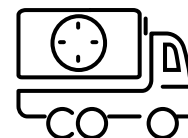


# MĚSTSKÁ KONSOLIDAČNÍ CENTRA

dopady opatření na:



*kongesce*



*emise*



*hluk*

## Popis opatření:

Městské konsolidační centrum (též městské distribuční centrum, depo) je určeno pro koordinovanou distribuci zboží. Slouží ke konsolidaci zásilek s ohledem na zásobování maloobchodu apod.

Nákladní silniční doprava způsobuje téměř třetinu emisí z dopravy (Jandová a kol., 2020) a nepoměrně velký je také její příspěvek k dalším externím nákladům, jako jsou hluk, dopravní zácpy, bezpečnost provozu. Městská konsolidační centra jsou proto důležitou součástí moderní městské logistiky, jejímž cílem je optimalizovat pohyb zásobovacích vozidel v centru města a snížit zátěž životního prostředí způsobovanou ve městě nákladní dopravou.

Konsolidační centrum bývá umístěno zpravidla blízko území, jemuž má sloužit (např. centrum města), aby nedocházelo ke zbytečným cestám navíc. Doporučována je maximální dojezdová vzdálenost 15–20 minut od cílové oblasti i v dopravní špičce. Logistické centrum zároveň nesmí být umístěno uprostřed rezidenční oblasti, aby obyvatelé nadměrně nezatěžovali nákladní provoz.

Možnost konsolidace zásilek v depu umožňuje optimálnější plánování rozvozu. S nižší cestovní vzdáleností pak souvisí také nižší zátěž životního prostředí způsobovaná distribucí zboží po městě. Kvalita nabízených KEB (kurýrních, expresních, balíkových) služeb a jejich cenová dostupnost je také faktorem umožňujícím fungování malých a středních firem, které nabízejí své služby a výrobky zákazníkům (občanům).

Jaké služby centra nabízí: Základem je služba rozvozu zásilek, další služby s přidanou hodnotou mohou být např. zásobování v určitý den nebo hodinu dle požadavku provozoven, zpětná logistika (reklamací, odpadu) apod.

## Investor / provozovatel:

Soukromý sektor

Spolupráce soukromý a veřejný sektor

## Geografická či jiná specifika:

Kompaktní město, vysoká hustota obyvatel

## Inovační aspekty – kontext SMART City:

- \* Využití elektrokol v městské logistice

## Ekonomické aspekty:

Středně finančně nákladné

Finančně náročné

Pozn.: Náklady měst na zajištění city logistiky a potřebné infrastruktury se liší, cílem města by mělo být, aby poplatky partnerů projektu pokryly náklady.

## Hlavní dopady opatření:

	<b>Dopady na modal split</b>	Městská konsolidační centra by měla vést k optimalizaci zásobování a logistiky na území města, a tím i snížení objemu nákladní dopravy na jeho území.
	<b>Dopady na životní prostředí</b>	Snížení emisí, polétavého prachu a hluku z nákladní dopravy v centru města. Výsledky z testovacího provozu městského mikrokonsolidačního centra v Londýně ukazují, že celková ujetá vzdálenost a emise CO <sub>2</sub> na dodanou zásilku poklesly v důsledku tohoto doručovacího systému o 20 % až 54 %. Zásilky byly doručovány elektrickými vozidly (nákladními tříkolkami a dodávkami) namísto dieselovými vozidly (Browne a kol., 2011). Jiné studie hovoří o snížení emisí skleníkových plynů z přepravy zásilek mezi městským konsolidačním centrem a místem doručení o 25 % až 80 % (Allen a kol., 2012). Van Heeswijk a kol. (2019) uvádí dokonce snížení emisí o 70 %.
	<b>Dopady na dopravní nehody</b>	Nezjištěno.
	<b>Dopady na zdraví</b>	Zlepšení kvality ovzduší a snížení hluku v centru města přispěje ke zlepšení zdraví obyvatel.
	<b>Sociální a ekonomické dopady</b>	Snížení provozních nákladů a nákladů pro příjemce; jednoduché doručení zboží i v dopravní špičce; snížení objemu nákladní automobilové dopravy v centru města sníží náklady na opravu komunikací; kontinuální zlepšování procesu distribuce zboží na území města je také pozitivním determinantem ekonomického růstu a místní dlouhodobé zaměstnanosti <sup>1</sup> .
	<b>Dopady na dopravní zátěž, kongesce, dopravní proudy atd.</b>	Snížení dopravní zátěže v centru města přispěje také ke snížení pravděpodobnosti vzniku kongescí. Díky konsolidačnímu centru Binnenstadservice v nizozemském Nijmegen se snížil počet nákladních vozidel a také počet kilometrů ujetých v centru města (Van Rooijen a kol., 2010). Snížení počtu ujetých kilometrů nákladními vozidly přibližně o 65 % zjistili ve své studii van Heeswijk a kol. (2019).

<sup>1</sup> <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Veda-a-vyzkum/Certifikovane-metodiky/Methodika-vyuzivani-dobre-praxe-v-city-logistice-se/54Methodika.pdf.aspx>

## Vztah k dalším dopravním opatřením:

Vhodné doplnit o opatření řešící:

- \* Místa pro vyzvednutí zboží
- \* Ekologická vozidla pro logistiku
- \* Logistiku s využitím jízdních kol
- \* Redukci počtu parkovacích stání v ulicích
- \* Cyklodepa
- \* Vyhrazená místa pro zásobování
- \* Dobíjecí stanice pro elektrokola a elektromobily

## Zkušenosti a doporučení z praxe měst:

Dodávky nákladu v centru Londýna z depa na předměstí s použitím dieselových vozidel byly nahrazeny městským mikrokonsolidačním centrem umístěným v doručovací oblasti spolu s využitím nákladních elektrických tříkolek a dodávek s elektrickým pohonem. Výsledky ukazují, že celková ujetá vzdálenost a emise CO<sub>2</sub> na dodanou zásilku poklesly v důsledku tohoto doručovacího systému o 20 % a emise CO<sub>2</sub> dokonce o 54 %. Nicméně hodnocení také naznačilo, že průměrná ujetá vzdálenost potřebná k doručení zásilky podstatně vzrostla v důsledku toho, že elektrická vozidla mají v porovnání s naftovými dodávkami mnohem nižší limity zatížení co do hmotnosti i objemu zásilek. Současně však zkušební provoz tohoto systému prakticky dokázal eliminovat emise CO<sub>2</sub> na doručení zásilky v Londýně. Pokus se osvědčil z hlediska dopravního, environmentálního i finančního, společnost se proto rozhodla v tomto systému pokračovat i po skončení zkušebního období (Browne a kol., 2011).

## Situace v ČR:

Hlavní město Praha podniká kroky v oblasti logistiky:

- \* Pilotní projekt mikrodepa city logistiky (projektu předcházelo mj. prověření možností umístění skladových kontejnerů ve veřejném prostoru)
- \* Diskuse nad podobou nových pravidel pro zásobování v zónách placeného stání
- \* Vytvoření pozice koordinátora city logistiky na Magistrátu hl. m. Prahy
- \* Marketingové kampaně na podporu udržitelné logistiky
- \* Vytipování vhodných ploch brownfieldů pro rozvoj city logistiky
- \* Regulace vjezdu nákladních automobilů do Pražské památkové rezervace

## Příklady dobré praxe:

**Nizozemí – město Nijmegen:** V roce 2008 byl zahájen provoz městského konsolidačního centra Binnenstadservice (BSS), které nabízí bezplatné základní služby malým a nezávislým obchodníkům, protože jejich dodávky obvykle nejsou optimalizovány, na rozdíl od maloobchodních řetězců. BSS nabízí také další služby, např. skladování či logistiku s přidanou hodnotou, včetně reverzní logistiky (např. čistý odpad). Studie z roku 2010, kterou provedla společnost TNO na dvou maloobchodech využívajících BSS, spočítala, že na základě různých scénářů by přepravci mohli ušetřit 48–72 % kilometrů ujetých jejich vozidly, zkrátit dodací lhůty o 60–70 %, snížit náklady o 59–71 % a snížit své emise CO<sub>2</sub> o 47–71 %.<sup>2</sup>



V Praze se v roce 2020 otevřelo první cyklo-depo pro doručování zásilek na nákladních kolech.  
Zdroj: <https://www.depot.bike>

## Zajímavé internetové odkazy k opatření:

Studie city logistiky na území hlavního města Prahy (2019):

[https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/2019-05-09\\_studie\\_citylogistiky.pdf](https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/2019-05-09_studie_citylogistiky.pdf)

<http://www.praha14jinak.cz/clanky/Co-je-to-pojem-city-logistika.html>

<https://www.systemylogistiky.cz/2019/07/18/praha-ulevi-logistice-v-centru-mesta-s-resenim-pomohou-i-balikovi-prepravci/>

<https://www.dnoviny.cz/spedice-logistika/konsolidacni-logisticke-centrum-je-pro-stred-prahy-nezbytné>

## Použitá literatura:

ALLEN, J.; BROWNE, M.; WOODBURN, A.; LEONARDI, J. (2012). The Role of Urban Consolidation Centres in Sustainable Freight Transport. *Transport Reviews*. 32. 473–490. 10.1080/01441647.2012.688074. Dostupné z: [https://www.researchgate.net/publication/254324483\\_The\\_Role\\_of\\_Urban\\_Consolidation\\_Centres\\_in\\_Sustainable\\_Freight\\_Transport](https://www.researchgate.net/publication/254324483_The_Role_of_Urban_Consolidation_Centres_in_Sustainable_Freight_Transport).

AMBROSINO, G. (2015). *Guidelines. Developing and implementing a sustainable urban logistics plan*. ENCLOSE, Deliverable D5.2: "A Framework for the definition and implementation of Sustainable Urban Logistics Plans in historic small-/mid-size towns". 02/13/2015 - v. 2.0. Dostupné z: [https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/enclose\\_d5\\_2\\_sulp\\_methodology\\_final\\_version\\_0.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/enclose_d5_2_sulp_methodology_final_version_0.pdf).

BROWNE, M.; ALLEN, J.; LEONARDI, J. (2011). Evaluating the use of an urban consolidation centre and electric vehicles in central London. *IATSS Research*. 2011, 35(1), 1–6. ISSN 03861112. Dostupné z: [https://www.researchgate.net/publication/232397759\\_Evaluating\\_the\\_use\\_of\\_an\\_urban\\_consolidation\\_centre\\_and\\_electric\\_vehicles\\_in\\_central\\_London](https://www.researchgate.net/publication/232397759_Evaluating_the_use_of_an_urban_consolidation_centre_and_electric_vehicles_in_central_London).

BROWNE, M.; SWEET, M.; WOODBURN, A.; ALLEN, J. (2005). *Urban Freight Consolidation Centres Final Report*. University of Westminster. Dostupné z: [https://ukerc.rl.ac.uk/pdf/RR3\\_Urban\\_Freight\\_Consolidation\\_Centre\\_Report.pdf](https://ukerc.rl.ac.uk/pdf/RR3_Urban_Freight_Consolidation_Centre_Report.pdf).

ELBERT, R.; FRIEDRICH, CH. (2018). *Urban Consolidation Centres*. 47. 57--59. 10.15358/0340-1650-2018-12-57. [Rukopis. Originál zveřejněn ve: *Wirtschaftswissenschaftliches Studium (WiSt)*, (12), C.H.BECK, S. 57-59, ISSN 0340-1650, 2018.]

JANDOVÁ, V. a kol. (2020): *Studie o vývoji dopravy z hlediska životního prostředí v České republice za rok 2019*. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

JOHANSSON, H.; BJÖRKLUND, M. (2017). Urban consolidation centres: retail stores' demands for UCC services. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*. 2017, 47(7), 646--662. ISSN 0960-0035.

MIMOSA (2013). UTR 6.3 Merchandise Pick-up Points. *Measure Evaluation Results*. Dostupné z: [https://civitas.eu/sites/default/files/measure\\_evaluation\\_results\\_6\\_3\\_merchandise\\_pick-up\\_points.pdf](https://civitas.eu/sites/default/files/measure_evaluation_results_6_3_merchandise_pick-up_points.pdf).

ŠEBESTA, M. a kol. (2019). *Metodika využívání dobré praxe v city logistice se zřetelem na podporu udržitelné městské mobility*. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Veda-a-vyzkum/Certifikovane-metodiky/Metodika-vyuzivani-dobre-praxe-v-city-logistice-se>.

VAN HEESWIJK, W.; LARSEN, R.; LARSEN, A. (2019). An urban consolidation center in the city of Copenhagen: A simulation study. *International Journal of Sustainable Transportation*, 13(9), 675--691. DOI: 10.1080/15568318.2018.1503380. Dostupné z: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15568318.2018.1503380>.

VAN ROOIJEN, T.; QUAK, H. (2010). Local impacts of a new urban consolidation centre – the case of Binnenstadservice.nl. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*. 2(3): 5967--5979. 10.1016/j.sbspro.2010.04.011. Dostupné z: [https://www.researchgate.net/publication/229125859\\_Local\\_impacts\\_of\\_a\\_new\\_urban\\_consolidation\\_centre\\_-\\_The\\_case\\_of\\_Binnenstadservicenl](https://www.researchgate.net/publication/229125859_Local_impacts_of_a_new_urban_consolidation_centre_-_The_case_of_Binnenstadservicenl).