**Praktická činost #1 - ODPOVĚDI**

**Kapitola 1**

**Úroveň EQF: 5-6**

***Autor:***  *MLC ITS Euskadi, člen konsorcia SUSMILE*

**Zdroje pro praktické cvičení**

* 1.1.1 Úvod do LMD - Zúčastněné strany městské logistiky
* 1.2.2 Účastníci dodavatelského řetězce
* 1.2.3 Orgány veřejné správy
* 1.2.4 Subjekty na straně poptávky
* 1.2.5 Regulační orgány v oblasti životního prostředí
* 1.3.1 Druhy produktů a toků
* 1.3.2 Expresní, kurýrní a poštovní služby
* 1.3.3 Distribuce do maloobchodu
* 1.3.4 Hotelové a cateringové služby
* 1.4.1 Příklady konkrétního ekosystému
* 1.4.2 Sdílení veřejného prostoru
* 1.4.3 Opatření na infrastruktuře
* 1.4.4 Regulační opatření
* 1.4.5 Environmentální cíle a úkoly
* 1.4.6 Environmentální předpisy v městských zónách

**Odpovědi**

Neexistuje jediná, universální a platná odpověď pro toto cvičení a skutečnosti. Důležité je, aby student reflektoval, byl si vědom příčin a následků různých situací a přispěl různými úhly pohledu do diskuse a byl si vědom výhod a nevýhod, které každý z návrhů může generovat.

V každém případě jsou navrženy některé body, které mají pomoci při zamyšlení a reflexi.

**Cvičení 1: JSTE ... A SUPERMARKET**

**Skutečnost 1:**

Řídící otázky:

* Je zacházení s nízkoemisními zónami pro mobilitu cestujících a nákladu odlišné? Obvykle jsou omezení větší pro lidi než pro zboží, protože alternativ mobility pro zboží je méně.
* Myslíte si, že omezení přístupu z hlediska životního prostředí by měla být stejná po celý den? Záleží na každém městě, ale v případě zboží mohou existovat rozdíly mezi denním a nočním provozem, nebo dokonce po celý den, v závislosti na časovém okně.
* Myslíte si, že je možné nahradit vozidla, která máte, méně znečišťujícími? A jaký by to mělo ekonomický dopad? Jak uvidíte dále v jednotce 1 kapitoly 1, i dnes je nabídka čistých vozidel pro zboží omezená a obvykle představují významné překročení nákladů.
* Který tok zboží, B2B nebo B2C, bude podle vás novým opatřením nejvíce ovlivněn? Vzhledem k tomu, že tok B2B probíhá v noci, kategorizace oblasti na ni jistě bude mít menší dopad. Vzhledem k tomu, že tok B2C probíhá po celý den a pracovní špička se jistě shoduje s dopravní špičkou, bude to právě průtok, který bude mít největší dopad.
* S jakými dalšími subjekty zapojenými do distribuce poslední míle byste se podle vás měli naléhavě sejít? Bylo by zajímavé vidět možnost spolupráce s logistickým operátorem, který se specializuje na udržitelné dodávky na poslední míli. Bylo by také dobré se sejít s městskou radou, abychom se dozvěděli více o jejich cílech.

**Skutečnost 2:**

Řízené otázky:

* Je možné nahradit rozvážkovou službu zákazníkům službou, kdy si nákup vyzvednou v obchodě? Myslíte si, že se to zákazníkovi bude líbit? S nárůstem online nakupování to, co zákazník opravdu chce, je mít nákup doručen doma, a to zejména tehdy, když nákup může být objemný a / nebo těžký.
* Bude mít jeden typ zákazníků větší pravděpodobnost, že se přizpůsobí vyzvednutí v obchodě, než jiný? Například starší osoba (která má potíže s těžkými taškami) nebo osoba, která je zvyklá chodit do posilovny? Odpověď má být ANO.
* Jaké řešení můžete navrhnout pro večerní rozvoz nákupů? Použitím se rozumí, tj. vozidla, která mohou projíždět pěšími zónami, jako jsou například tříkolky.
* Uvažovali byste o tom, že byste měli jeden model pro doručování domů ráno a druhý odpoledne, nebo byste měli jeden model, který by mohl být použit pro ranní i odpolední doručení? Mohou existovat různénázory , protože neexistuje jediná správná odpověď.
* S jakými dalšími subjekty, kteří se podílejí na distribuci poslední míle, byste se podle vás měli sejít? Bylo by zajímavé vidět možnost spolupráce s logistickým operátorem, který se specializuje na udržitelné dodávky na poslední míli.
* Mělo by nové řešení stejné výhody jako ta současná, nebo má nějaké nevýhody? Jaké to jsou? Pokud by bylo interně rozhodnuto nahradit stávající vozidla udržitelnějšími, výhodou by bylo, že zákazník by mohl být i nadále obsluhován, ale jistě za vyšší provozní náklady. Je-li rozhodnuto o spolupráci se specializovaným provozovatelem, znamená to, že služba je subdodavatelsky zadána třetí straně a v těchto případech musí dojít k přenosu informací mezi supermarketem a provozovatelem.

**Cvičení 2: JSTE ... RADNICE**

Řízené otázky:

* Jaký je největší problém při dlouhodobém obsazení nakládacích a vykládacích ploch? Že v mnoha případech jsou obsazeny soukromými vozidly a živnostenskými společnostmi (instalatéry...), což ztěžuje jejich použití distributory a dopravci a omezuje jejich rotaci.
* Myslíte si, že by uložení sankcí současnou situaci zklidnilo? Některé control vždy pomůže, ale pro to musí být pravidla také jasná a neměla by poškodit dobré uživatele.
* Pomohlo by zvýšení počtu nakládacích a vykládacích zón odlehčit současným zónám? Řešením není vždy mít více nakládacích a vykládacích zón, ale spíše to, aby fungovaly správně. Kromě toho má město omezený prostor, kde všechny strany (dopravci, distributoři, obyvatelé, kola, autobusy...) chtějí mít více prostoru, i když ve skutečnosti je prostor omezený. Z tohoto důvodu v některých městech umožňují jízdní pruhy, které mají po celý den různé využití – víceúčelové pruhy.
* Chcete-li se vyhnout používání nakládacích a vykládacích zón soukromými automobily, mohla by být užitečným nástrojem samotná semaforová signalizace? Jak je to myšleno? Ano. Viz příklad v odpovědi na další otázku.
* Pokud semaforová signalizace kromě času specifikuje také typ vozidla, které může oblast využívat, myslíte si, že by bylo jednodušší definovat uživatele? Například pokud značky povolují použití zón pouze smíšenými vozidly (těmi, které mohou přepravovat zboží a osoby) nebo nákladními vozidly. Bylo by zajímavé, kdybyste se podívali na značky ve vašem městě nebo městě, abyste zjistili, zda máte nějaké návrhy na zlepšení.
* Myslíte si, že by pro nakládací a vykládací zóny měla platit jedna norma pro všechny typy doručování? To znamená, že pro všechny rozvážky, ať už se jedná o balík nebo plný kamion doručující nápoje, musí být povolený čas stejný? Nebo by měla být pravidla individualizována? Potřeby nakládky a vykládky se liší v závislosti na zboží, které má být dodáno. Proto by v chytrém městě bylo nejlepším řešením zvážit různé potřeby, které existují v distribuci poslední míle, namísto uplatňování jediného pravidla pro všechny.
* Pomohlo by použití nějaké technologie vyřešit tento problém? Technologie mohou pomoci, ale nejsou jediným řešením. ... Kromě technologie existují další prvky, které by měly být vzaty v úvahu při definování efektivnější mobility zboží po městě, jako je dohled, předpisy, charakteristiky každé oblasti města atd.
* S jakými dalšími subjekty zapojenými do distribuce poslední míle byste se podle vás měli naléhavě sejít? Je dobré, že se městská rada pravidelně setkává s distributory a provozovateli v oblasti, aby se dozvěděla o jejich problémech a byla schopna společně najít možná řešení pro udržitelnější distribuci poslední míle.