



TA NEA TOY SUGAR

Αειφόρος ανάπτυξη αστικών Logistics μέσω της διαμόρφωσης περιφερειακών και δημοτικών πολιτικών

Εισαγωγή

Οι βασικοί πυλώνες για την καταγραφή και την ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των εταιρών του SUGAR

Από Carles Petit και Raul Medina, Cinesi Transport Consultancy

Τους τελευταίους μήνες το ITL εκπόνησε μελέτη με στόχο την αναγνώριση των πρακτικών city logistics που εφαρμόζονται αλλά και πρόκειται να εφαρμοσθούν στο μέλλον στις 4 Πόλεις Καλών Πρακτικών και στις 7 Πόλεις/Περιφέρειες Μεταφοράς Τεχνογνωσίας. Το τελικό παραδοτέο παρέχει τη σύγκριση της τυπολογίας των διαφορετικών πόλεων και αναγνωρίζει τα πιο σημαντικά θέματα τα οποία παρουσιάζουν ενδιαφέρον για τους εταίρους (είτε σαν πάροχος τεχνογνωσίας είτε ως λήπτης αυτής).

Η συλλογή των δεδομένων έγινε με τη χρήση πίνακα, ο οποίος περιείχε 71 μέτρα/πρακτικές city logistics ομαδοποιημένα στις παρακάτω κατηγορίες: διοικητικά, αστικού σχεδιασμού, θεσμικά, υποδομής, τεχνικά και σύγχρονων τεχνολογιών-ITS, μοντέλα, διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδα, πληροφόρησης. Το κάθε μέτρο συνδέεται με το σκοπό εφαρμογής του, την ομάδα-στόχο, περιοχή εφαρμογής (χωρικά) και προσδιόριζε τον φορέα που πήρε (ή θα πάρει) την πρωτοβουλία εφαρμογής. Η ανάλυση των απαντήσεων των εταιρών επέτρεψε την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων, πληροφοριών και συγκρίσεων.

Με βάση τα αποτελέσματα της μελέτης τα διοικητικά μέτρα αποτελούν την πιο συχνή μορφή παρέμβασης (57% στις Πόλεις Καλών Πρακτικών και 43% στις Πόλεις/Περιφέρειες Μεταφοράς Τεχνογνωσίας), ακολουθούν τα τεχνικά και σύγχρονων τεχνολογιών-ITS (11% στις Πόλεις Καλών Πρακτικών και 13% στις Πόλεις/Περιφέρειες Μεταφοράς Τεχνογνωσίας). Οι Πόλεις/Περιφέρειες Μεταφοράς Τεχνογνωσίας εφαρμόζουν μέτρα αστικού σχεδιασμού σε ποσοστό 12% έναντι 5% των Πόλεων Καλών Πρακτικών. Γενικά, υπήρξε ομογενοποιημένη κατανομή του σκοπού εφαρμογής (διαφορετικά μέτρα προς την επίτευξη κοινού στόχου), με μικρές διαφορές μεταξύ των Πόλεων Καλών Πρακτικών και Πόλεων/Περιφερειών Μεταφοράς Τεχνογνωσίας. Μια σημαντική διαφορά είναι ότι οι Πόλεις

πάροχοι τεχνογνωσίας έχουν ως ομάδα-στόχο τη σύμπραξη Δημόσιου-Ιδιωτικού Τομέα (17%) έναντι 1% των Πόλεων/Περιφερειών Μεταφοράς Τεχνογνωσίας. Αναφορικά με την περιοχή εφαρμογής (στα μέτρα που έχουν ήδη εφαρμοσθεί) οι Πόλεις Καλών Πρακτικών έχουν ενδιαφέρον σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, ενώ οι Πόλεις/Περιφέρειες Μεταφοράς Τεχνογνωσίας σε τοπικό επίπεδο. Σε επίπεδο προώθησης των μέτρων οι Πόλεις Καλών Πρακτικών χρησιμοποιούν σε μεγαλύτερο ποσοστό την Περιφερειακή Διοίκηση, ενώ οι άλλες πόλεις τοπικούς και εθνικούς φορείς. Τα παραπάνω στοιχεία δείχνουν ότι οι Πόλεις Καλών Πρακτικών κινούνται προς εναρμόνιση των city logistics σε περιφερειακό επίπεδο, ενώ οι Πόλεις/Περιφέρειες Μεταφοράς Τεχνογνωσίας βρίσκονται ακόμα σε πιο αυτόνομο στάδιο λήψης μέτρων. Τα τελευταία χρόνια, οι Πόλεις Καλών Πρακτικών έδωσαν μεγάλη σημασία στη διαμόρφωση κανονισμών πρόσβασης σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους, ανάπτυξης ΣΔΙΤ και ιστοτόπων για την προώθηση των μέτρων ενώ οι Πόλεις/Περιφέρειες Μεταφοράς Τεχνογνωσίας στη διαμόρφωση κανονισμών πρόσβασης, ειδικές λωρίδες για φορτηγά, τιμολόγηση υπηρεσιών στάθμευσης και πεζοδρομήσεις.

Αναφορικά με τις μελλοντικές παρεμβάσεις διαπιστώνεται ότι οι Πόλεις/Περιφέρειες Μεταφοράς Τεχνογνωσίας δεν έχουν τόσο ξεκάθαρη στρατηγική όσο οι Πόλεις Καλών Πρακτικών. Η σύμπραξη Δημόσιου-Ιδιωτικού Τομέα από 1% στην παρούσα κατάσταση, ανέρχεται στο μέλλον σε 14%, αποδεικνύοντας ότι η συνεργασία μεταξύ των Πόλεων Καλών Πρακτικών και Μεταφοράς Τεχνογνωσίας είναι απαραίτητη. Οι Πόλεις Καλών Πρακτικών δείχνουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην εναρμόνιση των κανονισμών και τεχνολογιών για τον έλεγχο και επιβολή των μέτρων, ενώ Πόλεις/Περιφέρειες Μεταφοράς Τεχνογνωσίας στις νυχτερινές παραδόσεις, άδειες για πολλαπλή παραλαβή-παράδοση, κανονισμούς στάθμευσης για τις παραδόσεις/παραλαβές, συστήματα διαχείρισης εμπορευματικών μεταφορών κλπ. Τα μέτρα αυτά θα αναλυθούν στις Συναντήσεις Στρογγυλής Τράπεζας και Εκπαίδευσης των Εκπαιδευτών.

Για περισσότερες πληροφορίες επί της μελέτης, στον ιστότοπο του έργου www.sugarlogistics.eu



Σύντομα νέα

- Το SUGAR παρουσιάστηκε στις 12 Νοεμβρίου του 2009 στο Βουκουρέστι στα πλαίσια της 12^{ης} Οικονομικής Συνόδου της Πρωτοβουλίας Κεντρικής Ευρώπης (Central European Initiative) στην οποία συμμετείχαν περίπου 100 άτομα. Για περισσότερες πληροφορίες, www.ceinet.org
- Όλες οι Πόλεις/Περιφέρειες του έργου έχουν ξεκινήσει την αξιολόγηση της υπάρχουσας κατάστασης city logistics με τη μέθοδο SWOT, που θα βοηθήσει την ανταλλαγή των εμπειριών και τεχνογνωσίας που απαιτούνται για τη διαμόρφωση των τοπικών σχεδίων δράσης. Δύο από τις πόλεις μεταφοράς τεχνογνωσίας το Πόζναν και η Πάλμα, θα παρουσιάσουν τα πρώτα τους αποτελέσματα, στην Πρώτη Κοινή Συνάντηση Σχεδιασμού που θα γίνει στο Πόζναν τον Ιανουάριο του 2010.

Τεχνική Συνάντηση Έργου στο Παρίσι

Στρογγυλή Τράπεζα Καλών Πρακτικών: Εγκαταστάσεις Logistics σε αστικό ιστό

Από ITL, NET και Arnaud Legrange (PMP)

Η Στρογγυλή Τράπεζα Καλών Πρακτικών είναι τεχνικές συνεδρίες σε θέματα τα οποία θεωρούνται υψηλού ενδιαφέροντος για τις Πόλεις Καλών Πρακτικών. Στόχος τους είναι η ανάπτυξη διαλόγου και ανταλλαγή εμπειριών σε θέματα city logistics που είναι υπό ανάπτυξη στις περισσότερες προηγμένες πόλεις του έργου. Η δεύτερη συνάντηση Στρογγυλής Τράπεζας έγινε στο Παρίσι στις 25 Νοεμβρίου 2009, με θέμα τις Εγκαταστάσεις Logistics εντός/κοντά σε πόλεις.

Οργανώθηκαν δύο συναντήσεις Στρογγυλής Τράπεζας. Στην πρώτη έγινε η παρουσίαση απόψεων για την εισαγωγή Εγκαταστάσεων Logistics σε αστικό ιστό και έγιναν δύο επισκέψεις στις εγκαταστάσεις των εταιρειών Monoprix και Chronopost.



Επίσκεψη στο σιδηροδρομικό εμπορευματοκίνητο σταθμό Monoprix.

Η Laetitia Dablanc και Dina Rakotonarivo (INRETS) παρουσίασαν τα αποτελέσματα της έρευνάς τους αναφορικά με την ανάπτυξη των logistics και τις συνέπειές τους στο

Παρίσι, από ενεργειακής κυρίως άποψης. Στόχος της έρευνας ήταν να επιβεβαιώσει ότι υπήρξε ανάπτυξη των logistics χωρίς συγκεκριμένο σχέδιο εστιάζοντας στους τερματικούς σταθμούς του Παρισιού που χρησιμοποιούνται για τα μικροδέματα, τις επιπτώσεις κυρίως σε επίπεδο CO₂ και διαμόρφωσης πολιτικής.

Η έρευνα έδειξε ότι η απόσταση των τερματικών σταθμών cross-dock από το κέντρο του Παρισιού έχει αυξηθεί την περίοδο 1978-2004, με αποτέλεσμα οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μεταφορών να έχουν αυξηθεί (CO₂),

Ως πιθανή λύση διατυπώθηκε η πρόταση να αναλάβουν οι Περιφερειακές Αρχές μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση για τη χωροθέτηση των εγκαταστάσεων logistics, λαμβάνοντας υπόψη τη γνώμη της τοπικής κοινωνίας.

Ο Christophe Ripert (SOGARIS) παρουσίασε λύσεις για τη μεταφορά του «τελευταίου χιλιόμετρου-last mile», τονίζοντας πως για τη διευκόλυνση και την αποτελεσματικότητα της διανομής last mile, θα πρέπει να υπάρχουν εγκαταστάσεις logistics στα κέντρα των πόλεων βάσει συγκεκριμένων σχεδίων και προϋποθέσεων. Η στρατηγική της εταιρείας SOGARIS είναι η δημιουργία δικτύου εγκαταστάσεων με συγκεκριμένες δραστηριότητες στην κατεύθυνση αυτή.

Στη δεύτερη συνεδρία Στρογγυλής Τράπεζας παρουσιάστηκαν πρακτικές από αστικές πλατφόρμες logistics.

Ο Bernard Gerardin, παρουσίασε διάφορες σχετικές πρωτοβουλίες που έχουν υλοποιηθεί στο Παρίσι, άλλοτε με επιτυχία και άλλοτε χωρίς. Ένα βασικό συμπέρασμα που εξάγεται είναι ότι η βελτιστοποίηση των αστικών εμπορευματοκίνητων μεταφορών απαιτεί συνεργασία με τους τοπικούς εμπλεκόμενους στο δίκτυο, ακολουθώντας αναλυτική μεθοδολογία υλοποίησης προσαρμοσμένη στις τοπικές ανάγκες (step by step).

Ο Xavier Mazinque, παρουσίασε την προσέγγιση της εταιρείας La Petite Reine. Η συγκεκριμένη εταιρεία εξειδικεύεται στην οικολογική μεταφορά αγαθών εντός του κέντρου των πόλεων με ηλεκτρικά υποβοηθούμενα τρίκυκλα (Cargocycles®), τα οποία κατασκευάζονται από την ίδια. Η εταιρεία έχει λάβει αρκετά βραβεία και λειτουργεί 4 κομμικούς τερματικούς σταθμούς εντός πόλεων στη Γαλλία. Σύμφωνα με τον κ. Mazinque, η επιτυχία της εταιρείας οφείλεται στην ικανότητά της να διαπραγματεύεται λογικά ενοίκια για τις αποθήκες της, στις καλές σχέσεις με τις Τοπικές Αρχές και στην παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας.

Κατά τη διάρκεια της Δεύτερης Συνάντησης Στρογγυλής Τράπεζας του έργου SUGAR, δόθηκε οι δυνατότητα σε όλους τους συμμετέχοντες να συζητήσουν τις εμπειρίες τους με τους ειδικούς και να ανταλλάξουν απόψεις. Ειδικά για τις Πόλεις/Περιφέρειες Μεταφοράς Τεχνογνωσίας συλλέχθηκαν νέες πληροφορίες οι οποίες μετά την ανάλυση και αξιολόγησή

τους μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη διαμόρφωση των τοπικών σχεδίων δράσεων.



Παρουσίαση κατά τη διάρκεια της συνάντησης Στρογγυλής Τράπεζας

Προβολή πόλεων του SUGAR

Πόλεις Καλών Πρακτικών

Περιφέρεια Emilia Romagna, Ιταλία

Οι αστικές εμπορευματικές μεταφορές αποκτούν συνεχώς μεγαλύτερη βαρύτητα στην πολιτική ατζέντα των πόλεων της Emilia Romagna καθώς συνδέονται άμεσα με τη συμφόρηση, περιβαλλοντική προστασία, κατανάλωση ενέργειας, διαχείριση logistics. Η Emilia Romagna είχε αναλάβει, και θα συνεχίσει να έχει, κεντρικό ρόλο στη διαμόρφωση μέτρων και δράσεων για τη βελτιστοποίηση των αστικών διανομών και τη δημιουργία ελκυστικών συνθηκών διαβίωσης στην περιοχή της, σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα. Η Emilia Romagna συμμετείχε σε Ευρωπαϊκά Έργα (City Ports, Meropé) και δημιούργησε τις συνθήκες για χρηματοδότηση τοπικών έργων (11 MEuro με 50% συμμετοχή). Τα σχετικά έργα είχαν οργανωτικό, τεχνικό και αναλυτικό υπόβαθρο, επιτρέποντας το συγκεκριμένο των επιχειρηματικών αναγκών και της περιβαλλοντικής προστασίας, ενώ η συνεργασία του Δημοσίου και του Ιδιωτικού Τομέα εξασφάλισε την οικονομική βιωσιμότητα.

Οι κοινοί στόχοι και τα αποτελέσματα είναι: ορθολογισμός του υπάρχοντος συστήματος διανομών, μείωση του αριθμού των οχημάτων στο κέντρο των πόλεων και απαγόρευση πρόσβασης των βαρέων οχημάτων, σχεδιασμός λύσεων για τις διανομές των εμπορευμάτων στο ιστορικό κέντρο των πόλεων. Η ανάλυση των αποτελεσμάτων θα βοηθήσει να προσδιοριστούν οι καλές πρακτικές και οι κανόνες που θα πρέπει να εφαρμοσθούν για την εισαγωγή τους. Από τεχνολογικής άποψης, δίνεται ιδιαίτερη έμφαση να προωθηθούν συστήματα ιχνηλάτησης των οχημάτων.

Τα κυριότερα αποτελέσματα είναι:

Ferrara και Ravenna: περισσότερα από 2026 οχήματα έχουν μετατραπεί σε οικολογικά.

Reggio Emilia: μια σειρά νομοθετικών ενεργειών δίνει κίνητρα για τη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων π.χ. 24ωρη πρόσβαση σε Ζώνη Ελεγχόμενης Κυκλοφορίας, ελεύθερη στάθμευση σε όλες τις ΜΠΛΕ περιοχές 7 ημέρες την εβδομάδα 24 ώρες την ημέρα, φόρτωση/εκφόρτωση 24/24. Η πρωτοβουλία ECONOLOGGIO είναι βιώσιμη.

Δήμος της Πάρμα: Το έργο ECOLOGISTICS έχει εφαρμοσθεί στο ιστορικό κέντρο (24,8 τετραγ.χλμ και 21.000 άνθρωποι) και αφορά κυρίως οχήματα που μεταφέρουν τρόφιμα, ρούχα και συσκευασμένα προϊόντα. 250 καταστήματα, εστιατόρια και μπαρ λαμβάνουν περίπου 40 τόνους φορτίων ημερησίως, στην περιοχή του κέντρου. Το έργο πλέον είναι οικονομικά βιώσιμο.

Δήμος της Μόντενα: Δέκα πάροχοι υπηρεσιών logistics εμπλέκονται στην πρωτοβουλία CityPorto για τις διανομές των εμπορευμάτων στο κέντρο της πόλης.

Μπολόνια: Όλοι οι δρόμοι που οδηγούν στο κέντρο της πόλης έχουν κάμερες που χρησιμοποιούνται για την επιβολή των μέτρων. Η πρωτοβουλία “Van Sharing” (που τη διαχειρίζεται η Gestione Servizi Interporti (GSI) και η TPS-PTV) είναι σε φάση δοκιμαστικής λειτουργίας. Το πρώτο όχημα που θα χρησιμοποιεί την πλατφόρμα για την οργάνωση και βελτιστοποίηση των φορτίων και των διαδρομών έχει παραδοθεί. Η επίσημη τελετή έναρξης θα γίνει στις 22 Ιανουαρίου 2010.

Πόλεις Μεταφοράς Τεχνονομίας

Πάλμα ντε Μαγιόρκα, Ισπανία

Η Πάλμα είναι η πρωτεύουσα των Βαλεαρίδων Νήσων, που βρίσκονται στη Δυτική Μεσόγειο. Ο Δήμος έχει 400.000 κατοίκους και έκταση 25 τετραγ.χλμ. Τα τελευταία 20 χρόνια, το χαρακτηριστικό της αστικής ανάπτυξης είναι η εξάπλωση των οικονομικών δραστηριοτήτων και της κατοικίας στην περιφέρεια, με αποτέλεσμα την αύξηση των μετακινήσεων..

Στη δεκαετία του 90, η πόλη αντιμετώπισε γρήγορες αλλαγές στην τοπική οικονομική κοινότητα με την είσοδο εθνικών και διεθνών εταιρειών, λόγω της αύξησης των αναγκών για εισαγωγή προϊόντων για τους μόνιμους κατοίκους αλλά και για τον τουριστικό τομέα. Η Πάλμα αύξησε τις εμπορικές της σχέσεις με άλλες περιφέρειες αλλά και με παρόχους υπηρεσιών logistics. Οι αλλαγές που επήλθαν δεν αντιμετωπίστηκαν αποτελεσματικά και διάφορα εξωτερικά κόστη αυξήθηκαν, ενώ λήφθηκαν υπόψη μόνο οι ανάγκες των παρόχων μεταφορικών υπηρεσιών και υπηρεσιών logistics κατά το σχεδιασμό της πολιτικής.

Η Πάλμα έχει δύο Κέντρα Logistics τα οποία συγκεντρώνουν τα περισσότερα από τα εμπορεύματα που φθάνουν στο νησί δηλ. το λιμάνι (που έχει τη μεγαλύτερη κίνηση) και το



αεροδρόμιο. Το λιμάνι βρίσκεται μέσα στην πόλη με αποτέλεσμα να υπάρχουν κινήσεις φορτηγών στα εξωτερικά όρια της πόλης. Τα εμπορεύματα μεταφέρονται στα Κέντρα Logistics της περιφέρειας και στη συνέχεια γίνονται οι διανομές με μικρά και μεσαία οχήματα.

Το υπάρχον δίκτυο διανομών της πόλης είναι πολύ μεγάλο με περισσότερες από 700 περιοχές, στις οποίες ισχύει ένα γενικό πρόγραμμα με 100 περίπου διαφοροποιήσεις ανάλογα με την περιοχή. Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει δημιουργήσει και διαχειρίζεται αυτές τις περιοχές ανάλογα με τις ανάγκες, δηλ. η παροχή χώρου για εργασίες logistics καθορίζεται από τη ζήτηση. Η διαδικασία αυτή έχει ωστόσο αδυναμίες με κυριότερες την αδιαφάνεια και την έλλειψη ευελιξίας. Για το λόγους αυτούς απαιτούνται διορθωτικά μέτρα στο σχεδιασμό των χώρων φορτοεκφόρτωσης, συλλογής δεδομένων και επιβολής των μέτρων.

Το έργο SUGAR παρέχει μια μοναδική ευκαιρία για την εύρεση λύσεων που θα βοηθήσουν τα θέματα κινητικότητας της Πάλαμα.

Προσεχείς δραστηριότητες

Η agenda του SUGAR για τους επόμενους μήνες

- Απονομή του Βραβείου SUGAR, στις 25 Ιανουαρίου 2010, στην Μπολόνια
- 1^η Συνάντηση Κοινού Σχεδιασμού για τις πόλεις Πόζναν και Πάλαμα στις 28 και 29 Ιανουαρίου 2010, στο Πόζναν
- Τεχνική Συνάντηση του Έργου 25-28 Μαΐου 2010, στη Βαρκελώνη: Συνάντηση Στρογγυλής Τράπεζας με τη συμμετοχή εξωτερικών ειδικών και Συνάντηση Εκπαίδευσης-Εκπαιδευτών.

Η γνώμη του ειδικού στα Αστικά Logistics

Συνέντευξη με τον Jean-Baptiste Thébaud, Υπεύθυνος Έργου, Interface Transport

Η πρώτη συνάντηση Εκπαίδευσης των Εκπαιδευτών στο Παρίσι είχε ως στόχο να βοηθήσει τους εταίρους να αναπτύξουν καινούριες δεξιότητες. Τα θέματα που καλύφθηκαν αφορούσαν τη συλλογή δεδομένων και μεθόδους εκπόνησης μετρήσεων, παραδόσεις παρά την οδό και σχεδιασμό περιοχών φορτοεκφόρτωσης. Στη συνέντευξη του ο κ. Jean-Baptiste Thébaud, (από το εργαστήριο Οικονομικής των Μεταφορών του Πανεπιστημίου της Lyon) εξηγεί τα

βασικότερα σημεία αναφορικά με τις διανομές σε αστικές περιοχές.

- *Στην παρουσίασή σας, δώσατε ιδιαίτερη βαρύτητα στο ρόλο του οδηγού στις αστικές διανομές. Τι θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά το σχεδιασμό των χώρων διανομών?*

Οι οδηγοί έχουν συγκεκριμένες ανάγκες κατά την εκτέλεση της δουλειάς τους. Ο χρόνος είναι ένας πολύ καθοριστικός παράγοντας στον προγραμματισμό των ημερήσιων δρομολογίων και διανομών. Κατά τη διάρκεια της ημέρας, ο οδηγός κάνει πολλαπλές παραδόσεις με το χρόνο να έχει πάντα πολύ σημαντικό ρόλο. Καθυστερήσεις στις παραδόσεις μπορούν να δημιουργήσουν σημαντικές απώλειες χρόνου στο σύνολο της ημέρας. Επιπλέον, ο οδηγός δεν πρέπει να αντιμετωπίζει προβλήματα στη στάθμευση. Οι περιοχές φορτοεκφόρτωσης θα πρέπει να του παρέχουν εύκολη στάθμευση και να είναι βολικές για την εκφόρτωση και τη μεταφορά των εμπορευμάτων. Φυσικά ο οδηγός δεν θα πρέπει να παρενοχλεί την κυκλοφορία των λοιπών οχημάτων. Για αυτό το λόγο είναι πολύ σημαντικό να γίνεται σωστά η χωροθέτηση των περιοχών φορτοεκφόρτωσης.

- *Παρουσιάσατε έναν οδηγό για την επιτυχή υλοποίηση χώρων παραδόσεων. Μπορείτε να μας αναφέρετε τις τεχνικές παραμέτρους που πρέπει να ληφθούν υπόψη?*

Κατά το σχεδιασμό και την υλοποίηση ενός ειδικού χώρου για φορτοεκφόρτωση, οι τεχνικές παράμετροι αφορούν το μήκος, πλάτος, απόσταση και υψομετρική διαφορά από το κράσπεδο του πεζοδρομίου καθώς και τις συνθήκες που επικρατούν στο πεζοδρόμιο (εμπόδιο, κατάσταση των πλακών του πεζοδρομίου κλπ). Το πιο σημαντικό είναι ωστόσο, οι ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούν σε κάθε περιοχή. Θα πρέπει να προσδιοριστούν οι περιοχές με τις μεγαλύτερες ανάγκες καθώς και η εφικτότητα κατασκευής των χώρων.

- *Από την παρουσίασή σας μάθαμε ένα καινούργιο τρόπο υπολογισμού του αριθμού των χώρων φορτοεκφόρτωσης, ανάλογα με τις εμπορικές δραστηριότητες της περιοχής. Θα μπορούσατε να μας εξηγήσετε συνοπτικά τη μέθοδο?*

Η μέθοδος αυτή υπολογίζει τον αριθμό των απαιτούμενων χώρων φορτοεκφόρτωσης σε συγκεκριμένες περιοχές των πόλεων. Στηρίζεται πολύ στο είδος των δραστηριοτήτων της περιοχής μελέτης. Υπάρχει μια κατηγοριοποίηση (14 κατηγορίες), με την καθεμία να έχει ένα συντελεστή ανάλογα με τον αριθμό των εβδομαδιαίων παραδόσεων. Ο συνολικός αριθμός δραστηριοτήτων σε κάθε κατηγορία πολλαπλασιάζεται με τον αντίστοιχο συντελεστή και στη συνέχεια διαιρείται με το 90. Το αποτέλεσμα είναι ο «θεωρητικός» αριθμός των απαιτούμενων θέσεων

φορτοεκφόρτωσης για τη συγκεκριμένη περιοχή και είναι ρεαλιστικός. Η μέθοδος αυτή μπορεί να χρησιμοποιηθεί και σε άλλες πόλεις (εκτός Γαλλίας).

– Πώς θα μπορούσαν οι Τοπικές Αρχές να διαχειριστούν αποτελεσματικότερα τις περιοχές παραδόσεων? Τι θα μπορούσατε να προτείνετε ως ιδιαίτερως σημαντικό?

Η αποτελεσματική διαχείριση των χώρων εξαρτάται από διάφορους παράγοντες. Αρχικά θα πρέπει το μέγεθος και τα τεχνικά χαρακτηριστικά να εξυπηρετούν τις ανάγκες. Οι περιοχές θα πρέπει να μένουν κενές, ώστε να χρησιμοποιούνται άμεσα όταν απαιτείται και οι Τοπικές Αρχές θα πρέπει να μεριμνούν και να ελέγχουν. Τέλος, προτείνουμε να υπάρχει διπλή χρήση των χώρων από επαγγελματίες και ιδιώτες μελετώντας προσεκτικά τις ανάγκες.

Οι Ελληνικές Συμμετοχές

Ελεγχόμενη Στάθμευση στο Δ. Αθηναίων (Α' Φάση)

Χρόνης Ακριτίδης, Αναπληρωτής Δημάρχου, Δ. Αθηναίων

Το νέο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης έχει συμβάλει αποφασιστικά στην εξεύρεση μιας θέσης στάθμευσης στο κέντρο της πόλης. Στην πρώτη του φάση εφαρμόζεται στο ιστορικό κέντρο, στο Κολωνάκι, στα Εξάρχεια, στην Πλάκα και στου Ψυρρή. Μετά την εφαρμογή της Α' Φάσης της ελεγχόμενης στάθμευσης, προβλέπεται η επέκταση του συστήματος (Β' Φάση) και σε άλλες περιοχές της πόλης (5 ζώνες - βάσει της κανονιστικής απόφασης του Δήμου αρ. 1927/7-9-2009).

Το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της Αθήνας περιλαμβάνει 2.538 θέσεις για τους μόνιμους κατοίκους (κατακόρυφη σήμανση P70 "P-Κάτοικοι" και οριζόντια σήμανση, μπλε γραμμογράφιση), 1.956 θέσεις για τους επισκέπτες (κατακόρυφη σήμανση P69 "P-Με πληρωμή" και οριζόντια σήμανση, λευκή γραμμογράφιση) και 1.000 θέσεις για ειδικές χρήσεις και επαγγελματικές ανάγκες (κατακόρυφη σήμανση P40 "Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση. Εξ/νται οχήματα..." και οριζόντια σήμανση, κίτρινη γραμμογράφιση). Οι θέσεις ειδικής χρήσης δεσμεύονται από το Δήμο και διατίθενται με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου για την εξυπηρέτηση ορισμένων επαγγελματικών αναγκών (π.χ. υπουργεία, οργανισμοί κοινής ωφελείας, νοσοκομεία, ξενοδοχεία) και όποιες άλλες επαγγελματικές ομάδες κριθεί ότι είναι απαραίτητο. Ο έλεγχος της τήρησης των κανόνων της στάθμευσης γίνεται από τη Δημοτική Αστυνομία. Υπάλληλοι με φορητά τερματικά διενεργούν ελέγχους και προβαίνουν στις σχετικές ενέργειες.

Ανάδειξη της Παλιάς Πόλης του Ηρακλείου

Δρ. Κωνσταντίνος Στραταριδάκης, Υπεύθυνος Κέντρου Τεκμηρίωσης & Πληροφορικής, Περιφέρεια Κρήτης

Μια από τις πλέον χαρακτηριστικές περιοχές της πόλης του Ηρακλείου είναι η Παλιά Πόλη ή διαφορετικά η περιοχή «Εντός των Τειχών». Είναι υπερτοπικό κέντρο και συγκεντρώνει τις εμπορικές, διοικητικές και πολιτισμικές δραστηριότητες όχι μόνο της πόλης του Ηρακλείου αλλά του νομού και της Κρήτης γενικότερα. Ο μόνιμος πληθυσμός της παλιάς πόλης του Ηρακλείου, περιλαμβάνει όλες της κατηγορίες όπως: κάτοικοι όλων των ηλικιών, εργαζόμενοι κάτοικοι, εργαζόμενοι που κατοικούν σε περιοχές εκτός της παλιάς πόλης, έμποροι, δημόσιοι και ιδιωτικοί υπάλληλοι κλπ. Με άλλα λόγια η παλιά πόλη είναι μια δραστήρια και ζωντανή περιοχή του Ηρακλείου με αυξημένη κυκλοφορία, πολλές φορές χωρίς να υπάρχει ιδιαίτερος λόγος καθώς οι μεταβαίνοντες διέρχονται αυτής για να συντομεύσουν τη διαδρομή τους.

Την τελευταία δεκαετία γίνεται μια σοβαρή προσπάθεια της Δημοτικής Αρχής να εφαρμόσει μέτρα που θα βελτιώσουν μεταξύ άλλων την κυκλοφοριακή κατάσταση της περιοχής. Χαρακτηριστικά είναι τα μέτρα πεζοδρόμησης, που έχοντας ξεκινήσει από το εσωτερικό της παλιάς πόλης, προγραμματίζονται να εφαρμοσθούν σε όλη την περιοχή. Οι εμπορικές δραστηριότητες και οι ανάγκες για παραλαβές/παραδόσεις εμπορευμάτων επέβαλαν την είσοδο των εμπορικών οχημάτων στις πεζοδρομημένες περιοχές σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους της ημέρας, ενώ πρόσφατα απαγορεύθηκε πλήρως η πρόσβαση. Για την εξυπηρέτηση των επαγγελματιών έχουν διαμορφωθεί ειδικές περιοχές στάθμευσης, ενώ το τελευταίο τμήμα της μεταφοράς γίνεται με καρότσια.