

# ***C-LIEGE - Clean Last mile transport and logistics management for smart and efficient local Governments in Europe***

---

**DELIVERABLE D2.2**

**Knowledge Sharing Workshop proceedings – SUMMARY (Bulgarian)**

**Dissemination level: PUBLIC**

---

**Workpackage n. 2**

**Version Final**

**Date of preparation 28/02/2012**

*The sole responsibility for the content of this deliverable lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union. Neither the EACI nor the European Commission are responsible for any use that may be made of the information contained therein.*

**Grant Agreement n. IEE/10/154/SI2.589407 – C-LIEGE**

## **Предистория, цели, хората, които искаме да ни чуят**

C-LIEGE е проект за улесняване на обмена на добри практики на „меки“ мерки и политики в областта на чист градски товарен транспорт, както и доставка „последна миля“. Целта е да се насърчи по-чист и енергийно ефективен превоз на товари в градските райони. Проектът е насочен към местните администрации и превозвачите на стоки в града. Участници трябва да се ангажират с постигане на консенсус и създаване на подходящи условия. Целите на C-LIEGE са определени чрез набор от инструменти за идентифициране на политиката, която е смесица от ограничителни и насърчителни мерки (push and pull), които администрациите трябва да изберат и приложат. На второ място, да създаде функционално управление за логистика на стоки в градска среда. C-LIEGE ще подкрепи администрациите в създаването на тази нова функция и също така ще наблюдава изпълнението.

В съответствие с тези цели, семинарът е насочен към европейски градове / региони със съществуващи мерки за градски товарен транспорт (ГТТ) и инициативи за политическа подкрепа, за споделяне със съответните групи заинтересовани лица, които да се учат един от друг на добри и по-напреднали практики. Конкретната цел на семинара е да се обмени опит между съответните групи заинтересовани лица, които искат да се запознаят с най-добрите практики в градския товарен транспорт и да обсъдят защо някои мерки не са били успешни в предишния им опит. Очакваните резултати са да се идентифицират нуждите на администрациите, товарните превозвачи и товародатели по отношение на доставката на стоки в градовете и съответните концепции.

Семинарът за споделяне на знания се проведе в Барселона на 21 октомври 2011.

Семинарът бе също така отлична възможност за популяризиране на C-LIEGE проекта сред други европейски мрежи, представляващи регионални / общински органи или оператори, товарни фирми, спедитори, производители на електромобили, като POLIS, Eurocities, ERTRAC, Съветът на европейските доставчици, ACEA, EUCARS, EFFA, EEVC, IRU, FedEx и др.

Едно от категоричните намерения на проекта е също така да свърже C-LIEGE с други CIP-IEE проекти като CYCLELOGISTICS и ECOSTARS. Други поканени са съответно

ENERREG (Interreg IVC), City Logistics Managers (управление на градската логистика) от Холандия и Франция, както и SUGAR (Interreg IVC) да представят своя опит.

### **Европейските казуси в градския товарен транспорт (ГТТ)**

Казусите илюстрират разнообразие от различни подходи:

- **Регионът Емилия-Романя** е идеален пример за това как една регионалната рамка може да улесни и подкрепи изпълнението на действията на местно равнище, което е довело до най-добрите практики, какъвто е случаят в **Парма**.
- **Регионът на Щутгарт** е пример за това как с едно общо разбиране, без да има някаква голяма инвестиция, може да се постигне успех.
- **Амстердам, Будапеща и Ил дьо Франс** очертаха начина, по който те използват природните дадености като мрежа от реки и водни пътища. И трите града отбелязаха как този вид товарен транспорт се експлоатира. В Ил-дьо-Франс представиха как една по-ефективна политика за използване на земята и недвижимото имущество може да допринесе за по-ефективен градски товарен транспорт в Париж.

**Регионалното правителство на Емилия-Романя** се занимава активно с логистичните политики на града от началото на 2000 г. Презентацията бе представена от Алберто Прети от Института за Транспорт и логистика (ITL), ръководител на клона в Болоня. Разработена е програма за устойчива градска мобилност в периода между 2003 и 2005 г., финансирана само от регионалните фондове, която касае 5 мерки на интервенции, от които мярка №5 се отнася до градската логистика. Тази политика е изградена върху различни методологически стъпки, започвайки от споделянето на методологически подход до логистични процеси в градска среда и ситуацията в общините от региона, до определянето на съвместни насоки за интервенции, проектиране на интервенции, както и изпълнението им на регионална основа за координация.

Регионът Емилия-Романя е бил и все още е активен по отношение на градската логистика с регионалните си действия за подпомагане на общините за развитие на градската логистика (Helpdesk), както и за двата стълба на политики за следващите години:

- хармонизиране на разпоредбите по отношение на насоки и сътрудничество с общините, за да се определят правила за градската логистика;
- регионалният план за електро мобилност, както на товари, така и на пътници.

### Проучване на казуса Парма

**Парма** е пример, който илюстрира как регионалната инициатива може да засили вземането на решения от местното управление и как общината може да бъде ефективна при изпълнението на местна стратегия в регионална рамка.

Местните и регионалните власти могат да определят целите и правилата, но пазарът остава отворен и конкурентен. В Парма транспортът е услуга, която е отворена към конкуренцията. Как можем да постигнем това, без да се превръщаме в монополисти? Как може да се финансира градът, за да се запази конкуренцията?

Парма има деликатна структура на града и архитектура, която датира от Средновековието. Няколко места, обявени от ЮНЕСКО за световното културно наследство, могат да се видят в този оживен и привлекателен град, пълен с туристи и студенти. През 2004 година община Парма стартира една широка съвместна инициатива, наречена ECOLOGISTICS, с цел да се идентифицират, заедно със заинтересованите страни, устойчиви решения за доставка на стоки в историческия център. Проектът ECOLOGISTICS възниква от идеята да се избегнат самостоятелни и некоординирани доставки на стоки до историческия център.

Използваният подход е насочен към промяна на общия правилник, който касае както транзита, така и престоя на товарните превозни средства в историческия център. Насочен е също и към осъществяване на иновативна схема за превоз на стоки в градска среда, основаваща се на пълноценност и ефективност по отношение на опазване на околната среда, логистиката, социална ангажираност и грижа за безопасността.

Община Парма решава да подходи към общите процедури за изпълнение на проекта за градската логистика вместо „отгоре-надолу” - „отдолу-нагоре”. Тясното и продължително сътрудничество между основните местни участници е довело до подписване на „Протоколно споразумение за качеството на въздуха -

Рационализиране на доставката на стоки в градска среда” между общината и заинтересованите страни. Добри практики бяха използвани от Холандия и Великобритания. Заинтересованите страни решиха да приемат екологични превозни средства, както и съгласуваха нов Правилник за превоза на стоки в центъра на Парма. Споразумението позволи да се изпълняват пазарните правила, адресирани към постигане на ефикасен, ефективен, както и устойчив екологично чист превоз на стоки в Парма, като се дава приоритет на употребата на екологично чисти превозни средства чрез така известия процес на акредитация (accreditamento).

Петте златни правила на акредитацията са следните:

- 1) превоз на прясна храна, колети, дрехи и / или Ho.Re.Ca. (Hotel, Restaurant, Catering);
- 2) използване на екологично чисти превозни средства (например метан, електрически, хибридни) или превозни средства с екологичност на двигателя Евро 4
- 3) използване на лекотоварни превозни средства (3.5 тона);
- 4) гарантиране на висок коефициент на натоварване на превозни средства (най-малко 70% от товарносимостта на превозните средства като цяло);
- 5) изграждане на системи за локализация за проследяване и наблюдение на превозните средства. Реално време и точна информация за товарите по маршрута.

Доброволното участие на проекта ECOLOGISTICS е забележителна възможност за всички основни действащи лица: силно конкурентно предимство в рамките на местния пазар, намаление на разходите за транспорт на товарни превози, ползите, произтичащи от двете предимства и стимули, като например: по-продължителен период от време за достъп до центъра на града, безплатно разрешение за достъп и др. Операторите имат възможност да избират: да поддържат екологично чисти и оптимално натоварени превозни средства (акредитирани), което позволява да се доставят стоки между 6 и 22 часа или, като алтернатива, да възложат превоза на стоките си на фирми, предлагащи екологично чисти транспортни услуги, така наречените ECOCITY. Тази услуга е в свободна конкуренция с другите най-ефективни оператори за доставка на стоки на територията на Парма. ECOLOGISTICS и ECOCITY

допринасят за рационализиране превоза на стоки в градска среда като приобщават „добродетелния“ транспорт и логистичните оператори за намаляване на разходите за околна среда и социалните разходи и повишаване употребата на екологично чисти превозни средства.

### **Проучвания на казусите Щутгарт и Регенсбург**

Казусът **Щутгарт** бе представен от Мартин Бранд от КЛОК – партньор от консорциума и пилотен град на проекта C-LIEGE. Регион Щутгарт със своите 2,6 милиона жители е институционален орган, който обхваща всички градове и селища в рамките на пет окръга около Щутгарт, както и самия Щутгарт. В район Щутгарт бяха реализирани редица мерки за градска логистика на товарите, някои от тях разработени в миналото, сред които са:

- Времеви промеждутъци за достъп на камионите в центъра на града (пешеходни зони);
- Специално място за паркиране на камиони за доставка;
- Концепция за определяне маршрути на камионите на юг от Щутгарт (район Филдер);
- „Градска логистика“ като общи доставки в центъра, която обаче се провали в края на 90-те години.

Освен това, някои мерки за градска логистика на стоки са на различно ниво на планиране и все още не могат да бъдат обективно оценени. Някои от тях са:

- Използване на електромобили;
- Локални пунктове за битови доставки;
- Модулно локално разпределение: голям камион от център за дистрибуция (напр. определен участък за паркиране) разтоварва няколко специални контейнера, по един за всеки малък камион за доставка;
- Концепция за железопътна инфраструктура за местни клиенти.

### ***Концепция за определяне маршрути на камионите***

В района “Филдер” (южно от града) се наблюдава силен икономически растеж, като в същото време това е и жилищен район. Тази район не може да се определи като политическа единица. Южните предградия на Щутгарт са част от този район, както и редица големи населени места, които преди са били земеделски селища. Трафикът е основен проблем в района „Филдер”, включително и доставката на стоки.

Администрацията на основните общини е разработила **съвместна концепция за определяне маршрутите на камионите**, тъй като стана ясно, че с отделни мерки те просто придвижват трафика от едно населено място до друго. Целта е не само да се намали замърсяването, но също така да се намалят шума и засягат въпросите с безопасността. Пресметнати са оптимално основните маршрути, които да се използват от товарните автомобили.

Консултанти направиха проучване и изчислиха възможните маршрути в кои населени места трафикът ще увеличи или намали, в случай че се оптимизира. За някои от населените места няма да има промени, а при други ще има значителни. Тази концепция действа за повечето от тях с минимални инвестиции като не изисква голям допълнителен бюджет, за да се изградят допълнителни пътни връзки. С тази елементарна съвместна инициатива регионът постигна добър положителен резултат.

### ***Градска логистика Регенсбург (RegLog)***

Регенсбург е град в Бавария. Проектът е насочен към индустриалния транспорт без обществено финансиране. Не е необходим голям бюджет, тъй като бюджетът е собствен.

Проектът бе представен в региона на Щутгарт през 2010 г. на Цикъла „Логистиката на товарите”, където бе обсъден. Той също така бе представен като пример за добра практика пред TRAILBLAZER - друг проект на Програма „Интелигентна енергия за Европа” стартирал преди една година. RegLog е въведен през 1998 г. в с партньорството на Университет Регенсбург, Търговската камара и завода на BMW. Районът е големият исторически градски център, където се движат тежкотоварни автомобили, които зареждат около 500 магазина и 200 предприятия в стария град. Ето защо целта е да се намали трафика.

Някои от участващите спедиторски фирми се намират в товарното селище. Това намалява пробега за доставка на товари до магазините / крайните дестинации. Превозвачът отива до фирмите и товари стоките. Ключов елемент на този проект е групирането на логистични функции в товарното селище. Благодарение на неговото съществуване, пътуванията са по-малко и превозните средства правят по-малък пробег.

### **Проучвания на казусите Амстердам, Будапеща и Ил дьо Франс**

**Казусът Амстердам** бе представен от Ерик Рехтершот от град Амстердам.

Амстердам е столицата на Холандия и е с близо 1 милион жители.

Реализираните предложения са посочени, както следва:

- консолидиране на стоки за електромобили (EV). За момента има два консолидационни центъра, управлявани от частни компании без никаква държавна субсидия. Зависимостта от частни оператори може да се окаже и недостатък. До 2012 г. 50 електрически превозни средства ще се пуснат в употреба, включително и за събиране на отпадъци. Въпреки че електромобилите са доста скъпи. Очакваният ефект е в намаляване на пробега в километри и групирането на товари.
- лансирана бе програма за субсидиране за товарни автомобили;
- стимулиране на доставките през нощта;
- определяне на маршрути на товарния транспорт и следователно намаляване на задръстванията на най-важните маршрути;
- електрически лодки (по каналите);
- разширяване времевия прозорец (7 ч. - 24 ч.). В момента е разрешен транспорт до 11 ч. и ще бъдат добавени и допълнителни часове. Тъй като по това време по-малко пешеходци се разхождат по улиците е възможно да се разшири времевия прозорец. Очакваният резултат е 4% намаляване на пробега.
- Въвеждане на зони с ниски стойности на емисиите. Още от 2009 г. камиони, по-тежки от 3,5 тона, са забранени. В процес на разработка са ванове, които ще отговарят на стандартите за вредни емисии



Комбиниран план за логистика в градска среда за град **Будапеща**, включващ р. Дунав, бе представен от Янош Мондович от IFKA, Фондацията за развитие на индустрията.

Възможни решения: уеднаквени системи, договорен транспорт на подобни продуктови линии, обратна логистика (стоки и остатъци до мястото на доставките). Тези мерки биха могли потенциално да допринесат за премахване на задръстванията, следователно подобряване качеството на живот на гражданите, по-добра и чиста околната среда. Решението предвижда двойна система за доставки, два склада за логистичен трансфер в града в съответствие с количеството на доставките, а също и вторично разпределение в зависимост от количеството на поръчките и оптималното проектиране на маршрута. Алтернативен маршрут за доставка до центъра на града е Дунав. Въпреки че има една оптимална позиция за градската логистика, нейният капацитет не е в максимална степен натоварен. Въпроси за решаване, за да се улесни нейното интегриране в системата на логистиката: моделиране на методи и инструменти, технически инструменти, товарни техники, комбинирани видове транспорт.

**Ил дьо Франс** представи политика за ползване на земи и недвижими имоти за транспорт и логистика (говорител Диана Дизуан). **Ил дьо Франс** включва Париж и околните департаменти и населени места, прибл. с население 11 милиона жители, което представлява почти една пета от цялото население на Франция. Основният аргумент: най-доброто използване на територията създава пазар и оптимизира цената на недвижимите имоти, но администрацията трябва да вземе задължително участие. Планирането на използването на земята е от компетенциите на местната администрация. Недвижимият имот не е типично регионална политика, а като цяло не е част и от обществената политика. Тази перспектива се фокусира върху ролята на обществените политики в областта на използване на земя, притежаването на земя и недвижими имоти за логистика в градска среда и предлага няколко стъпки за регионални действия по тези въпроси.

Липсата на политика за използване на земята доведе до два етапа на разпространение на логистиката: от центъра на града към покрайнините и от предградията в посока извън Ил дьо Франс. И градът и регионът са направили стъпки за **подобряване на политиката в областта на използването на земята за**

**логистика.** Градът е запазил земя за тази цел в своя градоустройствен план, регионът е запазил многофункционални места, което е първата необходима стъпка. Регионалният план за развитие на транспорта на Ил дьо Франс (PDUIF) е възможност за поддържане на обекти в градското ядро на метрополната област (както и в крайградски райони).

Регионът Ил дьо Франс проучи условията на прилагане на **иновативни инструменти в областта на недвижимите имоти** в градското ядро. Цената на земята е по-ниска за логистични цели, отколкото за търговски или жилищни. Логистиката трябва да намери ефективни решения при използване на земя, например чрез съвместна работа и смесване на функции. Ниската рентабилност на логистичните дейности заедно с високите разходи за строителство и земя са едно предизвикателство за икономическата жизнеспособност на недвижимите имоти за градска логистика. Вследствие на това инвеститорите не са склонни да започнат такива проекти. Вземането на решения също се забавя от липсата на данни за оперативните разходи. Тъй като не е имало на разположение изследване за икономическата жизнеспособност, районът е проучил архитектурната форма, ландшафтните мерки, функционирането на градски терминал и стойността на земята, всичко, което би произлезло от едно такова строителство.

### **Проучване на Европейската комисия DG MOVE за доставката на товари в градовете**

Европейската комисия полага усилия да открие как местните власти могат по-добре да подкрепят доставката на товари в градовете и какво трябва да бъде идеалното разпределение на задачите между различните нива на управление. Ясно е, че местните власти се нуждаят от по-ясна представа за тяхната роля. Например, какъв трябва да бъде балансът между финансова подкрепа и ноу-хау? В тези трудни времена за местните и регионални икономики, осигуряващи финансова подкрепа, все по-трудно става за частния сектор да съфинансира проектите. Ролята на местните власти може да бъде в създаването на благоприятна законодателна среда и възможности за консултации със заинтересованите страни и дискусия на проблемите. За ефективен обмен партньорите трябва да се учат един от друг, като една администрация от друга администрация, изпълнители от изпълнители и т.н.

Андреа Кампаня от Центъра за транспорт и логистика (CTL) от Университета на Рим „Ла Сапиенца“ представи резултатите от проучване на градския товарен транспорт, които центърът е направил в партньорство с MDS Transmodal, възложено от Европейската комисия. Целта е да се направи преглед на съществуващите практики и мерки на местно ниво. Комисията е заинтересована да се разбере тяхната роля в ГТТ. Обикновено ГТТ е въпрос на общините. Какво може да направи Комисията за общините (принцип на субсидиарност)? Какво може да се направи на европейско ниво? ГТТ е сложна система, която не може да се управлява по същия начин, както превоза на пътници. Много конкретни интереси са в конфликт. Това не е само въпрос на взаимодействие между публичната власт и гражданите, тъй като от последните все повече заинтересовани страни са включени. Поради това се предлага известно помирение на конфликти и съгласуване на действия за съвместни решения и политики. При сегашната икономическа криза публичните власти не разполагат с бюджет, в който да се включи в градската логистика, когато политиките се опитват да балансират социални разходи и ползи. ГТТ може да подкрепи икономиката на града и опазването на околната среда, но разходите на отрицателните ефекти не могат да се плащат от операторите / доставчиците на услугата. Властите трябва да балансират положителните и отрицателни ефекти и различните нужди на гражданите / потребителите и товарните оператори.

Правилата са важни не за услугите „от врата до врата“, а на местно ниво, тъй като е по-ефективно за по-добро управление на цялата верига на доставки. Вместо косвеното субсидиране, отпускано на товарните оператори, властите трябва да ги подкрепят, за да станат по-ефективни. Използване на земята е от основно значение, например зонироване на някои търговски дейности, които извършват ГТТ дейности, включително и логистична дейност, извънулични съоръжения за товарене / разтоварване на камиони, запазени места в градските райони, които могат да бъдат използвани на търговска основа за железопътния и водния товарен пренос. Електрическите превозни средства не се приемат от операторите като обещаващо решение поради по-високи инвестиционни разходи. Газови или хибридни превозни средства изглеждат по-успешни? Едно ефективно и разумно регулиране изисква адекватна експертиза от страна на публичните власти, за да се разработят планове и насоки за градовете.



## 1<sup>st</sup> Plenary Knowledge Sharing Workshop

### Programme

**21 October 2011**

Dr Melcior Colet Museum

C/ BUENOS AIRES, 56-58, 08036 Barcelona (Spain)

#### 9.00: Registration

Chairman (plenary, session#1): David Harris, Birmingham City Council, Projects Leader - Transportation Strategy

#### 9.45: Welcome by LEITAT

#### 10.00: Plenary session

- Strategies of the Intelligent Energy Europe Programme - *Olav Luyckx, EACI Project Officer*
- C-Liege project presentation - *Paola Cossu, C-Liege Project Coordinator, FIT Consulting srl*
- Barcelona show case - *Isabel Moretó, Barcelona City Council, Mobility expert*

#### 10.40: Coffee break, networking

#### 11.00: Session #1: Intelligent Energy Europe (IEE) and related case studies

- ECOSTARS - *Sylvain Haon, POLIS Executive Director*
- CYCLELOGISTICS - *Karl Reiter, FGM-AMOR, Cyclelogistics Project Coordinator*
- Urban Freight Study - *Andrea Campagna, University of Rome*

Moderator (sessions #2,#3, panel discussion: *Massimo Marciani, President of FIT Consulting srl*)

#### 12.00: Session #2: Relevant cases studies in urban freight management

- Clean urban freight transport initiative in Parma: ECOLOGISTICS project & ECOCITY service - *Andrea Bianchi, Director of Centro Agroalimentare e Logistica Consortile (CAL)*
- Emilia-Romagna: the regional approach to urban freight policies and actions - *Alberto Preti, ITL, Head of Bologna Branch*
- Stuttgart: Truck Routing and City Logistics - Recommended Good Practices - *Martin Brandt, KLOK Project Manager*

#### 13.30: Lunch

#### 14.30: Session #3: EU cities/regions case studies

- Sustainable City Logistics in Amsterdam: best practices - *Erik Regterschot, City of Amsterdam, Project Manager*
- Budapest: Combined city logistics plan for Budapest based on Danube - *Janos Mondovics, IFKA General Manager*
- Ile-de-France: Real estate tools and land use policy for city logistics - a role for the Regions - *Diana Dizian, Region Ile-de-France, Project Manager*

#### 16.00: Coffee break

#### 16.15: Interactive experts panel discussion



This event is supported by the Catalan Institute of Energy - ICAEN