

Współpraca z sektorem prywatnym w obszarze zrównoważonej logistyki miejskiej – doświadczenia i rekomendacje z Gdyni



Alicja Pawłowska

Urząd Miasta Gdynia, Referat Zrównoważonej Mobilności



dr hab. Daniel Kaszubowski, prof. PG

Politechnika Gdańska, Katedra Inżynierii Drogowej i Transportowej

a.pawlowska@gdynia.pl

daniel.kaszubowski@pg.edu.pl

Plan prezentacji

- ▶ Sektor prywatny w logistyce miejskiej z punktu widzenia miasta
- ▶ Oddziaływanie miasta na logistykę
- ▶ Przykłady z Gdyni
- ▶ Wioski



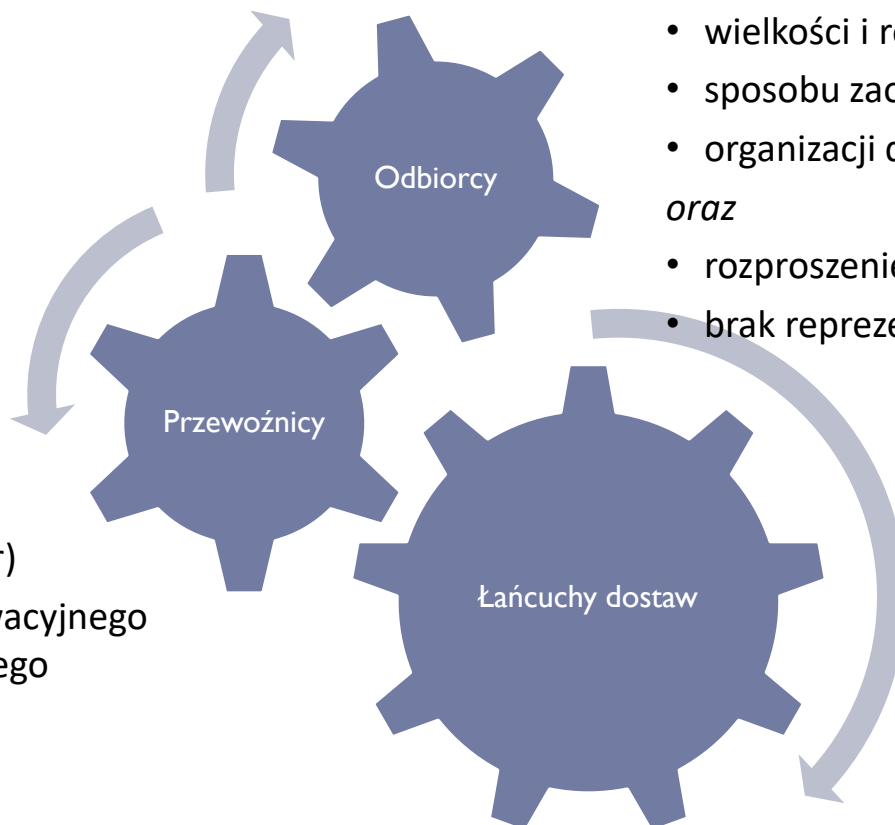
Złożoność sektora prywatnego

Różnorodność:

- organizacyjna
- techniczna (tabor)
- potencjału innowacyjnego oraz inwestycyjnego

oraz

- rozproszenie
- brak reprezentacji



Różnorodność:

- struktury własnościowej
- wielkości i rodzaju oferty
- sposobu zaopatrzenia
- organizacji dostaw

oraz

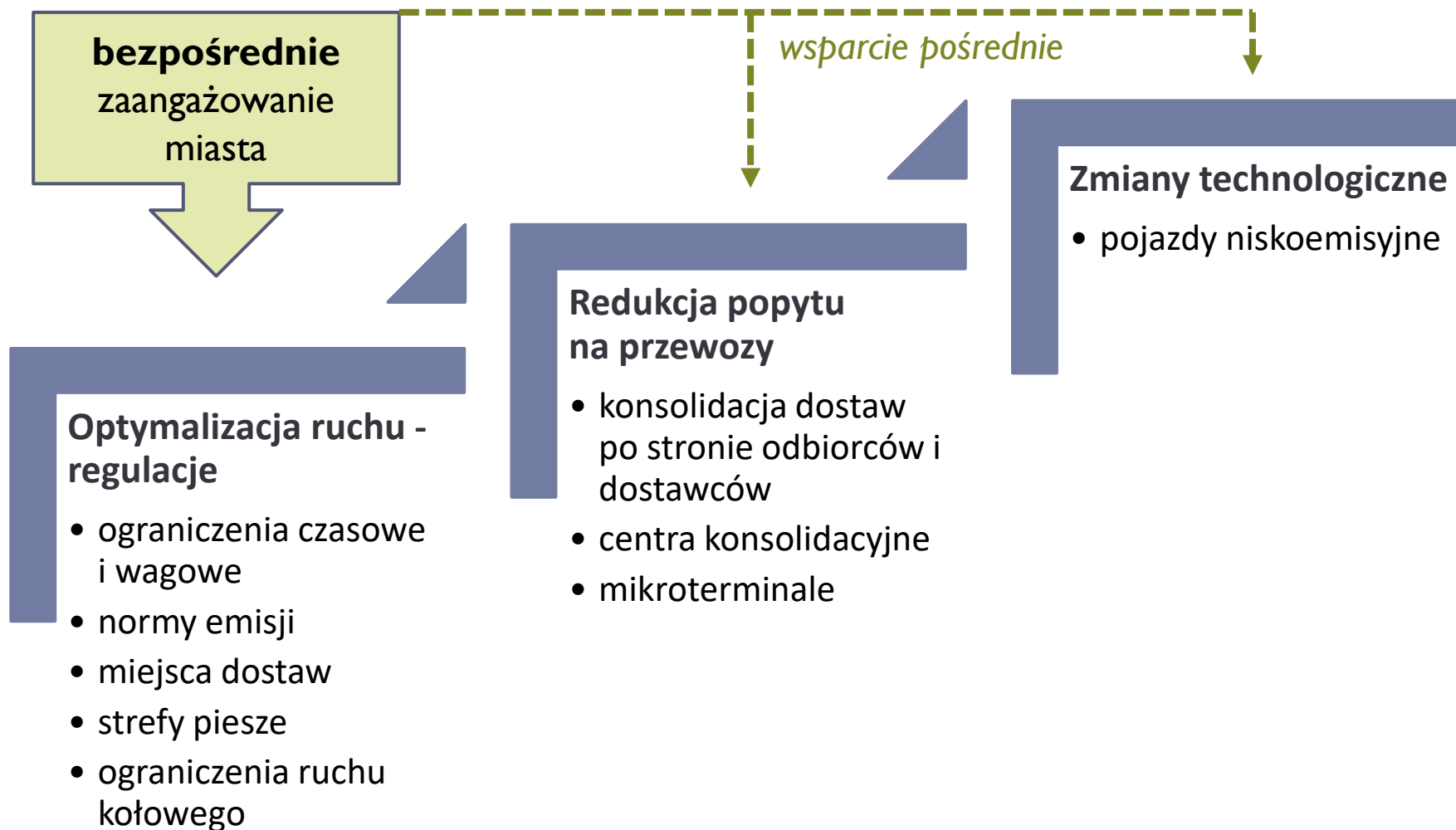
- rozproszenie
- brak reprezentacji

jednoczesne występowanie wielu **odrębnych** łańcuchów dostaw w **ograniczonej** przestrzeni miasta



jak dobrać odpowiednie rozwiązania przy **sprzecznych wymaganiach** zaangażowanych podmiotów

Odziaływanie miasta na logistykę (i sektor prywatny)



Miejsca rozładunkowe w Gdyni



Dostawcy: nie mamy gdzie parkować w centrum Gdyni

19 marca 2016 (artykuł sprzed 2 lat) (295 opinii) autor: Bartek



Gdynia: miejsca parkingowe w centrum tylko dla dostaw

8 maja 2018, godz. 06:00 (207 opinii) autor: Michał Sielski

FAKTY I OPINIE • WIADOMOŚCI

Gdynia: auta osobowe zajmują miejsca parkingowe dla dostawców

Patryk Szczerba

19 lipca 2019 (artykuł sprzed 3 lat)

Miejsca rozładunkowe w Gdyni – URBACT Freight TAILS

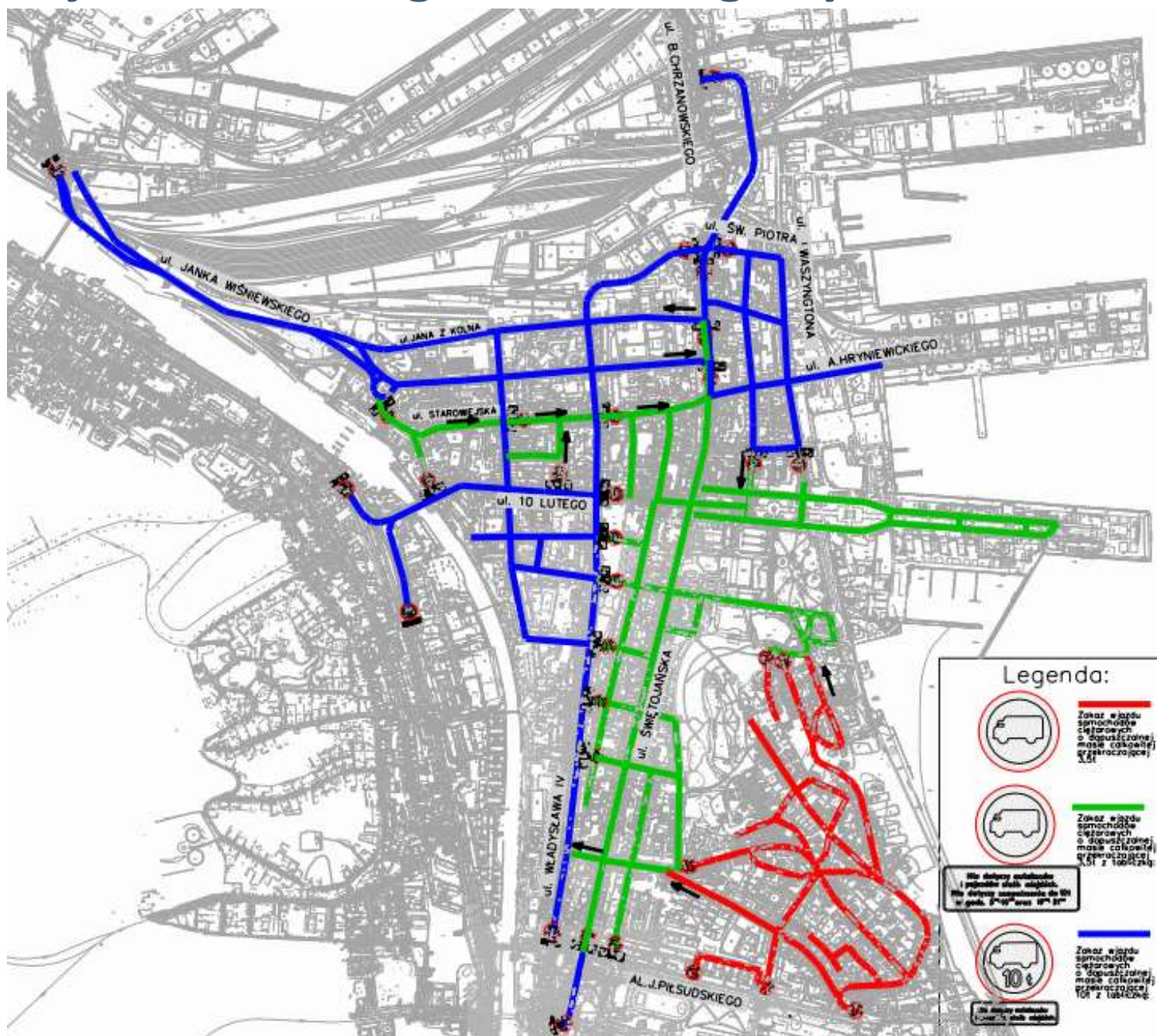


- 29 miejsc w 2018, kolejne dodawane w zweryfikowanych lokalizacjach.
- Miejsca dostaw zostały ujęte w standardzie planowania ulicy miejskiej w Gdyni.

Proces konsultacji – projekt URBACT Freight TAILS

- ▶ Rozwiązanie zostało wypracowane podczas 18 roboczych spotkań z:
 - Przedsiębiorcami z ul. Starowiejskiej, Świętojańskiej i Abrahama
 - Radą Dzielnicy Śródmieście
 - Przedstawicielem Rady Miasta
 - Stowarzyszeniem Śródmieście 2020
 - Stowarzyszeniem Kupcy Starowiejska
 - Strażą Miejską
 - Plastykiem miejskim
 - Pełnomocnikiem Prezydenta ds. komunikacji rowerowej

Ujednolicenie ograniczeń wagowych w Śródmieściu



Proces konsultacji - sektor komercyjny

- Jeronimo Martins
- Lidl
- Rossmann
- Port Gdynia
- Polski Holding Nieruchomości
- Dalmor

- ▶ Zakres regulacji wynika z badań dostaw oraz **konsultacji** z grupą docelową
- ▶ Tymczasowe pozwolenia na wjazd dla sieci handlowych

Pośrednie zaangażowanie miasta

- ▶ **Analiza** struktury przewozów ładunków.
- ▶ Preferencyjne **stawki najmu** powierzchni wykorzystywanej przez operatorów np.: miejskich mikroterminali obsługiwanych pojazdami niskoemisyjnymi czy rowerami cargo (działki miejskie, miejskiej parkingi).
- ▶ Przetargi na **lokalizacje automatów paczkowych** na działkach miejskich spełniających wymagania odnośnie dostępności i ograniczania uciążliwości dla otoczenia.
- ▶ Uwzględnienie potrzeb obsługi towarów jako **integralnego elementu** planowania przestrzennego czy pozwoleń na budowę.

Graz



Maribor



Padwa



Drezno



Wpływ porannych ograniczeń wjazdu– Kohlmarkt, Wiedeń



Wpływ porannych ograniczeń wjazdu

– Bolkerstrasse, Düsseldorf



Gen nieposzluszeństwa?



Gen nieposzluszeństwa?



Wnioski

- ▶ Niechęć do nowych rozwiązań wynika z **niezrozumienia i zaskoczenia**.
- ▶ Różnorodność możliwych rozwiązań w logistyce miejskiej pozwala w większości przypadków na uwzględnienie **racjonalnych postulatów** sektora prywatnego.
- ▶ Rosnąca intensywność i różnorodność form przewozów ładunków w miastach przyczyni się do **coraz częstszego** wprowadzania różnego rodzaju działań regulacyjnych.
- ▶ Miasta posiadają **coraz więcej możliwości** oddziaływania na miejski transport ładunków (np.: strefy niskiej emisji).

Dziękujemy za uwagę

a.pawlowska@gdynia.pl

daniel.kaszubowski@pg.edu.pl