

Regulacje kluczem do uporządkowania logistyki miejskiej?



prof. Daniel Kaszubowski
Politechnika Gdańska

Regulacje mogą stanowić ważne narzędzie zarządzania transportem ładunków przez samorządy lokalne. Normy te powinny być traktowane jako integralny element miejskiej polityki transportowej i zarządzania ruchem. Dlaczego tak ważne jest planowanie ich w sposób systemowy?

Właściwie wdrożone regulacje w zakresie przewozu ładunków mogą przyczynić się do ograniczenia niepożądanego oddziaływania na warunki życia mieszkańców oraz infrastrukturę miejską. Logistyka miejska to optymalizacja działań logistycznych realizowanych przez prywatne przedsiębiorstwa w granicach miasta w warunkach konkurencji rynkowej, przy uwzględnieniu oddziaływania na otoczenie społeczne i gospodarcze. W definicji tej można ująć również logistykę budowlaną oraz wybrane aspekty gospodarki komunalnej, np. wywóz odpadów.

”

Logistyka miejska to optymalizacja działań logistycznych realizowanych przez prywatne przedsiębiorstwa w granicach miasta w warunkach konkurencji rynkowej, przy uwzględnieniu oddziaływania na otoczenie społeczne i gospodarcze.

Wskazuje się szereg rodzajów przewozów składających się na całość transportu ładunków w miastach, np.: związanych z działalnością produkcyjną. Szczególną uwagę należy jednak zwrócić na zaopatrzenie handlu i usług oraz obsługę e-handlu. Z tym ostatnim związane są dostawy kurierskie do odbiorców prywatnych i komercyjnych, domowe dostawy produktów spożywczych przez sieci handlowe czy zyskująca coraz większą popularność formuła tzw.: *darkstore*, jak również niezwykle dynamiczny rozwój systemów automatów paczkowych różnych operatorów.

Do wzrostu popytu na wymienione przewozy przyczyniły się powiązane ze sobą czynniki ekonomiczne i techniczne. Najważniejszym z nich jest wzrost dochodu rozporzadzalnego ludności umożliwiający nabywanie coraz większej liczby dóbr wykraczających poza podstawowe potrzeby konsumpcyjne. Zbiegł się on w czasie z powszechnym dostępem do internetu oraz bankowości elektronicznej. W rezultacie zwiększony popyt konsumencki napotkał dogodne warunki jego realizacji w postaci różnorodnych opcji zakupu, płatności oraz śledzenia zamówienia zwiększających atrakcyjność handlu internetowego, zwłaszcza dla nowych grup klientów. W ślad za tym poszły zmiany technologiczne na rynku usług logistycznych będące rezultatem efektu skali uzasadniającego inwestycje w nowe rozwiązania. Dotyczy to przede wszystkim skokowego wzrostu liczby

automatów paczkowych, których obecność w przestrzeni miejskiej zaczyna skłaniać do dyskusji nad ich lokalizacją w zgodzie z zasadami ładu przestrzennego i estetyki. Nie należy również zapominać o wprowadzaniu elektrycznych pojazdów dostawczych do floty operatorów logistycznych, jak również pilotażowych działań dotyczących stosowania alternatywnych środków transportu takich jak elektryczne rowery cargo.

”

Zwiększony popyt na przewozy w zakresie zaopatrzenia handlu i usług oraz e-handlu to – w największym stopniu – efekt wzrostu dochodu rozporządzalnego ludności, który zbiegł się w czasie z powszechnym dostępem do internetu oraz bankowości elektronicznej.

Problemy związane z funkcjonowaniem logistyki miejskiej można zgrupować wokół dwóch zagadnień. Pierwszym z nich jest dominacja transportu drogowego w realizacji przewozów ładunków w miastach, a drugim duże zróżnicowanie podmiotowe i organizacyjne zarówno po stronie popytu jak i podaży usług transportowych. Transport drogowy zawdzięcza swoją pozycję dostępności i elastyczności operacyjnej. Jednak w środowisku miejskim nadmierna obecność różnego rodzaju pojazdów towarowych może prowadzić do występowania wielu problemów. Do najczęściej wymienianych zalicza się emisję hałasu, zanieczyszczeń i wibracji obniżających jakość życia mieszkańców i pogarszających stan środowiska naturalnego, społeczne koszty wypadków drogowych, spadek wartości użytkowej terenów miejskich oraz nadmierne wykorzystanie infrastruktury. Czynniki te są szczególnie odczuwalne w obszarach wysoce zurbanizowanych, gdzie we wspólnej przestrzeni realizowanych jest wiele codziennych form aktywności mieszkańców oraz działalności komercyjnej. Pomędzy poszczególnymi grupami użytkowników występują najczęściej konflikty interesów odnośnie wykorzystania ograniczonych zasobów takich jak infrastruktura drogowa czy miejsca postojowe. Mieszkańcy z jednej strony domagają się wysokiego standardu przestrzeni miejskich, z drugiej natomiast swobodnego dostępu do handlu i usług, których obsługa wymaga regularnych dostaw towarów.

”

Transport drogowy zawdzięcza swoją pozycję dostępności i elastyczności operacyjnej. Jednak w środowisku miejskim nadmierna obecność różnego rodzaju pojazdów towarowych może prowadzić do występowania wielu problemów.

Drugie z wymienionych zagadnień problemowych wynika natomiast bezpośrednio z dużego zróżnicowania odbiorców towarów oraz wielkości i struktury popytu. Wobec tego w przestrzeni miejskiej funkcjonują jednocześnie scentralizowane łańcuchy dostaw sieci handlowych, działają operatorzy logistyczni oferujący usługi kurierskie, hurtownie i dystrybutorzy dysponujące swoim transportem czy wreszcie odbiorcy komercyjni zaopatrujący się transportem własnym. Taka różnorodność z pewnością służy dynamice procesów ekonomicznych, jednak odbywa się bez zewnętrznej koordynacji. Jest to poważne wyzwanie dla lokalnych samorządów, w których zadaniem jest długofalowe równoważenie potrzeb poszczególnych grup użytkowników z myślą o realizacji celów zrównoważonego rozwoju. W tej sytuacji ważna jest rola miasta jako podmiotu kształtującego logistykę miejską. Miasta najczęściej pełnią rolę dostawcy infrastruktury, mogą jednak również podjąć się zadania aktywnego regulatora transportu ładunków.



Miasta najczęściej pełnią rolę dostawcy infrastruktury, mogą jednak również podjąć się zadania aktywnego regulatora transportu ładunków.

Wśród środków służących usprawnieniu transportu ładunków w miastach regulacje stanowią podstawowe narzędzie dostępne dla samorządów lokalnych. Właściwie zastosowane, mogą przyczynić się do optymalizacji sposobu, w jaki pojazdy towarowe korzystają z dostępnej infrastruktury transportowej. Większość z nich nie wymaga stosowania nowych rozwiązań wykraczających poza bieżące kompetencje samorządów dotyczące np.: zarządzania infrastrukturą drogową. Warto również podkreślić, że narzędzia regulacyjne stanowią najczęściej pierwszy krok do realizacji bardziej złożonych działań służących zarządzaniu logistyką miejską. Przykładem takiego rozwiązania może być wprowadzenie miejskiego mikro terminalu obsługiwanego małymi pojazdami elektrycznymi lub rowerami cargo. Jednak jego realizacja będzie uzasadniona w przypadku, gdy obsługiwany obszar zostanie objęty np.: strefą Tempo 30 oraz zostanie w nim ograniczona liczba dostępnych miejsc postojowych przy jednoczesnym ułatwieniu ruchu jednośladów za pomocą spójnej sieci dróg rowerowych. Wymienione środki to rozwiązania regulacyjne, tworzące warunki dla dalszych działań. Wobec tego, do podstawowych narzędzi regulacyjnych dostępnych dla samorządów lokalnych w obszarze logistyki miejskiej można zaliczyć: ograniczenie dostępu dla pojazdów towarowych przekraczających określoną dopuszczalną masę całkowitą, wyznaczone godziny wjazdu, ustalenie zasad dostępu do stref pieszych czy wprowadzanie wyznaczonych miejsc rozładunkowych. Są również rozwiązania wymagające ustawodawstwa na poziomie centralnym, określającego zasady np.: wprowadzania stref środowiskowych w centrach miast. Specyficznym elementem rozwiązań regulacyjnych mogą być narzędzia techniczne pozwalające na ich wdrożenie i nadzór, takie jak automatyczne systemy kontroli dostępu i poboru opłat, zdalna kontrola zajętości miejsc rozładunkowych czy systemy zarządzania ruchem.



Do podstawowych narzędzi regulacyjnych dostępnych dla samorządów lokalnych w obszarze logistyki miejskiej można zaliczyć: ograniczenie dostępu dla pojazdów towarowych przekraczających określoną dopuszczalną masę całkowitą, wyznaczone godziny wjazdu, ustalenie zasad dostępu do stref pieszych czy wprowadzanie wyznaczonych miejsc rozładunkowych.

Podstawowym warunkiem efektywności planowanych regulacji – mających na celu usprawnienie logistyki miejskiej – jest posiadanie przez miasto czytelnej wizji zarówno oczekiwanych wyników jak i czynników determinujących ich realizację. W pierwszym przypadku powinna to być przede wszystkim świadomość konieczności stosowania regulacji jako procesu wielotorowego. Wobec tego, wprowadzenie ograniczeń wagowych dla pojazdów ciężarowych może współgrać z wprowadzeniem miejsc rozładunkowych oraz rozszerzeniem strefy płatnego parkowania. Łącznie wymienione działania mogą przygotowywać grunt dla śródmiejskiej strefy czystego transportu, wstępnie ograniczając natężenie ruchu pojazdów i eliminując z niego pojazdy niedostosowane do poruszania się obszarach intensywnej zabudowy. Drugie z wymienionych zagadnień dotyczy umiejętności właściwego dobrania złożoności planowanych rozwiązań zarówno w odniesieniu do adresowanego problemu, jak i możliwości realizacji. Należy więc zdecydowanie unikać planowania nadmiernie złożonych regulacji przy ograniczonym potencjalnie ich późniejszym egzekwowaniu. Przykładem mogą być tutaj miejsca rozładunkowe, dla których można teoretycznie przewidzieć zmienny sposób wykorzystania w zależności od pory dnia. W czasie dnia miejsce takie mogłoby służyć potrzebom dostawców, natomiast np.: w g. 19.00–6.00 pełnić rolę ogólnodostępnego miejsca postojowego. Jednak takie rozwiązanie wymagałoby ścisłej kontroli przez

odpowiednie służby faktycznego sposobu ich wykorzystania – tak, aby eliminować przypadki naruszeń, które ograniczają zaufanie użytkowników do całego systemu. Wobec ciągle niewielkiej skuteczności służb w bieżącym egzekwowaniu przepisów ruchu drogowego należy jednak wątpić w możliwość tak efektywnego nadzoru.

”

Należy zdecydowanie unikać planowania nadmiernie złożonych regulacji przy ograniczonym potencjalnie ich późniejszego egzekwowania.

Podsumowując, regulacje mogą stanowić ważne narzędzie zarządzania transportem ładunków przez samorządy lokalne. Normy te powinny być traktowane jako integralny element miejskiej polityki transportowej i zarządzania ruchem. Ważne jest planowanie ich w sposób systemowy i traktowanie jako punkt wyjścia do bardziej złożonych działań w zakresie logistyki miejskiej.

O autorze

Dr hab. **Daniel Kaszubowski**, prof. UG – pracownik Katedry Inżynierii Drogowej i Transportowej na Politechnice Gdańskiej. Zajmuje się problematyką transportu i logistyki, a szczególnie zagadnieniami związanymi z transportem ładunków w miastach. Autor szeregu publikacji w tej dziedzinie. Współautor dokumentów planistycznych związanych tematycznie z problematyką zrównoważonego zarządzania mobilnością. Poza pracą naukową aktywnie działa we współpracy z samorządem lokalnym w realizacji projektów badawczych i wdrożeń, w celu usprawnienia transportu ładunków.



SAMORZĄD
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



GDAŃSK

Partnerzy

Pomorski Fundusz Rozwoju
sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku



Spółka Samorządu
Województwa Pomorskiego



Partnerzy numeru



Ministerstwo
Funduszy
i Polityki Regionalnej



Pomorski Thinkletter nr 1(8)/2022

Jaka logika rozwoju miast?



KONGRES
OBYWATELSKI

Nowy metabolizm miast – jak odpowiedzieć na wyzwania zielonej transformacji?

„Zatrzymać człowieka – ruszyć towar” – co spowoduje przewrót kopernikański w miejskiej mobilności i logistyce?

Technologizacja i wirtualizacja życia, rozrywki i pracy (AR, VR) – jak wpłyną na rozwój miast?

Demografia i migracje – w jaki sposób rozumieć nowe procesy i właściwie reagować?

Jakie „RAZEM” w miastach? Czy lokalność i sąsiedztwo mogą odegrać ważną rolę?

E-wydanie publikacji „Jaka logika rozwoju miast?” można pobrać [tutaj](#).



POMORSKI
KONGRES
OBYWATELSKI

Pomorski Thinkletter to nowy jakościowo **hub komunikacyjny** wokół wyzwań rozwojowych Pomorza i Polski zainicjowany oraz wydawany przez Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową (z siedzibą w Gdańsku) w ramach Pomorskiego Kongresu Obywatelskiego.

Zależy nam, aby Pomorski Thinkletter był przestrzenią skupiającą przedstawicieli różnych sektorów i branż – zarówno osoby zaangażowane społecznie, jak i sektor nauki, biznesu czy administracji. Chcemy aby była to agora wielostronnej dyskusji, wymiany doświadczeń oraz uspołniania perspektyw.

Zachęcamy do **zapisania się do grona stałych odbiorców**, aby informację o nowych wydaniach otrzymywać bezpośrednio na adres e-mail. Subskrypcja jest **bezpłatna**.

Dotychczas opublikowane numery:

- 1/2020 **Pomorskie miasta wobec pandemii i wyzwań klimatycznych**
- 2/2020 **Stawka i oblicza cyfryzacji**
- 3/2020 **Siła lokalności dla budowy Europejskiego Zielonego Ładu**
- 1/2021 **Siła sąsiedztwa i lokalności dla budowy lepszej Polski**
- 2/2021 **Drogi do innowacyjnych regionów i Polski**
- 3/2021 **Sens i drogi do Zielonego Ładu**
- 4/2021 **Człowiek vs. algorytmy i sztuczna inteligencja – kto kogo zaprogramuje?**

Wszystkie numery w wygodnym formacie PDF można pobrać na stronie www.kongresobywatelski.pl