



D.3.1 – Hlavní pilíře politiky pro výměnu zkušeností a mapování lokalit SUGAR

Úroveň rozšíření	PP
Složka a činnost	CP 3
Autor (autoři)	PP2 – ITL
Spoluautor (spoluautoři)	
Stav: (F: konečný, D: návrh)	F
Datum	23/09/2009
Název souboru	SUGAR_D3.1_F.doc



CO-FINANCED BY
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND



 Regione Emilia-Romagna

 INTERREG IVC
INNOVATION & ENVIRONMENT
REGIONS OF EUROPE SHARING SOLUTIONS

Made possible by the INTERREG IVC programme

Obsah

1	Hlavní pilíře politiky city logistiky pro výměnu zkušeností a mapování lokalit SUGAR	3
2	Nástroje pro sběr dat	3
2.1	Současný scénář opatření městské logistiky	4
2.2	Budoucí scénář opatření městské logistiky	5
3	Podrobná struktura matrice	5
3.1	Opatření	5
3.2	Záměry	10
3.3	Cílové skupiny	11
3.4	Cílová územní úroveň	11
3.5	Podporující orgány	11
4	Výsledky	12
4.1	Lokality s osvědčenou praxí	12
4.1.1	Současný scénář	12
4.1.2	Budoucí scénář	14
4.2	Transferové lokality	16
4.2.1	Současný scénář	16
4.2.2	Budoucí scénář	18
5	Srovnání mezi transferovými lokalitami a lokalitami s osvědčenou praxí	20
5.1	Současný scénář	20
5.2	Budoucí scénář	21
6	Současné a budoucí priority jednotlivých opatření	22

1 Hlavní pilíře politiky městské logistiky pro výměnu zkušeností a mapování lokalit SUGAR

Cílem tohoto úkolu je upřesnit definici klíčových témat politiky městské logistiky, na která se zaměřují lokality s osvědčenou praxí SUGAR (Londýn, Paříž, Barcelona a region Emilia-Romagna) i transferové lokality (Palma de Mallorca, region Kréta, město Athény, město Poznaň, město Vratsa, město Celje, město Ústí nad Labem).

ITL má v úmyslu identifikovat v tomto výstupu na základě partnerských příspěvků současnou situaci uplatňovaných opatření městské logistiky a požadovaných a budoucích měřítek s ohledem na pokrytí všech politických nástrojů, které mají k dispozici veřejné orgány.

Tento dokument určuje postavení každé lokality SUGAR vzhledem ke „STÁVAJÍCÍM“ a „POŽADOVANÝM“ politickým krokům za účelem identifikování nejvýznamnějších témat, u nichž se partneři mohou stát dárci a příjemci osvědčené praxe a za účelem podpory definice hlavních mezer v politice, které mohou být pokryty externími lokalitami s osvědčenou praxí a budoucími vzdělávacími aktivitami SUGAR.

2 Nástroje pro sběr dat

Sběr dat byl uskutečněn za pomoci matrice, která představovala nástroj pro pochopení postavení lokalit SUGAR vzhledem k současným politikám městské logistiky a budoucím politikám a krokům. Strukturu matrice navrhl partnerům ITL a odsouhlasila ji zahajovací schůzka uskutečněná v Bologni 5. a 6. března 2009.

Nástroj zvolený pro sběr dat byl Excel. ITL poskytl seznam a stručný popis opatření městské logistiky, která mohou být realizována veřejnými orgány (řádky) a celou řadu možností pro každé opatření (sloupce) ohledně těchto veličin:

- záměry
- cílové skupiny
- cílová územní úroveň
- podporující orgán.

U každého opatření byl rovněž k dispozici prostor pro stručný popis za účelem lepší charakteristiky veřejných kroků identifikovaných každým partnerem. Každý partner byl rovněž požádán, aby do matrice uvedl opatření, která byla uplatněna a která se neosvědčila, aby bylo rovněž zajištěno poučení z negativních zkušeností jako základna pro zlepšování politiky do budoucna.

Politika je proto výsledkem konkrétních opatření v různých oblastech zásahů, záměrů, cílových skupin, cílových územních úrovní a podporujících úrovní a je jimi také charakterizována.

Sběr dat byl zahájen 8. dubna 2009 a jak lokality s osvědčenou praxí, tak i transferové lokality vyplňovaly matici na základě přehledu současného stavu a budoucích politik v příslušném kontextu.

2.1 Současný scénář opatření městské logistiky

První list excelového nástroje, „STÁVAJÍCÍ OPATŘENÍ“ v městské logistice nám pomůže pochopit, kde jsou lokality SUGAR vzhledem k uplatňovaným opatřením městské logistiky tím, že také identifikujeme záměry jednotlivých opatření, jejich cílové skupiny, jejich územní úroveň a podporující orgány. U lokalit s osvědčenou praxí vytváří „STÁVAJÍCÍ“ scénář základnu pro podrobnější analýzu osvědčené praxe, zatímco u transferových lokalit poskytuje předběžný přehled hlavních mezer v politice.

Matrici bylo možno vyplňovat u každého opatření výběrem z několika záměrů, cílových skupin, územní úrovně politiky a podporujících orgánů, čímž byl vytvářen celistvý obrázek uplatňovaných opatření. V části určené pro popis opatření bylo třeba podrobně popsat, kteří aktéři jsou zapojeni do podpory a realizace opatření za účelem předběžného definování struktury řízení opatření. Stručný popis opatření rovněž představoval první krok, na jehož základě lokality s osvědčenou praxí poskytnou podrobnější popis své osvědčené praxe v rámci analýzy osvědčené praxe – krok 3.2. Následující tabulka je příkladem části vyplněné matrice.

OPATŘENÍ	ZÁMĚRY					
	Účinné využívání infrastruktury	Snížení emisí a znečišťování	Zlepšení dodavatelského řetězce	Zvýšení atraktivity města	Snížení dopravní zátěže	Omezení interference mezi toky nákladů a cestujících
Regulace přístupu na základě časového okna pro dodávky Realizace omezení přístupu a prosazování opatření a zlepšování způsobů kontroly		X			X	X
Sousedící oblasti dodávek (ELP) Espace de livraison de proximité – ELP: Platforma překládky ve městech, na jejímž základě určený personál poskytuje pomoc dispečinku zásilek na poslední míli (vnitřní město). Zboží je vykládáno z přijíždějících vozidel a může být nakládáno na vozíky, káry, elektrická vozidla a jízdní kola ke konečné distribuci.	X		X		X	

Tabulka 1 – Příklad části matrice současného scénáře (jen část celé matrice)

2.2 Budoucí scénář opatření městské logistiky

Druhý list excelového nástroje, „BUDOUCÍ SCÉNÁŘ“ opatření městské logistiky, nám pomůže pochopit, které scénáře městské logistiky by města chtěla uskutečnit vzhledem k politickým zájmům.

Vyplněná matrice pomáhá pochopit, jak se politiky městské logistiky vyvíjejí. Obzvláště v případě lokalit s osvědčenými praktikami je vlastně možné srovnávat budoucí trendy se současnými politikami a opatřeními. U transferových lokalit, kde jsou veřejné kroky současné městské logistiky omezenější, pomůže matrice pochopit hlavní politická témata pro rozvoj budoucích vzdělávacích aktivit SUGAR.

V případě, že lokality zvolily jednotlivá budoucí opatření, byly rovněž požádány, aby poskytly doplňující informace v poli pro popis opatření, například vzhledem ke vztahu s dříve uplatňovanými opatřeními, k souladu s národními nebo regionálními pravidly a předpisy, ke konsolidaci pilotních projektů a tak dále.

3 Podrobná struktura matrice

Matrice předpokládá seznam opatření (řádky) ujednaných mezi partnery, která se kříží se záměry, cílovými skupinami, cílovou územní úrovní a podporujícími orgány (sloupce). Všechny tyto kategorie jsou uvedeny a popsány níže.

3.1 Opatření

Existuje 9 kategorií opatření. Každé opatření se může objevit ve více než jedné kategorii v závislosti na typu zásahu, který představuje, a na způsobu, jakým byl realizován. To je nutné, protože jednotlivá opatření jsou sama o sobě komplexní zásahy, které souvisejí s různými typy veřejných kroků. Například opatření týkající se městského distribučního střediska může mezi ostatními představovat infrastrukturní opatření, administrativní opatření a opatření dodavatelského řetězce.

1. ADMINISTRATIVNÍ OPATŘENÍ

(poradenství, zákony a prosazování, povolení, pobídky)

Regulace přístupu na základě časového okna pro dodávky

Realizace omezení přístupu a prosazování opatření a zlepšování způsobů kontroly

Regulace přístupu na základě emisních norem / ekologické zóny – prosazování opatření

<p>Omezení jsou založena na emisích vozidel (Euro 4 atd., vozidla PLG) a/nebo na kombinaci kritérií jako hmotnost vozidla, dopad emisí a velikost, které musí být splněny pro vstup do určené oblasti – „ekologické zóny“.</p>
<p>Regulace přístupu na základě doby nakládky / vykládky</p>
<p>Stanovení časového limitu (např. 30-60 minut) pro operace nakládky-vykládky; toto opatření rovněž vyžaduje proškolení zástupců pro monitorování a prosazování opatření.</p>
<p>Sousedící oblasti dodávek (ELP)</p> <p>Espace de livraison de proximité – ELP: Platforma překládky ve městech, na jejímž základě určený personál poskytuje pomoc dispečinku zásilek na poslední míli (vnitřní město). Zboží je vykládáno z příjezdících vozidel a může být nakládáno na vozíky, káry, elektrická vozidla a jízdní kola ke konečné distribuci.</p>
<p>Nakládkové prostory na ulici</p> <p>Prostor na ulici určený pro operace nakládky, s časovým omezením nebo bez něj, obvykle v centrech měst</p>
<p>Nakládkové prostory mimo ulici</p> <p>Prostor mimo ulici určený pro operace nakládky, s časovým omezením nebo bez něj, obvykle v centrech měst</p>
<p>UCC (Oblastní UCC, UCC u jednotlivých lokalit, speciální projektové UCC)</p> <p>Logistické zařízení, do něhož mnoho logistických společností dodává zboží určené pro danou oblast, z něhož jsou prováděny konsolidované dodávky v této oblasti a v němž může být poskytována celá řada jiných logistických a maloobchodních služeb.</p>
<p>Trasy kamionů</p> <p>Stanovené preferenční trasy pro toky těžkých vozidel, s ekologickými účinky, ale i účinky na délku cesty. Doporučené nebo zákonem stanovené trasy kamionů (kdy je zakázáno, aby kamiony používaly nestanovené trasy) a požadované prosazování.</p>
<p>Povolení EFV</p> <p>Do omezených oblastí mají přístup vozidla EFV (ekologicky šetrná vozidla)</p>
<p>Regulace a prosazování nočních dodávek</p> <p>Časové regulace dodávek do konkrétního objektu / oblasti (např. maloobchodu, kanceláře nebo továrny) a svozů z nich. Regulace pohybu nákladních vozidel v části nebo v celé městské oblasti.</p>
<p>Značení</p>

Silniční značky vysvětlující trasy a regulace pro řidiče nákladních vozidel v městských oblastech. Variabilní značky (elektronické).
Regulace hluku Většinou v souvislosti s nočními dodávkami. Definují normy pro vozidla, vysokozdvížné vozíky, kontejnery na kolečkách atd.
Jízdní pruhy pro kamiony Pouze pro nákladní automobily, autobusy a kamiony, různá vozidla. Mohou být používány i pro vykládku na konkrétních místech, avšak nikoli pro jízdu.
Schéma uznávání nákladních operátorů Zaměřuje se na operátory, je volně přístupné a poskytuje pobídky pro uplatňování osvědčené praxe za účelem zlepšení tichých operací a srovnávacích skóre, používá jako pobídku úsporu nákladů, což je tržní mechanismus, který umožní zákazníkovi hledat nákladní operátory s bezpečnou a ekologicky uvědomělou praxí.
Stanovování cen parkovného
Snížení daní a výhody pro „ekologická paliva“ a filtrační technologii
Pobídky pro nákup EFV
Regulace vytíženosti
Povolení pro multi-vyzvedávání / multi-vykládku
Pěší zóny
Harmonizace předpisů na různých administrativních úrovních
Čerpací stanice pro EFV*
Monitorování městské logistiky*
Vzdělávání veřejných orgánů*

* sub-opatření přidána regionem Emilia-Romagna při vyplňování matrice k budoucímu scénáři

2. URBANISTICKÁ OPATŘENÍ

UCC (oblastní UCC, UCC u jednotlivých lokalit, speciální projektové UCC)

Logistické zařízení, do něhož mnoho logistických společností dodává zboží určené pro danou oblast, z něhož jsou prováděny konsolidované dodávky v této oblasti a v němž může být poskytována celá



řada jiných logistických a maloobchodních služeb.
Nakládkové prostory na ulici Prostor na ulici určený pro operace nakládky, s časovým omezením nebo bez něj, obvykle v centrech měst.
Nakládkové prostory mimo ulici Prostor mimo ulici určený pro operace nakládky, s časovým omezením nebo bez něj, obvykle v centrech měst
Sousedící oblasti dodávek (ELP) Espace de livraison de proximité – ELP: Platforma překládky ve městech, na jejímž základě určený personál poskytuje pomoc dispečinku zásilek na poslední míli (vnitřní město). Zboží je vykládáno z přijíždějících vozidel a může být nakládáno na vozíky, káry, elektrická vozidla a jízdní kola ke konečné distribuci.
Jízdní pruhy pro kamiony Pouze pro nákladní automobily, autobusy a kamiony, různá vozidla. Mohou být používány i pro vykládku na konkrétních místech, avšak nikoli pro jízdu.
Síť čerpacích stanic pro EFV
Sběrná místa
Využívání pozemků
Pěší zóny
Zóny pro nakládku / vykládku
Integrační plán přepravy pro osobní a nákladní dopravu

3. OPATŘENÍ OHLEDNĚ ŘÍZENÍ

Partnerství veřejných a soukromých subjektů (PPP)

PPP používané pro financování, výstavbu a provoz infrastrukturních projektů, jednání a rámcové smlouvy. Příkladem jsou Freight Quality Partnerships (Partnerství pro kvalitu nákladů) ve Velké Británii nebo „Paris Distribution Partnership“ (Pařížské partnerství pro distribuci).

Schéma uznávání nákladních operátorů

Zaměřuje se na operátory, je volně přístupné a poskytuje pobídky pro uplatňování osvědčené praxe za účelem zlepšení tichých operací a srovnávacích skóre, používá jako pobídku úsporu nákladů, což je tržní mechanismus, který umožní zákazníkovi hledat nákladní operátory s bezpečnou a ekologicky uvědomělou praxí.

Spolupráce mezi městy v městské logistice – definice a řízení zásahů

4. UVĚDOMĚLOST

Kampaně zaměřené na uvědomělost při přepravě nákladů

5. INFRASTRUKTURNÍ OPATŘENÍ

UCC (Oblastní UCC, UCC u jednotlivých lokalit, speciální projektové UCC)

Logistické zařízení, do něhož mnoho logistických společností dodává zboží určené pro danou oblast, z něhož jsou prováděny konsolidované dodávky v této oblasti a v němž může být poskytována celá řada jiných logistických a maloobchodních služeb.

Zóny pro nakládku / vykládku

Jízdní pruhy pro kamiony

Pouze pro nákladní automobily, autobusy a kamiony, různá vozidla. Mohou být používány i pro vykládku na konkrétních místech, avšak nikoli pro jízdu.

Flexibilní / multifunkční využívání jízdních pruhů

Jízdní pruhy určené pro kamiony a jiná vozidla, pokud jedna skupina nepostačuje k odůvodnění omezení.

Parkování

Sousedící oblasti dodávek (ELP)

Espace de livraison de proximité – ELP: Platforma překládky ve městech, na jejímž základě určený personál poskytuje pomoc dispečinku zásilek na poslední míli (vnitřní město). Zboží je vykládáno z přijíždějících vozidel a může být nakládáno na vozíky, káry, elektrická vozidla a jízdní kola ke konečné distribuci.

6. ITS A TECHNICKÁ OPATŘENÍ
Financování protihlukových technologií a zařízení
Systémy a technologie pro řízení nákladní dopravy

Počítačové směřování a plánování vozidel, navigační systémy a kontrola provozu pro účely informování v reálném čase, komunikační systémy v kabině, systémy rezervace mezer.

Systémy řízení provozu

Systémy řízení a kontroly městského provozu (UTMC) pro časování semaforů – VMS – obsazení vozového parku; mapování nebo doporučování tras; automatická kontrola přístupu vozidel.

Ekologicky šetrná vozidla a paliva (podněty pro výzkum)
Síť čerpacích stanic pro EFV
Technologie pro kontrolu a prosazování
E-obchod

Řešení poslední míle pro prodej B2C a C2C: dodávky do domu / do práce, boxy pro příjem / dodávku, sběrná místa.

Design vozidel
Techniky detekce provozu
Malokontejnerová řešení
Nákladní autobusy
Železniční přeprava pro městskou logistiku

7. OPATŘENÍ PRO MODELOVACÍ NÁSTROJE
Získávání a analýza dat
Modelování městské logistiky pro účely definování řešení
Techniky detekce provozu

8. OPATŘENÍ PRO ŘÍZENÍ DODAVATELSKÉHO ŘETĚZCE
UCC a distribuční kanály (sběrné středisko / sběr v maloobchodě)
Logistické zařízení, do něhož mnoho logistických společností dodává zboží určené pro danou oblast, z něhož jsou prováděny konsolidované dodávky v této oblasti a v němž může být poskytována celá řada jiných logistických a maloobchodních služeb.
Noční dodávky
Časové regulace dodávek do konkrétního objektu / oblasti (např. maloobchodu, kanceláře nebo továrny) a svozů z nich. Regulace pohybu nákladních vozidel v části nebo v celé městské oblasti.
Systémy a technologie řízení nákladního provozu
Počítačové směrování a plánování vozidel, navigační systémy a kontrola provozu pro účely informování v reálném čase, komunikační systémy v kabině, systémy rezervace mezer.
Systémy a nástroje pro dodávky: obsluhované / neobsluhované
Přítomnost zákazníka u dodávky je nutná / není nutná, důkaz o dodávce je nebo není vyžadován, boxy pro příjem / dodávku, sběrná místa, banky s uzamykatelnými skříňkami.
Nakupování z domova prostřednictvím e-obchodu
Řešení poslední míle: dodávky do domu / do práce, boxy pro příjem / dodávku, sběrná místa.
Outsourcing
ICT pro řízení dodavatelského řetězce
Počítačové směrování a plánování vozidel, navigační systémy a informování v reálném čase, identifikace kmitočtu.
Místa pro vykládání zásobování (drop off points)
Prodej z dodávkového vozidla
Řízení dopravních operací

SDÍLENÍ DODÁVKOVÝCH VOZIDEL*

* sub-opatření přidaná regionem Emilia-Romagna při vyplňování matrice k budoucímu scénáři

9. INFORMAČNÍ OPATŘENÍ**Webové stránky****Informace a mapy / atlasy – trasy pro městskou nákladní dopravu**

Papírové nebo elektronické (mapování a polohování GIS, navigátoři) jako doplněk ke značení.

Značení (informování) / konvenční – VMS

Informace o doporučeních nebo zákonech (viz kat. 1 Administrativní opatření – Značení)

3.2 Záměry

Bylo identifikováno šest typů záměrů.

ZÁMĚRY**Účinné využívání infrastruktury****Snížení emisí a znečištění****Zlepšení dodavatelského řetězce****Zvýšení atraktivity města****Snížení dopravní zácpy****Omezení interference mezi toky nákladů a cestujících**

3.3 Cílové skupiny

Byly identifikovány tři cílové skupiny.

CÍLOVÉ SKUPINY
Veřejné orgány
Soukromí aktéři
PPP

3.4 Cílová územní úroveň

CÍLOVÁ ÚZEMNÍ ÚROVEŇ
Státní
Regionální
Městská
Místní
EU

3.5 Podporující orgány

Byl požadován i popis.

PODPORUJÍCÍ ORGÁNY
Státní
Regionální
Městské

4 Výsledky

Odpovědi partnerů byly shromážděny a sumarizovány pomocí Excelu a za účelem lepšího pochopení hodnoty a výsledků tohoto přehledu byly vytvořeny koláčové grafy.

4.1 Lokality s osvědčenou praxí

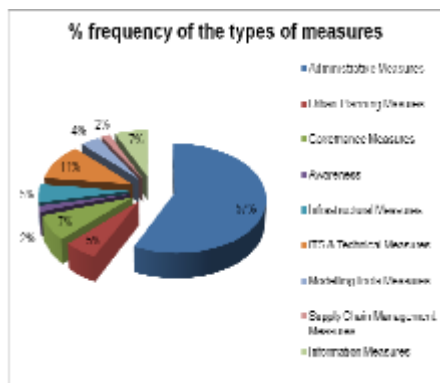
Jak je uvedeno ve formuláři pro Žádost o SUGAR, jsou za lokality s osvědčenou praxí (lokality GP) považovány Londýn, Paříž, Barcelona a region Emilia Romagna.

4.1.1 Současný scénář

Všechny lokality s osvědčenou praxí vyplnily přehled týkající se současného scénáře. Nejčastější jsou administrativní opatření, která byla zvolena 198krát (198 realizovaných administrativních opatření) u 57% celkového počtu odpovědí.¹ Pro získání úplné představy o výsledcích přehledu viz přílohu.

Další zajímavosti se týkají skutečnosti, že cílové skupiny zahrnují, i když s různou vahou, všechny tři typy (veřejné, soukromé, PPP). Dále je zajímavé i to, že územní úroveň opatření se netýká pouze místní úrovně, ale i státní, regionální a městské úrovně. To naznačuje, že opatření městské logistiky směřují k harmonizaci v širší územní míře.

Níže jsou shrnuty hlavní výsledky.



% frekvence typů opatření

- administrativní opatření
- urbanistická opatření
- opatření pro řízení
- uvědomění
- infrastrukturní opatření
- ITS a technická opatření
- opatření pro modelovací nástroje
- opatření pro řízení dodavatelského řetězce
- informační opatření

Převládají administrativní opatření, zatímco ostatní opatření nacházejí omezené uplatnění. Mezi nimi vykazují procentuální frekvenci nad 10% jen ITS a technická opatření.

¹ Upozorňujeme, že v případě, že jedno opatření náleží do různých kategorií opatření, je jednotlivé opatření započítáváno tolikrát, kolikrát je danou lokalitou uvedeno.

% frequency of the measures objectives

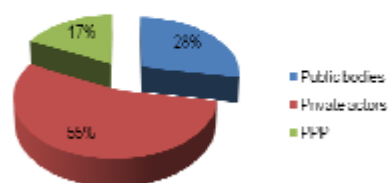


% frekvence typů záměrů opatření

- účinné využívání infrastruktury
- snížení emisí a znečišťování
- zlepšení dodavatelského řetězce
- zvýšení atraktivity města
- snížení dopravní zátěže
- omezení interference mezi toky nákladů a cestujících

Různé kategorie záměrů uplatňovaných opatření jsou rozloženy velmi stejnoměrně. To lze považovat za důkaz, že každé opatření má více účinků na různé záměry nebo že existuje silná korelace mezi záměry navrhovanými přehledem.

% frequency of the measures target groups

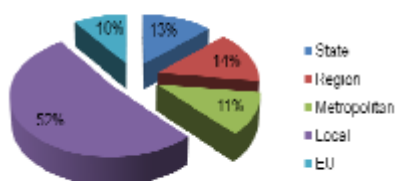


% frekvence cílových skupin opatření

- veřejné orgány
- soukromí aktéři
- PPP

Cílovými skupinami opatření jsou hlavně soukromí aktéři, ale značné procento opatření bylo zaměřeno i na veřejné orgány a PPP.

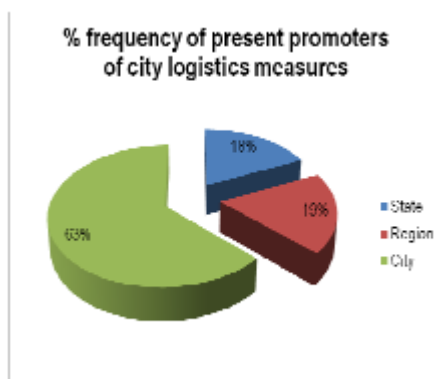
% frequency of the target territorial levels of the measures



% frekvence cílových územních úrovní opatření

- státní
- regionální
- městská
- místní
- EU

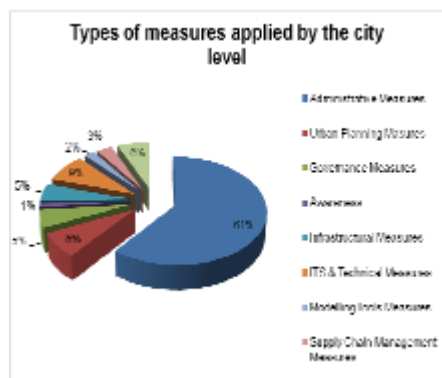
Je velmi zajímavé, že lokality s osvědčenou praxí předkládají opatření, která mají územní rozsah, jenž není pouze místní. To je důkazem toho, že opatření městské logistiky jsou uplatňována i v širší územní míře (městské, regionální nebo dokonce celostátní).



% frekvence současných podporovatelů opatření městské logistiky

- stát
- region
- město

Hlavní podporovatelé působí na úrovni města, ale některé veřejné kroky si nacházejí veřejné podporovatele i na regionální a celostátní úrovni.



Typy opatření uplatňovaných na úrovni města

- administrativní opatření
- urbanistická opatření
- opatření pro řízení
- uvědomělost
- infrastrukturní opatření
- ITS a technická opatření
- opatření pro modelovací nástroje
- opatření pro řízení dodavatelského řetězce

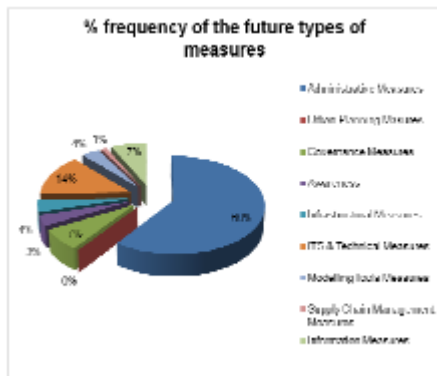
Typ opatření uplatňovaných na úrovni města potvrzuje značnou převahu administrativních zásahů.

4.1.2 Budoucí scénář

Analýza budoucího scénáře může přinést zajímavé vstupy vzhledem k tomu, jaký vývoj je očekáván u současných politik veřejné administrativy v městské logistice. Obecně jsou zájmy lokalit s osvědčenou praxí v oblasti budoucí politiky v souladu se současným scénářem, obzvláště u typů opatření a hlavně u důležitosti administrativních typů zásahů. Navíc městská úroveň získá u budoucího scénáře silnější roli jako územní úroveň, která bude podporovat budoucí politiky a opatření. Počet odpovědí ohledně budoucích opatření je mnohem nižší než odpovědi ve srovnání s odpověďmi k současnému scénáři. To si lze vyložit jako ukazatel vysoké úrovně zralosti lokalit s osvědčenou praxí vzhledem k uplatňovaným opatřením. Opačná situace vzniká u transferových lokalit, jak je vidět v následujících kapitolách.

Identifikace budoucího scénáře rovněž podporuje definici prioritních témat kulatých stolů k osvědčeným praktikám konaných v rámci projektu SUGAR².

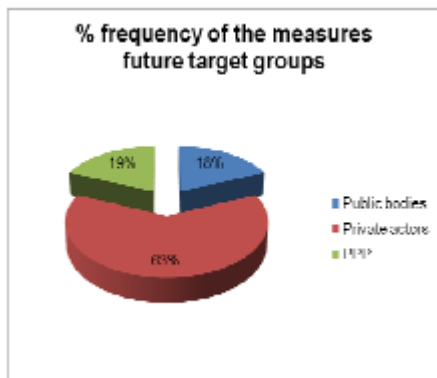
² Výsledky nezahrnují budoucí scénář pro Paříž.



% frekvence budoucích typů opatření

- administrativní opatření
- urbanistická opatření
- opatření pro řízení
- uvědomění
- infrastrukturní opatření
- ITS a technická opatření
- opatření pro modelovací nástroje
- opatření pro řízení dodavatelského řetězce
- informační opatření

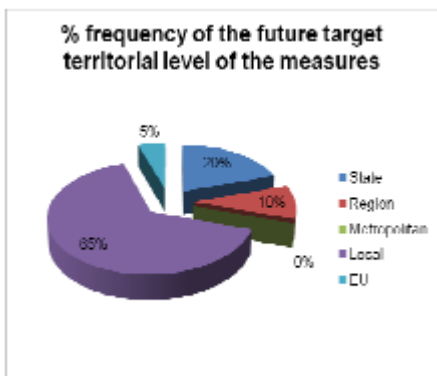
Kromě potvrzení budoucího zájmu o rozvoj administrativních opatření budoucí scénář určuje mírně rostoucí roli ITS a technických opatření. U urbanistických opatření se projevuje pokles důležitosti proti současnému scénáři.



% frekvence budoucích cílových skupin opatření

- veřejné orgány
- soukromí aktéři
- PPP

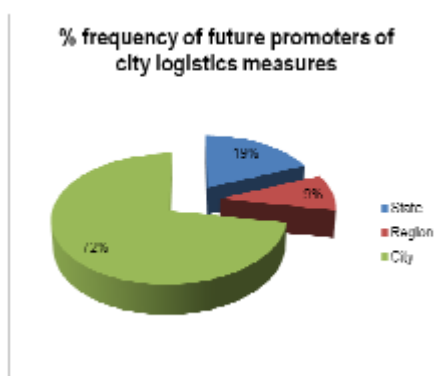
Ve srovnání se současnými scénáři jsou soukromí aktéři považováni ještě více za hlavní cílové skupiny budoucích opatření městské logistiky. Množství veřejných orgánů jako cílových skupin na druhé straně klesá.



% frekvence cílových územních úrovní opatření

- státní
- regionální
- městská
- místní
- EU

Nejvýznamnější prvky srovnání současných a budoucích scénářů se týkají zájmu lokalit s osvědčenou praxí o budoucí opatření a politiky na státní úrovni, ale současně potvrzují i důležitost místní úrovně, která rovněž dosahuje větší frekvence v odpovědích lokalit k budoucím scénářům.



% frekvence budoucích podporovatelů opatření městské logistiky

- stát
- region
- město

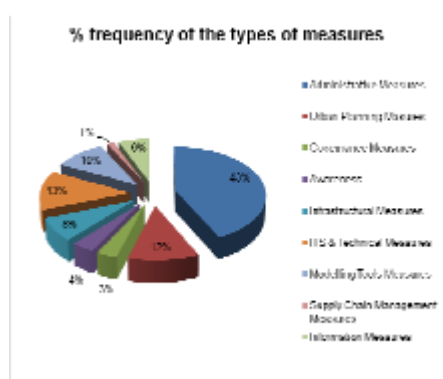
Jak je uvedeno na začátku tohoto oddílu, jsou za hlavní podporovatele budoucích opatření městské logistiky považována města.

4.2 Transferové lokality

Jak je uvedeno ve formuláři pro Žádost o SUGAR, jsou za transferové lokality považovány Palma de Mallorca (ES), region Kréta (EL), Athény (EL), Poznaň (PL), Vratislava (BU), Celje (SL), Ústí nad Labem (CZ), Pardubice (prostřednictvím partnera SUGAR Českých drah – CZ).

4.2.1 Současný scénář

Všechny transferové lokality vyplnily přehled týkající se současného scénáře. Stejně jako u lokalit s osvědčenou praxí jsou nejčastější administrativní opatření, která byla zvolena 127krát (127 realizovaných administrativních opatření) u 43% odpovědí.³

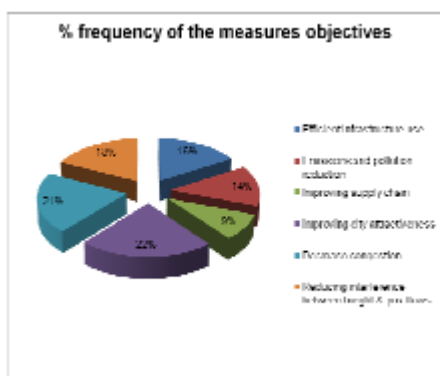


% frekvence typů opatření

- administrativní opatření
- urbanistická opatření
- opatření pro řízení
- uvědomění
- infrastrukturní opatření
- ITS a technická opatření
- opatření pro modelovací nástroje
- opatření pro řízení dodavatelského řetězce
- informační opatření

Kromě administrativních opatření hrají významnou roli ITS a technická opatření. Velmi omezený význam byl přičítán opatřením pro řízení a opatřením pro řízení dodavatelského řetězce.

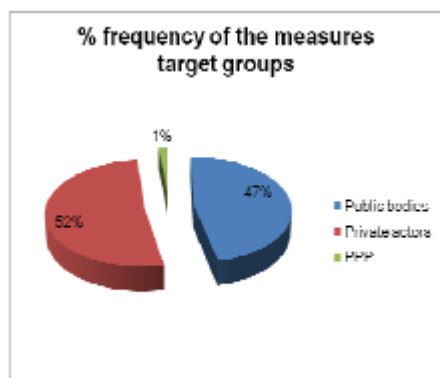
³ Upozorňujeme, že v případě, že jedno opatření náleží do různých kategorií opatření, je jednotlivé opatření započítáváno tolikrát, kolikrát je danou lokalitou uvedeno.



% frekvence typů záměrů opatření

- účinné využívání infrastruktury
- snížení emisí a znečišťování
- zlepšení dodavatelského řetězce
- zvýšení atraktivity města
- snížení dopravní zácpy
- omezení interference mezi toky nákladů a cestujících

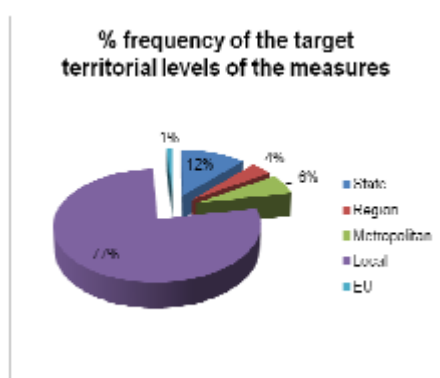
Záměry opatření jsou rozloženy téměř stejnoměrně, přičemž mírně menší význam je přičítán opatření zlepšení dodavatelského řetězce. To je zřejmě v souladu s předchozí úvahou o malém významu opatření pro dodavatelský řetězec a pravděpodobně i s menším zohledněním otázek dodavatelského řetězce a souvisejících otázek ekonomické udržitelnosti zásahů městské logistiky.



% frekvence cílových skupin opatření

- veřejné orgány
- soukromí aktéři
- PPP

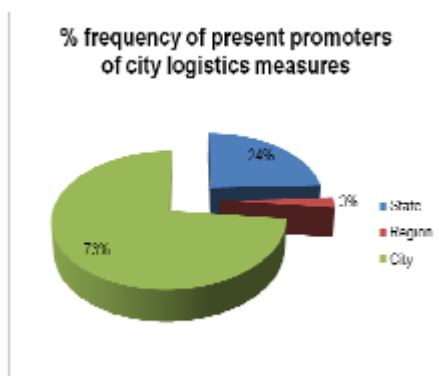
Cílové skupiny jsou téměř rovnoměrně rozděleny mezi soukromou a veřejnou a PPP není přičítána téměř žádná důležitost.



% frekvence cílových územních úrovní opatření

- státní
- regionální
- městská
- místní
- EU

Územní rozsah současných opatření městské logistiky se týká především místní úrovně. Je pozoruhodné, že jsou identifikována i státní opatření.



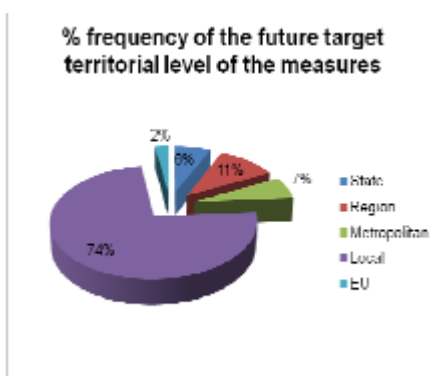
% frekvence současných podporovatelů opatření městské logistiky

- stát
- region
- město

V současné době jsou hlavním podporovatelem opatření městské logistiky města a v souladu s předchozím grafem jsou identifikovány i státem řízené zásahy.

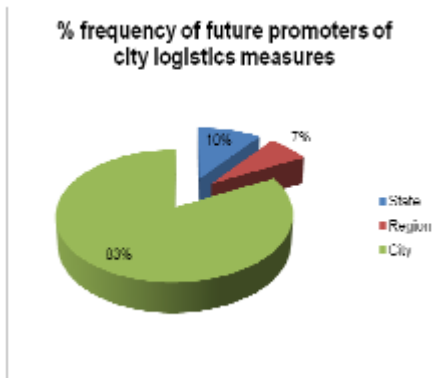
4.2.2 Budoucí scénář

Identifikace budoucího scénáře transferových lokalit identifikuje velmi stejnorodé odpovědi u téměř všech uváděných odpovědí. To si lze vykládat jako nejasnou strategii kroků u realizovaných opatření. Tato situace může nasvědčovat tomu, že bude zapotřebí přísná spolupráce mezi transferovými lokalitami a lokalitami s osvědčenou praxí při definování plánů kroků transferových lokalit pro městskou logistiku. Jediný jasný náznak do budoucna se týká role městské úrovně při realizaci budoucích kroků městské logistiky a současně její role jako cílové územní úrovně, jak je vidět na dvou níže uvedených grafech.



% frekvence budoucí cílové územní úrovně opatření

- státní
- regionální
- městská
- místní
- EU



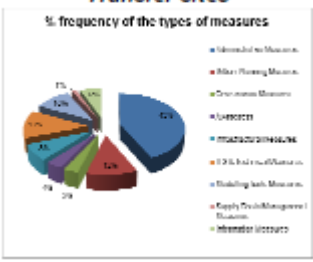
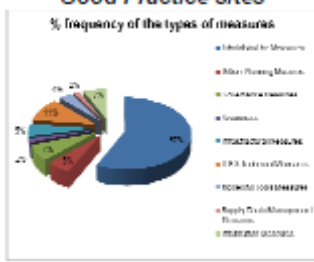
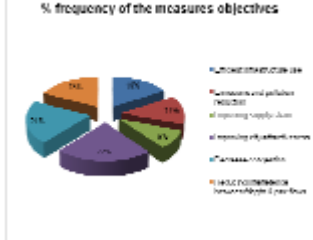

% frekvence budoucích podporovatelů opatření městské logistiky

- stát
- region
- město

5 Srovnání mezi transferovými lokalitami a lokalitami s osvědčenou praxí

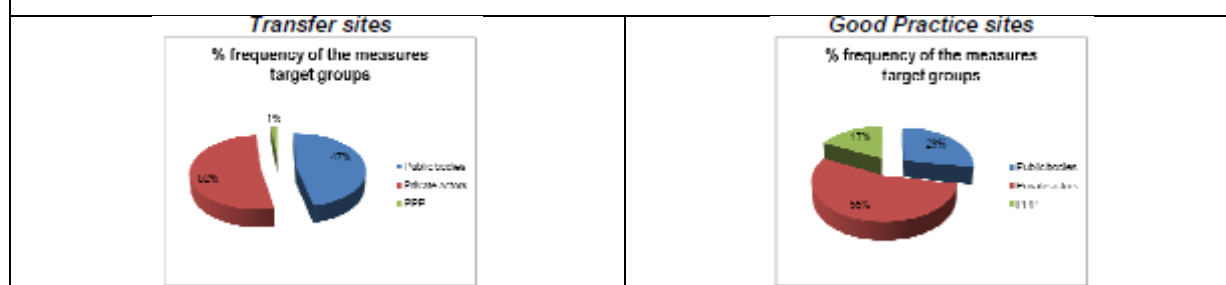
Tato část dokumentu se zaměřuje na srovnání obou skupin – transferových lokalit a lokalit s osvědčenou praxí.

5.1 Současný scénář

	
<p>Transferové lokality</p> <p>% frekvence typů opatření</p> <ul style="list-style-type: none"> - administrativní opatření - urbanistická opatření - opatření pro řízení - uvědomění - infrastrukturní opatření - ITS a technická opatření - opatření pro modelovací nástroje - opatření pro řízení dodavatelského řetězce - informační opatření 	<p>Lokality s osvědčenou praxí</p> <p>% frekvence typů opatření</p> <ul style="list-style-type: none"> - administrativní opatření - urbanistická opatření - opatření pro řízení - uvědomění - infrastrukturní opatření - ITS a technická opatření - opatření pro modelovací nástroje - opatření pro řízení dodavatelského řetězce - informační opatření
<p>Srovnání 1 - % frekvence typů opatření: Zásadní roli u obou skupin hrají administrativní opatření, i když u transferových lokalit mají menší význam. Urbanistická opatření hrají méně významnou roli u lokalit GP v porovnání s transferovými lokalitami (pouhých 5% oproti 12% u transferových lokalit).</p>	
	
<p>Transferové lokality</p> <p>% frekvence typů záměrů opatření</p> <ul style="list-style-type: none"> - účinné využívání infrastruktury 	<p>Lokality s osvědčenou praxí</p> <p>% frekvence typů záměrů opatření</p> <ul style="list-style-type: none"> - účinné využívání infrastruktury

<ul style="list-style-type: none"> - snížení emisí a znečišťování - zlepšení dodavatelského řetězce - zvýšení atraktivity města - snížení dopravní zácpy - omezení interference mezi toky nákladů a cestujících 	<ul style="list-style-type: none"> - snížení emisí a znečišťování - zlepšení dodavatelského řetězce - zvýšení atraktivity města - snížení dopravní zácpy - omezení interference mezi toky nákladů a cestujících
--	--

Srovnání 2 - % frekvence záměrů opatření: Hlavní rozdíly jsou 1) malý rozdíl u záměru snížení emisí a znečišťování, která je významnější pro lokality GP i vzhledem k jejich větším dopravním zácpám, 2) menší zájem lokalit GP o zvýšení atraktivity města a 3) nižší význam cíle zlepšení dodavatelského řetězce u transferových lokalit.



Transferové lokality

% frekvence cílových skupin opatření

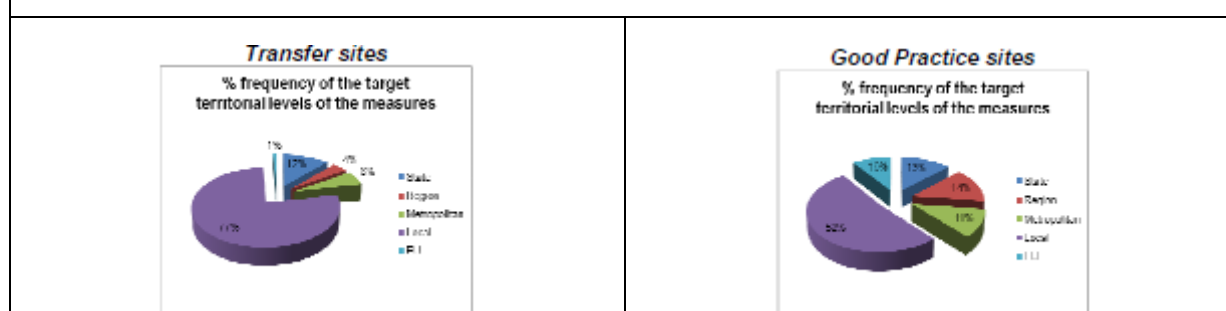
- veřejné orgány
- soukromí aktéři
- PPP

Lokality s osvědčenou praxí

% frekvence cílových skupin opatření

- veřejné orgány
- soukromí aktéři
- PPP

Srovnání 3 - % frekvence cílových skupin opatření: U partnerství veřejných a soukromých subjektů jako cílové skupiny opatření městské logistiky je vidět značný rozdíl.



Transferové lokality

% frekvence cílových územních úrovní opatření

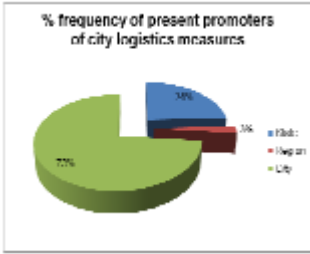
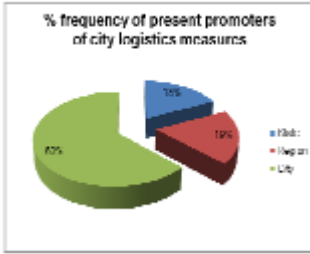
- státní
- regionální
- městská
- místní
- EU

Lokality s osvědčenou praxí

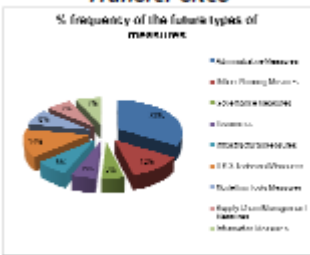
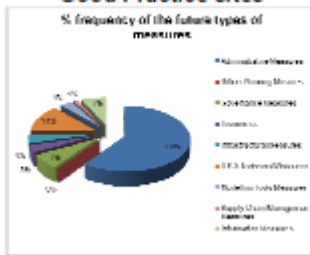
% frekvence cílových územních úrovní opatření

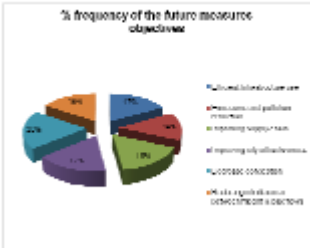
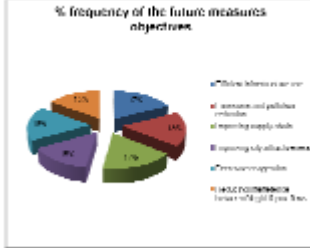

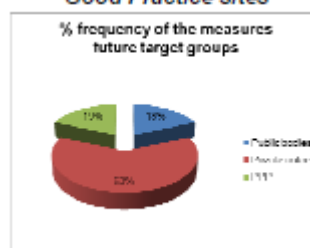
- státní
- regionální
- městská
- místní
- EU

Srovnání 4 - % frekvence cílových územních úrovní opatření: Lokality GP přičítají u současných opatření větší význam úrovni EU, státní a regionální úrovni. Transferové lokality se orientují především na místní cílovou územní úroveň.

<p style="text-align: center;">Transfer sites</p> <p style="text-align: center;">% frequency of present promoters of city logistics measures</p> 	<p style="text-align: center;">Good Practice sites</p> <p style="text-align: center;">% frequency of present promoters of city logistics measures</p> 
<p>Transferové lokality</p> <p>% frekvence současných podporovatelů opatření městské logistiky</p> <ul style="list-style-type: none"> - stát - region - město 	<p>Lokality s osvědčenou praxí</p> <p>% frekvence současných podporovatelů opatření městské logistiky</p> <ul style="list-style-type: none"> - stát - region - město
<p>Srovnání 5 - % frekvence současných podporovatelů opatření městské logistiky: Žádné větší rozdíly kromě role regionů jako podporujících orgánů (což lze vysvětlit přítomností jednoho regionu mezi 4 lokalitami GP a pouze jednoho mezi 9 transferovými lokalitami).</p>	

5.2 Budoucí scénář

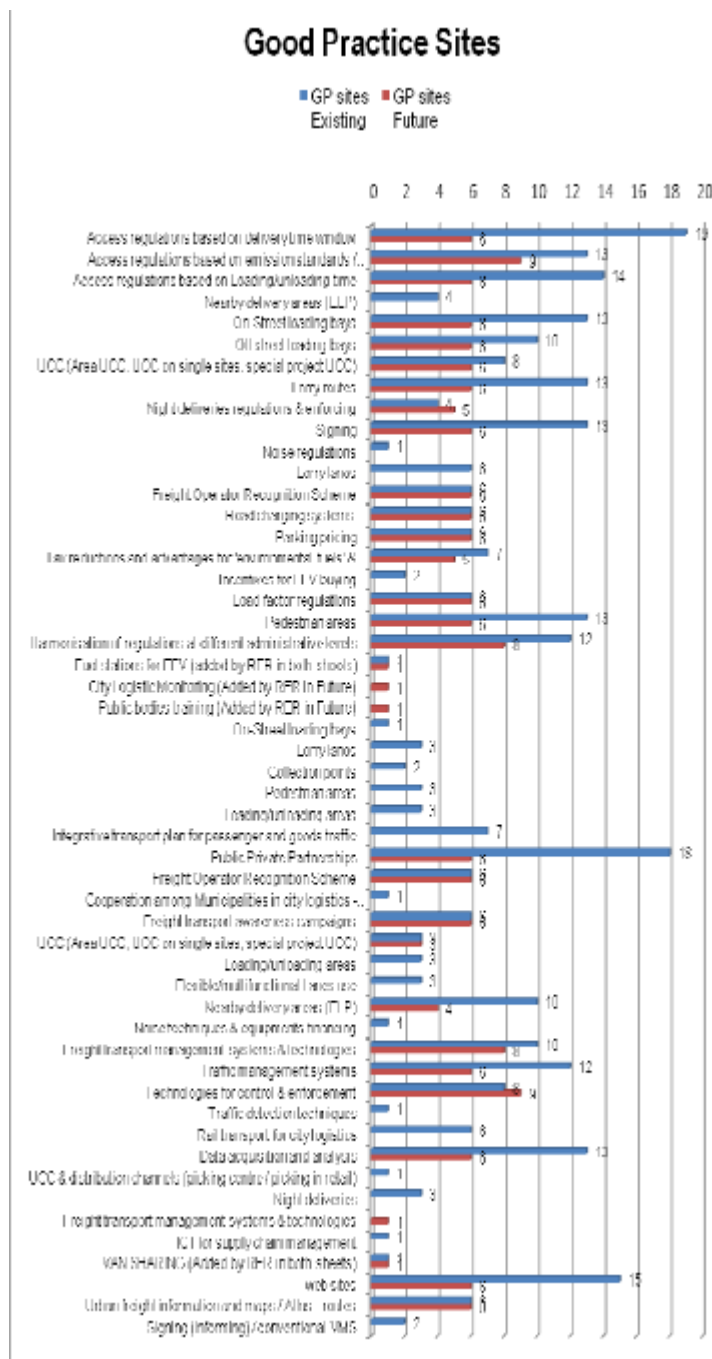
<p style="text-align: center;">Transfer sites</p> <p style="text-align: center;">% frequency of the future types of measures</p> 	<p style="text-align: center;">Good Practice sites</p> <p style="text-align: center;">% frequency of the future types of measures</p> 
<p>Transferové lokality</p> <p>% frekvence budoucích typů opatření</p> <ul style="list-style-type: none"> - administrativní opatření - urbanistická opatření - opatření pro řízení - uvědomění - infrastrukturní opatření - ITS a technická opatření - opatření pro modelovací nástroje - opatření pro řízení dodavatelského řetězce 	<p>Lokality s osvědčenou praxí</p> <p>% frekvence budoucích typů opatření</p> <ul style="list-style-type: none"> - administrativní opatření - urbanistická opatření - opatření pro řízení - uvědomění - infrastrukturní opatření - ITS a technická opatření - opatření pro modelovací nástroje - opatření pro řízení dodavatelského řetězce

- informační opatření	- informační opatření
<p>Srovnání 6 - % frekvence budoucích typů opatření: I když jak lokality GP, tak i transferové lokality považují za hlavní oblasti budoucích zásahů administrativní opatření a významná je i role ITS a technických opatření, identifikují odpovědi transferových lokalit méně jasnou strategii kroků oproti lokalitám GP. Toto tvrzení lze vysvětlit vyvážeností mezi různými kategoriemi opatření pro transferové lokality.</p>	
<p style="text-align: center;">Transfer sites</p> <p style="text-align: center;">% frequency of the future measures objectives</p> 	<p style="text-align: center;">Good Practice sites</p> <p style="text-align: center;">% frequency of the future measures objectives</p> 
<p>Transferové lokality</p> <p>% frekvence budoucích záměrů opatření</p> <ul style="list-style-type: none"> - účinné využívání infrastruktury - snížení emisí a znečišťování - zlepšení dodavatelského řetězce - zvýšení atraktivity města - snížení dopravní zácpy - omezení interference mezi toky nákladů a cestujících 	<p>Lokality s osvědčenou praxí</p> <p>% frekvence budoucích záměrů opatření</p> <ul style="list-style-type: none"> - účinné využívání infrastruktury - snížení emisí a znečišťování - zlepšení dodavatelského řetězce - zvýšení atraktivity města - snížení dopravní zácpy - omezení interference mezi toky nákladů a cestujících
<p>Srovnání 7 - % frekvence budoucích záměrů opatření: U záměrů nelze zjistit žádné zvláštní rozdíly.</p>	
<p style="text-align: center;">Transfer sites</p> <p style="text-align: center;">% frequency of the measures future target groups</p> 	<p style="text-align: center;">Good Practice sites</p> <p style="text-align: center;">% frequency of the measures future target groups</p> 
<p>Transferové lokality</p> <p>% frekvence budoucích cílových skupin opatření</p> <ul style="list-style-type: none"> - veřejné orgány - soukromí aktéři - PPP 	<p>Lokality s osvědčenou praxí</p> <p>% frekvence budoucích cílových skupin opatření</p> <ul style="list-style-type: none"> - veřejné orgány - soukromí aktéři - PPP
<p>Srovnání 8 - % frekvence budoucích cílových skupin opatření: Lokality GP předpokládají větší účast soukromých aktérů.</p>	

6 Současné a budoucí priority jednotlivých opatření

Následující⁴ dva grafy se zabývají rozložením odpovědí ohledně záměrů.⁵ Tato kapitola uzavírá tuto zprávu s jasným náznakem budoucího vzdělávání a analýzy a přehledů GP v rámci projektu SUGAR.

Lokality s osvědčenou praxí



- Regulace přístupu na základě časových oken dodávek
- Regulace přístupu na základě emisních norem
- Regulace přístupu na základě doby nakládky / vykládky
- Sousedící oblasti dodávek (ELP)
- Nakládkové prostory na ulici
- Nakládkové prostory mimo ulici
- UCC (Oblastní UCC, UCC u jednotlivých lokalit, speciální projektové UCC)
- Trasy pro kamiony
- Regulace a prosazování nočních dodávek
- Značení
- Regulace hluku
- Jízdní pruhy pro kamiony
- Schéma uznávání nákladních operátorů
- Systémy zpoplatňování komunikací
- Stanovování cen parkovného
- Snížení daní a výhody pro „ekologická paliva“
- Pobídky pro nákup EFV
- Regulace vytiženosti
- Pěší zóny
- Harmonizace předpisů na různých administrativních úrovních
- Čerpací stanice pro EFV (doplnil RER v obou listech)
- Monitorování městské logistiky (doplnil RER pro budoucnost)
- Vzdělávání veřejných orgánů (doplnil RER pro budoucnost)
- Nakládkové prostory na ulici
- Jízdní pruhy pro kamiony
- Sběrná místa
- Pěší zóny
- Zóny pro nakládku / vykládku
- Integrační plán přepravy pro osobní a nákladní dopravu
- Partnerství veřejných a soukromých subjektů
- Schéma uznávání nákladních operátorů
- Spolupráce mezi městy v městské logistice
- Kampaně zaměřené na uvědomlost při přepravě nákladů
- UCC (Oblastní UCC, UCC u jednotlivých lokalit, speciální projektové UCC)
- Zóny pro nakládku / vykládku

⁴ Opatření bez odpovědí byla vynechána a v těchto grafech nejsou znázorněna. Z toho důvodu se některá opatření u obou grafů neshodují.

⁵ Upozorňujeme na rozdíl v počtu lokalit s osvědčenou praxí (4) a transferových lokalit (9).

Flexibilní / multifunkční využívání jízdních pruhů
Sousedící oblasti dodávek (ELP)
Financování protihlukových technologií a zařízení
Systémy a technologie pro řízení nákladní dopravy
Systémy řízení provozu
Technologie pro kontrolu a prosazování
Techniky detekce provozu
Železniční přeprava pro městskou logistiku
Získávání a analýza dat
UCC a distribuční kanály (sběrné středisko / sběr v maloobchodě)
Noční dodávky
Systémy a technologie pro řízení nákladní dopravy
ICT pro řízení dodavatelského řetězce
SDÍLENÍ DODÁVKOVÝCH VOZIDEL (doplnil RER v obou listech)
Webové stránky
Informace a mapy / atlasy – trasy pro městskou nákladní dopravu
Značení (informování) / konvenční – VMS

Tento graf zdůrazňuje význam přičítaný v posledních letech *regulaci přístupu na základě časového okna pro dodávky* (administrativní opatření), *PPP* (opatření řízení) a *webovým stránkám* (informační opatření), které používají lokality GP.

Mezi požadovanými opatřeními (červeně) přičítají lokality GP větší význam *Harmonizaci pravidel a technologií pro kontrolu a prosazování*. Tato opatření by měla být analyzována do větší hloubky během schůzek GPRT a TtT.

Webové stránky

Informace a mapy / atlasy – trasy pro městskou nákladní dopravu

Značení (informování) / konvenční – VMS

Jiné (doplňují transferové lokality pro budoucnost)

V tomto grafu je větší míra požadovaných opatření.

Nejvýznamnější opatření přijímaná transferovými lokalitami jsou regulace přístupu, trasy pro kamiony, ceny parkovného, pěší zóny (administrativní opatření).

K nejvýznamnějším požadovaným opatřením patří: regulace přístupu, noční dodávky a povolení pro multi-vyzvedávání / multi-vykládku (administrativní opatření), parkování a sousedící oblasti dodávek (ELP) u infrastrukturních opatření, Systémy a technologie pro řízení nákladní dopravy (ITS a technická opatření), noční dodávky (opatření řízení dodavatelského řetězce) a informace a mapy / atlasy – trasy pro městskou nákladní dopravu (informační opatření).