

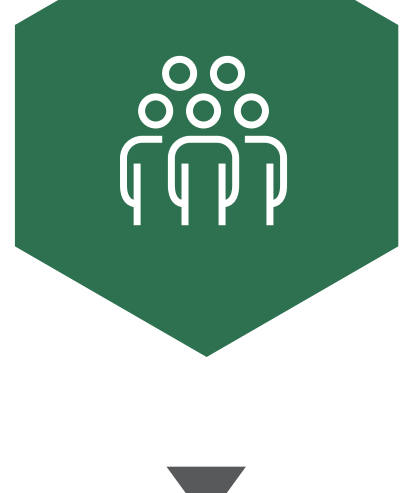
Πώς οι εμπορευματικές μεταφορές μπορούν να κάνουν τις πόλεις μας “έξυπνες” και “πράσινες”

Πώς μπορεί η χώρα μας αλλά και οι ίδιες οι επιχειρήσεις να βελτιώσουν τον τρόπο με τον οποίο μεταφέρονται τα εμπορεύματα μέσα στις πόλεις;

Οι αστικές εμπορευματικές μεταφορές (city logistics) αποτελούν **έναν αναπτυσσόμενο κλάδο με αυξανόμενη σημασία**. Η καλύπτει δυνατή οργάνωσή τους είναι μια δύσκολη άσκηση που απαιτεί την εξισορρόπηση κοινωνικών, περιβαλλοντικών, οικονομικών και ενεργειακών παραγόντων. Η βελτίωση, ωστόσο, του τοπίου των εφοδιαστικών μεταφορών κάνει τις πόλεις μας πιο “έξυπνες” και πιο “πράσινες”.

Το νέο κείμενο πολιτικής που δημοσιεύει η διαΝΕΟσις υπογράφεται από τον **Βασίλη Ζεϊμπέκη**, Πρόεδρο, μεταξύ άλλων, του ΔΣ της Ελληνικής Εταιρείας Logistics και χαρτογραφεί τις διεθνείς τάσεις στις αστικές εμπορευματικές μεταφορές, περιγράφει τη σημερινή κατάσταση στην Ελλάδα και παρουσιάζει κατευθύνσεις και βήματα προς μια ουσιαστική και επωφελή μεταρρύθμιση.

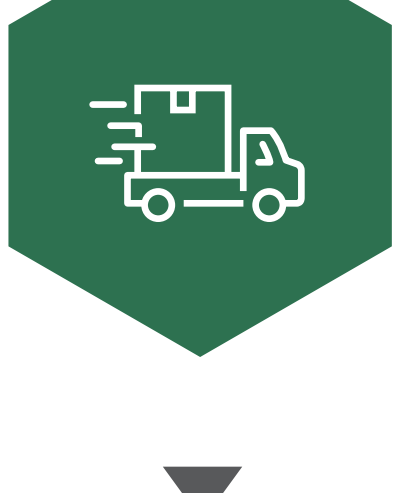
Η σημασία των city logistics



Μέχρι το 2050 περισσότεροι από 8 στους 10 Ευρωπαίους αναμένεται να ζουν σε πόλεις.



Το ηλεκτρονικό εμπόριο αναπτύσσεται ραγδαία και αλλάζει τις προσδοκίες των καταναλωτών.



Τα οχήματα που εκτελούν το έργο του εφοδιασμού παράγουν περίπου το ¼ των συνολικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και 30%-50% των ρύπων στην Ευρώπη.



Οι αστικές εμπορευματικές μεταφορές συμβάλλουν ευρύτερα στη ζωή στην πόλη: στην κυκλοφοριακή συμφόρηση, στην ηχορύπανση ή στην οδική ασφάλεια.

Πρακτικές και ιδέες

Παράγοντες που επηρεάζουν τον τρόπο με τον οποίο μεταφέρονται τα εμπορεύματα μέσα στις πόλεις:



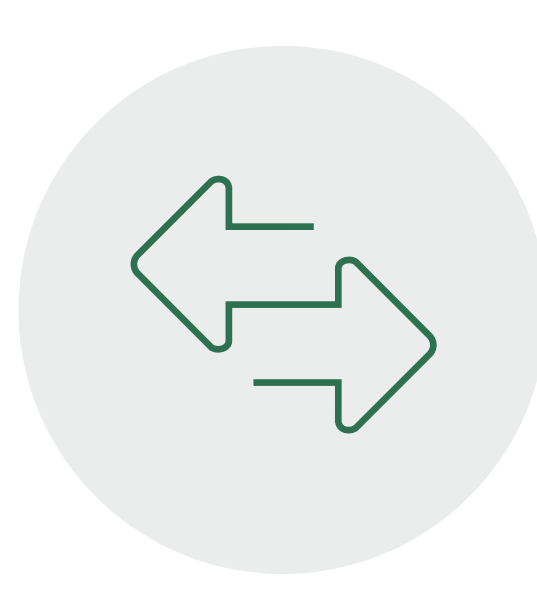
■ Ο χρόνος στάσης.



■ Η απόσταση από τα κέντρα διανομής.



■ Το κόστος συντήρησης των οχημάτων.



■ Χαρακτηριστικά των πόλεων, όπως το μέγεθος ή το πόσο πυκνοκατοικημένες είναι.

Ιδέες και στρατηγικές μεταφοράς αγαθών που έχουν προκύψει τις τελευταίες δεκαετίες:

► **Νυκτερινές παραδόσεις.** Σε κάποιες περιπτώσεις αυξάνουν το κόστος, αλλά μειώνουν την ημερήσια κυκλοφοριακή πίεση.

► **Δημιουργία Ζωνών Χαμηλών ή Μηδενικών Εκπομπών** όπου κυκλοφορούν μόνο οχήματα με χαμηλό ή μηδενικό αποτύπωμα εκπομπών.

► **Πιο αποδοτική χρήση των δρόμων** με λωρίδες πολλαπλής χρήσης και με εφοδιασμό βάσει προγράμματος.

► **Αστικά Κέντρα Ενοποίησης Εμπορευμάτων**, δηλαδή εγκαταστάσεις στις οποίες εισέρχονται εμπορεύματα, αποθηκεύονται προσωρινά για λίγες ώρες, ενοποιούνται ανά περιοχή παράδοσης και αποστέλλονται την ίδια ημέρα προς το εσωτερικό της πόλης.

► **Καταστήματα λιανικής** που υπάρχουν αποκλειστικά για την πιο αποδοτική παράδοση των ηλεκτρονικών παραγγελιών (“dark stores”).

► **Τα ηλεκτρικά ποδήλατα με ειδικό χώρο μεταφοράς πακέτων** (“cargo bikes”) είναι αρκετά αποτελεσματικά στο “τελευταίο μίλι” (δηλαδή το τελευταίο στάδιο των παραδόσεων) ενώ ταυτόχρονα έχουν μηδενικές εκπομπές.

► **Χρήση αυτόνομων ρομπότ** και συστημάτων αυτοματοποιημένης δρομολόγησης και διαχείρισης στόλου.

Η κατάσταση στην Ελλάδα

Πώς ρυθμίζεται, έμμεσα ή άμεσα, η τροφοδοσία στην Αθήνα σήμερα; Υπάρχουν **τέσσερις βασικές πολιτικές ή ρυθμίσεις** που σχετίζονται με την κυκλοφορία των εμπορευματικών οχημάτων:

1 Ωράρια τροφοδοσίας



Διαφέρουν από δήμο σε δήμο αλλά και ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του κάθε οχήματος:

Τον Δεκέμβριο του 2022 απαγορεύτηκε στον δήμο της Αθήνας η τροφοδοσία από φορτηγά άνω των 2 τόνων από τις 9 π.μ. μέχρι τις 9 μ.μ.

Τις υπόλοιπες ώρες, παραλαβή και διανομή εμπορευμάτων μπορεί να γίνεται μόνο από μικρότερα οχήματα.

Σε άλλους, γειτονικούς δήμους (π.χ. του Ζωγράφου ή στην Ηλιούπολη) ισχύουν διαφορετικοί περιορισμοί.

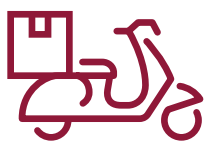
Το νέο ωράριο τροφοδοσίας έφερε αρκετές προκλήσεις:

Περιορισμένος χρόνος για παραλαβές, αφού πολλά καταστήματα δεν μπορούν να διαθέτουν προσωπικό ή υποδομές για παραλαβές εμπορευμάτων μέσα στη νύχτα.

Μεγάλη επιβάρυνση στην κίνηση από τις 7 έως τις 9 π.μ., δηλαδή στο διάωρο των επιτρεπόμενων ωρών εκτός ωραρίου κοινής σαυκίας.

Τα πολύπλοκα ωράρια τροφοδοσίας ανά δήμο δυσκολεύουν τη συντονισμένη παράδοση εμπορευμάτων μεταξύ τους.

2 Μικρός Δακτύλιος



Ισχύει από το 1982 και καθορίζει ποια οχήματα επιτρέπεται να κινηθούν σε έναν γεωγραφικά προσδιορισμένο χώρο στο κέντρο της Αθήνας, ανάλογα με τον τελευταίο αριθμό της πινακίδας κυκλοφορίας τους.

Δεν μπορούν να εισέλθουν φορτηγά βαρύτερα από 2,2 τόνους, ενώ τα ελαφρύτερα ακολουθούν τους κανόνες που ισχύουν για τα υπόλοιπα οχήματα.

Μετά το 2012 προστέθηκαν επιπλέον περιβαλλοντικά κριτήρια: τα φορτηγά και λεωφορεία που κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου του 2000 δεν επιτρέπεται να περάσουν τα όρια του Δακτυλίου.

Δεν επηρεάζει τους δρόμους που οδηγούν εκτός πόλης, όπως η Λεωφόρος Κηφισού ή η Εθνική Οδός Αθηνών-Λαμίας.

3 Εμπορικό Τρίγωνο



Στις περιοχές μεταξύ των “κορυφών” του Εμπορικού Τριγώνου δίνεται η δυνατότητα σε βαρύτερα φορτηγά να κινούνται στους στενούς δρόμους σε ώρες που αυτό απαγορεύεται αλλού.

4 Μπλε Ζώνη



Σε συγκεκριμένους δρόμους του κέντρου μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα όλα τα φορτηγά μεταξύ 2.30 και 5 μ.μ. και 9 μ.μ. και 7 π.μ.

Τις πρωινές ώρες (από τις 7 έως τις 11 π.μ.) μπορούν να κυκλοφορούν μόνο φορτηγά που τα φορτία τους δεν υπερβαίνουν τους 4 τόνους.

Προτάσεις πολιτικής

■ Αστικά Κέντρα Ενοποίησης Εμπορευμάτων στις παρυφές του κέντρου των πόλεων. Προτείνεται η επίσηυση της έκδοσης ΚΥΑ που θα εξειδικεύει τον σχετικό νόμο 4302/2014 και θα ρυθμίζει τη λειτουργία και τη χωροθέτηση των ΑΚΕΕ.

■ Χρήση cargo bikes για τις παραδόσεις στα ιστορικά κέντρα πόλεων.

■ Δημιουργία Ζωνών Χαμηλών Εκπομπών.

■ Δημιουργία λωρίδων κυκλοφορίας με πολλαπλές χρήσεις με παράλληλη χρήση εφαρμογής (app) για κράτηση θέσης φόρτωσης/εκφόρτωσης.

Βήματα υλοποίησης οδικού χάρτη

- 1 Καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης.
- 2 Εμπλεκόμενα ενδιαφερόμενα μέρη και δημιουργία ομάδας εργασίας.
- 3 Καθορισμός σεναρίων για την επίτευξη αειφόρων αστικών μεταφορών.
- 4 Καθορισμός του οράματος και των στόχων των δράσεων που θα επιλεγούν.
- 5 Καθορισμός πιλοτικών δράσεων.
- 6 Καθορισμός Δεικτών Μέτρησης Αποδοτικότητας για αξιολόγηση της πιλοτικής λειτουργίας.
- 7 Τελική επιλογή δράσεων έξυπνων και αειφόρων αστικών εμπορευματικών μεταφορών προς εφαρμογή.
- 8 Υιοθέτηση και εφαρμογή δράσεων από τα ενδιαφερόμενα μέρη.