



CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



05

POLICY ADVICE NOTES

Logistyka i dystrybucja towarów



CIVITAS Initiative to europejska akcja wspierająca miasta w zakresie wdrożenia zintegrowanej polityki zrównoważonego, ekologicznego i wydajnego transportu. Wnioski wyciągnięte podczas faz planowania, wdrożenia i realizacji działań podsumowano w dwunastu dokumentach pt. „Policy Advice Notes”. Przedstawiają one sposób radzenia sobie z problemami transportu miejskiego, przed którymi staną w przyszłości miasta Unii Europejskiej.



Logistyka i dystrybucja towarów

Przyjazna środowisku dystrybucja towarów w miastach

Administracja każdego miasta może wdrożyć działania służące usprawnieniu dostawy towarów w centrum lub określonych lokalizacjach (centrach handlowych, placach budowy itp.). W ramach inicjatywy CIVITAS II (2005–2009) wprowadzono określone działania, których celem było zwiększenie wydajności pojazdów, redukcja korków ulicznych i zmniejszenie oddziaływania dostawy towarów w miastach na środowisko naturalne. Najważniejsze informacje na temat wdrożenia tych działań oraz doświadczeń miast objętych inicjatywą CIVITAS II podsumowano w niniejszym dokumencie pt. „Policy Advice Note”. Ma on stanowić pomoc i materiał informacyjny dla lokalnych polityków i innych decydentów zainteresowanych takimi działaniami.

Informacje ogólne

OPIS DZIAŁAŃ

Choć kilometry przejechane przez ciężarówki stanowią w Europie nie więcej niż 10% ruchu drogowego, pojazdy ciężarowe odpowiadają za połowę emisji dwutlenku azotu, około 1/3 emisji cząstek stałych i ponad 20% emisji gazów cieplarnianych¹. Sektor transportu i logistyki ma szczególnie duży wpływ na miasta portowe i przemysłowe. Duże natężenie ruchu samochodów przewożących ciężkie ładunki występuje także w obszarach, w których prowadzone są intensywne prace budowlane. Dlatego więc zarządzanie ruchem drogowym związanym z dostawami towarów powinno być częścią ogólnego głównego planu komunikacji i transportu i należy je uwzględnić w ogólnej polityce każdego miasta. Optymalizację dostaw towarów można osiągnąć za pomocą kilku typów działań:

1. Zainicjowanie partnerstwa między wszystkimi udziałowcami i co najmniej częścią operatorów, np. przez stworzenie dobrowolnego kodeksu dotyczącego zharmonizowanych i spójnych działań w zakresie dostaw towarów w mieście. Takie partnerstwo dostawców może na przykład objąć współpracę sklepów spożywczych w zakresie lokalnej dystrybucji i dostaw przy wykorzystaniu rozwiązań ITS (systemów inteligentnego zarządzania transportem), aby zminimalizować liczbę przejazdów do sklepów i klientów poprzez współdzielenie ładunków, a więc maksymalizację wydajności pojazdów.

¹ <http://www.tremove.org>





2. Utworzenie platform logistycznych, integrujących firmy handlowe, usługowe i przemysłowe, logistyczne, serwisowe i dostawcze, na przykład w obrębie miejskich centrów dystrybucji oferujących terminale logistyczne, przestrzeń magazynową i/lub doki załadunkowe.
3. Utworzenie regulacji i ram prawnych zobowiązujących przewoźników i operatorów do współpracy.
4. Zdefiniowanie spójnych regulacji dostępu do obszarów miejskich dla samochodów dostawczych (np. dostęp tylko w ustalonych godzinach lub tylko dla pojazdów spełniających określone normy dotyczące emisji).
5. Zwiększenie świadomości publicznej, ponieważ może to wpłynąć na sposób zarządzania dostawami towarów przez właścicieli sklepów i handlowców. Oni z kolei mogą wywierać naciski na przewoźników i dystrybutorów towarów.
6. Utworzenie map i oznakowania dostaw towarów, wskazujących najodpowiedniejsze trasy dostaw do kluczowych obszarów w mieście, a także przeszkody oraz obszary, których należy unikać, takie jak niskie mosty, ciasne zakręty, wąskie ulice, obszary mieszkalne, strefy ruchu pieszego itp.
7. Zarządzanie miejscami parkingowymi służącymi do załadunku i rozładunku towarów w danym obszarze.
8. Wprowadzenie technologii inteligentnych systemów transportu (ITS) i/lub internetowych systemów koordynacji logistyki, pozwalających na wydajniejsze planowanie transportu i zwiększenie wskaźnika załadowania.

Można także wprowadzić działania zwiększające bezpieczeństwo i chroniące mieszkańców przed wypadkami dzięki dobrze zaprojektowanemu i właściwie regulowanemu systemom komunikacji (np. przez wprowadzenie limitów prędkości dla pojazdów ciężarowych w różnych obszarach). W szczególności minimalizować należy ryzyko wypadków związanych z transportem towarów niebezpiecznych i ich ujemne skutki dla mieszkańców i środowiska (np. przez ustalenie tras transportu towarów niebezpiecznych). Należy też zachęcać do wykorzystywania w przewozie towarów pojazdów ekologicznych i paliw alternatywnych.

Wszystkie te możliwości wymagają długiego okresu współpracy, koordynacji i negocjacji. Dlatego też omawiane działania są w większości kosztowne.

GRUPY DOCELOWE

Działania dotyczące dostawy towarów i logistyki kierowane są do następujących grup:

- Usługodawcy i przewoźnicy w sektorze dostaw towarów.
- Właściciele sklepów i lokalne przedsiębiorstwa w danym obszarze.
- Nowe inwestycje i miejsca budowy.

ODDZIAŁYWANIE I KORZYŚCI

Dla ogółu mieszkańców

- Zmniejszenie liczby pojazdów ciężarowych w centrum miasta, a więc zwiększona dostępność dzięki mniejszym korkom ulicznym.
- Mniejszy poziom emisji i hałasu oraz mniej wypadków.
- Zmniejszenie drgań spowodowanych przez ciężarówki, uszkadzających stare budynki.
- Zwiększona dostępność obszarów handlowych.

Dla podmiotów gospodarczych

- Oszczędność kosztów dzięki wydajniejszym przejazdom (zmniejszone przebiegi), lepsze wskaźniki załadowania oraz optymalizacja procesów dostaw i odbioru (np. w przypadku centrów dystrybucji towarów).
- Oszczędności wynikające z mniejszych korków na drogach, wyższa średnia prędkość pojazdów i niezawodność działania dla operatorów i użytkowników końcowych.
- Mniejsze zapotrzebowanie na personel, prowadzące do możliwości zmniejszenia cen świadczonych usług.
- Zwiększona produktywność, ponieważ trasy przejeżdżane przez kierowców są bardziej zoptymalizowane.



Dla placówek handlowych

(handlowców, właścicieli sklepów, firm itp.)

- Bezpieczeństwo towarów zapewnione w centrach konsolidacji.
- Zwiększona niezawodność dostaw pozwalająca zmniejszyć poziom zapasów i towarów w magazynie.
- Optymalizacja dostaw prowadząca do lepszego wykorzystania pracowników.
- Zmniejszenie niedogodności dla mieszkańców dzięki redukcji hałasu przy ładowaniu i rozładowywaniu towarów, co skutkuje poprawą wizerunku.
- Lepszy dostęp do sklepów, np. dla pieszych, jeśli podejmowane działania są powiązane z ograniczeniami dostępu dla pojazdów.

Dla osób fizycznych

- Lepsze warunki życia dzięki zmniejszeniu ruchu samochodów ciężarowych w obszarach mieszkaniowych.

PODSTAWOWE WARUNKI POWODZENIA

Powodzenie działań związanych z regulacjami transportu towarów i logistyką będzie większe, jeśli w mieście istnieją następujące problemy:

- Infrastruktura niezdolna do obsługi zwiększonego natężenia transportu towarów (co raz szybsza degradacja infrastruktury zaprojektowanej z myślą o mniejszej intensywności ruchu).
- Zabytkowe centra miast, którym szkodzi duże natężenie ruchu związanego z transportem towarów.
- Niewystarczająca infrastruktura załadunkowa i rozładunkowa.

- Potrzeba tymczasowych rozwiązań w miejscach, gdzie przebudowa lub budowa nowych budynków mieszkalnych powoduje zwiększenie ruchu pojazdów ciężarowych.
- Nowe inwestycje w sektorze handlu detalicznego (np. duże centrum handlowe) lub w innych sektorach gospodarki (np. zakład przemysłowy, duża budowa, port lub sektor logistyczny), gdzie przewiduje się ogromne natężenie przywożonych i wywożonych towarów.
- Parki lub strefy przemysłowe niepołączone z krajowymi lub regionalnymi łańcuchami dostaw.
- Liczne małe i średnie przedsiębiorstwa, mające trudności ze świadczeniem zintegrowanych rozwiązań logistycznych.

Etapy i harmonogram wdrożenia

Podczas wdrażania działań związanych z logistyką i dystrybucją towarów należy wziąć pod uwagę poniżej wymienione kwestie, a także działania pomocnicze i potencjalne działania regulacyjne. Planowanie i harmonogramowanie powinno umożliwić określenie uzasadnionego terminu wdrożenia.

ETAPY PRAC

1. Określenie sytuacji wyjściowej

- Zgromadzenie informacji o najnowszych rozwiązaniach technicznych (np. dotyczących systemów ITS, GPS lub aplikacji internetowych).
- Zgromadzenie informacji na temat (krajowych) ram prawnych, np. przepisów dotyczących ochrony środowiska, regulacji użytkowania gruntów itp., oraz możliwych metod ich egzekwowania.



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG



- Analiza obecnego ruchu towarów, liczby i średniego tonażu pojazdów dostawczych wjeżdżających do danego obszaru, liczby dostaw przypadających na przejazd, a także związanych z przewozem towarów następstw rozwoju sektora handlu elektronicznego (zwiększona liczba małych, bezpośrednich dostaw).
- Analiza potrzeb i nawyków firm, sklepów i przewoźników towarów, zwłaszcza w przypadku małych i średnich przedsiębiorstw (MSP).
- Rozpoczęcie badania ekonomicznych i społecznych wpływów proponowanego działania i jego potencjalnych skutków dla gospodarki lokalnej.

2. Zaprojektowanie koncepcji i programu

- Identyfikacja wszystkich istotnych decydentów i udziałowców, którzy powinni być uwzględnieni w dyskusjach we wczesnym etapie.
- Utworzenie komitetu sterującego, decydującego o podstawowych składnikach programu w szerszej skali (obejmującego przedstawicieli kluczowych grup udziałowców, takich jak władze portu, centrum logistyczne, największe firmy przewozowe itp.).
- Wybór obszaru docelowego, lokalizacji miejskiego centrum dystrybucji, układu i sposobu działania centrum logistycznego oraz podstaw prawnych jego działania (spółka prywatna lub publiczno-prywatna, jedna firma lub platforma łącząca wiele podmiotów).
- Uwzględnienie regulacji, wybór tras/obszaru, harmonogramów, oznakowania, uzgodnienie klasyfikacji pojazdów itp.

3. Decyzje formalne

- Zatwierdzenie ogólnej strategii zarządzania transportem towarów przez polityków i administrację lokalną.
- Akceptacja polityczna dla nowego zestawu regulacji dotyczących dostępu pojazdów dostawczych do określonych obszarów miasta.

4. Wdrożenie nowych koncepcji i programu

5. Działania szkoleniowe i informacyjne

- Publikowanie informacji o nowych regulacjach i ich planowanym oddziaływaniu w celu uzyskania większego poziomu akceptacji.
- Szkolenie pracowników operatorów i dystrybutorów objaśniające nowy program i zastosowane techniki.
- Szkolenie policji i innego personelu w celu zapewnienia skutecznego egzekwowania nowych regulacji.

6. Ocena i monitorowanie działań

- Stały program gromadzenia i analizowania danych służący ustaleniu, czy cele dotyczące oddziaływań są realizowane. Jeśli nie są, rozważenie niezbędnych usprawnień i poprawek.
- Badanie wśród firm objętych skutkami programu, gromadzące informacje o zadowoleniu użytkowników i żądaniach zmian.
- Badania wśród mieszkańców objętych skutkami programu, gromadzące informacje o poprawie warunków życia.
- Liczenie pojazdów i pomiar średniego tonażu samochodów ciężarowych.
- Zainicjowanie analizy ex-post koncentrującej się na skutkach wdrożonego działania związanych z kosztami i korzyściami.





DZIAŁANIA TOWARZYSZĄCE, WZMACNIAJĄCE POZYTYWNE EFEKTY

Określone środki pomocnicze mogą zwiększyć akceptację i skuteczność działań związanych z dystrybucją towarów i logistyką. Należą do nich:

- Dodatkowe usługi, takie jak przechowywanie towarów, pakowanie lub rozpakowywanie towarów lub oznaczanie cen, które mogą być oferowane przez centrum dystrybucji.
- Centra mogą także zapewniać usługi konserwacyjno-naprawcze dla pojazdów.
- Wprowadzenie lub ekspansja pojazdów ekologicznych wykorzystywanych do dystrybucji towarów w określonych strefach.
- Motywujące inicjatywy oferowane przewoźnikom korzystającym z centrów dystrybucji, np. lepsze strefy załadunkowe, dostęp do buspasów lub rozszerzone godziny dostaw.

HARMONOGRAM

Badania dotyczące najnowocześniejszych rozwiązań technicznych oraz analiza potrzeb w zakresie dostaw i zaopatrzenia mogą zająć do 12 miesięcy. Doświadczenia pokazują, że zaprojektowanie programu regulacji, centrów dystrybucji itp. trwa dodatkowe 8 do 12 miesięcy, a jego wdrożenie — około kolejnych 10 miesięcy.

Jakie inwestycje wiążą się z omawianymi działaniami?

Podane tutaj kwoty to przykłady odnoszące się do działań wdrożonych w ramach inicjatywy CIVITAS II, ale należy wziąć pod uwagę, że koszty mogą znacznie różnić się w poszczególnych miastach i krajach.

- Opracowanie koncepcji dystrybucji towarów w historycznym centrum uczestniczącego w inicjatywie CIVITAS II miasta Burgos kosztowało około 40 000 EUR (z uwzględnieniem analizy bieżącej sytuacji).
- W Krakowie, który również brał udział w akcji CIVITAS II, zainwestowano 42 000 EUR w oprogramowanie i wyposażenie systemu dystrybucji towarów.
- 20 000 EUR wydano tam na intensywną kampanię informacyjno-promocyjną.
- W ocenie ekonomicznej centrum logistycznego dla części miasta Tuluzi obliczono, że dok załadunkowy o powierzchni 2000 m², umożliwiający dystrybucję ok. 9000 paczek tygodniowo, będzie kosztować 100 000 EUR rocznie.
- Koszt dzierżawy pełnoobsługowej (z uwzględnieniem konserwacji, licencji itp.) 6,5-tonowej ciężarówki napędzanej gazem ziemnym EUR (bez VAT) miesięcznie (także w Tuluzie).

Należy także wziąć pod uwagę inne składniki kosztowe (zależnie od rozmiaru i rodzaju wdrażanego działania):

- Koszty personelu centrum.
- Koszty zamówienia i instalacji znaków informujących o przebiegu trasy na trasach alternatywnych dla transportu ciężkiego.

Trzeba także wziąć pod uwagę dodatkowe koszty komunikacji, wyposażenia logistycznego, zużycia energii, koszty operacyjne pojazdów i podatki.



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG



Główne czynniki decydujące o sukcesie

Czynniki wymienione poniżej to główne siły napędowe decydujące o rozpoczęciu, a także o wydajnym i pomyślnym wdrożeniu wcześniej opisanych działań:

- W przypadku opracowywania programów logistycznych kluczowe znaczenie ma zaangażowanie wszystkich operatorów gospodarczych (dostawców towarów, przewoźników, klientów), aby wziąć pod uwagę wszystkie rodzaje dostaw. Operator centrum musi być w stanie kontrolować wszystkich zaangażowanych przewoźników. Można to powiązać z systemem akcji zachęcających i zniechęcających, np. przez regulacje sprzyjające pojazdom ekologicznym lub pojazdom należącym do wspólnego centrum logistycznego.
- Stworzenie „Miejskiego kodeksu przewozu towarów”, aby zachęcić właścicieli sklepów do zgody na dostarczanie towarów przez przewoźników korzystających z pojazdów ekologicznych i przestrzegających regulacji dotyczących dostaw towarów.
- Dobra strategia komunikacyjna: stworzenie pozytywnej atmosfery w dyskusjach między przewoźnikami, właścicielami sklepów i władzami (przez organizację warsztatów). Ponieważ konkurencja jest duża, ważne jest budowanie zaufania.
- Regulacje dotyczące przewozu towarów muszą być odpowiednio surowe i ściśle egzekwowane, w przeciwnym wypadku bowiem nie będą przestrzegane (np. regulacje dotyczące harmonogramu, tonażu, aspektów środowiskowych, typów pojazdów określonych w odniesieniu do stref).
- Do utworzenia centrum dystrybucji niezbędne jest początkowe finansowanie. Celem jednakże jest osiągnięcie przez centrum samofinansowania po dwóch lub trzech latach.

- Jako przydatny program finansowania zaleca się tworzenie spółki publiczno-prywatnej.
- Tworzenie centrum dystrybucji można rozpocząć przy udziale paru (np. dwóch) partnerów. Jeśli przedsięwzięcie okaże się wydajne i osiągnie sukces, inni potencjalni uczestnicy także mogą okazać zainteresowanie tą koncepcją.
 - Przewoźnicy muszą być przekonani o wydajności biznesowej omawianych działań, co oznacza, że będą mogli zwiększyć efektywność operacji przewozu przy niższych kosztach i szybszych dostawach.
 - Należy promować pozytywny wpływ na środowisko w mieście, a także korzyści ekonomiczne dla przewoźników, aby zwiększyć świadomość publiczną i sprawić, że omawiane działania będą pozytywnie postrzegane przez mieszkańców, handlowców i przewoźników.
 - W przypadku zarządzania dostawami do dużych miejsc budowy niezbędne są programy tymczasowe.

Strategie pomyślnego wdrożenia

Doświadczenia w ramach inicjatywy CIVITAS II wykazały, że do maksymalizacji prawdopodobieństwa pomyślnego wdrożenia niezbędnych jest kilka elementów.

Z doświadczeń wynika, że w odniesieniu do zarządzania dostawami towarów w mieście ważna jest długoterminowa koordynacja współpracy z różnymi udziałowcami, zwłaszcza właścicielami sklepów i lokalnymi dostawcami towarów. Ważne zmiany, takie jak finansowanie zintegrowanego miejskiego centrum dostaw, są trudniejsze do wprowadzenia, jeśli między tymi podmiotami nie ma już historii współpracy i za-



ufania. Warto więc rozpocząć budowanie takich relacji od projektowania prostszych działań, np. kodeksu dostaw towarów przyjaznych środowisku. Kilka ważnych elementów kluczowych dla działań związanych z transportem towarów w mieście omówiono poniżej.

Wsparcie polityczne

Do pomyślnego wdrożenia działań dotyczących dystrybucji towarów konieczne jest silne polityczne zaangażowanie wszystkich zainteresowanych stron. Kontakty i komunikacja z najważniejszymi politykami są bardzo ważne dla osiągnięcia wysokiego poziomu zgodności ze wszelkimi niezbędnymi regulacjami.

Akceptacja

Organizowanie zebrań negocjacyjnych i koordynacyjnych w celu zdefiniowania regulacji w procesie opartym na współpracy jest kluczowe dla zapewnienia akceptacji wśród przewoźników. Oni w szczególności często sprzeciwiają się takim działaniom, ponieważ obawiają się utraty bezpośrednich kontaktów ze swoimi klientami. Do przezwyciężenia negatywnego nastawienia przewoźników w odniesieniu do działań koordynacyjnych można wykorzystać finansowanie początkowych inwestycji. Współpraca z producentami towarów i właścicielami sklepów zwiększy zapotrzebowanie na wspólne dostawy towarów i zachęci przewoźników do współpracy. Przy wdrażaniu koncepcji technicznych i informatycznych należy prowadzić kampanie informacyjne i działania edukacyjne.

Ogromną wagę ma informowanie opinii publicznej i klientów o obecnych problemach i planowanych inicjatywach, rozwiązaniach oraz spodziewanych kosztach i korzyściach. Dzięki temu opinia publiczna i przewoźnicy w zrównoważony sposób spojrzą na zastosowanie nowatorskich i ekologicznych narzędzi logistycznych, zachęcając przewoźników do dołączenia do centrum dystrybucji. Wokół tego tematu zbudować można odpowiednie kampanie i partnerstwa.

Zarządzanie finansami

Nowe działania logistyczne muszą zwłaszcza początkowo być finansowane przez źródła zewnętrzne, np. przez krajowe fundusze na rzecz środowiska lub dotacje z izby handlowej. Będzie to możliwe tylko wtedy, jeśli udowodniona zostanie długoterminowa rentowność finansowa i wykonalność pod względem prawnym. Do wykazania przyszłej rentowności niezbędny jest właściwie ustrukturyzowany i szczegółowy biznesplan. Jeśli koszty rozwiązania logistycznego obejmującego całe miasto (inwestycja, eksploatacja) są zbyt wysokie, warto w pierwszej fazie zacząć od prostszych rozwiązań, które są łatwe do wdrożenia (np. wymagają tylko kilku użytkowników i prostych narzędzi technicznych). Wsparcie finansów publicznych na początku wdrażania działania zmniejsza ryzyko gospodarcze udziałowców prywatnych i zwiększa ich otwartość na współpracę. Gdy program zostanie wprowadzony, wdrożona koncepcja logistyczna powinna zacząć samodzielnie się finansować po 2–3 latach.

Ramowe uwarunkowania prawne

Omawiane działania można zwykle wdrażać w ramach istniejących uwarunkowań legislacyjnych, używając różnych instrumentów prawnych, takich jak zwykle przepisy ruchu drogowego dotyczące parkowania i załadunku/rozładunku, a także szczególne regulacje transportowe, np. ograniczenia masy pojazdów na określonych trasach. W przypadku fundamentalnych zmian, takich jak wprowadzenie w obrębie miasta stref ekologicznych, niezbędne mogą być nowe rozporządzenia w sprawie ruchu drogowego. Powinny one bazować na granicznych wartościach jakości powietrza wyznaczonych przez dyrektywy europejskie (Dyrektywa 1999/30/WE).

Instytucjonalizacja i organizacja

Wdrożenie działań często wymaga wielu pozwoleń administracyjnych, wydawanych przez różne urzędy i instytucje. Powolność niektórych praktyk biurokratycznych utrudnia czasem współpracę z udziałowcami prywatnymi.



Dlatego więc kluczowe znaczenie mają komunikacja i współpraca ze wszystkimi partnerami i władzami. W przypadku wszelkiego rodzaju działań związanych z logistyką przewozu towarów duże zaangażowanie udziałowców ma kluczowe znaczenie dla pomyślnego wdrożenia.

KLUCZOWE ELEMENTY DO UWZGLĘDNIENIA

- Na transport towarów w miastach można wpływać, budując silne partnerstwo między zaangażowanymi udziałowcami w tym sektorze i/lub tworząc ramy i regulacje prawne.
- Omawiane działania odniosą sukces tylko wtedy, jeśli zostaną wprowadzone w określonym obszarze dystrybucji o zdefiniowanych granicach i jeśli ustali się ścisłe ograniczenia dostępu do niego.
- Ze względu na wysoką konkurencyjność w tym sektorze niezbędne jest zapewnienie przez władze publiczne początkowego finansowania i pomocy dla potencjalnych uczestników programów przewozu towarów. Planowanie finansowe powinno jednak zademonstrować rentowność finansową w uzasadnionych granicach czasowych.
- Organizowanie zebrań negocjacyjnych i koordynacyjnych w celu zdefiniowania regulacji w procesie opartym na współpracy jest kluczowe dla zapewnienia akceptacji wśród przewoźników i innych udziałowców. Należy więc zaplanować długi okres koordynacji, kooperacji i negocjacji.
- Podobnie jak w przypadku wszystkich działań, od samego początku należy zaplanować właściwą ocenę oddziaływań i procesów, aby monitorować postępy i informować o nich decydentów.

Kim są najważniejsze zaangażowane osoby?

UDZIAŁOWCY

Do zapewnienia powodzenia podejmowanych działań niezbędne jest zaangażowanie różnych udziałowców, w tym:

- Należy organizować konsultacje i warsztaty, aby zaangażować przewoźników i firmy transportowe w tworzenie lokalnych przepisów, głównie na zasadzie dobrowolności. Ponieważ niska akceptacja w tej grupie udziałowców stanowi najwyższe ryzyko niepowodzenia omawianego działania, ich potrzeby i oczekiwania należy uwzględnić z dużą uwagą. Zaleca się włączenie przedstawicieli tej grupy do komitetu sterującego wraz z władzami miejskimi oraz wdrożenie procesów mediacyjnych. W przypadku miast portowych ważna jest współpraca z zarządem portu, administrującym dystrybucją i miejscami magazynowymi, które można wykorzystać bez żadnych inwestycji kapitałowych.
- Należy włączyć w działania lokalne stowarzyszenia biznesowe, do których należą właściciele sklepów, handlowcy, restauratorzy i inni. Zwykle nie utrudniają oni wyboru łańcucha dostaw, jeśli nie wywiera to wpływu na wysokość pobieranych opłat.





- Lokalni i regionalni politycy i władze, stowarzyszenia ekologiczne i odwiedzający przedmiotowe obszary także powinni być zaangażowani w omawiane działania.
- Spółki prywatne (np. małe i średnie przedsiębiorstwa z branży spożywczej, działające w okolicznym regionie) można włączyć w opracowywanie systemów logistycznych, ponieważ mogą odnieść korzyści w związku z nowymi narzędziami.
- Także mieszkańców należy traktować jako udziałowców. Dobrą strategią jest przekazywanie mieszkańcom „wizji nowatorstwa i odpowiedzialności”, aby zwiększyć ich poparcie dla planowanych działań i budować wsparcie ogółu. Można na przykład wprowadzić kodeks dostaw i plakietki dla firm, które przystąpiły do tej inicjatywy. Można też wykorzystać media i materiały promocyjne do przekazywania mieszkańcom informacji.

GŁÓWNI PARTNERZY PROJEKTU

Kilku najważniejszych partnerów ma kluczowe znaczenie dla powodzenia działań związanych z dystrybucją towarów i logistyką i powinni oni być zaangażowani w proces ich wdrażania:

Decydenci i operatorzy

Często niezbędne jest określenie, jakie decyzje należy podjąć i kto ma uprawnienia do skierowania działań do wdrożenia. Zwykle za rozpoczęcie działań związanych z logistyką przewozu towarów odpowiada administracja lokalna: rady miasta czy wydziały transportu lub środowiska. Miasto może zorganizować przewóz towarów w centrum miasta, tworząc miejskie centrum dystrybucji. Do faktycznego zarządzania takim centrum zaleca się jednak wybranie prywatnego operatora transportowego (np. centrum dystrybucji).

Ważnymi partnerami są główni dystrybutorzy towarów i właściciele lokalnych sklepów, często reprezentowani przez izbę handlową. Ich uczestnictwo i stosowanie się do nowych zasad przyczyni się do pomyślnego wdrożenia podjętych działań.

Institucje finansujące

Doświadczenia pokazują, że omawiane działania potrzebowały początkowo finansowania przez administrację lokalną. Docelowo jednak po zakończeniu fazy początkowej przedsięwzięcia te powinny finansować się samodzielnie.

Inni uczestnicy

Do przeprowadzenia studiów wykonalności, gromadzenia lokalnych danych i oceny wyników działań pomocne jest uzyskanie przez lidera działania wsparcia ze strony uczelni lub innych instytucji badawczych.



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG





Lista przykładów praktycznych w ramach inicjatywy CIVITAS II

W ramach inicjatywy CIVITAS II 6 miast wdrożyło działania związane ze zrównoważoną logistyką i dystrybucją towarów:

Burgos (Hiszpania): nowy system dystrybucji towarów.

La Rochelle (Francja): rozszerzenie strategiczne logistyki miejskiej; usługi konsumenckie powiązane z dystrybucją towarów; rozwój współpracy z operatorami logistycznymi.

Malmö (Szwecja): wsparcie kierowców pojazdów dostawczych.

Norwich (Wielka Brytania): specjalna usługa informacyjna na temat ruchu drogowego dla operatorów transportowych; dostawa towarów do obiektów P&R; miejskie centrum przeładunkowe.

Preston (Wielka Brytania): miejskie spółki logistyczne, planowanie strategiczne, wyznaczenie tras przewozu towarów, oznakowanie itp.

Wenecja (Włochy): logistyka „czystego miasta”.



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG

WIĘCEJ INFORMACJI: WWW.CIVITAS.EU

www.civitas.eu

Strona inicjatywy CIVITAS zawiera informacje na temat związanych z nią **wiadomości i wydarzeń**. Znajduje się tam podsumowanie wszystkich **projektów CIVITAS**, zestawienie **miast** uczestniczących w tym programie oraz **dane kontaktowe** ponad 600 osób działających w ramach CIVITAS.

Można też uzyskać tam szczegółowe informacje na temat **ponad 650 nowatorskich przykładów** miast demonstracyjnych CIVITAS.

Można też odwiedzić stronę CIVITAS i wyszukać **świetne przykłady nowatorskich doświadczeń**, pochodzących z aktualnie realizowanych projektów zrównoważonego transportu miejskiego. Jeśli któryś pomysł będzie odpowiedni dla Państwa miasta, lub jeśli po prostu chcą Państwo dowiedzieć się więcej, istnieje możliwość skontaktowania się z osobą odpowiedzialną za dane działanie.



Osoba kontaktowa

CIVITAS Secretariat
C/o The Regional Environmental Center for
Central and Eastern Europe (REC)
Ady Endre út 9-11, 2000 Szentendre
HUNGARY

E-mail: secretariat@civitas.eu
Tel: +36 26 504046, Faks: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Wydawca: CIVITAS GUARD – Ocena, monitorowanie i rozpowszechnianie informacji w ramach inicjatywy CIVITAS II. **Autor:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna. **Skład:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Źródła:** Wszystkie zdjęcia pochodzą od miast uczestniczących w projektach CIVITAS i zespołu CIVITAS GUARD i uzyskano zgodę na ich wykorzystanie w niniejszej publikacji. Podane liczby i wartości są oparte głównie na wynikach projektów demonstracyjnych CIVITAS, zgłaszanych przez uczestniczące w nich miasta. W razie potrzeby wykorzystano inne informacje dostępne w literaturze. **Wydanie 2010.** Wydrukowano w Austrii.

Komisja Europejska ani osoby działające w jej imieniu nie ponoszą odpowiedzialności za sposób wykorzystania informacji zawartych w niniejszej publikacji. Poglądy w niej wyrażone nie zostały przyjęte ani zatwierdzone przez Komisję i nie można ich uznać za wyraz jej poglądów.

Inicjatywa CIVITAS Initiative jest współfinansowana przez Program ramowy badań, rozwoju technicznego i wdrożeń, w ramach części programu dotyczących energii i transportu.

CIVITAS