



## THE SUGAR NEWS

Sustainable Urban Goods logistics Achieved by Regional and local policies

### Úvod

#### Hlavní pilíře politiky pro výměnu zkušeností a mapování lokalit SUGAR

*Carles Petit a Raül Medina, Consultoria de Transporte CINESI*

V uplynulých měsících prováděl ITL průzkum za účelem identifikace stávajících, žádoucích a budoucích opatření městské logistiky ve 4 lokalitách s osvědčenou praxí projektu SUGAR (dále jen GPS) a 7 transferových lokalitách (dále jen TS). Finální dokument poskytuje srovnání mezi typologiemi obou lokalit a identifikuje nejvýznamnější témata, za jejichž pomoci se mohou partneři kvalifikovat jako dárci nebo příjemci.

Proces sběru dat byl uspořádán prostřednictvím matrice, kde mělo každé město identifikovat svou současnou situaci městské logistiky a rozvíjení opatření budoucí politiky. Struktura matrice zahrnuje seznam 71 opatření seskupených do těchto kategorií: administrativa, urbanistické plánování, řízení, povědomí, infrastruktura, ITS a technika, modelační nástroje, řízení dodavatelského řetězce a informovanost. Každé opatření je příčně propojeno s cíli, cílovými skupinami, úrovněmi cílových území a podpůrných orgánů. Odpovědi partnerů byly shromážděny, analyzovány a porovnány a vyplynuly z nich cenné informace a zajímavé závěry.

Podle studie jsou ve všech typech lokalit v současnosti nejčastější administrativní opatření (57% v GPS a 43% v TS); následují opatření ITS a technická opatření (11% v GPS a 13% v TS). Opatření urbanistického plánování hrají v GPS menší roli oproti TS (jen 5% oproti 12% u TS). Obecně jsou cíle stejnorodě rozloženy (což znamená, že pomocí realizovaných opatření je dosahováno několika cílů souběžně), přičemž mezi oběma typy lokalit existují drobné rozdíly. Další hlavní rozdíl tkví v tom, že TS málo zohledňují jako cílovou skupinu partnerství veřejných a soukromých subjektů (PPP) (1%), zatímco GPS je považují za významnou cílovou skupinu (17%). Vzhledem k teritoriální úrovni přičítají GPS větší důležitost stávajícím opatřením na úrovni EU, státu a regionu, zatímco TS se orientují především na lokální úroveň. Navíc, opatření GPS jsou podporována regionálními administrativami ve větším procentu než v TS, kde jsou

podporována hlavně lokálními a národními orgány. Údaje svědčí o tom, že GPS postupují směrem k harmonizaci městské logistiky na regionální úrovni, zatímco TS zůstávají nezávislymi tvůrci politiky ve svých regionech.

Vzhledem k budoucím opatřením prozrazuje vyváženost mezi různými kategoriemi opatření u TS, že tyto lokality mají méně jasnou strategii akcí ve srovnání s GPS. Navíc se očekává, že budoucí cílovou skupinou v TS se stanou PPP (ze současného 1% na budoucích 14%). Proto je skutečně zapotřebí přísná spolupráce mezi oběma typy lokalit.

V uplynulých letech přičítaly GPS důležitost regulaci přístupu na základě časových oken pro dodávky (administrativní opatření), PPP (opatření řízení) a webových stránek (informační opatření), zatímco TS hlavně rozvíjely regulaci přístupu, trasy kamionů, ceny za parkování a pěší zóny (administrativní opatření).

Mezi žádoucími opatřeními přikládají GPS větší význam harmonizaci pravidel a technologií pro kontrolu a vymáhání, zatímco prioritami TS jsou regulace přístupu, noční dodávky, povolení k multivyžadování / multivykládce, zóny pro parkování a nejbližší dodávky, systémy a technologie řízení nákladní přepravy, noční dodávky a informace a mapy-trasy městské nákladní dopravy. Tato opatření budou hloubkově analyzována v průběhu následujících kulatých stolů Good Practice a schůzek Train the Trainer.

Pro další informace si lze celý finální dokument stáhnout na [www.sugarlogistics.eu](http://www.sugarlogistics.eu).

#### Krátké zprávy

Projekt SUGAR byl představen na 12. summitu Ekonomického fóra CEI (SEF CEI), který se konal 12. listopadu 2009 v Bukurešti za přítomnosti přibližně 1000 účastníků. Více informací najdete na <http://www.ceinet.org>.

Všechny lokality SUGAR začaly rozvíjet analýzu SWOT své lokální situace městské logistiky za účelem zlepšení výměny zkušeností a znalostí potřebných k vypracování lokálních akčních plánů. Jako první představí své průběžné výsledky dvě TS, Poznaň a Palma, na 1. společném plánovacím cvičení, které se bude konat v Poznani v lednu 2010.



CO-FINANCED BY  
EUROPEAN REGIONAL  
DEVELOPMENT FUND



Regione Emilia-Romagna



Made possible by the INTERREG IVC programme

## Setkání k projektu v Paříži

### Kulatý stůl Good Practice: zařízení městské logistiky

ITL, NET a Arnaud Lagrange (PMP)

Kulaté stoly Good Practice (kulaté stoly k osvědčené praxi) jsou technické schůzky k obzvlášť zajímavým tématům lokalit s osvědčenou praxí, zaměřené na podnícení dialogu a sdílení zkušeností k oblastem politiky městské logistiky rozvíjeným v moderních městech. Druhý kulatý stůl Sugar Good Practice, konaný v Paříži 25. listopadu 2009, se zabýval zařízeními městské logistiky.

Byly uspořádány dva kulaté stoly. Přednášející na prvním kulatém stole prezentovali své názory na začleňování logistických zařízení do městského prostředí. Navíc se uskutečnila i přímá návštěva logistických platforem dvou společností (Monoprix a Chronopost).



Návštěva nákladního městského železničního terminálu Monoprix

Laetitia Dablanc a Dina Rakotonarivo (INRETS) předložily výsledky svého výzkumu ohledně rozmístění logistiky a energetické efektivity pohybu zboží po Paříži. Cíle tohoto výzkumu spočívaly v ověření procesu rozmístění logistiky za použití případu terminálů pro přepravu balíků v pařížském regionu, s pojednáním dopadů na pohyby zboží po městě Paříži na emise CO<sub>2</sub> a politických dopadů.

Z výzkumu vyplynulo, že vzdálenost terminálů s příčnými překladišti od centra Paříže se od roku 1974 do roku 2008 zvětšila, čímž došlo ke zvýšení dopadů na životní prostředí (emise CO<sub>2</sub>).

Řešením by bylo přijetí integrovanějšího přístupu k plánování pod jedním regionálním orgánem. Navíc, umístování logistických terminálů by mělo být výsledkem dohody mezi developerem a lokálními komunitami.

Christophe Ripert (SOGARIS, logistická realitní kancelář) předložil řešení poslední míle. Trval na významu opěté

instalace logistiky v centru města pro usnadnění distribuce na poslední míli. Vysvětloval, že strategie SOGARIS tkví ve zřízení sítě účelových logistických zařízení.

Druhý kulatý stůl se zabýval s poučeními získanými z pařížských experimentů s městskými platformami.

Poradce Bernard Gerardin předložil řadu realizací, které byly úspěšně či neúspěšně uskutečněny v Paříži. Jedním z prvních poučení z těchto realizací je to, že konzultace a spolupráce s místními zúčastněnými subjekty je úspěšným a účinným způsobem, jak přispět k optimalizaci městské nákladní dopravy. Za tím účelem je doporučován postup krok za krokem na lokální úrovni.

Xavier Mazingue představil koncept La Petite Reine. Tato společnost se specializuje na ekologickou přepravu zboží ve vnitřním městě za pomoci elektrických tříkolech zvaných Cargocycles® (vyvinutých interně). Inovace la Petite Reine získala několik ocenění a společnost v současné době provozuje čtyři logistická střediska v centrech francouzských měst.

Pan Mazingue uvedl, že úspěšnost La Petite Reine lze vysvětlit několika klíčovými věcmi. Zaprvé je to důležitost vyjednání „logistické sazby“ za pronájem skladů. Zadruhé je to potřeba dát podnět k přátelským, ale profesionálně a dobře strukturovaným vztahům s lokálními orgány. Konečně je to potřeba bojovat proti nekalé konkurenci poskytováním vynikajících služeb.



Prezentace u kulatého stolu Good Practice

Během druhého kulatého stolu Sugar Good Practice a návštěvy přímo na místě měli všichni zúčastnění možnost probrat zkušenosti získané v každém regionu s odborníky a porovnat je. Účastníci z transferových lokalit sbírali informace a nápady, které budou analyzovat a případně je i využijí při tvorbě lokálních akčních plánů k městské logistice, které budou vytvářeny v každé transferové lokalitě v rámci projektu SUGAR.

## Zaměřeno na města SUGAR

### Lokality s osvědčenou praxí

#### Region Emilia-Romagna, Itálie

Městská nákladní přeprava nabývá v politických agendách měst v regionu Emilia Romagna stále větší význam, protože vyvolává množství různých nároků souvisejících s dopravními zácpami, ochranou životního prostředí, spotřebou energie, řízením logistiky a obchodem. Emilia Romagna hraje a i v budoucnu bude hrát klíčovou roli v utváření opatření a kroků zaměřených na optimalizaci městské distribuce nákladů a zvyšování atraktivity a živosti území za současného dodržování Akčního plánu městské mobility ES. Emilia Romagna se účastní evropských projektů (City Ports, MEROPE) a definovala konkrétní iniciativy na financování lokálních projektů (11 mil. EUR na 50% příspěvek). Podporované projekty distribuce nákladů mají organizační, technické a analytické zázemí, které pomáhá k harmonizaci potřeb obchodu a ochrany životního prostředí. Dále jsou tyto projekty ekonomicky udržitelné a opírají se o spolupráci s PPP (partnerstvími soukromých a veřejných subjektů).

Společné cíle a výsledky jsou: racionalizace stávajícího distribučního systému, omezení počtu vozidel ve vnitřním městě při současném zamezení přístupu těžkým kamionům bez jediného a nepružného řešení dodávky zboží do historického centra. Lokálními obcemi nebyla definována ani schválena žádná obecná pravidla a v současné době začíná analýza výsledků za účelem identifikace osvědčené praxe a přenositelných pravidel. Z technologického hlediska bylo nutné specifické úsilí na propagaci systémů sledovatelnosti vozidel.

Zde je stručný popis hlavních dosažených výsledků:

**Ferrara a Ravenna:** přes 2026 vozidel bylo přeměněno v „ekologicky kompatibilní (na GPL a metan)“ vozidla.

**Reggio Emilia:** řada zákonů, které povzbuzují používání elektrických vozidel, například 24-hodinový přístup do zóny s omezeným provozem, bezplatné parkování ve všech MODRÝCH zónách 7 dní v týdnu a 24 hodin denně, nakládka a vykládka 24 hodin denně a volný pohyb během dnů s blokováním provozem v důsledku znečištění. Iniciativa ECONOLOGGIO je nyní samoudržitelná.

**Město Parma:** V historickém centru byl realizován projekt Ecologistics (24,8 km<sup>2</sup> a 21.000 lidí). Projekt se týká obzvlášť vozidel registrovaných jako kamiony, které přepravují čerstvé potraviny, sušené potraviny, oděvy, zboží Ho.Re.Ca a balené zboží. Ve vnitřním městě dostávalo 250 obchodů, restaurací a barů 40 tun zboží denně. Nyní je projekt z ekonomického hlediska samoudržitelný.

**Město Modena:** V současné době se iniciativy CityPorto Modena na dodávku zboží v centru města účastní 10 logistických operátorů.

**Bologna:** Všechny ulice vedoucí do vnitřního města mají vymáhací kamery; byla stanovena konkrétní pravidla. Iniciativa „Van Sharing“

(řízená ze strany Gestione Servizi Interporto (GSI) a TPS-PTV) je v testovací fázi. Jeden dopravní operátor již poskytl první malý nákladní automobil za účelem zahájení dodávkových aktivit a používá virtuální platformu vytvořenou pro organizování a optimalizaci nákladů i cest. Dne 22. ledna 2010 se uskutečnil oficiální zahajovací ceremoniál iniciativy Van Sharing.

### Transferové lokality

#### Palma de Mallorca, Španělsko

Palma je hlavní město Baleárských ostrovů, regionu ležícího v západním Středozezemním moři. Město má přes 400.000 obyvatel a rozkládá se na území cca 250 km<sup>2</sup>. V posledních 20 letech byl rozvoj města charakterizován rozšiřováním ekonomických i obytných oblastí na periférii. Vzhledem k mobilitě bylo důsledkem tohoto rozšiřování města neustálé zvětšování dopravních proudů a zvýšené dojíždění.

Během 90. let prodělalo město rychlé změny způsobené začleňováním národních i mezinárodních společností do místní ekonomické sítě. Především na základě rostoucí poptávky po importovaném zboží pro obytné i turistické sektory došlo v Palmě k nárůstu obchodních vztahů s externími regiony i ke zvýšení množství operací městské logistiky. Tyto změny nebyly účinně zvládnuty, vzniklo mnoho externích nákladů (hluk, dopravní zácpy atd.) a logistika a nákladní přeprava patří ke klíčovým problémům, na které je třeba brát ohled při utváření a realizaci lokální a regionální politiky mobility.

Palma má dvě logistická střediska, která shromažďují většinu zboží přicházejícího na ostrov: přístav (kde se koncentruje většina nákladů) a letiště. Přístav leží na mořské promenádě uvnitř města, takže je nutný nákladní přeprav kamiony uvnitř města. Zboží je přepravováno do logistických center na periférii (průmyslových objektů) a následně distribuováno obchodníkům vozidly střední velikosti.

Stávající městská síť dodávkových zón je velice rozsáhlá, více než 700 zón je regulováno obecným rozvrhem, s téměř 100 odchylkami v závislosti na okrese. Městská rada dosud vytváří a řídí tyto zóny v souladu s požadavky distribučních potřeb, což znamená, že poskytování prostoru pro logistické operace se řídí podle požadavků. Ukázalo se, že tento proces má svá omezení, protože mu chybí homogennost, průhlednost a pružnost. Za účelem lepšího zvládnutí těchto činností se chtějí tvůrci politiky zaměřit na zlepšování utváření a realizace nakládkových a vykládkových oblastí, metod sběru dat, průzkumů a vymáhání.

SUGAR je vynikající příležitostí k hledání řešení problému s městskou logistikou, který trápí mobilitu v Palmě, protože jednou z hlavních překážek v současné situaci je nedostatek zkušeností s utvářením a plánováním nákladní přepravy.

## Očekávané události

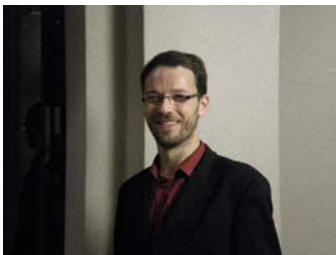
### Agenda projektu SUGAR pro příští měsíce

- Schůzka konsorcia od 25. do 28. května 2010, Barcelona [ES]: Kulatý stůl Good Practice za účasti externích odborníků a schůzky Train the Trainer.
- Joint Planning Exercise od 1. do 2. července 2010, Heraklion [GRE]

## Názor odborníka na městskou logistiku

### Rozhovor s Jean-Baptistem Thébaudem, projektovým manažerem a odborníkem na dopravu

Raül Medina, CINESI Transport Consultancy



První schůzka Train the Trainer (TtT) se uskutečnila v Paříži s cílem zajistit rozvoj nových dovedností pro partnerské administrativy. Týkala se problematiky sběru dat a průzkumových metod (p. Jean Louis

Routhier z Laboratoire d'économie de Transports – Univerzita Lyon), dodávek na ulici a zřízení nakládkových a vykládkových zón, kterou se zabýval p. Jean-Baptiste Thébaud; tomu jsme položili několik otázek pro lepší pochopení klíčových bodů souvisejících s dodávkami v městských oblastech.

*- Během prezentace jste věnoval zvláštní pozornost roli řidiče jako klíčového prvku v městském systému dodávek. Jaká omezení je třeba brát v úvahu z hlediska řidiče při navrhování realizace dodávkových prostor?*

Řidiči mají celou řadu základních potřeb v důsledku omezení, s nimiž se při své práci setkávají. Základním požadavkem pro řidiče je čas. Čas je zásadní faktor při zařizování cest a denních dodávek. V průběhu celého dne musí řidič uskutečnit různé dodávky a čas při nich hraje velmi významnou roli. Zpoždění dodávky může způsobit během dne velké ztráty. Dále by řidič neměl mít příliš velké problémy s parkováním. Zóna pro nakládku a vykládku musí nabízet snadné parkování, pohodlí při vykládce zboží a jejich snadnou manipulaci nebo přepravu. A konečně, řidič nesmí překážet dopravnímu toku na dané ulici. Dodávková oblast proto musí být vhodně umístěna.

*- Vysvětlil jste, jaké směrnice je třeba dodržovat při úspěšné realizaci dodávkových zón. Můžete se zmínit o technických parametrech, které je třeba zohledňovat?*

Během navrhování a realizace prostoru pro nakládku a vykládku se technické parametry týkají především délky, šířky, blízkosti a výšky obrubníků a technických podmínek chodníků (nepřítomnost překážek, stav dlažby atd.). Nicméně je také třeba věnovat pozornost místním podmínkám ve městě. Je nutné identifikovat, kde se odehrává většina dodávek a kde je snazší a proveditelnější realizovat tyto dodávkové zóny.

*- Seznámili jsme se s novou kvantitativní metodou vytvořenou za účelem určení počtu prostor, které je třeba realizovat podle povahy městské oblasti. Můžete tuto metodu stručně vysvětlit?*

Jedná se o metodu, která se snaží zjistit počet nakládkových a vykládkových zón, které mají být realizovány v konkrétním úseku města. Získaná hodnota závisí na povaze stávajících činností. Ty jsou klasifikovány do kategorií (14 typů), přičemž každá má koeficient určený počtem týdenních dodávek. Po provedení přehledu daného úseku musí být celkový počet činností v každé kategorii vynásoben svým příslušným koeficientem. Následně se součet těchto násobků vydělí 90. Výsledná hodnota představuje teoretický počet nakládkových dodávkových zón, které by měly být v daném úseku realizovány. Je jasné, že tato hodnota je přibližná, ale lze ji považovat za realistickou. To znamená, že tato metoda by se dala použít i v jiných městech.

*- Jak mohou místní orgány účinně řídit nakládkové a vykládkové prostory? Jaký druh doporučení považujete za zásadní?*

Řízení těchto prostor musí zohledňovat několik aspektů. Zprv se doporučuje, aby tyto zóny měly správnou velikost, vhodný obrys a aby odpovídaly výše specifikovaným technickým parametrům. Dodávkové zóny musí být zcela bezplatné. Navíc musí být přítomna regulace a kontrola úřadů. A konečně doporučujeme vzorce, které se snaží umožnit rozmanité využití a sdílení dočasně používaných prostor soukromými vozidly i profesními řidiči (time-sharing).

## SUGAR

### Sustainable Urban Goods logistics Achieved by Regional and local policies

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

## Zapojení města Ústí nad Labem

### Zkušenosti získané v projektu budou využity

*Ing. Tereza Dostálová, vedoucí oddělení koncepcí, odboru strategického rozvoje*

Již potřetí se zástupci města zúčastnili mezinárodního setkání, jehož cílem bylo předat zkušenosti větších a rozvinutějších měst s řešením nákladní dopravy ve městech svým méně zkušenějším partnerům.

Setkání se tentokrát konalo v Poznani a bylo zaměřeno zejména na řešení otázek plánování logistických distribučních center a řešení vymahatelnosti dodržování městských vyhlášek v oblasti dopravy.

„Je velmi přínosné vidět, jak přistupují k řešení podobných záležitostí města v různých částech Evropy. Často zjišťujeme, že přestože se nacházíme každý v jiném státě a máme různou úroveň zkušeností, řešíme velmi podobné problémy. Má-li v takovéto situaci člověk možnost diskutovat se zástupci různých univerzit a měst, jaký přístup je v různých městech používán, ušetří si mnoho času, ale také prostředků, protože se často ukáže, že v České republice zvažované přístupy k řešení dané problematiky již byly v jiných státech vyzkoušeny a nejsou úspěšné.“ dodává k setkání Tereza Dostálová, která projekt na magistrátu města řídí.

Právě získání maximálního množství informací o postupech, které jsou používány v jiných státech a městech si magistrát města Ústí nad Labem stanovil jako hlavní cíl účasti v projektu. Město aktuálně zpracovává aktualizaci územního plánu města a připravuje zpracování dopravního generelu města. Snahou všech členů projektového týmu tak je nasbírat maximum informací a zkušeností, které by se daly při přípravě nových koncepčních dokumentů města použít.

První vlašťovky jsou již na světě. Z předchozího setkání v Paříži si pracovníci magistrátu přivezli velké množství informací, jak postupuje tamní radnice při komunikaci s podnikateli a investory v oblasti dopravního plánování, a to včetně ukávek městských vyhlášek a různých publikací, které město plánuje použít při přípravě podobných podkladů na úrovni Ústí nad Labem.

Tamní radnice rovněž ve spolupráci s místní dopravní univerzitou vyvinula metodologii pro plánování množství a rozmístění nakládacích a vykládacích míst na komunikacích ve městě, kterou plánuje město v rámci zmíněného dopravního generelu rovněž využít. Ukázky v Paříži používané metodologie se přitom neomezily jen na teoretické přednášky, všichni účastníci setkání si mohli použití metodologie vyzkoušet v praxi na příkladu, který pro účastníky místní univerzita ve spolupráci s městem připravila.

„Bylo velmi zajímavé vidět, jakým způsobem k plánování podobných dopravních pravidel a vyhlášek tamní radnice přistupuje. Věříme, že se podobný postup podaří v následujících letech vyzkoušet a případně zavést i v Ústí nad Labem.“ Dodává Dalibor Dařílek z odboru dopravy města.

### Využití zkušeností při řešení zásobování v centru města

*Ing. Dalibor Dařílek, vedoucí odboru dopravy magistrátu města*

První pokus využít získané zkušenosti se v Ústí nad Labem již plánuje. Obchody a zařízení v městském centru jsou v současné době zásobovány neregulovaně. Do oblasti je povolen vjezd všem zásobovacím vozidlům bez omezení jak hmotnostního, tak časového. Dochází tak velkému narušení plynulosti veřejné dopravy, jenž městským centrem projíždí. Zaparkovaná vozidla omezují plynulý průjezd a řidičům, zvláště trolejbusů, komplikují situaci. Přes centrum projíždí téměř všechny trolejbusové linky, ve špičce je interval průjezdu spojů menší než jedna minuta. Vzhledem k tomu, že chybí jakýkoliv regulativ, dochází k zneužívání principu zásobování k řešení osobních záležitostí majitelů nemovitostí a jejich nájemců, čímž se ještě více centrum zahrnuje parkujícími vozidly.

Statutární město Ústí nad Labem proto po projednání s dotčenými orgány policie ČR připravuje s využitím zkušeností získaných v rámci projektu omezení zásobování v níže vyznačené části centra města.



Předpokladem je stanovení volných hodin pro zásobování pouze ve večerních a nočních hodinách, s možností dozásobení od 10-12 hodin. Centrum bude vyznačeno jako zóna s omezeným přístupem. Nedodržování termínů je město připraveno řešit i za použití odtahové služby. Cílem je odstranit nešvar se zneužíváním zásobování a zjednodušit situaci pro prostředky veřejné dopravy, zklidnit dopravu v centru.