

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 (Polish)

Dissemination level: PUBLIC

Workpackage n. 2

Version Final

Date of preparation 27/02/2012

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

Tło projektu, cele, adresaci

C-LIEGE to projekt ukierunkowany na wymianę najlepszych praktyk dotyczących tzw. miękkich działań i strategii w zakresie czystego ekologicznie transportu towarowego oraz logistyki ostatniego kilometra. Ma on na celu promowanie czystszych i energooszczędnych przewozów towarowych na obszarach miejskich. Odbiorcami tego projektu są władze lokalne i koordynatorzy miejskich przewozów towarowych. Im właśnie powinno zależeć na osiągnięciu konsensusu i stworzeniu warunków rozwoju. Cele projektu C-LIEGE obejmują opracowanie narzędzi pozwalających na określenie odpowiedniego zestawu działań typu „push” i „pull”, które powinny zostać dobrane i wdrożone przez lokalne władze. Po drugie, C-LIEGE będzie wspierać samorządy przy ustanawianiu nowej funkcji Menedżera Logistyki Miejskiej, a także monitorować jej wdrożenie.

W świetle powyższych celów, warsztaty koncentrowały się na miastach/regionach europejskich, w których realizuje się działania z dziedziny miejskiego transportu towarowego oraz wspiera inicjatywy mające na celu wymianę doświadczeń pomiędzy zainteresowanymi grupami w zakresie dobrych praktyk oraz bardziej zaawansowanych działań. Celem warsztatów jest wymiana doświadczeń pomiędzy owymi zainteresowanymi stronami, którym zależy na poznaniu najlepszych praktyk w zakresie miejskiego transportu towarowego i na znalezieniu odpowiedzi na pytanie, dlaczego pewne działania nie sprawdziły się we wcześniejszych realizacjach. Oczekiwane rezultaty to rozpoznanie potrzeb władz lokalnych, przewoźników towarów i spedytorów w odniesieniu do miejskich dostaw towarów oraz określenie ich oczekiwań.

Plenarne Warsztaty Wymiany Wiedzy odbyły się w Barcelonie dnia 21 października 2011 r.

Warsztaty stanowiły doskonałą okazję do propagowania wiedzy na temat projektu C-LIEGE wśród innych europejskich sieci reprezentujących władze miejskie/ regionalne lub operatorów, przewoźników, spedytorów i producentów pojazdów elektrycznych, jak np. [POLIS](#), [Eurocities](#), [ERTRAC](#), [European Shippers Council](#), [ACEA](#), EUCARS, [EFFA](#), [EEVC](#), [IRU](#), [FedEx](#), etc.

Jednym z najważniejszych celów projektu jest powiązanie projektu C-LIEGE także z innymi przedsięwzięciami, realizowanymi w ramach programu Inteligentna Energia – Europa (IEE) oraz Programu Ramowego na rzecz Konkurencyjności i Innowacji (CIP), takimi jak

CYCLELOGISTICS i ECOSTARS. Wśród uczestników byli również przedstawiciele projektów ENERREG (Interreg IVC) i SUGAR (Interreg IVC), zaproszono także menedżerów logistyki miejskiej z Holandii i Francji, aby podzielili się swoim doświadczeniem.

Studia przypadków dotyczące miejskiego transportu towarowego w Europie

Studia przypadków ilustrują szereg różnorodnych podejść do tematu:

- **Region Emilia-Romagna** to doskonały przykład na to, jak ramy regulacyjne na szczeblu regionalnym mogą ułatwić wdrożenie działania na poziomie lokalnym, co zaowocowało najlepszymi praktykami w przypadku miasta **Parma**.
- **Region Stuttgartu** to przykład na to, jak wspólne porozumienie może przynieść sukces bez potrzeby ponoszenia znaczących inwestycji.
- **Amsterdam, Budapeszt** oraz **Ile-de-France** pokazały, w jaki sposób można wykorzystać własne zasoby przyrodnicze, takie jak rzeki oraz sieci dróg wodnych. Wszystkie trzy miasta zwróciły uwagę na to, jak wielki potencjał transportowy nie jest w pełni wykorzystywany. W przypadku Ile-de-France bardziej efektywna polityka planowania przestrzennego i gospodarowania nieruchomościami mogłaby przyczynić się do wydajniejszego miejskiego transportu towarowego w Paryżu.

Samorząd regionu Emilia-Romagna aktywnie uczestniczy w kształtowaniu polityki logistycznej od początku pierwszej dekady XXI wieku. Prezentacji dokonał Alberto Preti, szef bolońskiego oddziału Instytutu Transportu i Logistyki. Program zrównoważonej mobilności miejskiej opracowano w latach 2003 - 2005, został on sfinansowany wyłącznie z funduszy regionalnych. Obejmuje 5 działań interwencyjnych, z których działanie ostatnie odnosi się do logistyki miejskiej. Polityka zbudowana została w oparciu o metodologię podejmowania różnorodnych kroków, począwszy od konsultowania podejścia metodologicznego do mapowania procesów logistyki miejskiej i sytuacji w poszczególnych gminach regionu, aż po definiowanie wspólnych wytycznych dla rozwiązywania zaobserwowanych problemów, projektowania działań interwencyjnych, jak i skoordynowanego ich wdrażania na szczeblu regionalnym.

Region Emilia-Romagna niezmiennie wykazuje się aktywnością w dziedzinie logistyki miejskiej, podejmując działania na szczeblu regionalnym wspierające poszczególne gminy

regionu w opracowywaniu działań z zakresu logistyki miejskiej (centrum wsparcia), ponadto stworzono tam dwa filary pod przyszłe działania:

- harmonizacja przepisów w zakresie ukierunkowania działań i współpracy z gminami w celu zdefiniowania zasad logistyki miejskiej;
- regionalny program mobilności elektrycznej, zarówno w zakresie transportu towarowego, jak i pasażerskiego.

Studium przypadku – miasto Parma

Parma stanowi sztandarowy przykład tego, jak inicjatywa na szczeblu regionalnym może doprowadzić do podjęcia kroków na szczeblu lokalnym, i jak efektywna może być gmina przy wdrażaniu lokalnej strategii w ramach programu regionalnego.

Władze lokalne i regionalne mogą ustanowić cele i zasady, ale rynek pozostaje otwarty i konkurencyjny. W Parmie transport jest usługą świadczoną na zasadach otwartej konkurencji. W jaki sposób można to osiągnąć bez zagrożenia pojawienia się monopolu? Jak dofinansować miasto, zachowując jednocześnie zasady konkurencji?

Zabudowa Parmy charakteryzuje się misterną strukturą i architekturą wywodzącą się ze średniowiecza. W tym tętniącym życiem, pięknym mieście wypełnionym turystami i studentami znajduje się kilka obiektów wpisanych na listę światowego dziedzictwa UNESCO. W roku 2004 gmina miejska Parma uruchomiła inicjatywę pod nazwą ECOLOGISTICS, opartą na konsensusie pomiędzy zainteresowanymi stronami, która miała na celu wyodrębnienie zrównoważonych rozwiązań w zakresie dostaw towarów do historycznego centrum. Punktem wyjścia dla projektu ECOLOGISTICS jest unikanie dostaw towarów do historycznego centrum, realizowanych w sposób niewspółdzielony i naruszający równowagę ekologiczną.

Zastosowane podejście ma na celu reorganizację całości regulacji dotyczących zarówno tranzytu, jak i parkowania pojazdów przewożących towary w obrębie centrum historycznego, a także wdrożenie innowacyjnego planu miejskiej dystrybucji towarów, ukierunkowanego na wydajność i efektywność z punktu widzenia środowiska i logistyki, a także bezpieczeństwa i aspektów społecznych.

Gmina miejska Parma podjęła decyzję o zmianie wspólnych procedur wdrażania projektu w zakresie logistyki miejskiej z podejścia odgórnego na podejście oddolne. Stale prowadzone konsultacje z najważniejszymi lokalnymi interesariuszami zaowocowały podpisaniem „Protokołu uzgodnień dotyczących czystości powietrza – racjonalizacji miejskiej dystrybucji towarów” pomiędzy gminą miejską a stronami zainteresowanymi. Wykorzystano tu dobre doświadczenia odnotowane uprzednio w Holandii i Wielkiej Brytanii. Strony zainteresowane podjęły decyzję o zastosowaniu floty pojazdów ekologicznych, a także uzgodniły nowe przepisy dotyczące dystrybucji towarów na terenie centrum miasta Parma. Zawarte porozumienie pozwoliło na wdrożenie regulacji rynkowych mających na celu osiągnięcie wydajnej i efektywnej, a jednocześnie zrównoważonej ekologicznie dystrybucji towarów w Parmie, wspierając wykorzystanie pojazdów ekologicznych w ramach tzw. procesu „accreditamento”.

Oto pięć złotych zasad procesu „accreditamento”: 1) transport świeżej żywności, paczek, ubrań i/lub towarów dla sektora Ho.Re.Ca. (Hotele, Restauracje, Katering); 2) wykorzystywanie pojazdów ekologicznych (np. z napędem elektrycznym, metanowym, hybrydowym) albo pojazdów Euro 4; 3) wykorzystanie pojazdów niskotonażowych (3,5 tony); 4) zapewnienie wysokiego współczynnika załadowania pojazdów (minimum 70% całkowitej ładowności); 5) ustanowienie systemów lokalizacyjnych, pozwalających na śledzenie i monitorowanie pojazdów. Udostępnianie w czasie rzeczywistym dokładnych informacji na temat obciążenia przewozami w korytarzu transportowym.

Dobrowolne uczestnictwo w projekcie ECOLOGISTICS to doskonała sposobność dla wszystkich zaangażowanych kluczowych graczy: duża przewaga konkurencyjna na rynku lokalnym, redukcja kosztów operacji transportu towarów, lepsze korzyści jak i zachęty, takie jak poszerzone okno czasowe dostępu do centrum miasta, bezpłatne pozwolenie na wjazd itd. Operatorzy mają możliwość dokonania wyboru: wykorzystywanie ekologicznych i w pełni załadowanych pojazdów („accreditamento”), co pozwala im na dystrybucję towarów pomiędzy 6, a 22 lub – alternatywnie – powierzenie towarów służbom czystego ekologicznie transportu, tzw. ECOCITY. Służby te funkcjonują na zasadzie wolnej konkurencji z większością innych wydajnych operatorów transportu towarowego działających w mieście Parma. Zarówno ECOLOGISTICS i ECOCITY przyczyniają się do racjonalizacji procesu miejskiej dystrybucji towarów, łącząc „szlachetny” transport i operatów logistycznych,

zmniejszając koszty środowiskowe i społeczne oraz zwiększając wykorzystanie pojazdów czystych ekologicznie.

Studia przypadków: Stuttgart i Regensburg

Studium przypadku dotyczące **Stuttgartu** przedstawił Martin Brandt z KLOK – partnera konsorcjum i ośrodka pilotażowego projektu C-LIEGE. Region zamieszkały przez 2,6 mln. osób stanowi okręg administracyjny obejmujący wszystkie miasta i gminy miejskie w pięciu powiatach położonych wokół Stuttgartu oraz samo miast Stuttgart. W całym regionie dotychczas wdrożono lub opracowano szereg działań w zakresie miejskiej logistyki towarów, takich jak między innymi:

- przedziały czasowe dla samochodów dostawczych w rejonie centrum (strefy piesze);
- specjalne miejsca parkingowe dla samochodów dostawczych;
- planowanie tras dla samochodów ciężarowców na południe od Stuttgartu (rejon Filder);
- „logistyka miejska” obejmująca wspólne dostawy do strefy centrum, która została zarzucona pod koniec lat 90.

Oprócz tego szereg działań w zakresie miejskiej logistyki towarów znajduje się na różnych etapach planowania i nie można ich jeszcze ocenić, są to między innymi:

- wykorzystanie pojazdów elektrycznych;
- lokalne punkty obsługowe dla dostaw do gospodarstw domowych;
- modułowa dystrybucja lokalna: duża ciężarówka z centrum dystrybucji dojeżdża do strefy pośredniej (np. do parkingu) i wyładowuje specjalne kontenery zabierane w dalszą drogę przez mniejsze samochody dostawcze;
- koncepcja wykorzystania infrastruktury kolejowej na potrzeby klientów lokalnych.

Koncepcja wytyczania tras pojazdów dostawczych

Rejon Filder (na południe od Stuttgartu) charakteryzuje się znaczącym rozwojem gospodarczym, jednocześnie stanowiąc zaplecze mieszkalne. Region ten nie stanowi okręgu administracyjnego. Obejmuje on przedmieścia po południowej stronie Stuttgartu, a także

szereg dużych osiedli powstałych w miejscu dawnych wsi o charakterze rolniczym. Zasadniczym problemem w rejonie Filder jest ruch drogowy, w tym transport towarów.

Władze administracyjne głównych gmin wypracowały **wspólną koncepcję wytyczania tras dla pojazdów ciężarowych**, zdając sobie sprawę, że wszelkie kroki podejmowane indywidualnie przepychałyby tylko ruch z jednej miejscowości do drugiej. Założonym celem było nie tylko zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska, lecz także obniżenie hałasu i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu na drogach. Optymalne główne trasy opracowano z myślą o ciężarówkach.

Konsultanci przeprowadzili badania i wyznaczyli możliwe trasy oraz to, w których miejscowościach natężenie ruchu wzrosłoby lub spadło, gdyby wprowadzono optymalizację. Niektóre z osiedli nie odczułyby zmian na niekorzyść, inne natomiast tak. Nowo opracowana koncepcja sprawdza się w większości przypadków przy minimalnym poziomie inwestycji, nie wymagając ogromnych, dodatkowych nakładów na budowę obwodnic. Rejon ten osiągnął wyraźnie pozytywny skutek dzięki zwyczajnej, wspólnej inicjatywie.

Logistyka miejska w Regensburg (RegLog)

Regensburg to miasto leżące na terenie Bawarii. Projekt ten wyszedł z inicjatywy branży transportowej i nie korzystano przy nim z żadnych funduszy publicznych. Nie wymaga on dużego budżetu, ale jest samowystarczalny.

Projekt został zaprezentowany w roku 2010 w Stuttgarcie forum dyskusyjnemu o nazwie „Circle of Goods Logistics” i tam był omawiany. Jest również uwzględniany jako przykład dobrej praktyki w ramach projektu TRAILBLAZER, który jest realizowany w ramach programu Inteligentna Energia – Europa, zainicjowanym rok temu. RegLog został wprowadzony w roku 1998 w partnerstwie z Uniwersytetem Regensburg, lokalną izbą gospodarczą oraz zakładem BMW. Obszarem realizacji projektu jest duże, historyczne centrum, gdzie występuje intensywny ruch pojazdów dostawczych obsługujących ok. 500 sklepów detalicznych oraz ok. 200 przedsiębiorstw zlokalizowanych na starówce. Celem projektu jest ograniczenie ruchu pojazdów.

Niektóre spośród uczestniczących w projekcie firm spedytorskich skupiają się w centrum logistycznym. Pozwala to na zmniejszenie przebiegu pojazdów odbierających towary dostarczane do sklepów/miejsc docelowych. Przewoźnik udaje się do tych przedsiębiorstw

i odbiera towary. Zasadniczym elementem tego projektu jest powiązanie funkcji logistycznych w ramach centrum logistycznego. Dzięki niemu udało się znacząco zmniejszyć częstotliwość kursowania pojazdów, które tym samym odnotowały niższe przebiegi.

Studia przypadku: Amsterdam, Budapeszt oraz Ile-de-France

Studium przypadku dla miasta **Amsterdam** zaprezentował pochodzący z niego Erik Regterschot. Miasto to jest stolicą konstytucyjną Holandii i zamieszkuje je niemal milion mieszkańców.

Wdrożone tam rozwiązania obejmują:

- konsolidowanie ładunków i przewozy z wykorzystaniem pojazdów elektrycznych; obecnie istnieją dwa centra konsolidacyjne prowadzone przez przedsiębiorstwa prywatne bez dotacji ze środków publicznych, problemem jest w tym wypadku uzależnienie od prywatnych operatorów, co może być niekorzystne samorządu; do roku 2012 w użytku powinno znaleźć się 50 pojazdów elektrycznych, podobnie ma się rzecz w odniesieniu do pojazdów służących do odbioru nieczystości stałych, tutaj głównym problemem jest fakt, że pojazdy elektryczne są dość kosztowne; oczekiwanym rezultatem jest zmniejszenie przebiegu w kilometrach oraz łączenie dostaw;
- uruchomienie programu dotacji dla samochodów ciężarowych;
- wsparcie dla dostaw nocnych;
- wyznaczanie tras dla ruchu towarowego w celu zmniejszenia obciążenia ważnych szlaków komunikacyjnych;
- wykorzystywanie łodzi o napędzie elektrycznym (poruszających się po kanałach);
- poszerzenie przedziału czasowego (7:00 – 24:00); obecnie do godziny 11:00 dołożono dodatkową godzinę; ponieważ mniej pieszych przechadza się ulicami, stąd pojawia się możliwość poszerzenia okna czasowego; oczekiwany rezultat to zmniejszenie przebiegu kilometrów o 4%;
- wprowadzenie stref niskiej emisji spalin; już od roku 2009 obowiązuje zakaz wjazdu ciężarówek powyżej 3,5 tony; obecnie przystosowuje się samochody dostawcze do spełniania określonych norm emisji spalin.

Kompleksowy plan logistyki miejskiej z wykorzystaniem Dunaju dla miasta **Budapeszt** przedstawił Janos Mondovics z IFKA, Fundacji Rozwoju Przemysłowego.

Możliwe rozwiązania to: systemy współdziałające, kontraktowany transport produktów należących do podobnych linii, logistyka zwrotna (towary i odpady transportowane do punktów zaopatrzenia). Te działania mogą potencjalnie przyczynić się do wyeliminowania przeciążenia dróg, tym samym poprawiając jakość życia obywateli, bezpieczeństwo i stan środowiska naturalnego. Rozwiązanie przewiduje podwójny system dostaw: dwa Magazyny Przeladunkowe Logistyki Miejskiej (zgodnie wielkością dostaw) oraz dystrybucję wtórną, dostosowaną do ilości zamówień sklepowych, a także planowanie optymalnych tras przewozów. Alternatywną trasę realizacji dostaw w ścisłym centrum miasta stanowi rzeka Dunaj. Mimo że charakteryzuje się ona optymalną lokalizacją w kontekście logistyki miejskiej, jej możliwości nie są maksymalnie wykorzystane. Pytania, na które należy udzielić odpowiedzi w celu ułatwienia zintegrowania rzeki z systemem logistycznym dotyczą metod i narzędzi modelowania, możliwych do zastosowania środków technicznych i technik załadunku oraz rodzaju transportu kombinowanego.

Diana Diziain przedstawiła politykę planowania przestrzennego i gospodarowania nieruchomościami w odniesieniu do transportu i logistyki w **Ile-de-France**. Ile-de-France obejmuje Paryż oraz otaczające go okręgi administracyjne i osiedla, o łącznej liczbie mieszkańców rzędu 11 mln., co stanowi około jednej piątej całej populacji Francji. Podstawowym argumentem dla podjęcia działań jest fakt, że optymalne wykorzystanie gruntów tworzy możliwości rynkowe i optymalizuje ceny nieruchomości, ale konieczne jest tutaj zaangażowanie władz. Planowanie przestrzenne wchodzi w zakres kompetencji administracji lokalnej. Nieruchomości zazwyczaj nie stanowią przedmiotu polityki regionalnej i na ogół nie wchodzi w zakres polityki sektora publicznego. Projekt skupia się na roli polityki publicznej w kwestii **zagospodarowania przestrzennego, własności gruntów oraz nieruchomości na użytek logistyki miejskiej**, i przedstawia propozycje działań w tym zakresie **na szczeblu regionalnym**.

Brak polityki zagospodarowania przestrzennego spowodował dwustopniowe rozprzestrzenianie się infrastruktury logistycznej: z centrum miasta w kierunku przedmieść i z przedmieść na obrzeża obszaru Ile-de-France. Zarówno miasto, jak i region podjęły kroki w kierunku **poprawienia polityki zagospodarowania przestrzennego dla celów**

logistycznych. Miasto zarezerwowało grunty na ten cel w swoim ogólnym planie zagospodarowania przestrzennego, a region zarezerwował tereny pod transport multimodalny, co stanowi pierwszy niezbędny krok. Regionalny ogólny plan systemu transportu dla obszaru Ile-de-France (PDUIF) stanowi szansę zachowania terenów w rdzeniu miasta obszaru metropolitalnego (oraz na terenach podmiejskich).

Region Ile-de-France badał warunki **wdrożenia innowacyjnych narzędzi zarządzania nieruchomościami** w centrum miasta. Cena gruntów jest niższa dla celów logistycznych niż dla inwestycji komercyjnych lub mieszkaniowych. Logistyka musi znaleźć efektywne rozwiązania przy korzystaniu z gruntów, przykładowo w drodze współpracy i łączenia funkcji. Niska rentowność działalności logistycznej wraz z wysokimi kosztami budowy i cenami gruntów pod zabudowę stawiają pod znakiem zapytania żywotność ekonomiczną nieruchomości zajętych pod inwestycje logistyki miejskiej. W rezultacie inwestorzy niechętnie podejmują się takich projektów. Proces podejmowania decyzji spowalnia także brak dostępnych danych na temat kosztów operacyjnych. Ponieważ Region nie dysponował danymi na temat żywotności ekonomicznej, zajął się analizą architektury, terenu oraz funkcjonowania terminalu miejskiego oraz wartością gruntów, którą może wypracować taki obiekt.

Studium miejskiego transportu towarowego DG MOVE EC

Komisja Europejska dokłada starań, aby odpowiedzieć na pytanie w jaki sposób władze lokalne mogą skuteczniej wspierać transport towarowy w miastach i jak powinien wyglądać idealny podział zadań pomiędzy władzami różnego szczebla. Obecna sytuacja wskazuje na to, że władzom lokalnym potrzebny jest jaśniejszy pogląd na ich rolę w tym zakresie. Przykładowo, jak powinna wyglądać równowaga pomiędzy wsparciem finansowym a know-how? W tych trudnych ekonomicznie czasach uzyskanie wsparcia finansowego dla projektów lokalnych i regionalnych staje się coraz większym wyzwaniem, w związku z czym ciężar finansowania projektów może przesunąć się w kierunku sektora prywatnego. Rolą władz lokalnych może być stworzenie korzystnego klimatu legislacyjnego oraz zapewnienie stronom zainteresowanym możliwości wymiany poglądów i konsultacji. Aby wymiana doświadczeń była owocna, powinna ona odbywać się pomiędzy podmiotami tego samego rodzaju, tzn. urząd powinien uczyć się od urzędu, operator od operatora itd.

Andrea Campagna z Centrum Transportu i Logistyki (CTL) Uniwersytetu Rzymskiego „La Sapienza” przedstawiła wyniki studium na temat miejskiego transportu towarów, zrealizowanego wspólnie przez CTL we współpracy z MDS Transmodal na zlecenie Komisji Europejskiej. Celem tego opracowania była rewizja istniejących praktyk i działań na szczeblu lokalnym, ponieważ Komisja chce poznać rolę, jaką one pełnią w kontekście miejskiego transportu towarowego. Miejski transport towarowy zazwyczaj leży w gestii gmin. Co może uczynić Komisja w odniesieniu do gmin (zasada pomocniczości)? Co można zrobić na szczeblu europejskim? Miejski transport towarowy to skomplikowany system, którym nie da się zarządzać w ten sam sposób co w przypadku transportu pasażerskiego. Występują sprzeczności pomiędzy licznymi indywidualnymi interesami. Nie jest to już tylko sprawa interakcji pomiędzy władzami a obywatelami, jak w przypadku transportu pasażerskiego, tutaj zaangażowanych jest więcej stron. Zachodzi tu więc potrzeba pogodzenia pewnych interesów i osiągnięcia konsensusu na rzecz wspólnych rozwiązań i wspólnej polityki. W dobie kryzysu ekonomicznego władze publiczne nie dysponują środkami, które mogłyby wydawać na logistykę miejską, a decydenci stawiają na szali koszty społeczne i korzyści. Miejski transport towarowy może wspomóc gospodarkę miasta i działać z korzyścią dla środowiska naturalnego, jednakże kosztami ewentualnych niepowodzeń nie można obciążać operatorów. Władze powinny zrównoważyć pozytywne i negatywne rezultaty jego funkcjonowania oraz zróżnicowane potrzeby obywateli/konsumentów i operatorów.

Regulacje prawne są bardzo istotne nie tylko z punktu widzenia usług bezpośrednio świadczonych odbiorcy, lecz także na szczeblu lokalnym, ponieważ pozwala to skuteczniej zarządzać całością łańcucha dostaw. Zamiast przyznawać pośrednie dotacje operatorom transportującym towary, władze powinny wspierać ich dążenia do osiągnięcia wyższej wydajności. Kluczowe znaczenie ma planowanie przestrzenne – na przykład ujmowanie w planach zagospodarowania przestrzennego terenów pod działalność gospodarczą, związaną z miejskim transportem towarowym, w tym także działalność logistyczną, miejsca umożliwiające samochodom ciężarowym załadunek/rozładunek poza ulicą, zabezpieczanie działek na terenach miejskich pod działalność komercyjną związaną z kolejowym i śródlądowym transportem ładunków. Operatorzy nie postrzegają pojazdów elektrycznych jako najbardziej obiecującego rozwiązania z uwagi na związane z nimi wysokie koszty inwestycyjne. Większym powodzeniem zdają się cieszyć pojazdy z napędem gazowym lub

hybrydowym. Skuteczne, rozsądne i mądre regulacje prawne wymagają od władz posiadania zaawansowanej wiedzy, która umożliwiłaby im opracowywanie odpowiednich planów i wytycznych dla miast.



1st 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 Diziain, Region Ile-de-France, Project Manager*

16.00: Coffee break

16.15: Interactive experts panel discussion