



# Přeprava zboží

v Paříži

Kompletní informace o mobilitě naleznete na webu  
[www.deplacements.paris.fr](http://www.deplacements.paris.fr)



## Přeprava zboží: zásadní otázka pro Paříž

V roce 2002 město Paříž potvrdilo zásadní povahu přepravy zboží v rámci svých politik v oblasti mobility a řízení veřejných městských oblastí, stejně jako to udělalo u přepravy osob. Ulehčující logistika pro přepravu zboží ve městě je jedním z hlavních úkolů, kterým musí město Paříž čelit v příštích několika letech.

Jakožto hlavní město s více než dvěma miliony obyvatel v centru metropolitní oblasti s více než 10 miliony obyvatel, se Paříž vyznačuje vysokou mírou ekonomické aktivity a hlavní koncentrací pracovních míst: cca 1,8 milionu v oblasti 105,4 čtverečních km. Tato intenzivní hospodářská činnost vytváří 360,000 pohybů zboží\* (vyzvednutí a dodávek), ke kterým je nutné připočítat pohyby související se zásobováním a vedlejšími toky (stavební místa, stěhování, sběr odpadů a tak dále). Město Paříž se proto rozhodlo sehrát aktivní roli při implementaci politiky založené na třech základních principech:

- **Zefektivnění** toku zboží do a z Paříže podporou přechodu ze silniční dopravy na železniční a říční dopravu.
- **Optimalizace** distribuce zboží v různých čtvrtích Paříže prostřednictvím implementace logistických postupů více šetrných k životnímu prostředí.
- **Kontrolovaná** obtížná vzniklých při dopravě zboží.

Zdroj: Programme National des Marchandises en Ville  
(národní program nákladní dopravy ve městě) © Mercier \*

## Sladování ekonomické aktivity s ochranou životního prostředí

*Obec tedy musí sladit cíl podpory dopravy zboží s kontrolou a omezováním nevýhod takové dopravy.*

*Tento problém byl dlouho v řízení městské logistiky a politik v oblasti mobility opomíjen. To je důvod, proč byla tato otázka začleněna do nové pařížské politiky mobility v roce 2002. Cítil jsem, že v této politice musí hrát významnou roli profesionálové z této oblasti průmyslu.*



*Dnes, stanovením komplexního akčního plánu, se město Paříž připojilo k vnitřnímu kruhu evropských hlavních měst s nejpokrokovějšími dopravními politikami, přijetím inovativního postupu zřízení exemplárního procesu veřejného dialogu a podpisem listiny osvědčených postupů – první ve Francii. Prostřednictvím různých pilotních projektů také aktivně podporuje "čisté" logistické postupy.*

*Pro ještě větší efektivitu je nutné, aby byla nová politika Paříže začleněna do plánu komplexních iniciativ vyvinutých na regionální úrovni. Náš společný příslib ke sladování ekonomické aktivity, ochrany městských center a ochrany životního prostředí je nejlepší možnou zárukou našeho úspěchu.*

Denis Baupin

Náměstek primátora Paříže mající na starost dopravu, provoz, parkoviště a údržbu silnic

# "Čistá" zásobovací vozidla již mění Paříž!

Mnoho společností již podporuje využívání nízko-emisních vozidel, za podpory města Paříže.



» 19-tunový  
TNT NGV  
- Carrefour

» 19-tunový  
Starts 'services  
NGV - Ooshop

» 19-tunový  
Geodis NGV-  
Monoprix

## » Carrefour, Ooshop a Monoprix se rozhodly pro NGV v Paříži

Vzhledem k tomu, že běží na zemní plyn, NGV (vozidla na zemní plyn) jsou tišší a méně znečišťující než vozidla poháněných naftovým motorem. Od roku 2003 se pro tuto technologii rozhodlo mnoho supermarketů: Carrefour používá 19-tunové vozidlo přepravní společnosti TNT a Monoprix používá 19-tunové vozidlo od Geodis pro dodávky do svých maloobchodních prodejen v Paříži, a Ooshop a Monoprix používají 3,5 tunová chlazená NGV vozidla provozovaná Starts 'services pro své domácí dodávky.



» 10-tunový Gefco elektricky poháněný Van - l'Oréal

## » L'Oréal používá elektrická zásobovací vozidla

Elektricky poháněná vozidla představují další alternativní technologii. V říjnu 2003, L'Oréal učinil inovativní krok nasazením 10-tunového elektricky poháněného zásobovacího ve spolupráci s GEFCO a EDF. Tato vozidla zásobují zákazníky společnosti L'Oréal v Paříži (parfumerie, kadeřnictví, lékárny, atd.) uvnitř samotné Paříže - s podporou města Paříže, které instalovalo v rámci silniční infrastruktury čtyři elektrické dobíjecí stanice pro užitková vozidla.



» kapacita 120 kg a 1m<sup>3</sup>

## » La Petite Reine: poslední kilometr...na elektrické tříkolce

V lednu 2001 byla La Petite Reine první společností v Paříži, která začala používat pro koncové dodávky dopravní tříkolky vybavené elektrickým asistentem šlapání. Město Paříž podporuje tento projekt od května 2003. Dnes je La Petite Reine finančně zdravá a těší se oblibě mezi Pařížany, kteří oceňují skutečnost, že tato sympatická zásilková služba nepřispívá k hluku a znečištění ovzduší. Za 24 měsíců elektrické tříkolky v hlavním městě nahradily 156 284 km zásobovacích jízd za normálních okolností provedených prostřednictvím vozidel poháněných naftovým motorem.



» Lungta elektrický zásobovací skútr

## » Elektrické skútry společnosti Lungta jsou rychlé a tiché

V lednu 2005 město Paříž uzavřelo partnerství se společností Lungta, kurýrní službou, která používá elektrické skútry k expresnímu doručování dokumentů. Tato téměř zcela tichá, neznečišťující vozidla jsou vysoce efektivní náhradou za hlučná, znečišťující dvou a čtyřkolová vozidla běžně používaná pro tento typ služby. V roce 2005 společnost Lungta zaměstnala 10 pracovníků a provozovala flotilu 10 skútrů.



» "Čisté" vozidlo pro logistické centrum Porte d'Orléans

## » Natomobile: řešení pro přeplněná města

Z logistického centra Porte d'Orléans může elektrická tříkolka Natomobile vézt až 100 kg zboží na jednu jízdu. S rozsahem 35 kilometrů bez dobíjení proklouzne dopravní zácpou a dodává domácí dodávky organických produktů objednaných online.

## » Pěší dodávky s Chrono City!

Tento elektrický zásobovací vozík o objemu 1,5 m<sup>3</sup> byl navržen společností Chronopost pro pohyb bez námahy v davu v přeplněných městských centrech velkých metropolitních oblastí. V Paříži se vozíky používají od června 2005 v logistickém centru Concorde pro pěší dodávky zásilek a expresní dodávky dokumentů v centru Paříže.



» Elektrický vozík pro pěší dodávky



# Společný akční plán

Zhodnocením současné situace, výměnou informací a společným hledáním řešení, město Paříž zahájilo pokračující politiku konstruktivního dialogu s ekonomickými a institucionálními zúčastněnými stranami v sektoru dopravy zboží. Cílem je dospět k akčnímu plánu zaměřenému na zlepšení logistických procesů města Paříže.

## > Konstruktivní dialog

Se silným důrazem na dialog byly organizovány pravidelné schůzky mezi městem Paříž a hospodářskými a institucionálními zúčastněnými stranami v sektoru dopravy zboží. Tyto schůzky vedly k zahájení společně financovaných studií, experimentů zahrnujících pilotní provozy a implementaci programu iniciativ.

Listina osvědčených postupů uzavřená mezi městem Paříž a hlavními aktéry sektoru dopravy zboží je jedním z výsledků tohoto dialogu. Je založena na principu definování cílů společného zájmu, které mohou podpořit soukromé a veřejné podniky i město Paříž, což vytváří "win-win" situaci.

## > Pět ambiciózních cílů

Prostřednictvím tohoto procesu veřejného dialogu byl ustanoven program iniciativ na základě pěti cílů:

- **Snížení** negativních dopadů na životní prostředí vytvářených pohybem zboží v Paříži (včetně znečištění, hluku, emisí skleníkových plynů a havárií).
- **Monitoring** a kontrola veřejných oblastí ovlivněných přepravou zboží (regulační vývoj, sanace v městské krajině a tak dále).
- **Instalace** nezbytných logistických zařízení uvnitř města na podporu hladkých logistických procesů (např. zásobovací zóny, městská logistická centra, železniční dopravní uzly, městské přístavy a centra pro řízení odpadu).
- **Podpora** ekonomické a sociální efektivity nákladní dopravy prostřednictvím takových iniciativ, jako je zlepšení pracovních podmínek řidičů dodávek.
- **Příspěvek** k rozvoji hospodářské činnosti tím, že bude Paříž přitažlivější pro tento typ činnosti.



## Účastníci procesu veřejného dialogu

- Město Paříž
- Unie dopravců (GATMARIF, TLF, FNTR, SNTL) a subjekty reprezentující obchodníky a přepravce (CCIP, FCD, UCV, AUTF).
- Policejní ředitelství pro širší region Paříže (Ile-de-France) (RIF), Regional Equipment Department /Regionální oddělení vybavení/ (DRE), ADEME
- SNCF, Francouzská železniční síť a RATP
- Orgán pařížského přístavu a agentura pro splavné vodní cesty ve Francii



## Hodnocení současného stavu nákladní dopravy

### Komplexní logistický proces

#### Převaha silniční dopravy

- 32 milionů tun zboží dorazí do Paříže každý rok: 28,5 milionu po silnici, 2,5 milionu říční dopravou a 1 milion po železnici.
- Zboží je distribuováno po celé Paříži výhradně silničními vozidly.
- Míra využití silnic: 20-25% Pařížské veřejné silniční sítě je zabráno nákladní dopravou.
- Silniční doprava představuje 50% spotřeby motorové nafty v Ile-de-France.
- 60% emisí jemných částic jsou výsledkem silniční dopravy (zdroj: ADEME, 1997).

#### Dodávky se komplikují:

- Nevyhovující fungování 9,780 pařížských dodacích zón s mírou využití pouze o 10% pro pohyb zboží.
- Nedostatek městských logistických center, jejichž cílem je optimalizovat vstup zboží do hlavního města.

#### Komplexní právní předpisy

- Nedostatečná harmonizace mezi právními předpisy různých obcí Ile-de-France, jimiž se řídí pohyb a dodání zboží, komplikuje jejich používání a řízení, jakož i činnost dopravců.



## Čtyři roky inovací

Pro zvýšení plynulosti provozu a dodání zboží byla přijata během posledních čtyř let řada opatření, při současné podpoře logistických politik pro městské prostředí, včetně takových opatření jako zlepšení organizace dodávkových zón, pronájem logistických prostor a provádění experimentů v říční a železniční logistice.



### > Přechod k optimální distribuci zboží

- Uznání role logistických aktivit v místním plánu rozvoje města (PLU) a v plánu pařížské mobility (PDP) a zajištění, že tyto činnosti jsou v souladu s plánem městské

mobility Ile-de-France (PDUIF).

- Zavedení zásady ochrany životního prostředí v právních předpisech upravujících pohyb zboží (např. tím, že poskytuje výhody pro „čistá“ vozidla a zavádí omezení pro většinu znečišťujících vozidel).

- Zjednodušení pravidel pro přepravu zboží v krátkodobém horizontu.

- Příprava technické příručky zaměřené na zajištění toho, že dodací zóny budou zahrnuty v projektech rozvoje měst.

- Zlepšení fungování dodacích zón zřízením takových zón pro užitková vozidla v blízkosti podniků a omezením jejich použití na 30 minut.

- Vytvoření on-line informačního systému pro profesionály v dopravě s cílem usnadnit jejich pohyb a přístup k dodacím zónám (v současné době probíhá).



### > Návrat ke kořenům: říční logistika!

- Implementace pracovní skupiny s pařížským přístavním orgánem ve vztahu k řece Seine a kanálům Ourcq a Saint-Denis.

- Reaktivace časově sdíleného plánu pro 10 tranzitních přístavů na Seině tak, aby bylo využití břehů sdíleno mezi logistikou a volnočasovými účely.

- Vypracování studií proveditelnosti s významnými hráči z různých oborů - expresní nákladní doprava (Chronopost), masový maloobchod (Carrefour), cement, automobily, papír a sklo - před zahájením pilotních projektů.



### > Inovativní městská logistická centra

- Saint-Germain l'Auxerrois centrum (600 m<sup>2</sup>)

La Petite Reine provozuje finální dodávkovou službu z tohoto prostoru za použití dopravní tříkolky vybavené elektricky asistovaným šlapáním. V roce 2004 bylo dodáno 80.000 kurýrních zásilek (1-5 kg) pro 60.000 klientů s asi 20 těmito tříkolkami.

- Consignity síť logistických boxů

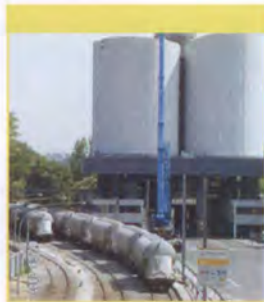
Společnost Consignity umožňuje samostatně výdělečně činným řemeslníkům a servisním profesionálům přijímat jejich náhradní díly během noci prostřednictvím dodávek do automatizovaných logistických boxů/skladů dopravcem podle svého výběru. První pařížská síť osmi logistických spojovacích míst se bude nacházet na městských parkovištích. Další výhodou této služby je, že snižuje provoz umožněním řemeslníkům a technikům vyhnout se denním cestám do a z příměstských logistických platform.

- Concorde centrum (950 m<sup>2</sup>)

Chronopost dodá z tohoto centra přibližně 700.000 zásilek ročně do 1. a 8. městského arrondissementu prostřednictvím 22 neznečišťujících vozidel.

- Porte d'Orléans centrum (220 m<sup>2</sup>)

Spravuje Natoora, toto logistické centrum, otevřené v březnu 2005, je určeno pro distribuci organických potravin zakoupených on-line. Čtyři elektricky poháněná vozidla vykonají cca 40 dodávek denně.



### > Rozvoj železniční nákladní služby

- Zahájení rozvojového plánu s DRE (regionální oddělení zařízení), regionem Ile-de-France, francouzskou národní železnicí (SNCF) a s francouzskou železniční sítí.

- Rezervace nemovitosti

(v Batignolles, Evangile, Bercy a Les Gobelins) přilehlých k železniční síti za účelem vytvoření čtyř logistických uzlů propojených přes vnitřní městský okruh.

- Vypracování studií proveditelnosti před zahájením pilotních projektů pro využívání regionálního železničního systému (RER), pařížského metra a tramvajové sítě pro přepravu zboží do Paříže, ve spolupráci s RATP a STIF.