo za uvedbo omenjenega projekta so prva, ki s tem sistemom pridobijo in hkrati postanejo ciljna skupina projekta.

Projekt SUGAR se je uradno začel novembra leta 2008 in bo potekal do februarja 2012. Začetek projekta je bil uspešno speljan na sestanku v Bologni 5. in 6. marca 2009. Delo na vnaprej predvidenih aktivnostih je sedaj v polnem teku.

Z marcem 2009 je bil dosežen pomemben napredek na področju komunikacije in širitve projekta. Ta del projekta je namenjen širitvi novic o aktivnostih projekta in rezultatih, tako na evropskem kot tudi lokalnem nivoju. Komunikacijske aktivnosti so pomembne za pridobitev ključnih deležnikov in njihovo vključitev pri zagotavljanju sredstev in podpore.

Spoznavanje in prenos dobre prakse že kaže prve rezultate. Projektni sestanek v Atenah, ki je bil 9. in 10. junija 2009 je nudil priložnost za začetek dela na področju izmenjave

znanj in definiranju dobre prakse ter konceptu modela mestne logistike. Več o tem sestanku se najde v nadaljevanju tega dokumenta.

Naslednji semester bo predstavljal izziv, saj bosta začetni pregled in analiza dobre prakse v evropskih mestih zaključena in javno dostopna. Posledično bodo izstopala tista področja, ki najbolj potrebujejo vzpostavitev takšnega sistema, hkrati pa se bodo razvila orodja za vpeljavo sprememb. Sledila bodo dvoletna poročila, dogodki in spletna stran projekta.



SUGAR partners in the 1st project meeting in Athens, June 2009.

Kratke novice

Spletna stran projekta SUGAR bo dosegljiva z junijem 2009. Ogledate si jo lahko na naslovu www.sugarlogistics.eu, kjer dobite več informacij o projektu.

Opis dobre prakse o mestni logistiki iz RER, Londona, Pariza in Barcelone bo dostopen na spletnem portalu z oktobrom 2009.

Izbira petih programov bo potekala v oktobru in novembru 2009 in nagrade SUGAR bodo podeljene v decembru 2009 v okviru letne konference POLIS. Program SUGAR vabi evropska mesta in regije, da se udeležujejo okroglih miz, planiranja in delavnic. Vse zainteresirane ustanove lahko kontaktirajo na gbarrera@polis-online.org.

Projektni sestanek v Atenah

ITS in organiziranje ulične dostave

Francesca Nappi, NET Engineering

Prva dobra praksa okrogle mize je potekala v času projektnega sestanka v Atenah 9. junija 2009. Trije strokovnjaki so predstavili njihovo delo in skrbi v povezavi z uporabo ICT (International City Transport – Mednarodni mestni transport), vpeljanih v mestno logistiko. Poudarek so namenili pomembnosti sodelovanja javnega in privatnega sektorja in v vključevanju tržnih deležnikov.

Gospod **Maurizio Campanai**, ki je strokovnjak za ICT rešitve za transport in logistiko, je predstavil pregled evropskega okvirnega načrta o krajevni logistiki in nekaj uspešnih ICT aplikacij ter organizacijskih modelnih rešitev, ki so jih aplicirali na krajevno logistiko Italije.

Med njegovo predstavitvijo je g. Campanai dal poseben poudarek na tehnologijo, ki mora biti cenovno ugodna in primerna glede na velikost in tip modela, tako da se doseže ekonomska izvedljivost. Vključenost in odobravanje tržnih deležnikov sta pomembna za uspeh vsakega ICT projekta (subvencije ne zagotavljajo dolgoročne stabilnosti). Več kot sto testnih aktivnosti je bilo izvedenih širom po Evropi in svetu v okviru krajevne tovarne distribucije v zadnjem desetletju. Več kot 90 % omenjenih ni bilo v celoti vpeljanih, čeprav so kazali uspešne rezultate med testnimi aktivnostmi. Primer iz Siene kaže, da kljub temu, da ni bilo pri transportu spremenjenega nič posebnega s prometnega vidika, so bile novosti in pobude organizacijskega modela trajno obdržane in sedaj potekajo brez dodatnega javnega financiranja. Zato je lahko pomanjkanje primernega poslovnega modela pomemben razlog za morebitno neuspešno realizacijo.

Razprava, ki je potekala med partnerji projekta SUGAR je poudarila probleme kot so potreba za horizontalno in vertikalno integracijo med pravili in udeleženci, prav tako pa tudi pomembnost vključevanja končnega uporabnika kot ciljne skupine in ne samo izvajalcev, ampak tudi trgovcev in prevoznikov, ob planiranju in vključevanju ukrepov. Eden ključnih elementov uspeha je obraten pristop, saj se začne najprej z modificiranjem izvedbenega in poslovnega modela in ne z identifikacijo ICT in nato z iskanjem poti, kako ta model vpeljati v svoji poslovni situaciji. Odvisno od nivoja zahtevnosti, lokalnih uporabnikov, razlik v prostoru in velikosti mest ali od razdrobljenosti trga, je potrebno prilagoditi primeren model ITC.

Gospod **Arcangelo Merella**, predsednik Infomobility spa iz Parme je predstavil aktivno iniciativo uporabljeno v Parmi od leta 2005, imenovano Ecologicistic. Iniciativa je zasnovana na

javno/privatnem sodelovanju in je usmerjena k spremembi od "razpršene logistike" k "sistemski logistiki". Predvsem daje poudarek dostavam na zadnjih kilometrih znotraj mestnega centra z uporabo novih logističnih objektov kot podlaga za distribucijo vseh dobrin v centru mesta. Najbolj specifična lastnost te iniciative je vključenost vseh uporabnikov (vključno z lastno dostavo majhnih podjetij). Pri tem jim je potrebno nuditi možnost, ali da so njihovi kamioni v skladu z mestnimi zahtevami, ali pa da uporabijo logistične centre. Projekt ima integrirane informacije in sledljivost o tovoru za namen IT rešitev. Kontroliranje je bilo do sedaj spremljano z vzorčnimi preverjanji v mestnih vpadnicah, ki so pokazala dobre rezultate pri preverjanju izpolnjevanja transportnih zahtev ter opremljenosti vozil v skladu s standardi.

Partnerji projekta SUGAR so razpravljali o začetnih izkušnjah v povezavi z merjenjem natovorjene količine s pomočjo specialnih tehnic in kontrolo teže dostavnih vozil, ki so vstopala v mestni center (npr. Gothenburg) ter GPS identifikacijo teh vozil. GPS je bil v nekaterih primerih kot neprimerna rešitev, tako v smislu stroškov kot tudi zanesljivosti zaradi fizikalnih omejitev (visoke zgradbe velikokrat zasenčijo signal, kar preprečuje stalno spremljanje) in tržnih omejitev. Sistem prepoznavanja registrskih tablic s pomočjo sistema CCTV in drugih slikovno zasnovanih tehnologijah so bolj praktične rešitve. Nadalje, slike so unikatno prepoznavna tehnologija, medtem ko je GPS mnogo dražji in odvisen od podpore tretje strani.

Gospod **Panos Papadakos**, bivši predsednik Hellenic Institute of Transportation Engineers je predstavil trenutno situacijo v Atenah v povezavi z mestnim transportom na splošno in posebej glede tovarnega transporta. Sledeča razprava se je osredotočila predvsem na zasnovano organiziranost v povezavi s krajevnimi transportnimi pravili in njihovemu vpeljevanju. Večina mestnih prometnih ustanov v Evropi je izključno usmerjenih k prevozu potnikov, kar vodi do neučinkovitega in nenadzorovanega logističnega sistema. Ko ima mestna oblast pooblastila za nadzor tovarnega prometa (npr. London in Pariz), pride do problemov pri razvoju in apliciranju učinkovitih pravil zaradi neučinkovite koordinacije predmestnih območij in nizke prioritete pri lokalnih oblasteh. Navzven se kaže, kot da so mesta naklonjena začetnim testiranjem ampak stabilni regulativni ukrepi so redko pripravljeni in uporabljeni.



M. Campanai and P. Papadakos (left), A. Merella (right)

Aktualna SUGAR mesta

Primeri dobre prakse

Region Emilia Romagna, Italija

Omenjena regija je vključena v področje krajevne logistike od leta 2002, tako skozi projekt EU Interreg kot tudi skozi regijska pravila. V regiji so začeli stalno razpravo in razvili modele za krajevno logistiko na področju EU City Ports in Merope projects in predstavili regijski zakon o financiranju krajevne logistične aktivnosti, ki je vključil vsa večja mesta v regiji. Pristop odprtega pogovora o problemih mestnega transporta omenjene regije, ki se je razvil na evropskem kot tudi na regionalnem nivoju, bo dragocen vložek za projekt.

London, Velika Britanija

Transport v Londonu (Transport for London TfL) predstavlja regijsko odgovornost za investiranje v transport za prevoz ljudi in dobrin širom Londona. Financira več kot 40 tovornih baz preko mnogih organizacij. V zadnjih treh letih je TfL-jev transportni oddelek razvil londonski tovorni plan in njegov glavni projekt FORS (Freight Operator Recognition Scheme), ki se je začel v letu 2008. Glavne aktivnosti TfL v povezavi s tovornim prometom vključujejo: razvoj natančnega razumevanja mestnega tovornega prometa in okvira njegovih pravil, industrijske standarde v skladu z zakoni in prevzemanjem najboljših praks, čistih, tihih ter učinkovitih tehnologij, partnerske vzajemne odnose, koristne/vzpodbudne sheme, ki vključujejo programe usposabljanja in povezave do preskrbe ter planiranje prostorske uporabe.

Pariz, Francija

V Parizu so zastavili nov program tovornega transporta (s poudarkom na regulaciji, dostavi navadnih tovorov ter glavnem načrtu) in hkrati začeli in podprli predstavitvene aktivnosti in eksperimente. Glavne aktivnosti v povezavi s tovornim transportom vključujejo: lociranje logističnih centrov znotraj mesta, uporabo "čistih" dostavnih vozil (plinska, električna vozila in druga čista tehnologija), in razvoj novih logističnih storitev, ki so osnovana na železniškem in vodnem prometu.

Barcelona, Španija

Barcelona velja kot vodilno evropsko mesto na področju številnih logističnih inovacij kot so večnamenske poti in tišja nočna dostava. Barcelona je ena od treh področij projekta FIDEUS, kjer je bil testiran nov nizko emisijski tovornjak tako podnevi kot ponoči. Bila je tudi prvo špansko mesto, ki je preizkušalo mikro platformo z električnimi vozili in kolesi, ki so dostavljali zadnje kilometre poti. Mestna strategija parkiranja, ki je bila nagrajena z nagrado OSMOSE leta 2006 za inovativno zahtevno strategijo vodenja, ki je prispevala

k izboljšavi kazalcev za pretok prometa in nepravilnega parkiranja dostavnih vozil.

Mesta v tranziciji

Palma de Mallorca, Španija

Z izjemo sistema za zbiranje odpadkov, mesto Palma še ni vpeljalo "čistih" pravil na področju organiziranja tovornega prometa. Mestna logistika mora biti reorganizirana, da bo prišlo do izboljšav pogojev mestnega prometa.

Kreta, Grčija

Regionalna oblast Krete razvija javne smernice za izboljšanje krajevnih transportnih pogojev. Planirana vpeljava vključuje razširitev pešpoti, sistem nadzora prometa in nadzor natovarjanja ter raztovarjanja.

Atene, Grčija

Mesto Atene je vpeljalo nekaj mestnih logističnih ukrepov od olimpijskih iger v letu 2004 vključno z nadzorom parkiranja v mestnem jedru, nadzorom natovarjanja ter raztovarjanja, nadzor dostopa do kulturnega trikotnika... Namen je razbiti okvir pravil za krajevne aktivnosti krajevnega tovornega transporta.

Poznan, Poljska

Poznan je bil leta 1994 kot prvo poljsko mesto, ki je vpeljal in integral sistem prometnega nadzora in prav tako ločen sistem krajevnega avtobusnega ter tramvajskega transporta. Mesto je prav tako postavilo široko območje za prepoved dostopa vozil nad 16t in sedaj nameravajo uvesti cono brez kamionov.

Vratsa, Bolgarija

Mesto je do sedaj delalo predvsem na javnem transportu in projekt SUGAR bo tako prvi sistematični pristop za krajevno logistiko in dostavo dobrin.

Celje, Slovenija

Celje že ima izkušnje z evropskimi projekti na področju transporta in okolja, saj je sodelovalo pri projektih IMONDE in SUGRE.

Usti nad Labem, Czech Republic

Mesto še nima razvitih širših pravil na področju krajevnega tovornega prometa. Kakorkoli že, mesto trenutno dela na novem krajevnem planu. Rezultati in aktivnosti projekta SUGAR lahko prispevajo smernice za novi plan, ki vključujejo transportna pravila na osnovi mestne logistike.

Prihajajoči dogodki

SUGAR dogodki za prihajajoče mesece

- Podelitev SUGAR priznanja v okviru letne konference POLIS v decembru 2009.
- Drugo konzorcijsko srečanje od 23. do 26. novembra 2009, Pariz: Okrogla miza dobre prakse z udeležbo zunanjih strokovnjakov.

Mnenje strokovnjakov Krajevne logistike

Intervju z Mauriziem Campanaiom, predstavnikom AXMedia Tech

Carles Petit, Cinesi Transport Consultancy



- V vaši predstavitvi ste poudarili, da večina začetnih projektov v povezavi s krajevno logistiko nima nadaljevanja po njihovi vpeljavi. Kako mislite da projekt SUGAR lahko pripomore k vzpostavitvi dolgoročnih meril?

Šibka točka začetka uvedbe sistema logistike tovornega transporta je predvsem povezana s poslovnim modelom. Prepogosto javno/privatno partnerstvo ni natančno orientirano za podporo iniciative in začetno navdušenje nekoliko upade v nekaj mesecih po koncu javnega financiranja. Pri projektu SUGAR se mora razmisliti o dolgoročni podpori, kot enem glavnih elementov za uspešen projekt. Javna uprava prepogosto misli, da ima zasebno podjetje lažjo nalogo pri krajevni tovorni distribuciji, saj pozablja na posredne stroške povezane z zastoji. SUGAR bi lahko ocenil, katere so ključne lastnosti trajnosti takega projekta.

- Katere glavne prepreke so se pojavile ko se je začel projekt "Taxi Merci" v Sieni in kako so te prepreke prešli?

Prepreke so bile povezane predvsem z razvojem potencialnega tržišča, komunikacijo storitev kvaliteto le teh. Glavni razlog za uspeh je bilo nadaljevanje pravil poenostavljanja procesa opravljanja vstopne kontrole v urbano območje.

Težko je definirati kateri je boljši pristop. Vsako mesto ima svoje omejitve in priložnosti. Za manjše mesto je lažje definirati pristop in dober mešan sistem vzpodbujanja in sankcioniranja bi lahko bil odgovor. Edini pravilni pristop je osnovan na doseženem dogovoru z lokalno skupnostjo in

državnimi in meddržavnimi transportnimi izvajalci. Nadalje je najboljši odgovor ta, da mesta sama vzdržujejo iniciativo za dolgoročni rezultat. Spodbujanje bi moralo biti podprto z institucionalno komunikacijo.

- Katere aktivnosti se lahko razvijejo, da izboljšajo preglednost in/ali sodelovanje med izvajalci tovornega transporta?

Sodelovanje je odvisno od distribucijskega modela tovornega transporta, ki bo vpeljan. To bo vplivalo na veliko podrobnosti v zvezi s kvaliteto nadzora in dostavnih dovoljenj. Preglednost stroškov in reguliranje prevozov zadnjih kilometrov je glavna omejitev, ki omogoča podjetju oceniti poslovno možnost. Zakaj se izogibati storitvi, ki je primerna z ekonomskega in organizacijskega vidika? Potrebno je dokazati neodvisnost storitve.

- Kateri načini koordinacije trgovcev (ali strank tovornega transporta) so bili postavljeni? Ali lahko omenite kakšen primer uspešne koordinacije?

Koordinacija trgovcev je kritični problem. Trgovska zbornica in lokalne skupnosti so po navadi spodleteli pri uravnovešenju zahtev logističnih storitev. Ekonomska kriza je prikazala težave pri ustvarjanju sodobne potrebe v mestu ali v okrožju večjega mesta. V mnogih primerih velika večina trgovcev ne sprejema časovni okvir distribucije in druge omejitve. Potrebno je definirati mehanizem, ki bo zmožen odgovoriti na točno določene potrebe brez vpliva na osnovna pravila. Fleksibilnost storitev, kot so storitve na zahtevo, bi lahko bil odgovor.

- Ali lahko omenite in podate splošen opis izkušnje, ki je izboljšala urbano logistiko brez zvišanja končne cene proizvodov?

Zelo težko je razpravljati o stroških logistike: veliko število vpletenih ponavadi prikriva vrednostno verigo v distribucijski. Kakorkoli, možno je reči, da v mnogih italijanskih mestih transportna iniciativa (Padova, Parma, Siena, Genova ...) ni dvignila končnih stroškov za končnega porabnika. Kar pa ne drži za logistično verigo. Nov model vpeljuje nove udeležence, kar pomeni nov model prihodkov. Urbana logistika tovornega prometa potrebuje poenostavitev in trud na dveh področjih: ekonomski in okoljski trajnosti.

SUGAR

**Trajnostno urbano logistiko logistiko povezano
z regionalno in lokalno politiko lahko obiščete na:**
www.sugarlogistics.eu

Primer dežele- Slovenija

Primer v Sloveniji in Mestni občini Celje

Suzana Tajnik, Mestna občina Celje



Slovenija je po svoji geografski legi pomemben del V. in X. cestnega in železniškega prometnega omrežja. Moderne avtoceste so bile zgrajene kot del državne prometne strategije saj so želeli doseči večjo mobilnost in večjo prometno varnost. Trenutna modernizacija železniškega omrežja in logističnih centrov, hkrati pa tudi njihova povezanost z avtocestnim omrežjem velja za nujno. X. koridor je zelo pomemben, ker povezuje celotno logistično območje vzhodne Evrope s pristaniščem v Kopru.

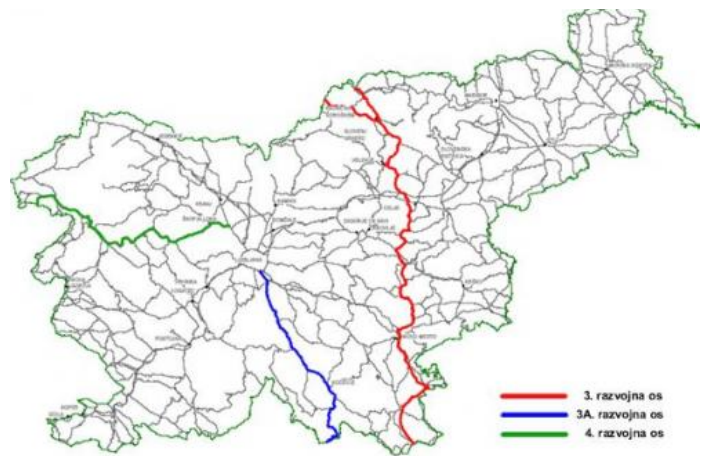


Priprave za razvoj in širitev prostorskega plana v Mestni občini Celje so v teku, upoštevajoč zahtevane izboljšave prometne infrastrukture, da se izboljša uporabnost prometnih povezav in posledično zmanjša obremenjenost in onesnaženje v mestu. Na področju javnega prevoza bi bilo potrebno povečati

uporabo le-tega, da bi se dosegla manjša prometna obremenjenost na splošno in še posebej v mestnem centru. Izboljšava rešitev za tranzitni tovorni promet, parkirni režim in mestno dostavo mora biti v prihodnosti ustrezneje začrtana. V želji po zmanjšanju tovornega prometa morajo biti kolesarske poti varnejše ter povezane z lokalno kolesarsko mrežo in nadalje z državno. V zadnjem mesecu je bilo v MO Celje postavljenih nekaj radarjev v bližini šol in sprehajalnih poti za nadzor in zmanjšanje prometa.

Mestni občini Celje je tudi partner v državno/regionalnem projektu "Tretja razvojna os". Cilj projekta je nuditi območjem, ki imajo samo regionalno cestno povezavo, še dostop do avtocestnega omrežja do mednarodnega X. cestnega koridorja in tako omogočiti lažjo in hitrejšo dostopnost do teh območij in tako ustvariti okoliščine za hitrejši nadaljnji razvoj. Za ta projekt se bo uporabilo več razvojnih sredstev, ki bodo prinesla višji ekonomski razvoj in dobro prometno povezavo.

V Mestni občini Celje se zavedamo, kako pomemben onesnaževalec okolja je promet. V prihodnosti lahko pričakujemo, da bomo zaprli nekaj mestnih predelov za promet, za uresničitev tega plana pa bomo morali zadovoljiti tudi nekaj zastavljenih načrtov na področju mestnega javnega prevoza.



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