

KAPITOLA 1: Prostředí distribuční logistiky na poslední míli

LEKCE 1: Charakteristika a komplexnost městské nákladní dopravy

Kapsle 1.4.4

Regulační opatření



Tematicky předcházející kapsle:

1.4.1, 1.4.2 a 1.4.3

Související kapsle:

1.2.1, 1.2.2, 1.2.3, 1.4.6 a 2.3.3

Autoři:

ITL



Cíl kapsle

Cílem této kapsle je uvést obecný přehled regulačních opatření v městské dopravě. Studenti by se měli naučit, jaká existují v městském prostředí omezení, aby tak mohli dělat zacílená a efektivní volby v průběhu plánování doručování zásilek. Studenti by po této kapsli měli ovládat různé plánovací metody, s pomocí kterých budou dělat správná rozhodnutí.

Kategorie	E-learning	EQF		
		4	5	6
		X	X	X

Cvičení	NE
---------	----

Časová náročnost	20 Min
------------------	--------

Obsah

1. Omezení hmotnosti a rozměrů vozidla
2. Časová okna
3. Dodávky mimo špičku
4. Městské mýtné

1. Úvod

V každé zemi jsou specifické regulace, které ovlivňují nebo omezují přístup do měst. Může se jednat o omezení vjezdu do města, poplatek za vjezd do města nebo musejí vozidla splňovat některá nařízení jako jsou emisní limity nebo vjezd v předem daných časových oknech.

Tyto regulace ovlivňují transportní operace, které musejí být v reakci na to dostatečně flexibilní, aby se vyhnuly negativnímu ovlivnění operací na globální úrovni. Například:

- Časová okna musí být v souladu s operacemi expresních kurýrů, kteří musí respektovat globální mezní časy, aby dosáhly globálních přepravních uzlů.
- Regulace musí brát v potaz různé sektory. Například čerstvé potraviny musí být doručeny brzy ráno na městské trhy, zatímco dokumenty mohou být doručeny do bank a kanceláří až po pracovní špičce.

1. Omezení hmotnosti a rozměrů vozidla

Váha a velikost mohou ovlivnit dopravní situaci ve městě nebo způsobit problémy pro specifickou infrastrukturu. Ve historických městech je silniční síť z velké části složena z úzkých ulic, výškových omezení a omezeného počtu parkovacích míst. Proto například v Itálii váhové limity vozidel jsou definovány tak, aby se zajistila bezpečnost na silnicích a vyhnulo se dopravním zácpám. Toto jsou nastavené limity:

1. 12 tun -> pro vozidla s dvěma nápravami;
2. 25 tun -> pro vozidla se třemi a více nápravami;
3. 26 tun -> pro vozidla se třemi nápravami s hnací nápravou osazenou spřaženými pneumatikami a vzduchovým odpružením;
4. 32 tun -> pro vozidla se čtyřmi nápravami s hnací nápravou osazenou spřaženými pneumatikami a vzduchovým odpružením.
5. V italském Milánu, aby mohlo vozidlo vjet do města, nesmí přesáhnout váhu 25 tun a v rámci metropolitní oblasti nesmí být vozidla delší než 12 metrů. Toto rozhodnutí bylo učiněno, aby uvolnilo dopravu ve městě a umožnilo hladký průjezd. Také to umožnilo být dopravcům LMD efektivnější, mnoho zboží je příjemci doručeno během jednoho dne.

2. Časová okna

Časová okna jsou využívána k omezení přístupu do konkrétních částí města a také rozdělují typy dopravy (veřejnou od nákladní) během dopravní špičky.

Různé typy nákladní dopravy mají odlišné potřeby a ne všechny druhy nákladu mohou být doručeny ve stejných časech.

Někteří úředníci jsou přesvědčeni, že omezením časovými okny lze snížit dopravní zácpy, znečištění a zvýšit bezpečnost silničního provozu. Je však třeba brát také v úvahu fakt, že počet zásilek se nemění a dopravci musí balíky dodat v kratším čase.

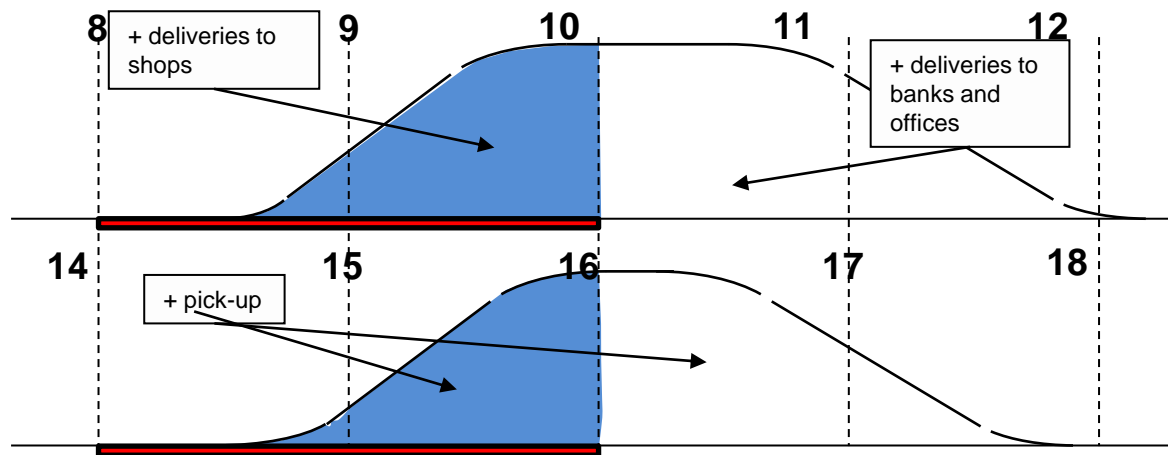
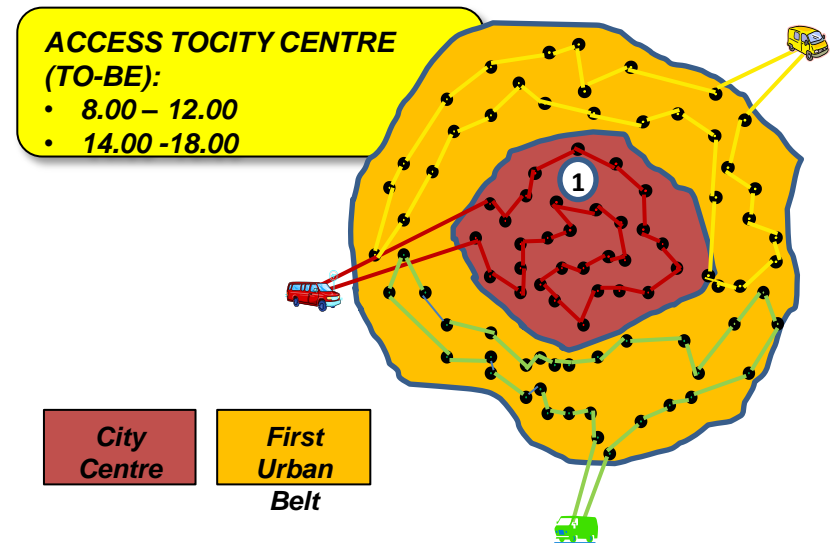
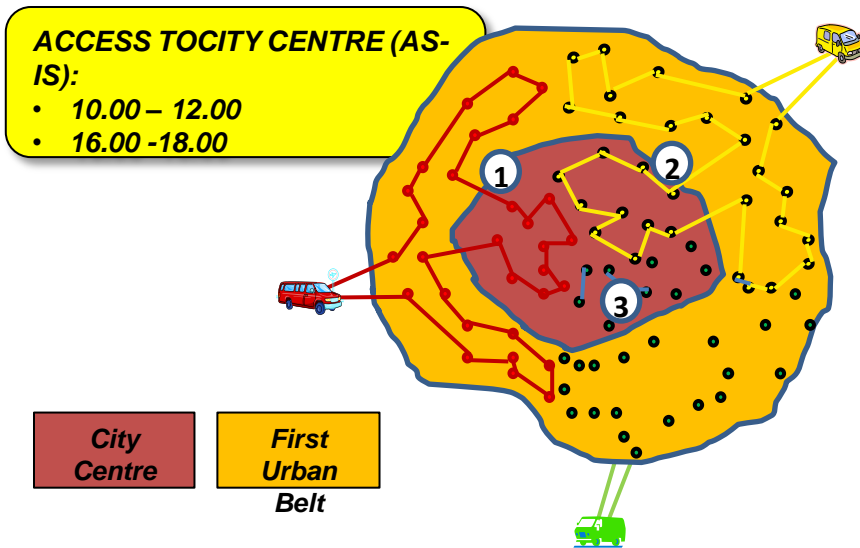


Schéma časových oken v italském městě Reggio Emilia.

3. Časová okna – Příklady plánovacích schémat

Přísnější pravidla znamenají větší znečištění a více dopravních vozidel v konkrétních hodinách, protože operátoři musí dokončit dodávky v omezených časových oknech (viz obrázky dole). Pokud je časové okno krátké, mohou se operátoři rozhodnout použít více než jedno vozidlo.



4. Dodávky mimo špičku - Popis

Toto opatření se soustředí na posun harmonogramů dodávek mimo špičku nebo na noc. Zaměřuje se na dodavatelské řetězce, které nutně nepotřebují denní dodávky, jako je maloobchod, velkoobchod, potraviny či drogerie. Opatření se zaměřuje na přínos pro dodavatele vyplývající z toho, že doručování v noci je levnější, protože je rychlejší (menší dopravní zácpy, více místa pro vykládku, méně pokut). Doručování v noci může být s obsluhou nebo bez obsluhy a může vyžadovat změnu pracovní doby zaměstnanců, kteří zboží přijímají.



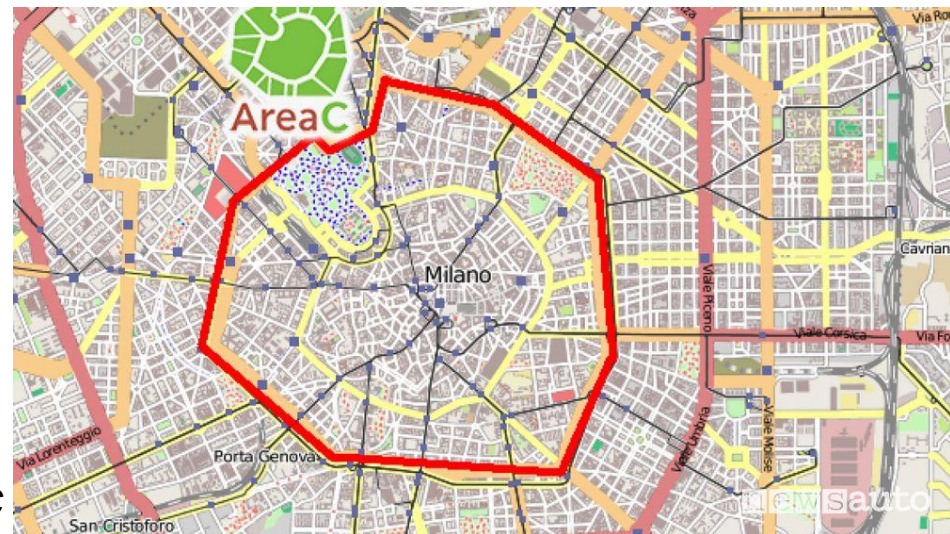
5. Dodávky mimo špičku – Benefits

- Z perspektivy města dodávky mimo špičku redukují zácpy. To také pozitivně ovlivňuje životní prostředí a také zvyšuje bezpečnost na silnicích.
- Dopravní společnosti benefitují z tohoto opatření díky úsporám, které plynou z kratších doručovacích časů, více dodávek ve stejném časovém úseku, menší náklady na paliva, dostupnější parkování, méně pokut. Řidiči také uváděli, že jsou méně pod stresem a cítí se bezpečněji, když rozvážejí v noci.
- K rozvozu mohou být použity větší vozidla, čímž se snižují náklady.
- Pro příjemce dodávek se zvyšuje spolehlivost dodávek, takže mohou snížit své bezpečné zásoby. Ve srovnání s denními dodávkami se navíc zaměstnanci mohou soustředit na hlavní pracovní činnosti, protože dodávky jsou prováděny v noci.
- Analýza nákladů a přínosů tohoto opatření v New Yorku ukázala pozitivní výsledky a udržitelnost opatření po pilotní fázi.

Source: José Holguín-Veras, Rensselaer Polytechnic Institute, The good, the bad, and the ugly: lessons from the off-peak delivery project in New York, in Urban Freight for Livable Cities, The Volvo Research and Educational Foundations, 2012

6. Městské mýtné – Příklad z Milána

Příklad městského mýtné najdeme například v italském Milánu. Téměř 10 let má město vyznačenou zónu (oblast C), do které je placený přístup. Toto rozhodnutí má za cíl odradit vjezd do historického centra města. Milán má velký problém se znečištěním ovzduší a hlukem, který snižuje kvalitu života obyvatel. Město má navíc ve svém centru úzké uličky, které jsou dědictvím středověké historie města.



Mapa Milána, vyznačena oblast C

7. Městské mýtné – Příklad z Milána

Níže jsou uvedena pravidla pro mýtné v Milánské oblasti C:

- Od pondělí do pátku od 7:30 do 19:30:
 - Mýtné 5 euro pro nerezidenty;
 - Mýtné 2 eura pro rezidenty, ti mají 40 vjezdů ročně zdarma;
- Od pondělí do pátku od 19:30 do 7:30:
 - Zdarma pro rezidenty i nerezidenty;
- Soboty a neděle:
 - Zdarma pro rezidenty i nerezidenty;
- Omezení:
 - EURO 0, 1, 2, 3, 4 a 5 diesel zákaz vjezdu;
 - EURO 0, 1 and 2 benzín zákaz vjezdu.

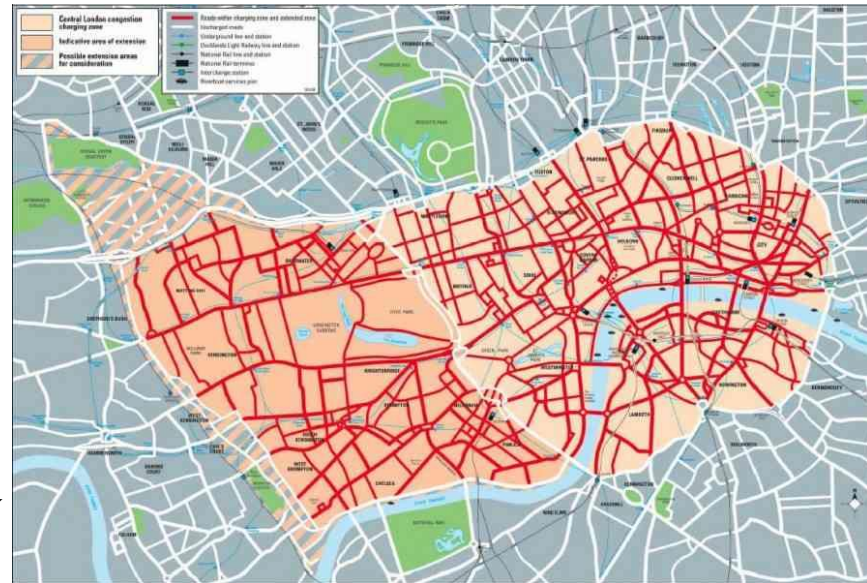


Milán, oblast C

8. Městské mýtné – Poplatek za dopravní přetížení

Poplatek za dopravní přetížení v Londýně má stejnou funkci jako v oblasti C v Milánu. V čase mezi 7:00 a 18:00 průjezd vozidel ve vyznačené oblasti není povolen, pokud není zaplacen poplatek 15 liber. Na rozdíl od Milánu jsou restriktce aplikovány o sobotách a nedělích od 12:00 do 18:00, aby odradili dopravce od vjezdu do centra města.

Tímto způsobem městská čtvrt Westminster značně redukovala dopravu, což pozitivně ovlivnilo životní podmínky v oblasti.



Oblast Londýna, kde je uplatňován poplatek za dopravní přetížení.

Zdroje

- (1) Foto: doručování mimo špičku [night truck - Bing images](#)
- (2) Foto: Milán, oblast C [area c milano - Bing images](#)
- (3) Foto: Milán, oblast C [telecamere area c milano - Bing images](#)
- (4) Foto: Milán, oblast C [Area C - Comune di Milano](#)
- (5) Foto: Poplatek za dopravní přetížení [Congestion Charge \(Official\) - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](#)
- (6) Foto: Poplatek za dopravní přetížení [london congestion charge - Bing images](#)