

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

---

**DELIVERABLE n. 7.1**

**TRANSFERABILITY PLAN FOR LOCAL GOVERNMENTS ON ENERGY SAVING AND SUSTAINABLE DEMAND MANAGEMENT IN URBAN FREIGHT TRANSPORT SECTOR – SUMMARY (Bulgarian)**

**Dissemination level: PUBLIC**

---

**Workpackage n. 7**

**Version** Final

**Date of preparation** 21/10/2013

*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**



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

## **ВЪВЕДЕНИЕ**

### **Цел**

Проектът C-LIEGE има за цел да разработи, тества и предаде опита на успешните меки мерки и инструменти в областта на градския товарен транспорт, което ще намали градския товарен трафик и вредните емисии и съответно ще доведе до икономия на енергия.

### **Практическо прилагане на трансфер**

Въпреки че има много информация за меки мерки в градския товарен транспорт, използвани в много градове, както е показано в базата данни и инструментариума на C-LIEGE, в повечето проучвания на ЕС е обърнато по-малко внимание на методологичния подход за успешния трансфер на тези мерки.

На практика наблюденията сочат, че се прилагат мерки обикновено заимствани от другите, където те са били част от успешно изпълнен случай като често липсва точна оценка дали са осигурени подходящи условия за трансфер и това прави трансфера неуспешен. Вместо да се опитва да идентифицира общи мерки, които "ще работят навсякъде", следвайки процедурата стъпка по стъпка, процесът на трансфер, приложен в C-LIEGE, фокусира върху особеностите на съответното място, до което ще бъде трансферирана мярката, с ясното предположението, че всеки случай е различен.

Практическото прилагане на трансфер е важно за бенефициентите (успешните шофьори) и възникналите пречки, засягащи приемането на мерки. Затова е необходимо да се систематизира какви пречки съществуват за прилагане на определена политиката във всеки целеви случаи.

Седемте пилотни града от проекта C-LIEGE т.е. Щутгарт (Германия), Емилиа Романя (Италия), Хал Таршиен (Малта), Нюкасъл и Лестър (Великобритания), Шчечин (Полша), Монтана (България) се заеха с оценка на трансфера като това е допринесло за определянето на рамката за приемането на градските логистични процеси в нови условия.

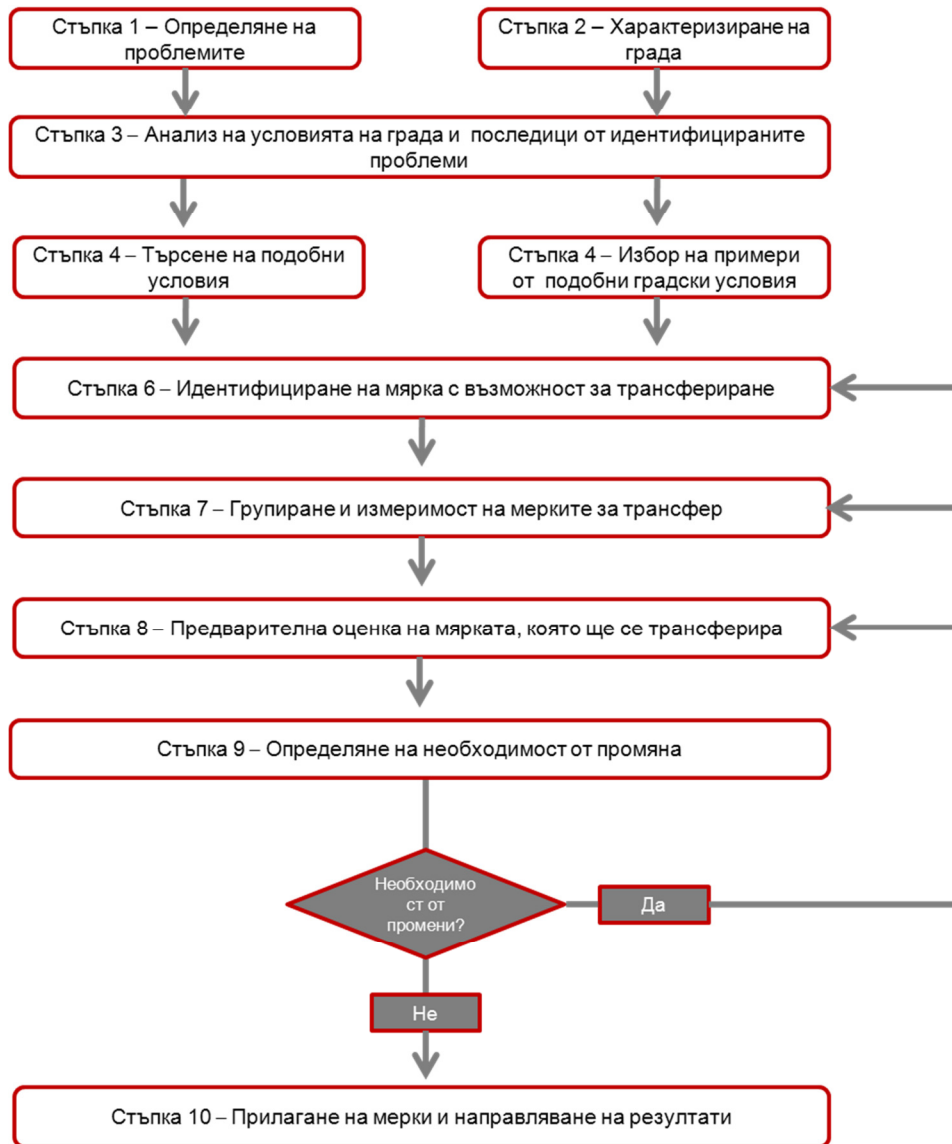


C-LIEGE разработи план за трансфер с ясни насоки за това как да се избере и трансферира успешно мярка, която подпомага приемането на C-LIEGE инструментите и модел на местно ниво, давайки отговор на:

- Как да се оцени града от каква градската логистика има нужда?
- Как да се избере и трансферира добра практика в нашия град?
- Процес на трансфериране: на какво е важно да се обърне внимание?

### **Методология за трансфериране**

Най-подходящият начин да се реализира процеса на трансфериране е процедурата „стъпка по стъпка“ на местно ниво. Подходът на трансфериране е изграден около "Процес от 10 стъпки", които е представена на фигурата по-долу.



Фигура 1 – Методология на трансфера (Източник: TURBLOG 2011)

C-LIEGE прие този процес като насоки за пилотното реализиране на проекта, за да гарантира избор на мерките, най-подходящи за всеки отделен случай. Този подход се прилага успешно и се препоръчва в CIVITAS по проект METEOR.

Това започва с идентифициране на проблемите, свързани с градския товарен транспорт, и подробна характеристика на градската структура във всеки град, обхващаща географски, структурни, демографски, архитектурни, културни аспекти и фактори, свързани с транспортната система. И двата аспекта ще помогнат да се разберат условията и проблемите на града и дава по-добра възможност да се търсят

подобни ситуации и мерки за решаване на проблемите и подобряване на енергийната ефективност в градския товарен транспорт. За този процес във всеки от пилотните градове, според таблицата по-долу, се проведеха няколко кръгли маси със заинтересованите страни, като например местните власти, товарни оператори, дистрибутори, доставчици на услуги, търговци на едро. Във всеки от случаите представител на консорциума съдействаше за реализиране на събитието.

<b>C-LIEGE site</b>	<b>1<sup>st</sup> Round Table</b>	<b>2<sup>nd</sup> Round Table</b>	<b>3<sup>rd</sup> Round Table</b>	<b>4<sup>th</sup> Round Table</b>	<b>5<sup>th</sup> Round Table</b>
1. Leicester	28 March 2012	20 June 2012	12 Mar 2013	17 Sept 2013	n/a
2. Hal-Tarxien	11 April 2012	12 June 2012	27 Sept 2012	27 Nov 2013	n/a
3. Montana	12 April 2012	19 June 2012	31 Jan 2013	22 May 2013	n/a
4. Newcastle	17 Jan 2012	4 July 2012	14 Feb 2013	9 Sept 2013	n/a
5. Emilia-Romagna	29 Jan 2013	7 March 2012	3 Apr 2013	7 May 2013	10 June 2013
6. Stuttgart	30 Nov 2011	5 July 2012	18 Feb 2013	18 July 2013	26 Sept 2013
7. Szczecin	23 Feb 2012	21 June 2012	30 Nov 2012	11 June 2013	n/a

Съдействащият представител на консорциума във всеки пилотен град бе ключов фактор за успеха на кръглите маси и да постигне целите на проекта C-LIEGE.

### **Насоки за това как да се изберете и трансферира мярка успешно**

С провеждането на срещите и направлявайки всички заинтересовани страни чрез подхода „стъпка по стъпка“, за да се оцени градска зона по отношение на политика и решения за товарен градски транспорт, всеки един град трябваше да събере определена информация, която ще даде възможност да се разберат условията на града чрез процес на "скрининг". Той се състои в първите четири стъпки от методологията за трансфер. Останалите шест стъпки съответстват на самия процес на трансфер.

Оценката за трансфер позволява проверка на шансовете за предприемане на количествен и качествен анализ с помощта на специална методология „стъпка по стъпка“. Освен това процесът на трансфериране се фокусира върху това как един политически инструмент за подпомагане на градска инициатива за логистика може да се окаже подходящ в рамките на приемния град.

В пълната версия на отчетните резултати 7.1 от C-LIEGE (на разположение за изтегляне на <http://www.c-liege.eu/downloads.html>) е възможно да се намерят конкретни

насоки за това какво трябва да направи местната власт и как да се направи за всяка стъпка от „Процедурата от 10 стъпки“ по отношение на:

- ключови въпроси, които трябва да бъдат анализирани,
- бариери / благоприятните фактори, и
- информация, която трябва да бъде събрана.

### **Трудности и критични въпроси при трансфер на мярка**

Основната препоръка на C-LIEGE е градовете първо да проверят ситуацията към момента (т.е. проблеми, съществуващи политики, как работи пазара и т.н.), за да се прецени нивото на сложност, а не да се избере мярка и след това да се търси начин да се прилага на място. Много градове започват от стъпка 5 ("избор на примери") вместо от стъпка 2 ("диагностициране на проблема") на процеса на трансфериране.

Една от основните трудности при прилагането на меки мерки при градския товарен транспорт е политическата бариера, тъй като градската логистика не е интегрирана на политическо ниво на различните нива на управление. Въпреки че обратната връзка е често специфична за конкретните мерки, приети в пилотните градове от C-LIEGE (както можеше да се очаква), три общи теми се появяват, които са пречки за въвеждането на "вертикални" или "хоризонтални" мерки.

Това са а) Финансовата, б) Политическа подкрепа, и в) Участие / Ангажираност на заинтересованите страни.

Тези три бариери са свързани помежду си. Без политическа подкрепа трудно ще бъде подсигурено финансиране. Операторите и другите заинтересовани няма да са мотивирани да се включат без финансиране.

Дори и с политическа подкрепа, това не е гаранция за наличието на финансиране. Местните власти в много части на Европа са изправени пред интензивен финансов натиск в резултат на необходимостта да се намалят разходите на широка гама от услуги. Не може да се очаква, че товарният транспорт ще бъде извън този процес. Освен това въпреки икономическата си значимост, товарните превози не могат да се разглеждат от местните жители като висок приоритет за инвестиции, в сравнение с обществения транспорт, училища и грижите за възрастните хора, например.