



WIADOMOŚCI SUGAR

Sustainable Urban Goods Logistics Achieved by Regional and Local Policies

Wstęp

Status działań projektu

By Regione Emilia-Romagna and ITL

Jako że projekt SUGAR zmierza do swojego drugiego etapu, faza analityczna została pomyślnie zakończona, przedstawiony został wkład techniczny w dobór polityki, cały czas trwają szkolenia i wymiana doświadczeń, a także prowadzone jest planowanie strategiczne, a polityki na terenach objętych projektem SUGAR są ulepszane.

Raport *Consolidated Good Practice Experiences* (Raport Zbiorczy o Doświadczeniach Dobrych Praktyk) zidentyfikował i wybrał 44 dobre praktyki dotyczące przewozu towaru w Europie, zarówno wśród partnerów SUGAR, jak i poza nimi. Wybór dobrych praktyk opierał się na warunku, żeby doświadczenia te były zapoczątkowane bądź poparte przez administrację publiczną, zgodnie z misją projektu SUGAR dotyczącą działań publicznych na rzecz logistyki miasta: operacyjnymi, bezpiecznymi dla środowiska i z widocznymi skutkami. „Misją” raportu jest pomoc administracji publicznej w wyznaczeniu kierunków jej polityki na bazie pozytywnych doświadczeń UE.

Trzecia sesja Okrągłego Stołu Dobrych Praktyk projektu SUGAR, która miała miejsce w Barcelonie w maju 2010 r., umożliwiła przegląd różnych sposobów, jakimi niektóre europejskie stolice propagują zmiany na rzecz pojazdów elektrycznych, a także przegląd ostatnich odkryć technicznych, w szczególności w kwestii infrastruktury ładowania baterii i działania akumulatorów oraz pojazdów już obecnych na rynku. Podejścia miast różnią się co do skali i zakresu: doświadczenia pokazały kilka możliwych kombinacji celów środowiskowych, grup docelowych, infrastruktury i zachęt (normatywnych i finansowych). Na przykład, Barcelona aktywnie wspiera wdrażanie „czystych pojazdów” poprzez swoją politykę zamówień: przede wszystkim podejmuje się zmniejszenia hałasu podczas prac nocnych (wywóz śmieci, czyszczenie ulic), zwracając się w tym celu do grup usługodawców. Z kolei Londyn odnosi się do tej kwestii na większą skalę poprzez plan

dostaw Samochodami Elektrycznymi, uwzględniony w Planach Burmistrza dla miasta Londynu, gdzie główne środki perswazji dla wszystkich grup docelowych to zwolnienie z opłaty za wjazd do centrum Londynu i darmowe parkowanie. Działaniom tym muszą towarzyszyć odpowiednie przepisy, silny marketing i działania dowodzące wykonalność projektu. Jednakże pierwszym i najważniejszym czynnikiem jest silne zaangażowanie polityczne, które poparłoby rozpowszechnianie elektrycznej mobilności i które wskazałoby jasny kierunek na przyszłość.

Rozpowszechnianie projektu SUGAR i działania komunikacyjne są także w toku. Uruchomiony został Poszerzony Program Transferowy (*Enlarged Transfer Programme – ETP*), a do wzięcia udziału w programie zostały wybrane 4 nowe administracje. ETP ma sprzyjać wymianie doświadczeń i udoskonalaniu doboru polityk w logistyce miejskiej w miastach spoza partnerstwa. Miastami wybranymi i zaproszonymi do ETP na bazie otwartego procesu akredytacji są Bruksela, Hampshire, Gandawa - Hasselt (Flandria) i Glasgow. Każde miasto z ETP dobrano z miastami dobrych praktyk projektu SUGAR w zależności od specjalistycznych dziedzin, aby umożliwić bardziej ścisłą i dopasowaną wymianę doświadczeń. Przedstawiciele miast ETP z Brukseli i Hasselt uczestniczyli w Okrągłym Stole Dobrych Praktyk w Barcelonie i w Szkoleniach dla przyszłych Szkoleniowców, a także mieli krótką wydzieloną sesję, aby przedstawić ich obecny stan i plany na przyszłość. Opinie były niezwykle pozytywne, co przygotowuje grunt pod owocną współpracę.

Krótkie informacje

Miasto Rotterdam otrzymało Nagrodę SUGAR 2010 w kategorii „Obszary wielkomiejskie i duże miasta” a miasto Parma w kategorii „Małe i średniej wielkości miasta”.

Poznań, Palma de Mallorca, Ateny i Kreta uczestniczyły już we Wspólnych Sesjach Planowania projektu SUGAR. Głęboka analiza i szczegółowa wymiana wiedzy pomiędzy profesjonalistami w zakresie transportu zaowocowała nowymi pomysłami w tych czterech ośrodkach na rozwiązanie ich miejskich problemów logistycznych. W 2011r. pozostałe miasta transferowe (uczące się) projektu SUGAR staną się przedmiotem takich sesji.

Spotkanie projektowe w Barcelonie Sesje Szkoleń dla przyszłych Szkoleniowców i wizytacja

Carles Petit and Raül Medina

Trzecie Spotkanie Konsorcjum odbyło się w Barcelonie w maju 2010 r. Spotkanie było podzielone na kilka części: „Okrągły Stół Dobrych Praktyk”, „Szkolenia dla przyszłych Szkoleniowców” i „Poszerzony Program Transferowy (ETP)”, „wizytacja” i „spotkanie robocze projektu”. W tej sekcji wyjaśnimy cele i zagadnienia „Szkolenia dla przyszłych Szkoleniowców” (*“Train the Trainer”*) w Barcelonie, a także poruszymy główne aspekty omawiane podczas wizytacji rozwiązań logistycznych w mieście.

Sesja „Szkoleń dla przyszłych Szkoleniowców” jest bardzo ważnym narzędziem zapewniającym efektywne przekazywanie wiedzy i doświadczeń pośród partnerów projektu SUGAR. Spotkanie to jest poświęcone rozwijaniu nowych umiejętności realizując zarówno techniczne jak i miękkie strony polityk związanych z logistyką miejską, a także tematy dotyczące strategii i planowania. Podczas tego spotkania koncentrowano się na dwóch głównych dziedzinach: dostawy nocne oraz zarządzanie i kontrola miejsc dostawczych.

Odnosnie dostaw nocnych, Robert Goevaers zaprezentował Projekt PIEK. Podstawowym celem tego projektu jest zmniejszenie hałasu podczas ładunku i rozładunku ciężarówek, gdyż te dostawy mogłyby być przeprowadzane wieczorem/nocą/wczesnym rankiem bez zakłócania snu. Po kilku latach rozwoju technologii ciche produkty PIEK stały się dostępne dla operatorów transportu i supermarketów.



Robert Goevaers podczas prezentacji projektu PIEK

Podczas pierwszej fazy rozwoju produktów PIEK (2001-2004) wszelkie działania i środki były kierowane na rozwój cichego transportu: zachęcanie do cichego zachowywania się, określone miejsca rozładunku, ciężarówki napędzane CNG, napęd elektryczny, linia napędu ciężarówek poniżej 65 dB(A) poziomu hałasu, pojazdy PIEK nieco poniżej 72 dB(A), podłoga aluminiowa w ciężarówkach, kontrola poziomu hałasu w kabinach chłodniczych, itd. Pomimo początkowych wahań ze strony firm w kwestii inwestowania, ostatnie pilotażowe doświadczenia są odzwierciedleniem pozytywnych wyników.

Przeprowadzenie tych doświadczeń pokazało, że zarówno miasta jak i firmy mogą dużo zyskać stosując „ciche” sprzęt. Druga część „Szkoleń dla przyszłych Szkoleniowców” poświęcona była zarządzaniu i kontroli miejsc dostawczych. Antoni Roig, kierownik Barcelona de Serveis Municipal (BSM), zaprezentował różne istniejące narzędzia zarządzania i egzekwowania w Barcelonie. Podkreślił on potrzebę rozważenia pewnych aspektów przed próbami podjęcia kroków do egzekwowania: charakterystyka przestrzeni publicznej (czy jest kosztowna? czy jest niewystarczająca?), dystrybucja i intensywność mobilności miejskiej, jasna komunikacja i informacje, rozwój i wdrażanie urzędzeń regulujących, definicja jasnych zasad i wprowadzenie konsekwentnego egzekwowania. Narzędzia egzekwowania powinny być proste i oparte na technologii, aby łatwo kontrolować logistykę miasta i zachowanie kierowców. A. Roig wyjaśnił różne polityki działania: wprowadzenie specjalnych miejsc do parkowania („zielone” i „niebieskie” strefy, każda za specjalną opłatą i z limitem czasu), odholowywanie pojazdów zaparkowanych niezgodnie z prawem, obecność miejscowego policjanta, a także Komendy Miejskiej Policji, itd.

Treść tej prezentacji była dodatkowo uzupełniona przez Julio Garcię, starszego konsultanta współpracującego z władzami miejskimi, który wyjaśnił pojęcie mikro-platform logistycznych dla dostaw miejskich, urzędzeń elektronicznych do kontrolowania stanowisk dostawczych, stref kontroli dostępu (ZAC's) mieszczących się w centrum miasta oraz usług informacyjnych dotyczących sieci dróg, które dostarczają informacji o stanie stref za- i wyładunku, poziomie nasilenia ruchu, itd. w czasie rzeczywistym. Podkreślona została waga działań kontrolnych podczas zarządzania nie tylko stanowiskami dostawczymi, ale także całym miejskim systemem logistycznym. To jest pierwsza prawdziwa bariera do pokonania dla lokalnych i regionalnych władz. Sesja zakończyła się wizytacją w centrum miasta, gdzie członkowie projektu SUGAR otrzymali wyjaśnienia dotyczące różnych trwających działań zarządzających, m.in.: wielofunkcyjnych pasów ruchu, zasad parkowania w zielonych strefach, kontroli dostępu

poprzez automatycznie chowane słupki, kontroli kamerami rejestrującymi tablice rejestracyjne, itd. Ponadto uczestnicy mieli możliwość zwiedzenia Centrum Kontroli Ruchu w Barcelonie



Centrum Kontroli Ruchu w Barcelonie

Miasta projektu SUGAR

Strony dobrych praktyk

Londyn, Wielka Brytania

Na rozwiązania odnośnie transportu towarów nie można patrzeć oddzielnie, tak samo jak nie ma jednego rozwiązania dla wszystkich kwestii dotyczących transportu towarów w Londynie. Londyn natomiast rozwija zestaw różnych działań dotyczących przewozu towarów, aby brać pod uwagę kwestie specyficzne dla danego miejsca, a także rozwiązania bardziej strategiczno-regionalne i oparte na cechach terenu. Zestaw środków do łagodzenia wpływu transportu towarów może obejmować zarówno skromne inicjatywy, dążące do uzyskania możliwie szybko znaczących postępów (np.: plany dla dostaw i usług oraz dostawy poza godzinami), jak i transport modalny i podejścia konsolidacyjne oparte na pojazdach elektrycznych lub zasilanych alternatywnymi paliwami dla dostaw ostatniej mili.

Podstawowymi wyzwaniem dla Londynu podjętymi przez Strategię Transportu Burmistrza oraz Londyński Plan Transportu Towarów są:

- Umożliwienie londyńskiej gospodarce rozkwitu, poprzez dostarczenie potrzebnych usług dla licznych i zróżnicowanych firm.
- Spełnianie statutowych obowiązków, aby kierować sprawnym ruchem sieci autostrad i promować bezpieczeństwo na drogach.
- Zmniejszanie negatywnego wpływu ruchu samochodowego – w przypadku transportu towarów ma to poważne konsekwencje takie jak redukcja emisji CO₂, poprawa jakości powietrza, a także redukcja hałasu, godzin dostaw i innych kwestii dotyczących jakości życia mieszkańców.
- Zarządzanie powierzchnią jezdni zachowując równowagę dla potrzeb parkowania, ładunku i innych funkcji.

Aby osiągnąć te cele, w Londynie odbywa się wiele kontroli, dotyczących m.in.: zasad parkowania i ładunku, Strefy Niskiej Emisji Spalin, projektu Congestion Charging (opłata za wjazd do centrum miasta), projektu London Lorry Control (projekt kontroli londyńskich ciężarówek) – zarządzanego przez Radę Miasta Londynu. Transport for London (TfL) opracowuje zakres rozwiązań,



Plan Dostaw i Usług (DSP) dla biurowca Transport for London w Southwark osiągnął:

- Zmniejszenie ilości dostaw o 20% = mniejsza emisja
- 33% dostaw dokonanych przez operatorów uczestniczących w programie FORS = bezpieczniejsze i bardziej zrównoważone dostawy
- Oszczędność kosztów dla operatorów i firm = korzyści dla wszystkich

aby wspólnie pracować nad sprostaniem tym kwestiom: obejmuje to Freight Operator Recognition Scheme - FORS (program rozpoznawania operatorów towarowych), Freight Quality Partnerships (partnerstwo jakości transportu towarów), Construction Logistics Plan (plan logistyczny dla obszarów budowlanych) oraz Delivery and Servicing Plans (plany dla dostaw i usług) – patrz: przykład.

Projekt SUGAR jest poświęcony głównie zwiększaniu przekazywania wiedzy o istniejących działaniach dla szerszej publiczności, a także podnoszeniu samoświadomości biznesowej. Przyczynia się także do lepszej koordynacji działań, np.: między londyńskim rządem regionalnym a ekspertami z gmin, dotyczących niektórych kluczowych kwestii i narzędzi, takich jak zmniejszenie ruchu i emisji CO₂, zachęcanie do przestawienia się na pojazdy elektryczne, a także dokładna ocena wpływu różnych projektów.

Więcej informacji na temat transportu towarów w Londynie można znaleźć na stronie internetowej <http://www.tfl.gov.uk/microsites/freight/>.

Strony transferowe

Ateny, Grecja

Obszar wielkomiejski Aten gromadzi 35% mieszkańców państwa, a zatem największą część aktywnej gospodarczo ludności. Wzrost standardu życia doprowadził do gwałtownego wzrostu liczby pojazdów (440 pojazdów prywatnych na 1000 mieszkańców). Ograniczone wykorzystanie transportu publicznego oraz miejsca postojowe poza ulicami są minusami sytuacji transportowej w Atenach. Jako że wszystkie duże miasta zmagają się z korkami w godzinach szczytu, Ateny nie mogą być wyjątkiem. Duże starania i wprowadzone projekty przyniosły pozytywne efekty w kwestii polepszenia sytuacji ruchu ulicznego z jeszcze lepszą prognozą na przyszłość. Władze miejskie Aten wprowadzają rozszerzony projekt Kontroli Parkingowej Miasta, tworzą nowe miejsca parkingowe i ustanawiają przepisy dotyczące ładunku i rozładunku poza godzinami szczytu, a także kontrole dostępu obszarów wydzielonych dla pieszych. Przedstawiane są badania dotyczące budowy parkingów podziemnych i poprawy sytuacji ruchu ulicznego, w tym miejskiego transportu towarów.

Władze miejskie Aten oczekują ustanowienia sprawnej komunikacji i mechanizmów współpracy z „Partnerami Dobrych Praktyk projektu SUGAR”, a wspólne interesy, jak zauważono do tej pory, wspierają te działania. Prezentowane przez Partnerów Dobrych Praktyk informacje dotyczące wdrażania działań oraz wskazówki dla przyszłych planów są wysoko oceniane przez władze miejskie Aten i opisywane jako „pierwsze dobre rozwiązania”. Ponadto Ateny mają doświadczenie we wdrażaniu działań, które mogą być rozpowszechnione wśród większej liczby odbiorców.

Nadchodzące wydarzenia

Agenda SUGAR na nadchodzące miesiące

- Spotkanie rozpowszechniające projektu SUGAR dla przedstawicieli z poziomu krajowego odbędzie się podczas SEETAC (South East Europe Transport Axis Cooperation) Drugiej Konferencji Ministerialnej, w dniach 15-16 listopada 2010 r., w Tiranie, w Albanii.
- Czwarte Spotkanie Konsorcjum w dniach 29.11-3.12. 2010 r., Londyn (UK): Okrągły Stół Dobrych Praktyk, w którym będą uczestniczyć zewnętrzni eksperci oraz Szkolenia dla przyszłych Szkoleniowców.

Opinia eksperta ds. logistyki miejskiej

Wywiad z Julio Garcia Ramon, Starszym Konsultantem, Barcelona

Raül Medina, Cinesi Transport Consultancy

Julio Garcia ma ponad 40 lat doświadczenia w dziedzinie mobilności i inżynierii transportu. Jego kariera rozwijała się częściowo we władzach lokalnych Barcelony. Ponadto, od początku lat 90-tych był zaangażowany w kilka projektów unijnych dotyczących logistyki miejskiej i zarządzania transportem.



Drogi Julio, to wielka przyjemność przeprowadzić z Tobą wywiad. Jak wiesz, SUGAR jest projektem innowacyjnym. Jak już wspominałeś, nie ma konkretnej literatury poświęconej kwestiom, jakie poruszamy w naszym projekcie. Jak projekt SUGAR może pomóc miastom w lepszym zarządzaniu logistyką miejską?

Całkowicie wierzę w ideę integracji europejskiej i współpracy. To jedna z moich pierwszych motywacji, która skłoniła mnie do uczestnictwa i pracy w projektach Unii Europejskiej. Myślę, że tego typu wydarzenia dają partnerom szansę na wyjaśnienie ich warunków lokalnych. Bardzo dobrze jest wiedzieć, jakiego rodzaju działania są podejmowane w Europie i uczyć się o ich efektywności.

Wierzę w pojęcia takie jak transfer wiedzy praktycznej, wymiana dobrych i złych praktyk, działania porównawcze, itd. Unia Europejska jest regionalną rzeczywistością i musimy korzystać z takich okazji.

Przedstawisz szeroki zakres środków technicznych i normatywnych służących do lepszego zarządzania logistyką miejską. Jeśli miałbyś wybrać te najważniejsze, to które rozwiązania byś polecił?

Cóż, są różne istotne środki, jakie bym polecił. Mieliśmy pozytywne wyniki z rozwiązań stosowanych na stanowiskach dostawczych kontrolowanych poprzez naklejkę z zegarem, na którym kierowca musiał zaznaczać czas przyjazdu. Poza tym, na wypadek bezprawnego zatrzymywania się, policjanci są w stanie wystawić mandat przez GPRS. Ten środek pomógł znacznie zredukować użytkowanie zatoczek ładunkowych przez samochody prywatne oraz zbyt długie operacje ładunku i rozładunku. Co więcej, pokazano, że 96% tych operacji potrzebuje mniej niż 30 min. Po drugie, tworzenie wielofunkcyjnych pasów ruchu również przyniosło pozytywne rezultaty. Filozofią tego rozwiązania jest korzystanie z pasów ruchu w zależności od pory dnia, stosując się do zasady, że przestrzeń publiczna jest niewystarczająca i musi być sprawnie zarządzana. Po trzecie, ostatnio wprowadziliśmy rozwiązania dostaw nocnych, jednak brak jeszcze struktury kontrolującej i wspierającej działania na tym polu.

Na koniec chcielibyśmy wiedzieć, co byś polecił zarówno władzom publicznym, jak i prywatnym firmom, chcącym poprawić stan logistyki miejskiej: egzekwowanie, zmniejszanie natężenia ruchu, zrównoważone polityki transportowe, zarządzanie stanowiskami dostawczymi, itd.

To interesujące pytanie i zarazem nietłw. Pierwszym krokiem jest zmiana zachowań prywatnych operatorów i kierowców i przypomnienie im, że nie są jedynymi użytkownikami przestrzeni publicznej. Kampanie budzące świadomość i programy edukacyjne powinny być tworzone i adresowane bezpośrednio do tych konkretnych grup. Należy rozpowszechnić ideę, że racjonalny system logistyczny przynosi więcej korzyści w średnim horyzoncie czasowym. Nie odnoszę się tylko do zysku gospodarczego, ale także do korzyści społecznych i środowiskowych. Innymi słowy, prywatni operatorzy muszą zdać sobie sprawę, że poprzez zmianę zachowania mogą przyczynić się do budowy zrównoważonego miasta, lepszego miejsca do życia. W odniesieniu do sektora publicznego, moja rada jest prosta: władze powinny wydawać więcej na egzekwowanie przepisów. Potrzebnych jest też więcej kontroli i surowych inspekcji. Dodatkowo, innowacyjne pomysły muszą być wcielane w życie razem z wyższymi standardami egzekwowania. Wola polityczna jest wszystkim. Możemy zmienić sytuację tylko wtedy, gdy decydenci będą mieli chęć uznać istnienie tych problematycznych przyzwyczajzeń.

SUGAR

Sustainable Urban Goods logistics Achieved by Regional and local policies

Odwiedź nas na www.sugarlogistics.eu

Poznań w projekcie SUGAR

Euro 2012 – szansą dla Poznania

Wywiad ze Zbyszko Pawlakiem, Specjalistą z zakresu logistyki miejskiej i zarządzania miastem

Wywiad przygotowany przez Instytut Logistyki i Magazynowania.



Przygotowania do EURO 2012 trwają w Poznaniu już od dawna. Wkrótce nastąpi uroczyste otwarcie Stadionu Miejskiego. Czy Poznań jest przygotowany do organizacji takiego wydarzenia zapyaliśmy Zbyszko Pawlaka, Dziekana Wydziału Logistyki i Zarządzania Wyższej Szkoły Logistyki w Poznaniu.

Jakie działania w obszarze logistyki miejskiej powinien Poznań wdrożyć w związku z organizacją EURO 2012?

Dla kompleksowej odpowiedzi na to pytanie podstawowe znaczenie ma określenie terminu oraz ilości rozgrywanych meczy. Według aktualnych informacji UEFA, Mistrzostwa Europy w piłce nożnej EURO 2012 odbędą się pomiędzy 08 czerwca a 01 lipca 2012 roku a Poznań (wraz z Wrocławiem) będzie miejscem spotkań eliminacyjnych jednej z grup. W każdym z tych miast rozegrane zostaną po trzy mecze (w okresie od 09 do 20 czerwca), co będzie wiązało się z przyjazdem i przemieszczeniami kibiców poszczególnych drużyn a to oznacza poważne wyzwania w obszarze logistyki miejskiej aglomeracji Poznania.

Za najbardziej istotne z wyjściowego punktu widzenia uznaję maksymalne odciążenie miasta poprzez wstrzymanie w tym okresie organizacji jakichkolwiek imprez masowych np. targów i kongresów oraz wcześniejsze zakończenie zajęć (lub wprowadzenie przerwy) w szkołach i na uczelniach. W dniach rozgrywania meczy proponowałbym wprowadzenie od godz. 14.00 zakazu wjazdu do miasta samochodów z obcymi rejestracjami – z jednoczesnym kierowaniem (tych z kibicami) na utworzone w tym celu na rogatkach Poznania parkingi buforowe. Z parkingów tych należałoby uruchomić wahadłowe linie autobusowe do stadionu. Na około cztery godziny przed meczem i do mniej więcej dwóch godzin po jego zakończeniu, w strefie przyległej stadionu oraz na kilku głównych ciągach komunikacyjnych miasta wskazane byłoby wprowadzenie specjalnej organizacji ruchu - wykorzystując chociażby doświadczenia wprowadzane w ciągu komunikacyjnym ulicy Grunwaldzkiej (wraz z wykorzystaniem dodatkowo tramwajów i autobusów) – podobnie jak w okresie Wszystkich Świętych. Ważne węzły transportowe miasta powinny być również w tym okresie powiązane specjalnymi liniami autobusowymi ze stadionem i być wyposażone w jasne, przejrzyste i wielojęzyczne źródła informacji dla przybyłych (punkty informacyjne, broszury informacyjne, odpowiednie służby np. medyczne). Wskazane byłoby ponadto utworzenie punktu koordynującego zapotrzebowanie logistyczne transportu, zarówno dla kibiców spoza miasta, jak i tych przebywających już w mieście.

Bardzo istotne będzie logistyczne zabezpieczenie kilkudniowych pobytów dla kibiców – głównie w zakresie bazy noclegowej. W tym zakresie aglomeracja Poznania spełnia wszelkie wymogi UEFA, z łączną ilością ponad 60 tys. miejsc w hotelach, pensjonatach oraz campingach, jak również około 40 tys. w kwaterach prywatnych. Tak naprawdę, to dopiero po losowaniu grup będzie wiadomo z jakich krajów przyjadą kibice. Niemców lub Włochów przyjedzie na pewno więcej niż na przykład Słowaków czy Estończyków. Różny będzie w związku z tym spodziewany poziom obciążenia wszystkich miejsc noclegowych a tym samym kongestii sieci komunikacyjnej całego regionu.

Należy się również liczyć z tym, że część kibiców przybyłych w rejon rozgrywek, nie będzie brała bezpośredniego udziału w widowisku, z powodu chociażby ograniczonej ilości biletów - jednak będzie chciała „oddychać” atmosferą miasta – organizatora meczu. Dla tych osób wskazane będzie utworzenie odpowiednich miejsc (placy), na których mogliby zbiorowo obserwować transmisję rozgrywek. W takim przypadku konieczne byłoby zapewnienie logistycznego zabezpieczenia takich miejsc.

Co Pan sądzi o propozycji organizacji tzw. strefy kibica w centrum miasta, na przykład na terenie Międzynarodowych Targów Poznańskich (MTP)?

Poznań ma niewątpliwie bardzo dobre doświadczenia w zakresie organizacji imprez dla wielotysięcznych uczestników w oparciu o znajdującą się w centrum miasta infrastrukturę MTP. Wykorzystanie jej wydaje się możliwe dla organizacji oficjalnych imprez towarzyszących rozgrywkom np. konferencji prasowych a w ograniczonym zakresie również jako punktów tzw. zbiorowego żywienia, czy wspólnego oglądania transmisji. Specyfika wydarzenia jakim jest EURO 2012 wyklucza moim zdaniem jednak szersze jej wykorzystanie np. jako zbiorowej noclegowni, z uwagi na oczywiste trudności również w logistycznym opanowaniu zachowań kilkudziesięciu tysięcy kibiców będącej pod wpływem emocji - połączonych często ze wzajemną agresją, próbami wandalizmu i nadużywania alkoholu.

Jak wykorzystać infrastrukturę logistyczną po zakończeniu EURO 2012?

Rola jednego z miast organizatorów rozgrywek, wprowadziła i zdynamizowała procesy w zakresie inwestycji infrastrukturalnych w Poznaniu. Oprócz przebudowy miejskiego stadionu piłkarskiego – najbardziej istotnej na EURO 2012 inwestycji, do tych wiodących zaliczyłbym przede wszystkim odcinkową budowę tzw. trzeciej ramy komunikacyjnej, przebudowę i wspólne skomunikowanie głównego dworca kolejowego z autobusowym, zakup kilkudziesięciu nowych niskopodłogowych autobusów i tramwajów, oraz modernizację wielu węzłów transportowych i wylotowych tras komunikacyjnych z miasta np. w kierunku Wrocławia a także realizowaną przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad tzw. zachodnią obwodnicę Poznania. Cała ta nowa lub zmodernizowana infrastruktura będzie z pewnością bardzo dobrze wykorzystana również po EURO 2012, ponieważ w dużej mierze stanowi uzupełnienie dotychczasowych zaległości inwestycyjnych miasta. W niektórych aspektach może nawet okazać się to niewystarczające z punktu widzenia dalszych perspektyw rozwoju aglomeracji Poznania np. rozbudowa lotniska.

**Zbyszko Pawlak - Specjalista z zakresu logistyki miejskiej, zarządzania miastem i środowiskiem oraz gospodarki przestrzennej. Nauczyciel akademicki a także autor wielu prac naukowych oraz kierownik i członek zespołów eksperckich (w tym również międzynarodowych), dotyczących rozwiązań dla praktyki gospodarczej.*