



THE SUGAR NEWS

Sustainable Urban Goods Logistics Achieved by Regional and Local Policies

Wstęp

Podstawowe filary polityki w zakresie wymiany doświadczeń oraz mapowania Stron projektu SUGAR

Carles Petit i Raül Medina, Cinesi Transport Consultancy

W ciągu ostatnich miesięcy ITL zrealizował badanie ankietowe, którego celem była identyfikacja aktualnie stosowanych, pożądaných oraz przyszłych działań dotyczących logistyki miejskiej podejmowanych w ramach projektu SUGAR przez cztery Strony Dobrych Praktyk (zwane dalej GPS) oraz siedem Stron Transferowych (zwanych dalej TS). W ostatecznym dokumencie ujęto porównanie typologii obu Stron, a także określono najważniejsze aspekty, według których partnerzy mogą być kwalifikowani jako dawcy lub biorcy.

Proces gromadzenia danych został zorganizowany na zasadzie matrycy, według której każde z miast miało za zadanie opisać swoją aktualną sytuację w zakresie logistyki miejskiej, a także planowane przyszłe działania w ramach prowadzonej polityki. Matryca obejmuje wykaz liczący łącznie 71 działań pogrupowanych w kilku kategoriach: działania administracyjne, planowanie urbanistyczne, zarządzanie, świadomość, infrastruktura, działania ITS i aspekty techniczne, narzędzia modelowania, zarządzanie łańcuchem dostaw oraz przepływ informacji. Każde z działań zestawione jest z celami, grupami docelowymi, docelowym zasięgiem terytorialnym oraz instytucjami zajmującymi się promocją. Odpowiedzi udzielone przez partnerów zostały zebrane, poddane analizie i porównane. Uzyskano w ten sposób wiele wartościowych informacji oraz wysunięto interesujące wnioski.

Według przeprowadzonego badania, środki administracyjne są aktualnie działaniami realizowanymi najczęściej przez wszystkie Strony (57% - GPS oraz 43% - TS). Na drugim miejscu w klasyfikacji znajdują się działania ITS i aspekty techniczne (11% - GPS i 13% - TS). Planowanie urbanistyczne odgrywa niewielką rolę w GPS w porównaniu do TS (5% - GPS i aż 12% - TS). Zasadniczym wnioskiem płynącym z badania jest jednolita dystrybucja celów (oznacza to, że Strony wdrażają określone działania, dążąc do tych samych celów), przy czym notuje się pod tym względem nieznaczne różnice pomiędzy dwoma typami Stron. Kolejną istotną rozbieżnością jest to, iż większość TS nie uważa partnerstw publiczno-prywatnych (PPP) za grupę docelową (1%), natomiast GPS uznaje ten typ współpracy za ważną grupę docelową (17%). Odnosnie zasięgu terytorialnego, GPS podczas realizacji działań

przywiązują większą wagę do inicjatyw na szczeblach: unijnym, państwowych oraz regionalnych; z kolei TS zorientowane są głównie na działania prowadzone na poziomie lokalnym. Ponadto promocją działań realizowanych przez GPS zajmują się instytucje administracji regionalnej w większym stopniu niż w TS, gdzie są propagowane głównie przez organy lokalne oraz krajowe. Dane liczbowe ukazują, że GPS zmierzają w kierunku harmonizacji logistyki miejskiej na poziomie regionalnym, a TS zachowują status niezależnych twórców polityki w swoich regionach.

Odnosnie planowanych przyszłych działań, zestawienie poszczególnych kategorii środków planowanych przez TS ukazuje, że Strony te nie mają tak jasno określonej strategii działań, jak GPS. Co więcej, TS szacują, że w przyszłości ważną grupą docelową będą dla nich partnerstwa publiczno-prywatne – PPP (oczekiwany wzrost do 14% z aktualnego poziomu 1%). Z tego wynika jasno, że współpraca między dwoma typami Stron jest niezbędna.

W ostatnim czasie dla GPS nabrały znaczenia regulacje dostępne na podstawie przedziału czasowego dostaw (działanie administracyjne), PPP (działanie zarządzające) oraz strony internetowe (środek z kategorii przepływu informacji). Z kolei TS zajmowały się w głównej mierze opracowywaniem regulacji dostępowych, trasami dla transportu ciężarowego, opłatami parkingowymi oraz strefami dla pieszych (inicjatywy administracyjne).

Wśród działań pożądaných, GPS bardziej priorytetowo traktują kwestie związane z harmonizacją przepisów i technologii w ramach kontroli i wdrażania. Z kolei TS stawiają na regulacje dostępne, dostawy nocne, zezwolenia typu Multipick/ Multidrop, obszary parkingowe oraz strefy dostaw bezpośrednich, systemy zarządzania i technologie transportu towarowego, dostawy nocne, informacje o miejskim transporcie towarowym oraz mapy – trasy. Działania te będą analizowane szczegółowo podczas kolejnych Okrągłych Stołów Dobrych Praktyk oraz sesji Szkoleń Trenerów („Train the Trainer”).

Dodatkowe informacje zawarte są w dokumencie końcowym, który można pobrać ze strony www.sugarlogistics.eu.

Skrót nowości

Projekt SUGAR został zaprezentowany podczas 12 Forum Ekonomicznego Centrum Inicjatyw Europejskich (SEF) W Bukareszcie, które odbyło się 12 listopada 2009 r. przy udziale 1000 uczestników. Szczegółowe informacje dostępne są na stronie internetowej <http://www.ceinet.org>



CO-FINANCED BY
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND



Regione Emilia-Romagna



Made possible by the INTERREG IVC programme

Wszystkie Strony SUGAR rozpoczęły analizę SWOT aktualnej sytuacji w zakresie lokalnej logistyki miejskiej, aby podnieść jakość wymiany doświadczeń i wiedzy niezbędnych do opracowania miejscowych planów działania. Dwie spośród Stron Transferowych – Poznań i Palma – jako pierwsze zaprezentują uzyskane dotychczas wyniki podczas I Wspólnych Praktyk Planowania, które odbędą się w Poznaniu w styczniu 2010 roku.

Spotkanie projektowe w Paryżu

Okrągły Stół Dobrych Praktyk: miejska baza logistyczna

ITL, NET and Arnaud Lagrange (PMP)

Okrągłe Stoły Dobrych Praktyk są spotkaniami o charakterze technicznym, poświęconymi tematyce szczególnie interesującej Strony Dobrych Praktyk. Okrągłe Stoły mają za zadanie sprzyjać prowadzeniu dialogu oraz wymiany doświadczeń w zakresie rozwoju obszarów miejskiej polityki logistycznej w zaawansowanych lokalizacjach. Drugi Okrągły Stół Dobrych Praktyk Sugar, który miał miejsce w Paryżu 25 listopada 2009 r. poświęcony był miejskiej bazie logistycznej.

Zorganizowano dwie dyskusje przy okrągłym stole. W ramach sesji przy pierwszym okrągłym stole prelegenci przedstawili swoje poglądy na temat wprowadzania obiektów logistycznych w środowisko miejskie. Odbyła się również wizytacja lokalna dwóch platform logistycznych (Monoprix i Chronopost).



Wizyta w terminalu miejskiego kolejowego transportu towarowego.

Laetitia Dablanc i Dina Rakotonarivo (INRETS) zaprezentowały zebrany wyniki prowadzonych badań na temat ekspansji logistycznej oraz wydajności energetycznej przewozów towarowych w Paryżu. Celem badania była weryfikacja procesu ekspansji logistycznej na podstawie terminalu transportu przesyłek w okolicy Paryża. Omówiony został także wpływ przewozów towarowych w strefie urbanistycznej miasta Paryża na poziom emisji CO2 oraz implikacje polityczne.

Badanie pozwoliło stwierdzić, że odległość terminali przeładunkowych typu *cross-dock* od centrum Paryża wzrosła w okresie między rokiem 1974 a 2008, co przelożyło się na nasilenie niekorzystnego oddziaływania na środowisko naturalne (wzrost emisji CO2).

Rozwiązaniem byłoby przyjęcie bardziej zintegrowanego podejścia planistycznego przez władze regionalne. Lokalizacja terminali logistycznych powinna ponadto wynikać z odpowiednich porozumień pomiędzy inwestorem a społecznością lokalną.

Christophe Ripert (SOGARIS, nieruchomości logistyczne) wygłosił prezentację na temat wykorzystywanych rozwiązań ostatniej mili, podkreślając znaczenie powrotu logistyki do centrum miast w celu ułatwienia dystrybucji na ostatnim odcinku drogi od dostawcy do odbiorcy. Ripert wyjaśnił, że strategia SOGARIS polega na tworzeniu sieci specjalnie budowanych obiektów logistycznych.

W ramach drugiego Okrągłego Stołu omawiano wnioski płynące z doświadczeń paryskich z platformami miejskimi.

Konsultant Bernard Gerardin przedstawił serię projektów wdrożonych w Paryżu wraz z oceną ich skuteczności. Jedną z zasadniczych lekcji płynących ze zrealizowanych projektów jest to, że efektywnym sposobem optymalizacji miejskiego transportu towarowego jest współpraca z lokalnymi stronami zainteresowanymi w ramach danej inicjatywy. Aby osiągnąć zakładane cele zaleca się wprowadzanie podzielonej na określone etapy procedury na szczeblu lokalnym.

Xavier Mazingue zapoznał uczestników z koncepcją La Petite Reine. Firma specjalizuje się w ekologicznym transporcie towarów w obrębie ścisłego centrum miast, realizowanym przy pomocy wspomaganych silnikiem elektrycznym tricykli o nazwie Cargocycles® (projekt własny firmy). Innowacyjny projekt La Petite Reine zdobył wiele nagród, a firma aktualnie obsługuje cztery miejskie węzły logistyczne na terenie Francji.

Według Mazingue, sukces La Petit Reine można wyjaśnić kilkoma kluczowymi czynnikami. Pierwszym z nich jest negocjowanie „stawki logistycznej” za dzierżawę magazynów. Drugim – potrzeba inicjowania przyjaznych, lecz jednocześnie w pełni profesjonalnych i odpowiednio ustrukturyzowanych relacji z miejscowymi władzami. Nie należy także zapominać o konieczności walki z nieuczciwą konkurencją poprzez oferowanie usług najwyższej jakości.



Prezentacja w ramach Okrągłego Stołu Dobrych Praktyk

Podczas Drugiego Okrągłego Stołu Dobrych Praktyk oraz wizytacji, uczestnicy mieli okazję porównać doświadczenia zdobyte w poszczególnych regionach oraz omówić je z ekspertami. Przedstawiciele Stron Transferowych gromadzili informacje oraz pomysły, które będą analizowane, a być może także stosowane w praktyce przy tworzeniu lokalnych planów działań dotyczących systemów logistyki miejskiej. Plany takie będą opracowywane przez wszystkie Strony Transferowe w ramach projektu SUGAR.

Przegląd miast uczestniczących w SUGAR

Strony Dobrych Praktyk

Region Emilia-Romagna, *Włochy*

Miejski transport towarowy odgrywa coraz większą rolę w polityce miast włoskiego region Emilia Romagna, ponieważ wiąże się z różnymi wyzwaniem dotyczącymi zagęszczenia ruchu, ochrony środowiska, zużycia energii, zarządzania logistycznego i przedsiębiorczości. Region Emilia Romagna ma i będzie nadal miał znaczenie kluczowe przy opracowywaniu środków i działań na rzecz optymalizacji dystrybucji transportu miejskiego oraz podnoszenia atrakcyjności i przyjazności dla mieszkańców poszczególnych obszarów, przy jednoczesnej realizacji przyjętego przez Komisję Europejską Planu działania na rzecz mobilności w miastach. Region Emilia Romagna był zaangażowany w kilka projektów unijnych (City Ports, MEROPE) oraz zdefiniował inicjatywy na rzecz finansowania projektów o charakterze lokalnym (11 M-euro na 50% udział). Wdrażane projekty na rzecz dystrybucji transportu towarowego mają zaplecze organizacyjne, techniczne oraz analityczne, które umożliwi realizację potrzeb biznesowych przy jednoczesnych działaniach na rzecz ochrony środowiska. Co więcej, projekty są zrównoważone pod względem ekonomicznym, ponieważ bazują na współpracy typu PPP (partnerstwa publiczno-prywatnego).

Wspólne cele i wyniki są następujące: racjonalizacja aktualnie istniejącego systemu dystrybucji, ograniczenie liczby pojazdów w centrum miast oraz zakaz wjazdu dla dużych samochodów ciężarowych, a także unikanie nieelastycznych rozwiązań w zakresie dostaw towarów do historycznego centrum miast. Nie opracowano jak dotąd wspólnych przepisów, które miałyby być przedstawione do zatwierdzenia władzom lokalnym. Rozpoczyna się natomiast etap analizy wyników, który ma za zadanie wyłonienie najlepszych praktyk oraz przepisów, które można przenieść także na inne obszary. Z perspektywy technologii z kolei niezbędne są konkretne działania w celu propagowania systemów lokalizacji i śledzenia (traceability) pojazdów.

Najważniejsze osiągnięte dotychczas cele opisano poniżej:

Ferrara and Ravenna: ponad 2026 pojazdów zostało przerobionych na „ekologicznie kompatybilne (napędzane GPL i metanem)”.

Reggio Emilia: przyjęcie przepisów preferencyjnych dla pojazdów o napędzie elektrycznym – np. bezpłatny całodobowy dostęp do strefy ograniczonego ruchu, bezpłatne parkowanie we wszystkich strefach BLUE przez całą dobę siedem dni w tygodniu, załadunek i rozładunek 24h/24 oraz swoboda korzystania z dróg podczas dni blokady ruchu ze względu na natężenie zanieczyszczenia powietrza. Inicjatywa ECONOLOGGIO jest projektem samowystarczalnym ekonomicznie.

Gmina Parma: projekt Ecologistics wdrożony w historycznym centrum miasta (pow. 24,8 km²; ludność 21.000 mieszkańców). Działania dotyczą zwłaszcza pojazdów rejestrowanych jako ciężarowe, transportujących świeże produkty spożywcze, żywność suchą, odzież, produkty z segmentu Ho.Re.Ca oraz towary pakowane. 250 sklepów, restauracji oraz barów w ścisłym centrum miasta odbiera codziennie 40 ton ładunków. Projekt jest samowystarczalny z ekonomicznego punktu widzenia.

Gmina Modena: Aktualnie w inicjatywę CityPorto Modena dotyczącą dostaw towarów do centrum miasta zaangażowanych jest 10 operatorów logistycznych.

Bolonia: Wszystkie ulice prowadzące do centrum wyposażono w specjalne kamery; wprowadzono też odpowiednie przepisy. Inicjatywa „Van Sharing” (zarządzana przez Gestione Servizi Interporto (GSI) i TPS-PTV) jest aktualnie w fazie testowej. Operator transportowy przekazał już pierwszy samochód dostawczy, aby umożliwić rozpoczęcie działań transportowych oraz wykorzystywanie platformy wirtualnej opracowanej pod kątem organizacji i optymalizacji przewożonych ładunków i tras. W dniu 22 stycznia 2010 r. odbędzie się oficjalna ceremonia inauguracyjna projekt Van Sharing.

Strony Transferowe

Palma de Mallorca, *Hiszpania*

Palma jest stolicą Balearów, regionu położonego w zachodniej części Morza Śródziemnego. Gmina Palma de Mallorca ma powierzchnię około 250 km² i liczy ponad 400.000 mieszkańców. Rozwój urbanistyczny na przestrzeni ostatnich 20 lat charakteryzuje się wzrostem obszarów gospodarczych i mieszkalnych na peryferiach miasta. Pod względem mobilności, proces eksurbanizacji powoduje stały wzrost natężenia ruchu oraz liczby osób przemieszczających się w obrębie aglomeracji.

W latach 90-tych XX wieku w mieście miały miejsce intensywne zmiany związane z włączeniem krajowych i międzynarodowych firm do lokalnej sieci ekonomicznej. Głównie w efekcie rosnącego popytu na towary importowane dla sektora mieszkalnego oraz branży turystycznej, w Palmie odnotowano znaczący wzrost kontaktów handlowych z regionami zewnętrznymi, a także wzmożony rozwój działalności logistycznej. Niestety zabrakło przy tym odpowiedniego zarządzania, co wywołało wiele kosztów zewnętrznych (związanych z dużym natężeniem hałasu, intensywnym ruchem itp.). Logistyka oraz transport towarowy stały się natomiast kluczowymi kwestiami wymagającymi należytego uwzględnienia przy projektowaniu i wdrażaniu lokalnej i regionalnej polityki regulującej mobilność.

W Palmie istnieją dwa główne centra logistyczne, w których koncentruje się większość towarów transportowanych na wyspę: port (skupiający większą część frachtu towarowego) oraz port lotniczy. Port zlokalizowany jest w obrębie miasta, przy esplanadzie, co powoduje konieczność transportowania towarów dostarczonych drogą morską samochodami ciężarowymi do różnych rejonów miasta. Towary przewożone są do centrów logistycznych na peryferiach miasta (w strefach przemysłowych), a następnie rozwożone do odbiorców samochodami ciężarowymi średniej ładowności.

Funkcjonująca w mieście sieć dostawcza jest bardzo rozbudowana. Istnieje tu ponad 700 obszarów podlegających regulacjom zawartym w ogólnym harmonogramie, który obejmuje niemal 100 różnych wariantów w zależności od dzielnicy miasta. Aż do dziś obszary ten były ustanawiane i zarządzane przez Radę Miejską według wymogów dyktowanych przez potrzeby dystrybucyjne. Oznacza to, że przestrzeń dla operatorów logistycznych uzależniona była od popytu. Proces ten ujawnił jednak istotne ograniczenia z uwagi na brak jednorodności, przejrzystości i elastyczności. Aby wypracować lepszy model zarządzania tymi działaniami, organy odpowiedzialne

za tworzenie polityki chcą skupić się na udoskonalaniu zasad oraz odpowiedniej organizacji obszarów załadunku i rozładunku, metod gromadzenia danych, badaniach oraz egzekwowaniu obowiązujących regulacji.

Projekt SUGAR stanowi idealną szansę na opracowanie rozwiązań problemów logistycznych, z którymi boryka się miasto i które ograniczają mobilność w jego obrębie, ponieważ brak doświadczenia w dziedzinie projektowania i planowania transportu towarowego stanowi jedną z podstawowych przyczyn obecnego stanu rzeczy.

Najbliższe wydarzenia

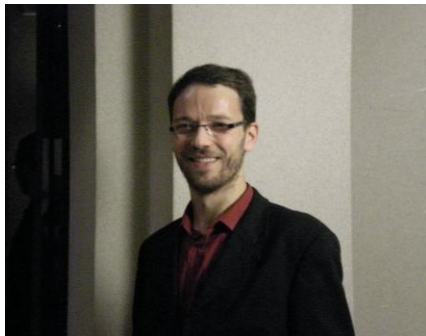
Harmonogram SUGAR na najbliższe miesiące

- Ceremonia rozdania nagród SUGAR – 25 stycznia 2010 r., Bolonia [IT].
- I Wspólne Praktyki Planowania dotyczące Poznania i Palmy – 28-29 stycznia 2010 r., Poznań [PL].
- Spotkanie Konsorcyjne 3 – 25-28 maja 2010 r., Barcelona [ES]: Okrągły Stół Dobrych Praktyk z udziałem ekspertów z zewnątrz oraz Szkolenia Trenerów (sesje „Train the Trainer”).

Urban Logistics expert's opinion

Wywiad z Jean-Baptiste Thébaud, Menedżerem Projektu, Interface Transport

Raül Medina, Cinesi Transport Consultancy



Pierwsze szkolenie dla trenerów (*Train the Trainer* (TtT)) przeprowadzono w Paryżu. Celem szkolenia był rozwój nowych umiejętności wśród administracji partnerskich. Tematyka poruszona podczas szkolenia

obejmowała metody gromadzenia danych i prowadzenia badań (Jean Louis Routhier z *Laboratoire d'economie de Transports-University of Lyon*), jak również dostawy uliczne i tworzenie stref załadunku i rozładunku (Jean-Baptiste Thébaud). Wywiad z tym ostatnim, uświadamiający znaczenie kluczowych aspektów dotyczących realizacji dostaw w obrębie obszarów miejskich, przedstawiamy poniżej.

- Podczas prezentacji zwracał Pan szczególną uwagę na rolę kierowców jako kluczowy element systemu dostaw realizowanych w obszarach zurbanizowanych. Jakiego rodzaju ograniczenia z punktu widzenia kierowcy należy brać pod uwagę przy projektowaniu i tworzeniu obszarów dostaw?

Kierowcy mają pewien określony zestaw podstawowych potrzeb ze względu na ograniczenia, jakie wiążą się z ich pracą. Zasadniczym wymogiem jest tutaj czas – czynnik kluczowy przy ustalaniu tras i codziennych dostaw. W ciągu dnia kierowca wykonuje wiele dostaw, a czas odgrywa przy tym bardzo istotną rolę. Opóźnienia w realizacji dostaw mogą przekładać się na spore straty czasu w ciągu dnia. Kolejną niezbędną kwestią jest brak problemów z parkowaniem. Obszar przeznaczony do załadunku i rozładunku towarów musi zapewniać łatwość parkowania, a także wygodę rozładowywania i dalszego przenoszenia lub przewożenia. I wreszcie kierowca nie może stanowić przeszkody blokującej normalny ruch pojazdów na drodze. Dlatego właśnie obszary dostaw muszą być odpowiednio zlokalizowane.

- Omówił Pan ogólne zalecenia dotyczące obszarów dostaw. Jakie parametry techniczne należy wziąć pod uwagę w tym zakresie?

Na etapie projektowania i realizacji obszarów przeznaczonych do załadunku i rozładunku dostaw, podstawowe parametry wiążą się głównie z zapewnieniem, aby taki obszar miał wystarczającą wielkość. Należy ponadto uwzględnić lokalizację i wysokość krawężników oraz stan techniczny chodników (ewentualne przeszkody, stan bruku itp). Należy zwracać należytą uwagę na lokalne warunki urbanistyczne. Trzeba określić, gdzie odbywa się najwięcej dostaw oraz gdzie łatwiej byłoby zrealizować strefy dostaw.

- Poznaliśmy nową ilościową metodę oceny niezbędnej liczby miejsc załadunku i rozładunku w zależności od typu obszaru miejskiego. Czy mógłby Pan pokrótce opisać, na czym polega ta metoda?

Jest to metoda umożliwiająca określenie liczbę obszarów za- i rozładunku towarów, jakie należy zapewnić w danej sekcji miasta. Uzyskana wartość uzależniona jest od charakteru wykonywanej działalności, która sklasyfikowana jest w 14 kategoriach, z których każda ma przypisany określony współczynnik zależny od liczby cotygodniowych dostaw. Po zbadaniu danej sekcji mnoży się całkowitą liczbę działań w danej kategorii przez odpowiedni współczynnik, a następnie uzyskaną liczbę dzieli przez 90. Wartość końcowa stanowi teoretyczną liczbę obszarów załadunkowych, jakie należy zapewnić w analizowanej sekcji. Naturalnie wartość ta stanowi pewne przybliżenie, choć można ją uznać za realistyczną, czyli odpowiednią do zastosowania także w innych miastach.

- W jaki sposób lokalne władze mogą bardziej skutecznie zarządzać strefami przeznaczonymi do za- i rozładunku towarów? Jakie zalecenia mają Pana zdaniem kluczowe znaczenie?

W procesie zarządzania takimi terenami należy uwzględnić kilka czynników. Po pierwsze, należy zapewnić ich odpowiednią powierzchnię, kształt i zgodność z parametrami technicznymi, o których wcześniej mówiłem. Obszary te muszą być całkowicie bezpłatne. Niezbędne są ponadto regulacje oraz kontrola ze strony odpowiednich władz. Zalecamy wykorzystywanie takich formuł, które umożliwiałyby łączenie różnych funkcji obszarów, np. systemy umożliwiające korzystanie z tych stref przez samochody prywatne oraz dostawcze (tzw. koncepcja *time-sharing*).

SUGAR

Sustainable Urban Goods logistics Achieved by Regional and local policies

Zapraszamy na naszą stronę internetową: www.sugarlogistics.eu

Poznań w projekcie SUGAR

Wspólne Sesje Planowania (Joint Planning Exercises) – Poznań, 28 i 29 stycznia 2010

Waldemar Burian i Bożena Wiśniewska, Urząd Miasta Poznania

Wśród kilku rodzajów spotkań w projekcie SUGAR organizowane są także Wspólne Sesje Planowania (Joint Planning Exercises), które służą dyskusowaniu o problemach transportowych u poszczególnych partnerów „uczących się”. Pierwsze takie spotkanie odbyło się 28-29 stycznia 2010 roku w Poznaniu i dotyczyło usprawnienia ruchu pojazdów ciężarowych i dostawczych w Poznaniu i w Palma de Mallorca. Uczestnikami spotkania byli partnerzy dobrych praktyk oraz partnerzy „uczący się” projektu SUGAR, jak i lokalni eksperci transportowi z Poznania.

Działania logistyczne Poznania były tematem **pierwszego dnia spotkania**. Po części powitalnej uczestnicy sesji zostali zapoznani z ogólnymi wiadomościami na temat miasta oraz bardziej szczegółowymi danymi dotyczącymi sieci transportowej w Poznaniu. Przekazane informacje pomogły zagranicznym partnerom w zrozumieniu lokalnych uwarunkowań. Następnie eksperci z Wyższej Szkoły Logistyki z Poznania zaprezentowali działające na terenie aglomeracji firmy logistyczne i transportowe.

Jednym z kluczowych elementów spotkania była prezentacja **analizy SWOT** lokalnej sytuacji w zakresie logistyki i transportu towarów. Wśród mocnych stron i szans upatruje się m.in. rozwój wyznaczonego w mieście obszaru przeznaczonego pod inwestycje z branży logistycznej, czyli Centrum Logistycznego Franowo. Obszar ten odznacza się bardzo dobrą lokalizacją (blisko autostrady A2 i linii kolejowej) oraz niskimi kosztami działalności z powodu ustanowienia tam specjalnej strefy ekonomicznej. Uczestnicy spotkania uznali także, że zaletą jest uwzględnienie w uchwalonej w 1999 roku Polityce Transportowej zapisów odnoszących się do transportu towarów. Duże znaczenie będzie miało także przyjęcie przez Radę Miasta projektu Ekologiczna Dostawa Towarów w ramach Programu Strategicznego – Zrównoważony Rozwój Transportu.

Wśród słabych stron miasta wymieniono m.in. brak aktualnych i szczegółowych informacji dot. logistyki, czy nieprzestrzeganie przepisów drogowych przez kierowców pojazdów dostawczych, szczególnie w zakresie nieprawidłowego parkowania, co związane jest m.in. z nieefektywnym egzekwowaniem tych przepisów. Problemem może okazać się także skuteczność zabiegania o zmianę krajowych przepisów prawnych, w celu wdrożenia nowoczesnych dobrych praktyk.

Ostatnia prezentacja dotyczyła **przyszłych dobrych praktyk w zakresie logistyki i transportu towarów**, które mogłyby być wdrożone w Poznaniu. Jednym z ważniejszych projektów

jest przeprowadzenie kompleksowych badań sektora transportu towarów. Badanie takie powinny objąć zarówno firmy realizujące dostawy jak i odbiorców produktów w mieście (czyli sklepy, biura itp.). Inne możliwe do wdrożenia projekty to np. zatoczki wyładunkowe, czyli specjalne miejsca postojowe dla pojazdów dostawczych zlokalizowane blisko obsługiwanych sklepów, gdzie kierowcy mogą bezpiecznie wyładować towar bez blokowania pozostałego ruchu ulicznego. Uczestnicy spotkania zaciekawili się także wdrożeniem takich zatoczek w kontekście istniejących w mieście miejsc postojowych wykupowanych od zarządcy drogi przez sklepy, czy agencje banków, tzw. „kopert”.

Partnerzy dobrych praktyk SUGAR zwrócili uwagę na istotność współpracy z operatorami realizującymi dostawy przy wdrażaniu nowych rozwiązań. Służyć ma to lepszemu dopracowaniu realizowanych projektów logistycznych oraz bieżącemu przekazywaniu informacji o działalności miasta w tym zakresie. Informowanie zainteresowanych podmiotów powinno się także odbywać za pośrednictwem strony internetowej dedykowanej zagadnieniom transportu towarów.

Po dyskusjach, uczestnicy spotkanie udali się na **wizytację firmy kurierskiej DPD** w Komornikach pod Poznaniem.



Wizytacja w centrum przeładunkowym firmy kurierskiej DPD w Komornikach k/Poznania

Drugi dzień spotkania poświęcony był miastu Palma de Mallorca. Po krótkim przybliżeniu charakterystyki miasta zostały omówione istniejące praktyki logistyczne. Następnie przedstawiono analizę SWOT Palmy w zakresie transportu towarów i logistyki. Przedstawiciel Palmy przedstawił także propozycje działań do wdrożenia w przyszłości, takie jak: wykorzystanie pojazdów o niskiej emisji spalin do transportu dóbr, poprawy kontroli obszarów załadunku i rozładunku, czy usprawnienia systemu logistycznego.

Na zakończenie spotkania pozostali partnerzy transferowi zaprezentowali krótko swoje problemy, które w dużej mierze pokrywały się z zaprezentowanymi przez przedstawicieli Poznania i Palma de Mallorca.