

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 (Polish)

Dissemination level: PUBLIC

Workpackage n. 7

Version Final

Date of preparation 28/10/2013

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

WPROWADZENIE

Cel

Celem projektu C-LIEGE jest opracowywanie, przetestowanie i transferowanie doświadczeń w postaci skutecznych narzędzi i „miękkich” działań w sferze miejskiego transportu towarowego, pozwalających na zmniejszenie ruchu pojazdów dostawczych w miastach i obniżenie poziomu emisji zanieczyszczeń, skutkując oszczędnością energii.

Badanie transferowalności

Choć dostępnych jest wiele informacji na temat stosowanych w wielu miastach "miękkich" działań w zakresie miejskiego transportu towarowego, co widać na przykładzie baz danych C-LIEGE i w poradniku C-LIEGE, w większości badań prowadzonych w UE mniejszą uwagę zwraca się na podejście metodologiczne do skutecznego transferu tych działań.

W świecie rzeczywistym można zaobserwować niepowodzenie implementacji działań, które wdrożone w innym miejscu okazały się sukcesem. Często wynika to z braku starannej oceny, czy zapewnione zostały warunki transferowalności. Zamiast próbować szukać uogólnionych działań, które "sprawdzają się zawsze i wszędzie", proces badania transferowalności przyjęty przez C-LIEGE koncentruje się na szczególnych cechach danej lokalizacji, do której działanie ma być transferowane, wyraźnie zakładając, że każdy kontekst jest inny, i realizując metodycznie procedurę "krok po kroku".

Badanie transferowalności polega w sumie na tym, aby odpowiednio zidentyfikować czynniki sukcesu oraz bariery w uwarunkowaniach mające wpływ na przyjmowane działania. W tym celu konieczne jest usystematyzowanie barier istniejących w poszczególnych przypadkach na drodze do wdrożenia danej polityki.

W siedmiu ośrodkach pilotażowych C-LIEGE tj. Stuttgart (Niemcy), Emilia Romagna (Włochy), Hal Tarxien (Malta), Newcastle & Leicester (Wielka Brytania), Szczecin (Polska), Montana (Bułgaria) podjęto się dokonania takiej oceny transferowalności, co przyczyniło się do zdefiniowania ram ułatwiających zaadaptowanie procesów logistyki miejskiej w nowych miejscach.

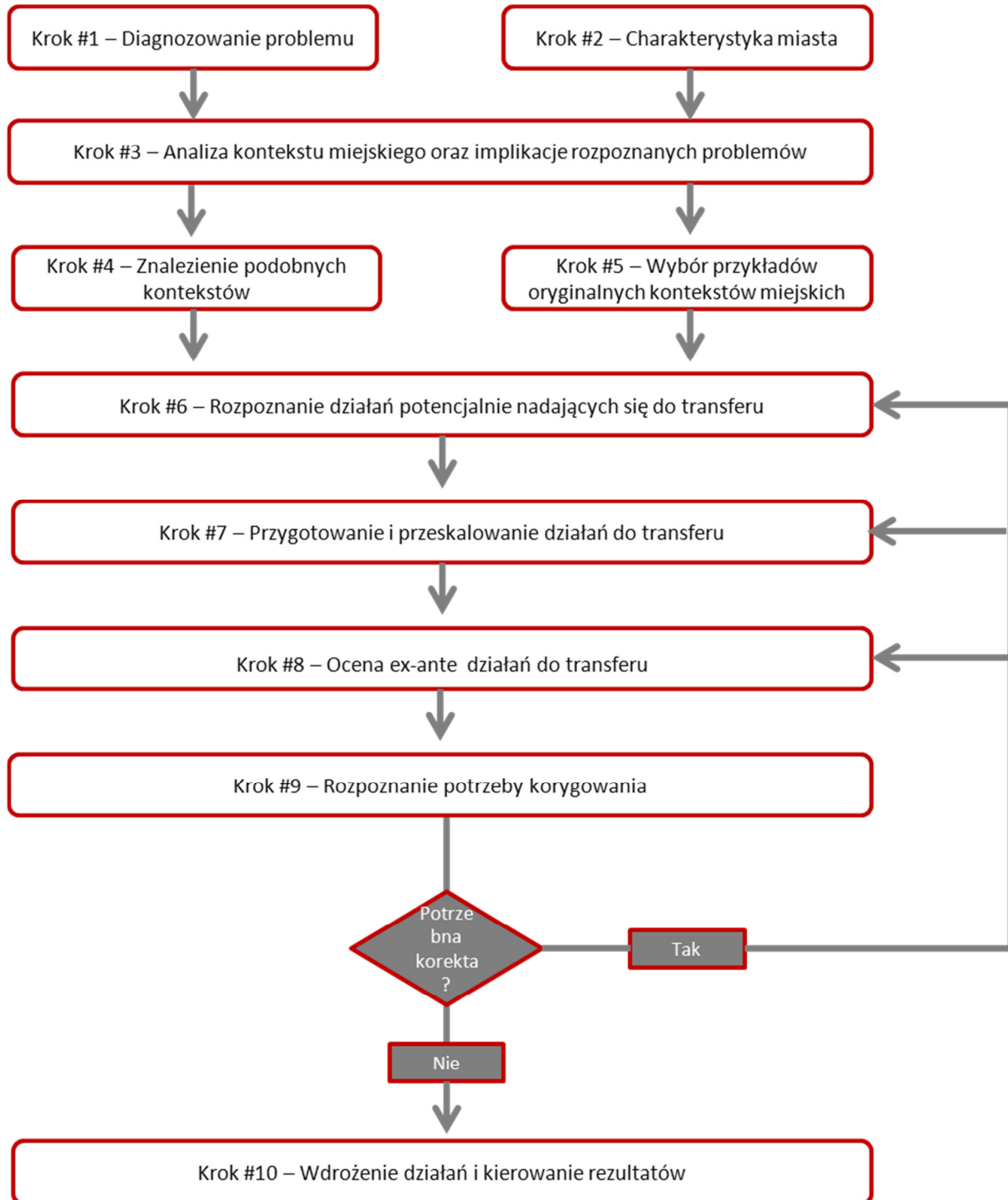


W ramach projektu C-LIEGE opracowano plan transferowalności zapewniający jasne wskazówki co do sposobu dokonania skutecznego doboru i transferu działania, wspierającego przyjęcie narzędzi i modelu C-LIEGE na szczeblu lokalnym, udzielając odpowiedzi na następujące pytania:

- Jak oceniać miasto pod kątem logistyki miejskiej?
- Jak wybierać i transferować dobre praktyki, które sprawdzą się w naszym mieście?
- Proces badania transferowalności: na co trzeba koniecznie zwrócić uwagę?

Metodologia transferowalności

Najbardziej obiecującym sposobem realizacji procesu badania transferowalności jest procedura metodycznie realizowana na szczeblu lokalnym. Podejście do badania transferowalności opiera się na "procesie 10 kroków" i zostało przedstawione na rysunku poniżej.



Rys. 1– Metodologia badania transferowalności (Źródło: TURBLOG 2011)

W ramach C-LIEGE proces ten przyjęto jako wytyczne przy implementacji programu pilotażowego, dzięki czemu można było zyskać pewność, iż działania wybrane do wdrożenia są optymalnie dopasowane do poszczególnych lokalizacji. Podejście to zostało z powodzeniem zastosowane i zalecone w ramach projektu METEOR (program CIVITAS).

Punkt wyjścia stanowi rozpoznanie problemów związanych z przewozami ładunków w mieście oraz sporządzenie szczegółowej charakterystyki struktury miejskiej w każdym mieście, zawierając aspekty takie jak geograficzne, strukturalne, demograficzne, architektoniczne, kulturowe oraz czynniki związane z systemem transportu. Obydwa aspekty pozwolą na zrozumienie kontekstu miejskiego oraz implikowanych problemów, co pozwala lepiej dostrzegać podobne konteksty i działania pozwalające na rozwiązanie problemów i poprawę wydajności energetycznej miejskiego transportu towarowego. W tym celu w każdym z miast pilotażowych zorganizowano kilka spotkań okrągłego stołu z udziałem interesariuszy takich jak władze miejskie, operatorzy transportu towarowego, dystrybutorzy, usługodawcy, hurtownicy - patrz tabela. We wszystkich przypadkach rolę koordynatora procesu pełniła jakaś osoba z konsorcjum.

C-LIEGE site	1st Round Table	2nd Round Table	3rd Round Table	4th Round Table	5th Round Table
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

Posiadanie koordynatora w ramach konsorcjum w przypadku każdego ośrodka pilotażowego okazało się kluczowym czynnikiem sukcesu spotkań okrągłego stołu oraz osiągnięcia celów C-LIEGE.

Wskazówki dotyczące sposobu skutecznego doboru i transferu działania

Prowadząc spotkania z interesariuszami i angażując ich w dokonanie metodycznej oceny obszaru miejskiego pod kątem polityki miejskiego transportu towarowego i możliwych rozwiązań, miasto powinno zebrać określoną ilość informacji umożliwiającej zrozumienie kontekstu miejskiego w drodze procesu "przesiewania". Odpowiada to pierwszym czterem

krokom metodologii badania transferowalności. Pozostałe sześć kroków dotyczą samego procesu badania transferowalności.

Ocena transferowalności pozwala na zweryfikowanie szans na podjęcie analizy zarówno ilościowej jak i jakościowej, za pomocą specjalnie do tego przeznaczonej metodologii "krok po kroku". Ponadto, proces badania transferowalności koncentruje się także na zagadnieniu, w jaki sposób wymagany instrument w postaci polityki, mający na celu wsparcie inicjatywy w zakresie logistyki miejskiej, może pasować do kontekstu miasta, które ma adoptować działanie.

W kompletnej wersji Rezultatu 7.1 C-LIEGE (dostępna do pobrania na stronie <http://www.c-liege.eu/downloads.html>) można znaleźć konkretne wskazówki dla samorządów lokalnych odnośnie do sposobów postępowania w ramach każdego z 10 kroków procedury w kontekście:

- kluczowych zagadnień do przeanalizowania,
- barier/ czynników sukcesu, oraz
- informacji, które należy zgromadzić.

Bariery oraz kluczowe zagadnienia podczas transferowania działań

Kluczowym zaleceniem C-LIEGE jest to, aby miasta najpierw przyjrzały się swojej obecnej sytuacji (tj. problemom, istniejącej polityce, sposobowi funkcjonowania rynku itd.) i określiły stopień złożoności, a nie zaczynały od wybrania działania i szukania sposobu na jego wdrożenie u siebie. Wiele miast zaczyna od kroku 5. (wybór przykładów) zamiast od 1. (diagnozowanie problemu) kroku procesu badania transferowalności.

Jedną z głównych barier we wdrażaniu "miękkich" działań w miejskim transporcie towarowym jest bariera polityczna, ponieważ logistyka miejska nie wchodzi w zakres agendy politycznej różnych szczebli władz. Choć uzyskane informacje zwrotne są często typowe dla poszczególnych działań przyjętych w ośrodkach pilotażowych C-LIEGE (jak można się było spodziewać), pojawiają się trzy wspólne wątki stanowiące bariery na drodze do wprowadzenia działań "pionowych" lub "poziomych".

Są to bariery dotyczące a) Finansów, b) Politycznego wsparcia, oraz c) Zaangażowania interesariuszy.

Bariery te są wzajemnie powiązane. Bez wsparcia politycznego trudno będzie zabezpieczyć finansowanie. Bez finansowania, operatorzy i inni interesariusze mogą nie widzieć powodów, aby poświęcać swój czas na angażowanie się w tego rodzaju działania.

Nawet przy istnieniu wsparcia politycznego dostępność finansowania nie jest gwarantowana. Władze lokalne w wielu częściach Europy muszą stawiać czoła znaczącym presjom finansowym i zmuszone są ograniczać wydatki na wiele rodzajów działalności. Nie można oczekiwać, że transport towarowy będzie tu jakimś wyjątkiem. Ponadto, pomimo jego znaczenia ekonomicznego, społeczność lokalna może nie uznać transportu towarowego za priorytet zasługujący na finansowanie w porównaniu z transportem pasażerskim, szkołami czy na przykład domami opieki.