

	 <p>alpenkonvention · convention alpine convenzione delle alpi · alpska konvencija</p> <p>Delovna skupina za promet Podskupina za mehko mobilnost</p>	<p><b>Trajnostne rešitve za logistiko in dostavo tovora v urbanih območjih v alpski regiji</b></p> <p><i>Povzetek</i></p> <p><i>Oktober 2014</i></p>
---	--	--

Stalni odbor Alpske konvencije dvakrat letno določi mandat Delovne skupine za promet. Leta 2012 je v okviru priprav na naslednjo Alpsko konferenco 2014 kot eno nalag Delovne skupine za promet določil pripravo pregleda praks in strategij, povezanih z logistiko in dostavo tovora v urbanih območjih v alpski regiji, ter izdelavo priporočil za spodbujanje trajnostnih rešitev v teh regijah. Ta dokument povzema končno poročilo, ki ga je Delovna skupina za promet izdala oktobra 2014.

### Različni nacionalni zakonodajni okviri in značilnosti alpskih mest

Poznavanje zakonodajnih okvirov in organizacije lokalnih oblasti je pogoj za vsakršno primerjalno delo ter prenos iz ene države v drugo. V prvem koraku je vsaka država na kratko predstavila zakonodajni okvir in odgovornosti na različnih regionalnih ravneh, ustrezno dokumentacijo z načrti ter programe za logistiko ter dostavo tovora v urbanih območjih. Poleg tega je bistvenega pomena poznavanje značilnosti posameznih mest/somestij, da bi lahko ocenili izvedljivost prenosa dobrih praks. Zato poročilo vključuje dodatek, v katerem so opisane značilnosti vsakega mesta/somestja, ki je bilo zajeto v študijo.

### Trajnostne prometne rešitve za logistiko in dostavo tovora v urbanih območjih: zbirka dobrih praks

Študija je bila usmerjena v alpska mesta: Grenoble, Annecy in Chambéry, Rosenheim, Bad Reichenhall, Garmisch-Partenkirchen, Kaufbeuren, Kempten, Lindau, Aosta, Torino, Como, Trento, Thun, Bulle in Zizers. Kljub temu so bile prav tako zbrane dodatne pobude, ki so bile sprejete izven teh regij, in sicer pod pogojem, da jih je mogoče uporabiti tudi za odročna alpska mesta. Čeprav je podskupina analizirala skoraj 50 dobrih praks, zbirka ni izčrpana. Jasno kategoriziranje ukrepov je bilo težavno, saj dobre prakse pogosto združujejo različne ravni.

<b>Upravljanje in sodelovanje</b>	Ustanovitev upravljalnega organa, posvetovalni postopki z zasebnimi zainteresiranimi stranmi, sodelovanje in zaveza strokovnjakov (proizvajalcev, prevoznikov in prodajalcev) ter prebivalcev, ...
<b>Ureditev in organizacija</b>	Omejitve za tovorna vozila na podlagi različnih dejavnikov (čas, teža, velikost, hrup, onesnaževanje zraka, količnik natovorjenosti, vrsta tovora), koncesije za logistiko v mestih, ....
<b>Infrastruktura</b>	Nakladalne rampe, urbani logistični prostori (urbana logistična območja; urbani distribucijski centri, lokalni logistični prostori),...
<b>Urbanistično načrtovanje</b>	Vključitev težav s tovorom in dostavo v glavne načrte in načrte rabe prostora, posebni načrti za mobilnost v mestih, vključno s tovorom, ...
<b>Izobraževanje in informiranje</b>	Informiranje podjetij, ki se ukvarjajo s prevozom tovora, in voznikov (zemljevidi, informacije v realnem času ...), izobraževanja za prevoznike tovora in mestne tehnične
<b>Upravljanje dobavne verige</b>	Skupine prevzemnih predalov, uporaba okolju prijaznih vozil, ...
<b>Pametni transportni sistemi</b>	Sistemi za upravljanje voznega parka ali sistemi za sledenje, sistem za nadzor dostopa, sistemi za upravljanje prometa in informacijski sistemi, ...
<b>Pridobivanje podatkov in</b>	Raziskave, statistični podatki, analiza podatkov, modeli potreb po tovrnem prometu,....

## Glavne ugotovitve

Med logistiko v alpskih mestih in na drugih lokacijah ni bistvene razlike, razen negativnih vplivov.

V večini mest nimajo statističnih podatkov o tovornem prometu v mestih. V primerjavi s potniškim prometom je na voljo malo podatkov. Pozornost glede težav v prometu je pogosto usmerjena v potniški promet.

Potencialno povečanje obsega dostav na dom, povezano s starajočim se prebivalstvom, in rast obsega elektronskega poslovanja nista upoštevana.

Več dejavnosti kaže, da mora biti koordiniran tovorni promet kombinacija pozitivnih spodbud in omejitev.

V nekaterih mestih tovorni promet dojemajo kot težavo zasebnega sektorja, ki ne zadeva javne uprave. Negativni učinki tovrnega prometa v primerjavi z učinki dnevnih migracij in potniškega prometa veljajo za manjšo težavo na področju prometa.

Sodelovanje z lokalnimi javnimi in zasebnimi akterji je pogoj za uspeh.

Nekatere teme so dobro poznane in zato dobro upoštewane, medtem ko so nekatera področja povsem prezrta.

## Priporočila

### Razvoj javno-zasebnih partnerstev ter spodbujanje koncesij za trajnostno logistiko v mestih

Posvetovanje je ključnega pomena za uspeh vsakega logističnega projekta in zagotavlja, da so predpisi učinkoviti. Koncesija za distribucijo v mestih bi predstavljala priložnost za učinkovitejše razprave z vsemi udeleženi stranmi in priložnost za razvoj skupnih rešitev, ki bi strokovnjake spodbujale h koordinaciji svojih dejavnosti. Koncesije lahko podeljujejo lokalne oblasti, vendar je lahko vsaka udeležena stran odgovorna za določen projekt.

### Zagotavljanje brezogljičnih dostav s predpisi.

Selektivne omejitve za tovorna vozila so lahko zelo učinkovit kratkoročen mehanizem. Med uporabljena merila sodijo učinkovita natovorjenost, hrup in časovne omejitve za dostavo. Upoštevat je treba, da so lahko pozitivni ukrepi učinkovitejši od omejitev, na primer širši časovni okvir za dostavo z električnimi vozili. Da bi zagotovili stabilne dolgoročne ureditve ter učinkovit sistem tovrnega prometa v mestih, je pomembno, da so predpisi v mestih usklajeni in standardizirani ter da omogočajo preprosto upoštevanje.

### Upoštevanje dostav pri urbanističnem načrtovanju

Medtem ko je ustvarjanje posebnih mest za dostavo v obstoječih ulicah zapleteno zaradi pritiska voznikov ali celo lastnikov trgovin, je načrtovanje in rezerviranje potrebnega zemljišča pri preurejanju ulic in sosek ter pri novih urbanističnih projektih preprostejše.

### Izvajanje posebnih raziskav za boljše poznavanje

Na področju potniškega prometa je vsako leto opravljeno veliko število raziskav in študij. Nasprotno je za tovorni promet na voljo zelo malo podatkov. Študije so zato temeljnega pomena za pravilno analizo obsega tovrnega prometa v mestih (predvsem v manjših mestih) in oceno potencialnih izboljšav za zdravje, okolje, kakovost življenja v mestu ter končno za razvoj učinkovitega sistema tovrnega prometa.

### Ohranjanje necestne infrastrukture in spodbujanje njene rabe

Ohranjanje morebitne necestne infrastrukture je obvezno, saj bo morda koristna v prihodnje. Če takšne infrastrukture ne ohranimo, lahko to negativno vpliva na preusmeritev na uporabo drugih prevoznih sredstev, poleg tega lahko ponovna vzpostavitev povzroči še večje stroške.

### Razvoj uporabe koles za prevoz blaga

Kolesa za prevoz blaga so primerno sredstvo za prevoz blaga, predvsem v zaključni fazi poti. Uporabljajo jih lahko prevozniki in prodajalci. Uporaba električnih koles lahko omogoči prevoz na daljše razdalje. Zamisel temelji na predpostavki, da je električna energija za električna kolesa proizvedena iz obnovljivih virov, kar zagotavlja trajnostno mobilnostno storitev.

### Ohranjanje obstoječih logističnih območij za preprečitev razpršenosti logističnih dejavnosti

Razpršenost logističnih dejavnosti povzroča številne težave: uporaba zemljišč, daljše razdalje, uporaba cest in zastoji. Zagotoviti je treba, da so dejavnosti, povezane z logistiko, povsem vključene v mestno infrastrukturo, da bi v čim večji meri izključili prej omenjene negativne zunanje učinke. Vendar so lahko cene zemljišč v mestnih središčih previsoke za logistične dejavnosti. To predstavlja največji izziv za skupnost: določene dele opuščeni zemljišč lahko predvidijo za logistične dejavnosti. Zemljišče je mogoče predvideti ali rezervirati z dokumenti za načrtovanje.