

Rozwiązania dotyczące transportu ładunków w Warszawie



Biuro Polityki Mobilności i Transportu



Dokumenty zawierające zapisy dotyczące organizacji dostaw towarów

- ROK 1995
 - Polityka Transportowa m.st. Warszawy
- ROK 2005
 - Strategia Rozwoju m.st. Warszawy do roku 2020
- ROK 2006
 - Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy
- ROK 2009
 - Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy



Dokumenty zawierające zapisy dotyczące organizacji dostaw towarów

Polityka Transportowa m.st. Warszawy (1995)

Cel szczegółowy C. Poprawa systemu transportu ładunków.

Należy dążyć do zastosowania następujących środków realizacji:

- Uporządkowanie ruchu samochodów ciężarowych i dostawczych związanego z zaopatrzeniem produkcji i dystrybucją ładunków poprzez:
 - **ograniczenia wjazdu** pojazdów o dużej ładowności na wybrane obszary miasta, w pierwszej kolejności na obszarze Strefy I - centralnej i skierowanie tego ruchu na trasy o najwyższej sprawności,
 - **czasowe ograniczenia ruchu ciężarowego**, w określone dni tygodnia (np.soboty, niedziele) oraz w określonych godzinach doby (na obszarach mieszkaniowych),

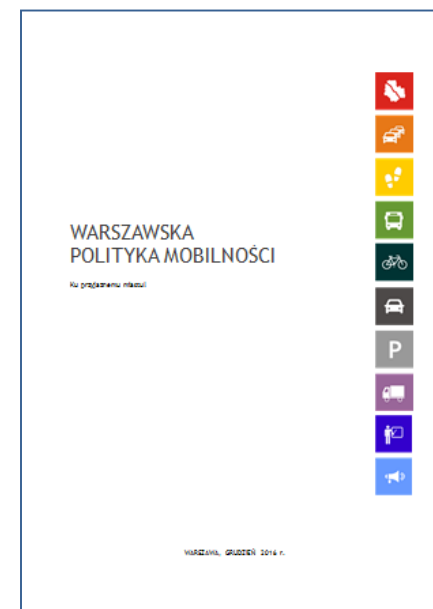
Dokumenty zawierające zapisy dotyczące organizacji dostaw towarów

- Uporządkowanie ruchu samochodów ciężarowych i dostawczych związanego z zaopatrzeniem produkcji i dystrybucją ładunków poprzez:
 - **ograniczenie dostępności obszarów** dla pojazdów dostawczych (np. w określonych godzinach),
 - **umożliwienie tworzenia terminali przeładunkowych** dla towarów, w formie autoportów, gdzie następowałoby rozładowywanie samochodów ciężarowych typu TIR, ewentualne składowanie oraz dystrybucja po mieście samochodami dostawczymi,
 - **stosowanie przyjaznych środowisku samochodów dostawczych**, np. z napędem na gaz propan-butan lub elektrycznym),

Dokumenty zawierające zapisy dotyczące organizacji dostaw towarów

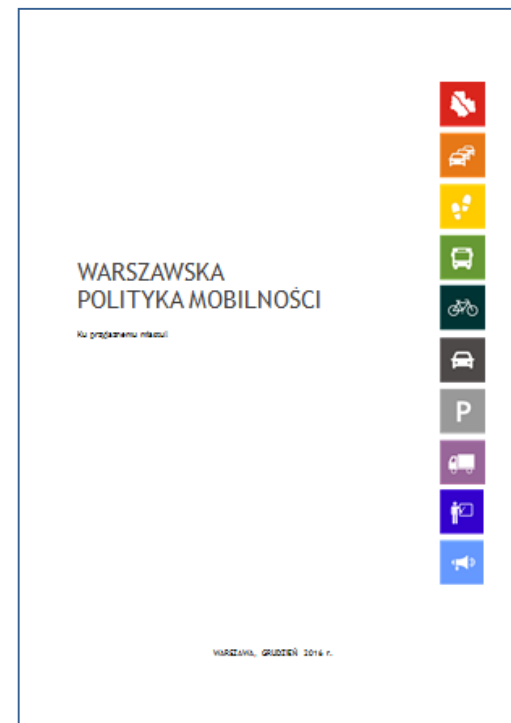
- Uporządkowanie ruchu samochodów ciężarowych i dostawczych związanego z zaopatrzeniem produkcji i dystrybucją ładunków poprzez:
 - **dostosowanie logistyki transportowej do potrzeb miejskich** poprzez tworzenie magazynów, hurtowni i składów położonych obrzeżnie w stosunków do obszarów zurbanizowanych,
 - **rozwój transportu kontenerowego we współpracy kolej - samochód** i transportu kombinowanego (przewóz samochodu wagonem kolejowym).

Dokumenty zawierające zapisy dotyczące organizacji dostaw towarów



Dokumenty zawierające zapisy dotyczące organizacji dostaw towarów

Projekt Warszawskiej Polityki Mobilności przewiduje stworzenie systemu Logistyki Miejskiej jako kompleksowego rozwiązania organizacji dostaw towarów i przesyłek kurierskich w wybranych obszarach w strefie śródmiejskiej



Dokumenty zawierające zapisy dotyczące organizacji dostaw towarów

- W obszarze miasta zostaną wydzielone obszary (nazwane „zielonymi strefami”) ze ściśle określonymi zasadami prowadzenia dostaw, obejmującymi:
 - **ograniczenia dotyczące okresów prowadzenia dostaw** (tylko w określonych porach dnia),
 - **ograniczenia dotyczące czasu załadunku/wyładunku** (np. do 30 minut),
 - **wskazania miejsc postoju** dla pojazdów towarowych w pasach drogowych ulic (np. w zatokach, **na wybranych pasach autobusowych** poza godzinami szczytu, na pasach ruchu itd.), także przy założeniu konieczności dostarczenia towaru pod drzwi z wykorzystaniem dodatkowych urządzeń (np. wózki),

Dokumenty zawierające zapisy dotyczące organizacji dostaw towarów

- W obszarze miasta zostaną wydzielone obszary (nazwane „zielonymi strefami”) ze ściśle określonymi zasadami prowadzenia dostaw, obejmującymi:
 - **preferencje dotyczące wykorzystania określonych rodzajów pojazdów**, ich wielkości, rodzaju czy wieku silników (oddziaływanie przez strefowanie możliwości wjazdu i dostępności miejsc postojowych), w tym skuterów, motorowerów i rowerów towarowych (np. z napędem elektrycznym),
 - **organizowanie planów dostaw towarów** dla poszczególnych podobszarów określających: sposób prowadzenia dostaw, godziny dostaw, wspólne prowadzenie dostaw dla sąsiednich odbiorców, wskazane miejsca załadunku/rozładunku, trasy dojazdu; plany dostaw będą ustalane wraz z mieszkańcami i przedsiębiorcami,
 - w dalszej perspektywie **zorganizowanie systemu zarządzania ruchem pojazdów towarowych** wraz z systemami informacji o wolnych miejscach załadunku/rozładunku.

Dokumenty zawierające zapisy dotyczące organizacji dostaw towarów

Kontynuowana będzie polityka ograniczania dostępności poszczególnych obszarów miasta dla samochodów ciężarowych

Zakłada się, że limitowanie (z wyłączeniem pojazdów mających odpowiedni identyfikator zezwalający na wjazd) docelowo będzie dotyczyć:

- pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 16T - zakaz wjazdu do obszaru wyznaczonego przebiegiem Obwodnicy Ekspresowej,
- pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 5T – zakaz wjazdu do obszaru wewnątrz strefy śródmiejskiej.

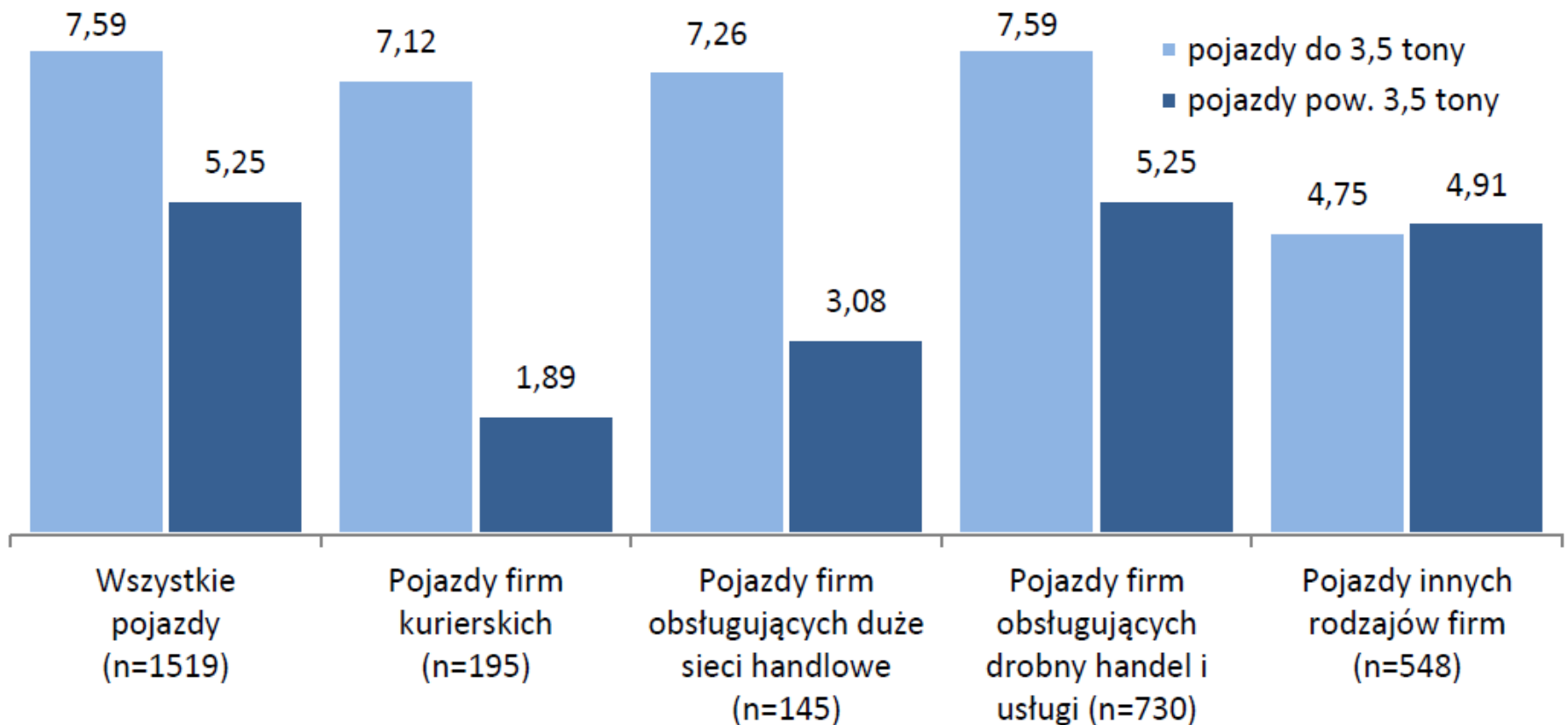
Jak wozimy towary ?

Jak wozimy towary?

- Termin badania - 9 maja do 27 czerwca 2015 **(w ramach Warszawskiego Badania Ruchu - WBR 2015)**.
- Próba **-1519 kierowców**
- Liczby przebadanych podróży – ok. **7000**
- W badaniu wzięli udział kierowcy pojazdów, które w codziennych trasach poruszają się po obszarze Aglomeracji Warszawskiej, lub przynajmniej rozpoczynają lub kończą swoje trasy na tym obszarze.
- W zależności od woli respondenta ankieterzy:
 - przekazywali arkusze pomiarowe do wypełniania na bieżąco podczas wykonywania podróży – wówczas podczas odbioru wypełnionego formularza był on sprawdzany przez ankietera,
 - ustalali, za który dzień podróże będą notowane i umawiali się na wywiad w następnym dniu.

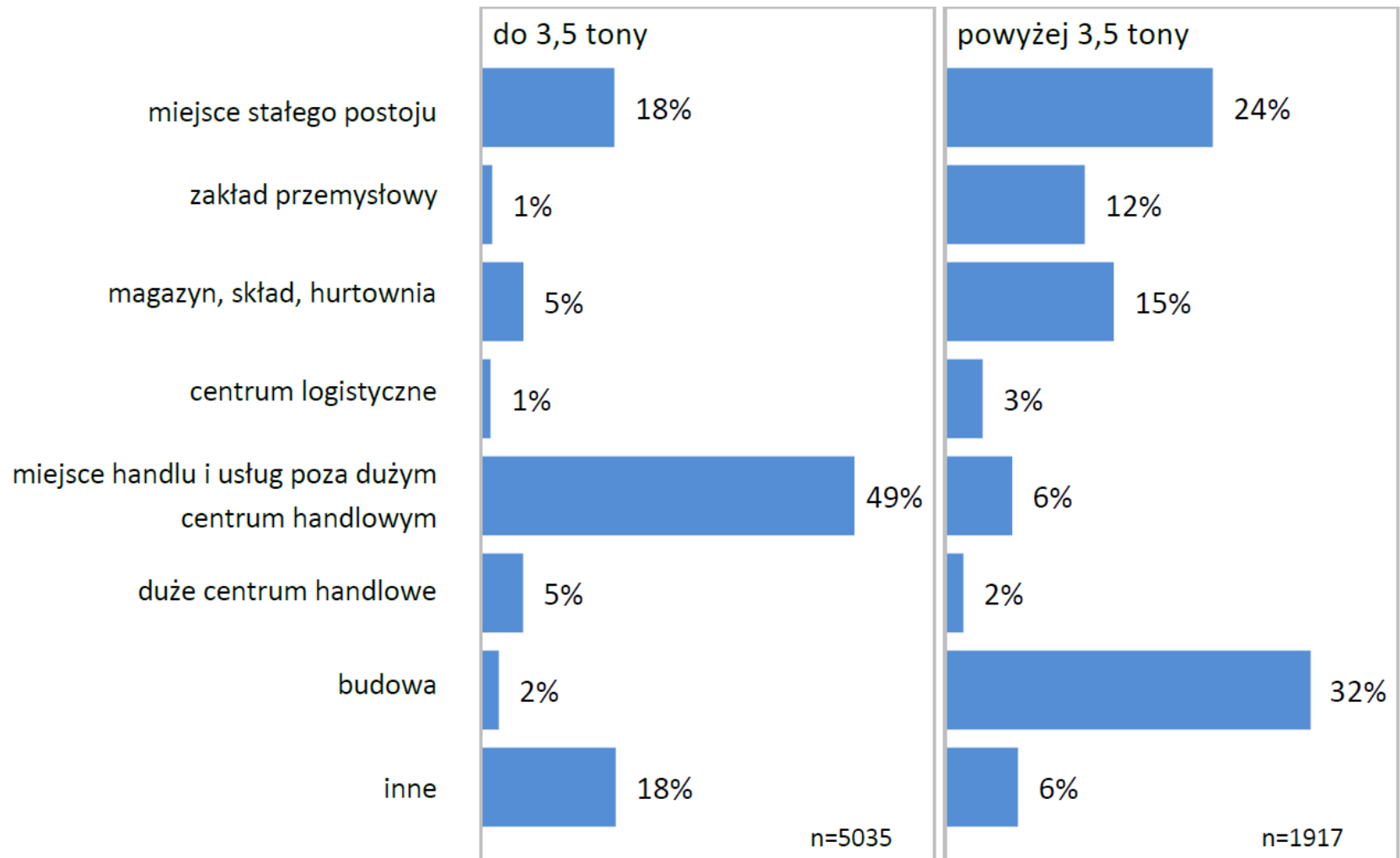
Jak wozimy towary?

Dobowa liczba podróży



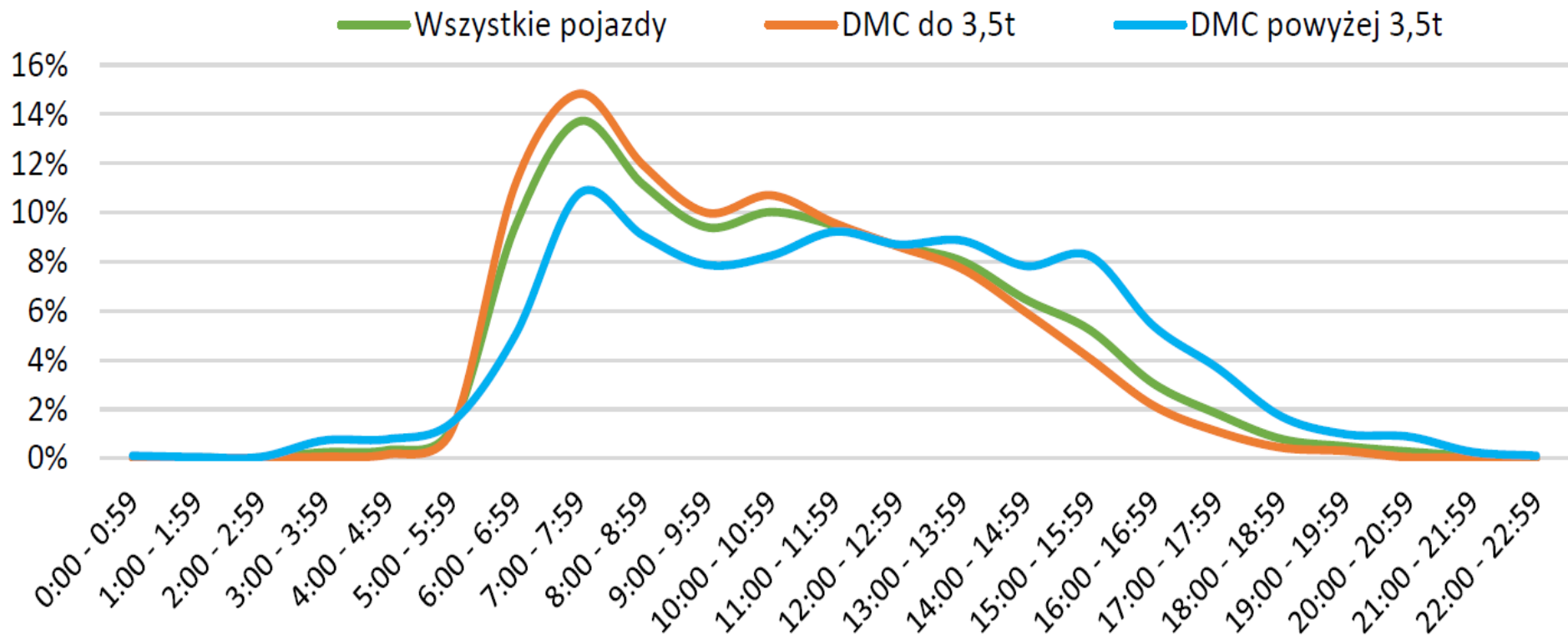
Jak wozimy towary?

Struktura motywacji celów podróży



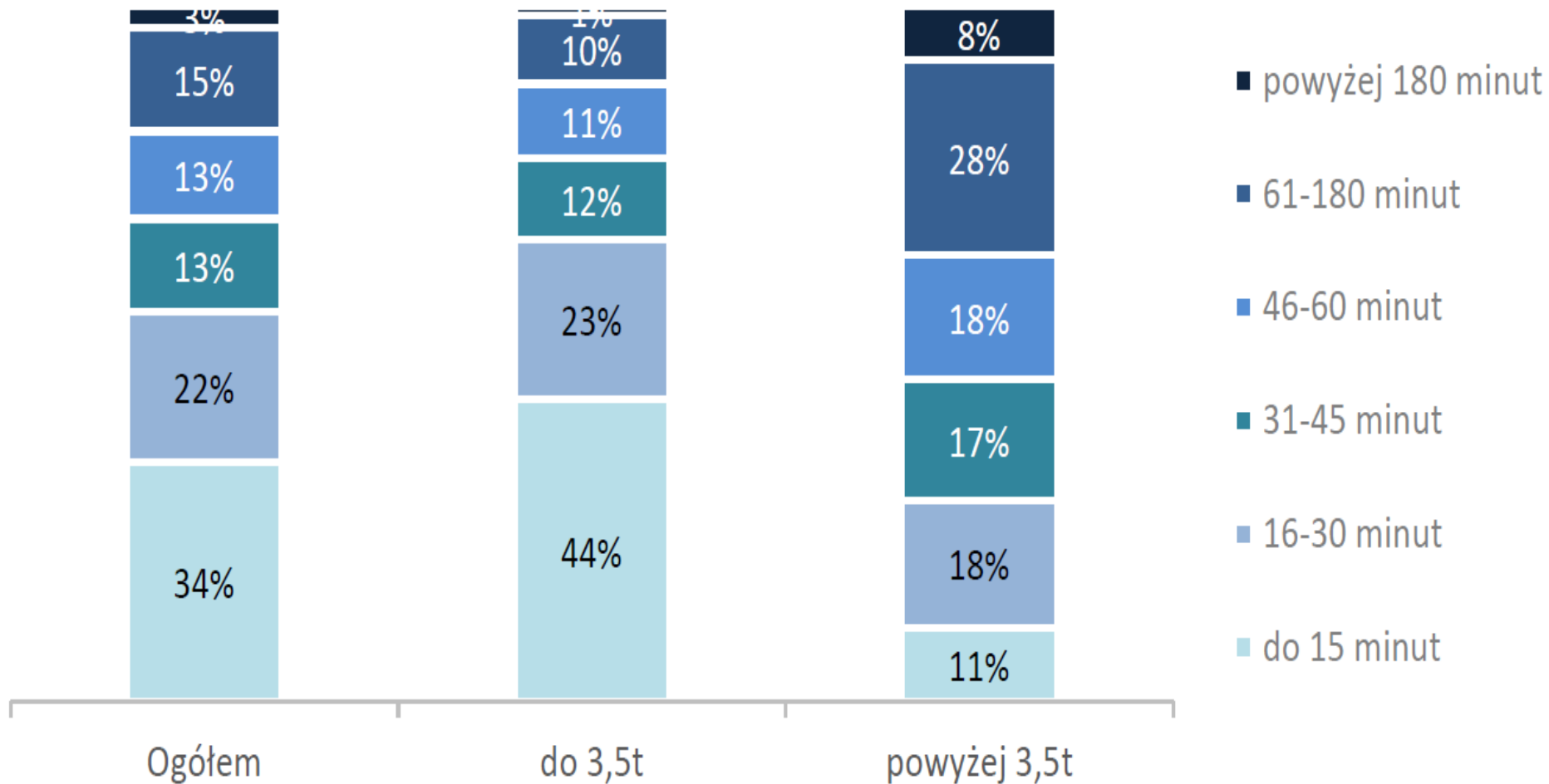
Jak wozimy towary?

Godziny rozpoczęcia podróży



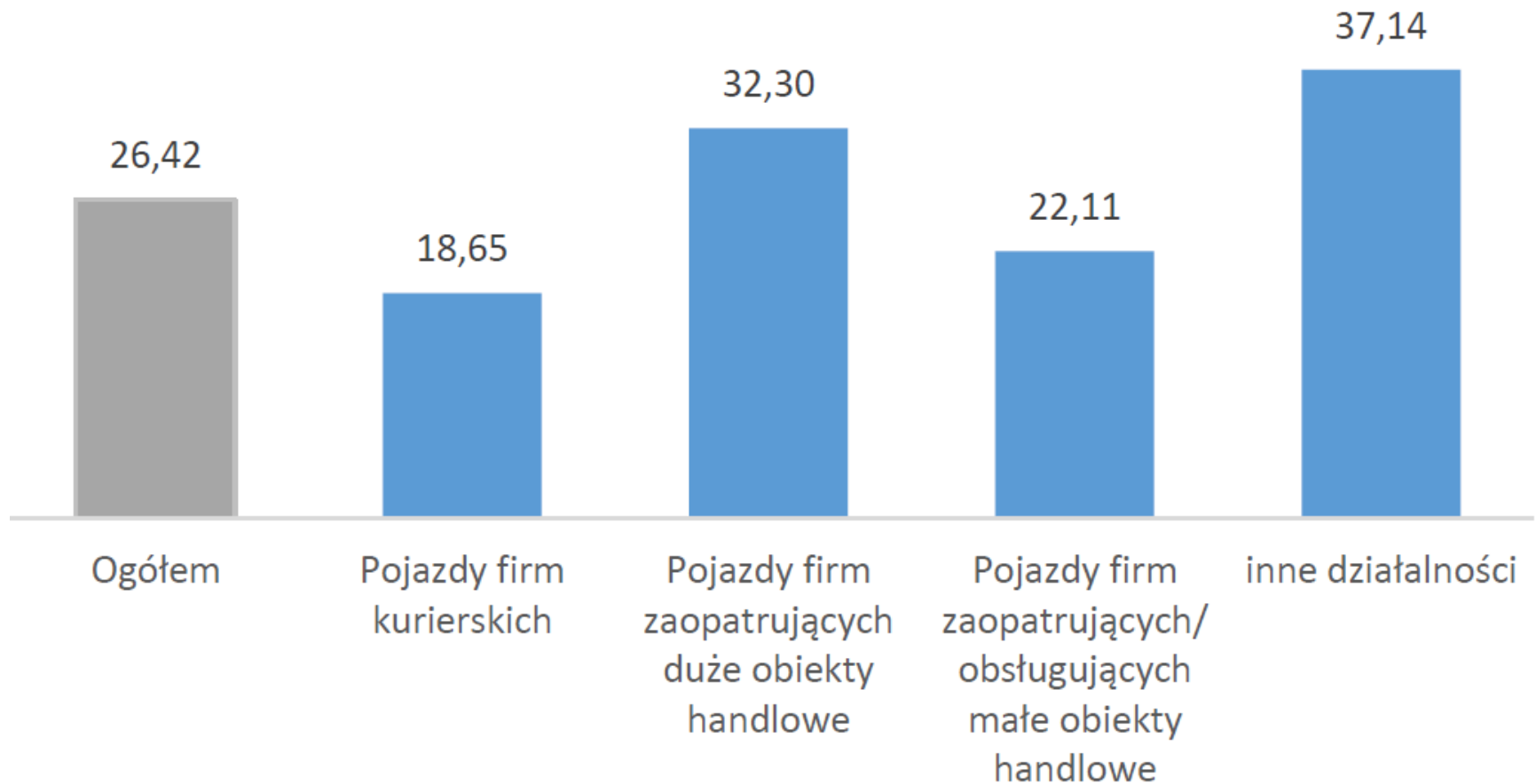
Jak wozimy towary?

Czas podróży w ruchu towarowym



Jak wozimy towary?

Średnia odległość podróży [km]



Jak wozimy towary?

- **Najwyższą ruchliwość** wykazują pojazdy firm zaopatrujących lub obsługujących drobny handel i usługi.
- **Pojazdy do 3,5 tony wykazują znacznie wyższy wskaźnik ruchliwości** w porównaniu do pojazdów powyżej 3,5 tony wśród wszystkich rodzajów firm.
- **Lżejsze pojazdy** wykonują **średnio 2 podróże więcej** od pojazdów o wyższej dopuszczalnej masie całkowitej.
- W firmach zaopatrujących duże sieci handlowe pojazdy o niższym DMC wykonują średnio o 3 podróże więcej niż pojazdy cięższe.
- **Największy ruch** (32%) pojazdów ciężarowych o DMC **ponad 3,5t** związany jest z obsługą terenów budowy.
- **Największy ruch** (49%) pojazdów o DMC **do 3,5t** związany jest z obsługą handlu i usług.

Jak wozimy towary?

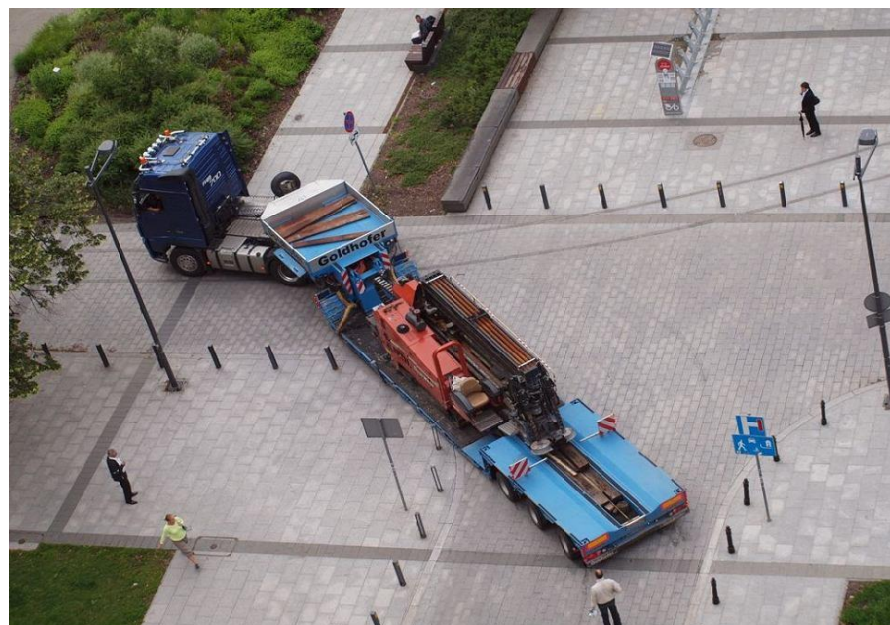
- **Największy odsetek** podróży rozpoczynał się w godzinie **7.00-7.59**.
- Dla pojazdów **lżejszych** większa część podróży odbywa się **w godzinach przedpołudniowych** dla pojazdów ciężkich rozkłada się to bardziej równomiernie do godziny 16.00.
- Pojazdy **cięższe** częściej wykonują podróże trwające **dłużej**.
- Wśród pojazdów lżejszych najwięcej podróży mieści się w przedziale do 15 minut.
- **Najkrótsze** podróże pokonują pojazdy firm **kurierskich**.
- **Również** krótsze dystanse pokonują pojazdy firm zaopatrujących lub obsługujących **małe obiekty handlowe**.

Podstawowe problemy z organizacją dostaw towarów

Podstawowe problemy z organizacją dostaw towarów

Duża liczba prowadzonych inwestycji kubaturowych często prowadzonych w obszarach mieszkaniowych powoduje negatywny wpływ na otoczenie m.in.:

- parkowanie ciężkich pojazdów budowy na chodnikach, pasach ruchu.
- zabrudzenie nawierzchni i jej degradacja
- korzystanie z dróg nieprzystosowanych do prowadzenia ciężkiego ruchu ciężarowego



Podstawowe problemy z organizacją dostaw towarów

- blokowanie wjazdu na miejsca dla osób niepełnosprawnych
- obniżanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez parkowanie bezpośrednio na przejściach dla pieszych lub przed nimi



Podstawowe problemy z organizacją dostaw towarów

- ingerencja w ciągi piesze poprzez umieszczanie na nich towarów przez dostawców
- ograniczenia te są szczególnie dotkliwe dla osób starszych, niepełnosprawnych oraz z wózkami dla dzieci.
- małe wykorzystanie rowerów dla realizacji dostaw towarów



Obecne rozwiązania dla dostaw towarów

Obecne rozwiązania dla dostaw towarów

Tranzyt najcięższych pojazdów przez Warszawę jest zabroniony. Na kierunku wschód-zachód odbywa się on drogą nr 50, na południe od stolicy.

Wyznaczane są również trasy dla innych kierunków – np. droga nr 60 dla ruchu w kierunku płn. wschód - zachód.

Pojazdy, które muszą wjechać do Warszawy, obowiązują wyznaczone trasy przejazdu przez miasto, z uwzględnieniem ograniczeń tonażowych i czasowych, oraz strefy wyłączone z ruchu ciężarowego.

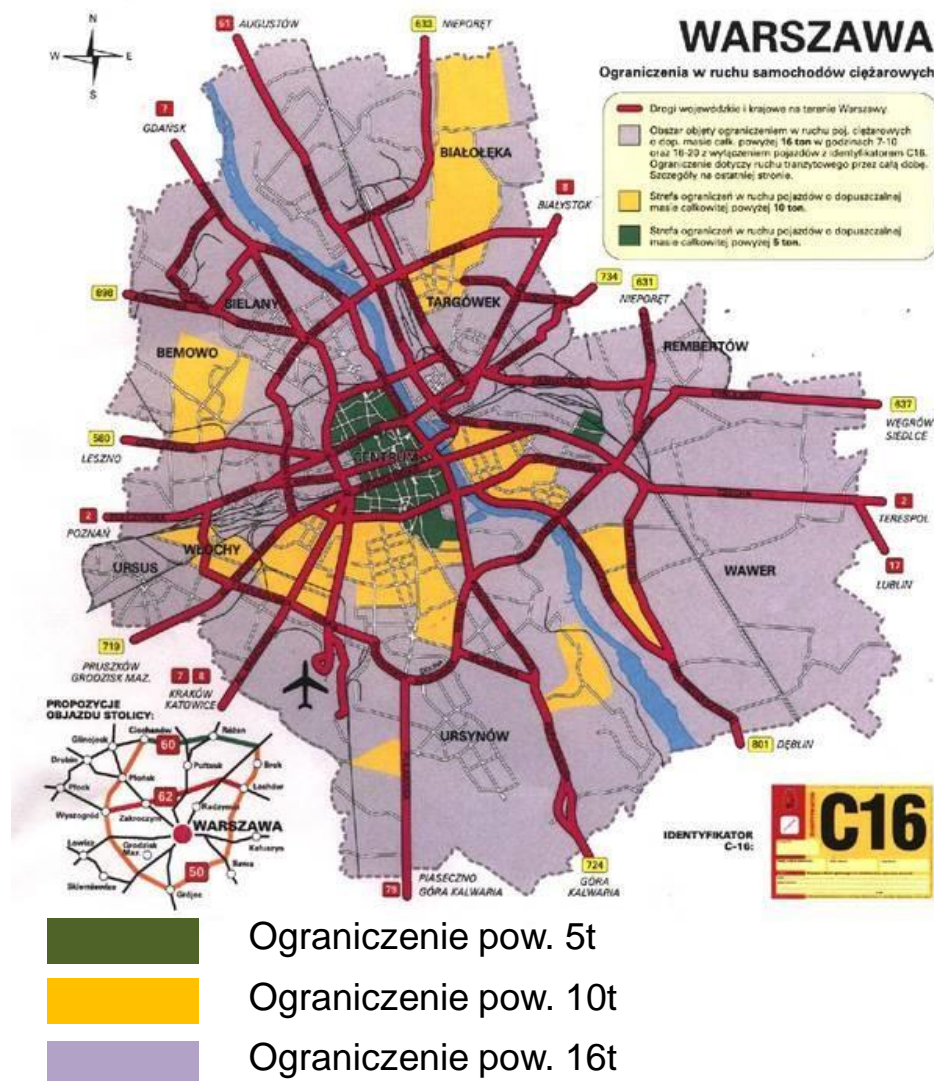


Obecne rozwiązania dla dostaw towarów

Ruch ciężkich samochodów ciężarowych (o masie całkowitej powyżej 16 ton) może odbywać się po wybranych arteriach w godzinach 18.00-22.00.

Na podstawowych ciągach ulic obowiązuje zakaz ruchu ciężarowego, a w obszarze centrum występują ograniczenia w ruchu pojazdów o masie całkowitej 5 lub 10 ton.

Dopuszcza się wyjątkowo ruch pojazdów w strefach ograniczenia na podstawie zezwoleń poświadczonych identyfikatorem

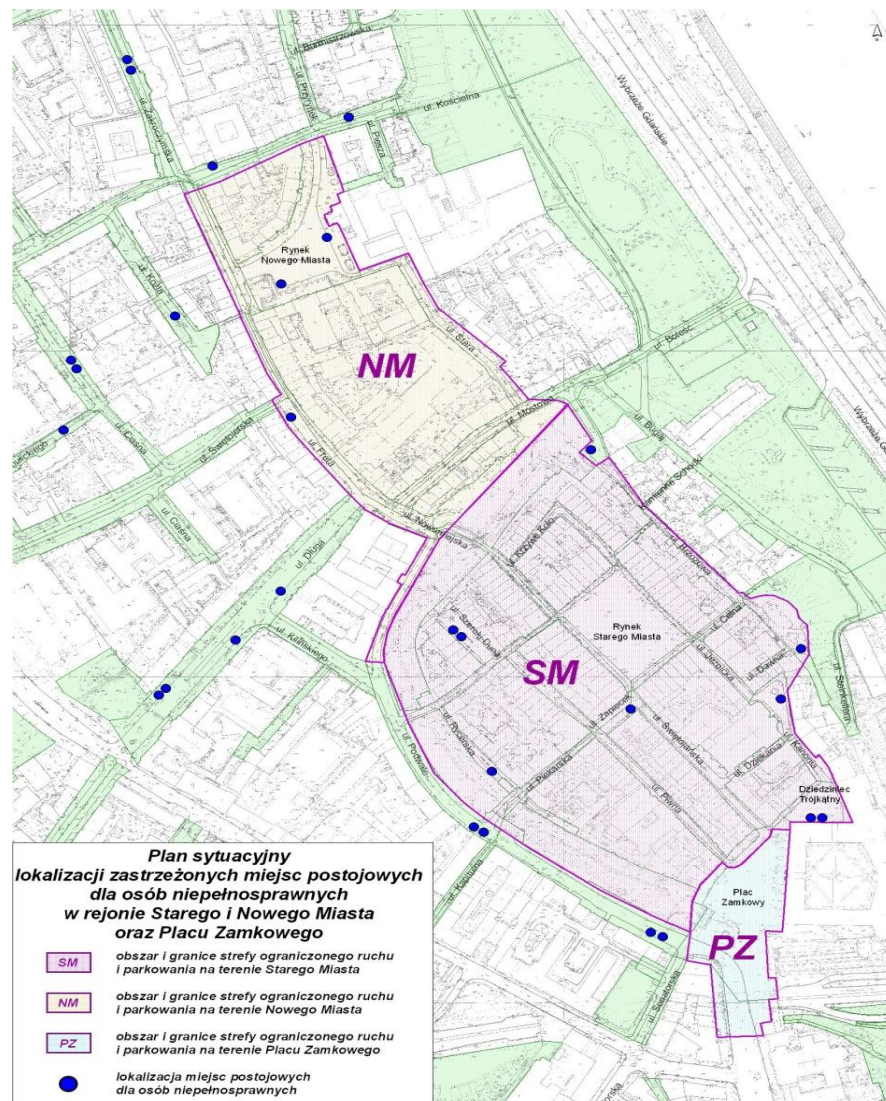


Obecne rozwiązania dla dostaw towarów

Ograniczenia w ruchu w rejonie Starego i Nowego Miasta

W strefie SM, NM i PZ zakaz ruchu nie dotyczy pojazdów z dostawami na czas rozładunku do 30 minut w godzinach 6:30 – 11:30

W strefach SM, NM i PZ postój pojazdu posiadającego przepustkę B, poza wyznaczonymi godzinami dla realizacji dostaw jest ograniczony do 3 min.



Obecne rozwiązania dla dostaw towarów

Zatwierdzony został projekt organizacji ruchu zakładający wyznaczenie łącznie 9 miejsc dla dostawców, na odcinku od ronda ONZ do ul. Czackiego

"Koperty" powstaną po północnej stronie ulicy Świętokrzyskiej.

Zastosowane zostaną znaki D-18 a z tabliczką:

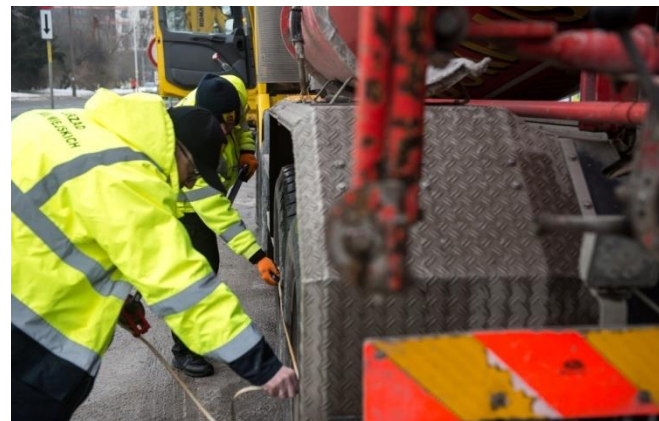
**„Tylko dla zaopatrzenia
placówek handlu
detalicznego do 15 min. w
godz. 6-18”**



Obecne rozwiązania dla dostaw towarów

Kontrole masy i wymiarów ciężarówek prowadzone są z udziałem Policji.

- Rok 2017 – 932 kontrole – 246 kar
- Rok 2018 - I kwartał – 647 kontroli – 137 kar



Planowane działania

Planowane działania

- Rozpoczęcie w 2018 roku działań mających na celu opracowanie Warszawskiego Planu Dostaw Towarów.
- Planowane zaangażowanie strony społecznej dla określenia zakresu opracowania.
- Planowane spotkania, poprzedzające zlecenie opracowania, z interesariuszami: m.in. organizacjami społecznymi, firmami budowlanymi, przewozowymi, galeriami handlowymi, składami budowlanymi,
- Powołanie grupy roboczej, która zajmie się tą problematyką na etapie przygotowania zakresu i realizacji opracowania.

Inspiracje

Inspiracje

Londyn: Londyński Plan Transportu Towarów (London Freight Plan) przyjęty w 2007 r., a w jego ramach:

- **Freight Operator Recognition Scheme (FORS):** celem programu jest stworzenie systemu certyfikacji przewoźników działających na obszarze Londynu. System jest subsydiowany przez miasto i otwarty dla wszystkich przewoźników spełniających ustalone wymagania. Certyfikacja opiera się na trzech poziomach uczestnictwa, różniących się wymogami do spełnienia, jak i związanymi z tym korzyściami,
- **Delivery Servicing Plans (DSP):** drugim z przedstawionych rozwiązań ujętych w London Freight Plan są plany organizacji dostaw. Ich realizacja odzwierciedla podejście do transportu ładunków w mieście jako łańcucha dostaw wymagającego pełnej integracji. Plany organizacji dostaw są skierowane do przedsiębiorców (czyli nadawców i odbiorców towarów) oraz zarządców nieruchomości w których znajdują się podmioty wymagające dostaw.

Inspiracje

Sztokholm: The Stockholm Freight Plan 2014–2017. An initiative for safe, clean and efficient freight deliveries (Sztokholmski plan dostaw na lata 2014-2017. Inicjatywa na rzecz bezpiecznych, czystych i efektywnych dostaw towarów; tłum. aut.)

Montreal: Transportation Plan 2008

Houston - Galveston: The Houston – Galveston Regional Transportation Plan 2040, w tym Regional Freight System

Portland: Freight Master Plan z 2006 r.

Stosowane rozwiązania

Nocne dostawy

Zatoczki załadunkowe

Działania fiskalne

Miejskie centra konsolidacji

Plany dostaw

Przepisy dotyczące wymiaru i wagi pojazdu

Mobilne magazyny

Przepisy dotyczące czasu dostaw

Dostawy towarów do P+R

Strefy ochrony środowiska

Pobliskie strefy dostaw

Pasy ruchu dla dostaw

DZIĘKUJĘ!

MIECZYŚŁAW REKSNIS
BIURO POLITYKI MOBILNOŚCI I TRANSPORTU
U.M.ST.WARSZAWY

MOBILNA WARSZAWA

<http://transport.um.warszawa.pl/>

