

Dobre prakse na področju prostorskega načrtovanja

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Okvirni naslov	Prostorski predpisi za površine zunaj ulične dostave v Barceloni, barcelonska mestna uprava
Leto izdaje	1999
Vrsta dokumentacije	Prostorski načrt
Lokacija	Barcelona, Katalonija, Španija
Povzetek	Namen: Leta 1999 je mestni svet Barcelone sprejel »Ordenança Municipal de Previsió d'espais per a càrrega i descàrrega en els edificis« – to je lokalna uredba, ki je spremenila več predpisov za gradnjo obuličnih dostavnih površin ali skladiščnih prostorov znotraj novozgrajenih poslovnih obratov in trgovin.  Glavni cilj: zmanjšanje prometnih ovir na ulicah, zmanjšanje zastojev. Preoblikovanje javnih trgov ter nakladalno-razkladalnih in skladiščnih prostorov v zasebnih stavbah bi lahko vključevalo načrtovanje in zagotavljanje ustreznih prostorov za logistiko.
Priporočila	Uredba predpisuje, da morajo vse nove stavbe, ki imajo najmanj 400 m ² tlorisnih površin, urediti vsaj eno dostavno površino (cono) znotraj stavbe. Novi bari in restavracije morajo zagotoviti skladiščno površino z minimalno velikostjo 5 m ² ali 5 % svoje skupne tlorisne površine.
Povezava (URL; če obstaja)	https://civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-an5_urban_web.pdf (stran 37)

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Okvirni naslov	Obvezni delež dostavnih površin v Parizu, pariška mestna uprava
Leto izdaje	2005
Vrsta dokumentacije	Tehnična smernica
Lokacija	Pariz, pariška regija, Francija
Povzetek	Glavni cilj: zmanjšanje zastojev, boljša integracija premikov blaga. Pariška tehnična smernica določa dimenzije in število dostavnih površin, ki jih je pri urejanju prostora treba zgraditi. Učinek: od leta 2005 do leta 2010 je bila polovica 10.000 ih pariških dostavnih površin preoblikovana v skladu s tem predpisom.
Priporočila	Smernica določa, da je 15 % javne površine treba nameniti za dostavne površine.
Povezava (URL; če obstaja)	http://www.sugarlogistics.eu/pliki/handbook.pdf (stran 35) https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/studies/doc/2012-04-urban-freight-transport.pdf (stran 80)

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Okvirni naslov	Rezervacija perspektivnih obrečnih površin za logistična območja v Londonu, Greater London Authority
Leto izdaje	2012
Vrsta dokumentacije	Prostorski načrt, vizija
Lokacija	London, londonska regija, Združeno kraljestvo
Povzetek	Na ustanovi »Greater London Authority« (organ za prostorsko načrtovanje v Londonu) je bila izvedena študija o tovornih pristanih ob reki Temzi, v kateri so opredelili lokacije neaktivnih pristanov, ki jih je treba zaščititi s sistemom načrtovanja rabe zemljišč. Glavni cilj: zaščita za tovorni promet perspektivnih obrečnih zemljišč pred stanovanjsko in/ali pisarniško pozidavo, saj so ta zemljišča že v uporabi kot logistična območja ali pa se kot taka lahko uporabljajo v prihodnosti.
Priporočila	Perspektivna območja za ohranjanje in razvoj urbane logistike je treba zaščiti v prostorskih načrtih zato, da se na njihovem območju ne vzpostavi druga raba, ki onemogoča razvoj območja v logistično rabo.
Povezava (URL; če obstaja)	https://civitas.eu/sites/default/files/2012_ec_study_on_urban_freight_transport_0.pdf (stran 76)

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Okvirni naslov	Rezervacija perspektivnih obrečnih površin za logistična območja v Parizu, Lyonu, Bordeauxu
Leto izdaje	2006
Vrsta dokumentacije	Prostorski načrt
Lokacija	Pariz, Lyon, Bordeaux, Francija
Povzetek	Mesto Pariz je v svojem prostorskem načrtu določilo predel mesta za logistično rabo že leta 2006. Mestna uprava Lyona je leta 2011 določila možna območja za razvoj urbane logistike. Mestna uprava Bordeauxa je leta 2011 v svojem prostorskem načrtu določila območja multimodalnih logističnih območij, npr. mednarodni terminal Hourcade, in pristaniška območja. Dokument poudarja, da se maloštevilne mestne in občinske uprave zunaj Pariza in večjih mest zavedajo pomena urbane logistike, pri tem pa nimajo na voljo dovolj finančnih sredstev, da bi razvoj urbane logistike spodbujale.
Priporočila	Območja za logistiko se lahko opredelijo v prostorskih načrtih, posebej tista logistična območja, ki omogočajo večmodalni dostop.
Povezava (URL; če obstaja)	https://hal.science/hal-00857865/document (stran 13)

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Okvirni naslov	Pregled logističnih površin na Dunaju , mesto Dunaj, dežela Spodnja Avstrija, Gospodarska zbornica Nižja Avstrija, Gospodarska zbornica Dunaj, Büro Dr. Paula
Leto izdaje	2018
Vrsta dokumentacije	Analiza
Lokacija	Dunaj, dežela Spodnja Avstrija, Avstrija
Povzetek	Prebivalstvo v urbanih območjih Dunaja in Spodnje Avstrije je močno naraslo. Številne industrijske površine so se spremenile v stanovanjske površine. Projekt si prizadeva zavarovati in ohraniti obstoječo rabo na preostalih območjih za logistiko ter hkrati povečati učinkovitost procesov na teh območjih. V okviru projekta se zbirajo in razvrščajo možna območja za logistične namene na širšem območju Dunaja (na Dunaju in v Spodnji Avstriji).
Priporočila	Proučujejo naj se površine velikosti od 1 ha do 5 ha. Območja se lahko razvrstijo v tri skupine: 1. za logistično dejavnost optimalna območja z dobrimi prometnimi zvezami, vključno z javnim prevozom, 2. dobra območja z omejitvami (npr. na območjih z možnimi nasprotji glede rabe, kot so stanovanjska območja), 3. območje, ki je lahko primerno za logistično rabo, vendar raba območja še ni opredeljena, oziroma je v bližini primernih območij. Analizo je treba čez nekaj let ponoviti.
Povezava (URL; če obstaja)	https://www.logistik2030.at/?page_id=268

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Gradbeni logistični načrti v Angliji, Transport for London
Leto izdaje	2017
Vrsta dokumenta	Smernice
Lokacija	Velika Britanija
Povzetek	V Angliji je za sektor gradbeništva nad določenim velikostnim pragom gradbenega projekta treba izdelati gradbeni logistični načrt. Načrt je namenjen zmanjšanju vpliva gradbene logistike na cestno omrežje. Kakovostni načrti zmanjšujejo vplive na okolje (manjše emisije vozil in nižja raven hrupa), nevarnost na cesti (izboljšanje varnosti vseh cestnih uporabnikov), zastoje (zmanjšanje števila prevozov, zlasti v koničnih urah) ter znižujejo stroške gradnje (učinkovita gradnja in zmanjšanje potreb dostave). Načrt je pomembno upravljavsko orodje za urbanistične načrtovalce, investitorje in izvajalce gradnje. Usmerja se v gradbeno oskrbno verigo in možnosti zmanjšanja vpliva prevozov na cestno omrežje. Gradbena oskrbna veriga vsebuje vse prevoze materiala, odpadkov in servisnih aktivnosti do in od gradbišča.
Priporočila	Nad določenim velikostnim pragom je treba izdelati gradbeni logistični načrt.
Povezava (URL; če obstaja)	https://tfl.gov.uk/info-for/urban-planning-and-construction/transport-assessment-guide/freight

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Tovorni promet in logistični akcijski načrt – Logistična iniciativa za Nemčijo , Zvezno ministrstvo za promet in digitalno infrastrukturo, Nemčija
Leto izdaje	2010
Vrsta dokumenta	Akcijski načrt
Lokacija	Nemčija
Povzetek	Akcijski načrt bo pripomogel k zagotavljanju učinkovitosti sektorja tovarnega prometa in logistike v prihodnosti. Temelji blaginje so pravilno delujoči in svetovno povezani prometni tokovi. Namen je okrepiti in razširiti položaj Nemčije kot vodilne države v svetu na področju logistike. Ministrstvo je tako združilo moči s sektorjem tovarnega prometa in logistično industrijo, okoljskimi skupinami in sindikati, da bi nadalje razvijalo akcijski načrt, pripravljen leta 2010, ki je bil objavljen decembra 2015. Posodobljene naloge in na novo vključeni ukrepi so navedeni v »Akcijskem načrtu tovarnega prometa in logistike – k trajnostni in učinkoviti prihodnosti«. Prvič je bil akcijski načrt posodobljen junija 2016. Teme: – okrepiti Nemčijo kot logistično središče; – izvajati nacionalno strategijo za morska in celinska pristanišča; – izvajati nacionalno strategijo zvezne vlade za letališča; – Nemčija kot center za logistiko; – varnostna strategija za tovorni promet in logistično industrijo; – tovorni promet in logistična mreža; – koordinator zvezne vlade za tovorni promet in logistiko; – povečati učinkovitost vseh vrst prevozov; – izkoristiti prednosti vseh načinov prevoza z optimalnim medsebojnim povezovanjem prometne infrastrukture; – spodbujati združljivost rasti prometa z varstvom okolja in blažitvijo podnebnih sprememb; – podpirati dobre pogoje dela in usposabljanja v panogi tovarnega prometa.
Priporočila	– Povečati učinkovitost vseh vrst prevoza; – izkoristiti prednosti vseh načinov prevoza z optimalnim medsebojnim povezovanjem prometne infrastrukture; – spodbujati združljivost rasti prometa z varstvom okolja in blažitvijo podnebnih sprememb; – podpirati dobre pogoje dela in usposabljanja v panogi tovarnega prometa.
Povezava (URL; če obstaja)	https://www.bmvi.de/blaetterkatalog/catalogs/239312/pdf/complete.pdf

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	SEStran – tovarna študija in akcijski načrt , Prometno partnerstvo jugovzhodne Škotske
Leto izdaje	2005
Vrsta dokumenta	Študija in akcijski načrt
Lokacija	Škotska, Združeno kraljestvo
Povzetek	Cilj SEStran je razviti trajnostni prometni sistem za jugovzhodno Škotsko, ki bo podjetjem omogočil učinkovito delovanje in vsem, ki živijo v regiji, omogočil boljši dostop do zdravstvenega varstva, izobraževanja, javnih storitev in zaposlitvenih možnosti. S partnerskimi organizacijami sodelujejo pri različnih projektih, ki so pripomogli k doseganju tega cilja.
Priporočila	– Spodbujati učinkovito porazdelitev prevoza tovora na območju obravnave; – podpirati razvoj prometnega omrežja v regiji za namene distribucije tovora; – doseči oprijemljive rešitve lokalnih težav s tovarnim prometom; – spodbujati trajnostno distribucijo na obravnavanem območju, vključno z večjo uporabo okolju prijaznih načinov in razvojem intermodalnih tovarnih zmogljivosti; – spodbujati pobude za najboljšo prakso v industriji; – izmenjevati informacije in povečati znanje o tovarnem področju med lokalnimi oblastmi in tovarnim sektorjem; – izboljšati razumevanje med različnimi zainteresiranimi stranmi in skušati doseči kompromis, kadar obstajajo nasprotujoči si cilji.
Povezava (URL; če obstaja)	https://www.sestran.gov.uk/projects/

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Urbani mobilnostni načrt za Barcelono / PMU 2013–2018, Mestni svet Barcelone
Leto izdaje	2013
Vrsta dokumenta	Mobilnostni načrt
Lokacija	Barcelona, Katalonija, Španija
Povzetek	Barcelonski načrt mestne mobilnosti za obdobje 2013–2018 (UMP) je orodje za določitev akcijskih smernic, ki urejajo mobilnost v mestih v prihodnjih letih s strateškim ciljem nadaljnjega razvoja modela kolektivne mobilnosti, ki je bolj trajnosten, učinkovitejši in varnejši, bolj zdrav in pravičen. Načrt vključuje več ukrepov, katerih namen je dati osrednjo vlogo v prometu pešcem in kolesarjem, spodbujati uporabo javnega potniškega prometa in zmanjšati uporabo zasebnih vozil, izboljšati kakovost urbane mobilnosti, varnost v cestnem prometu in učinkovitost sistema mobilnosti. UMP je priložnost za razmislek o vlogi mobilnosti ljudi in blaga na javnih prostorih ter o družbeni in gospodarski dinamiki mesta. Skupaj z barcelonskim mestnim svetom poziva k aktivnemu sodelovanju pri gradnji tega modela vseh deležnikov, kot so združenja, podjetja in druge institucije. Cilj načrta je izboljšati uporabo javnih površin in urbane mobilnosti za spodbujanje dobrih skupnostnih odnosov med ljudmi ter krepitev socialne povezanosti, blaginje in javnega zdravja.
Priporočila	Poudarjeni naj bodo štirje strateški stebri: – trajnostna mobilnost (spodbujanje kolesarjenja, hoje, uporabe javnih prevoznih sredstev, zmanjšanje uporabe osebnih motornih vozil, spodbujanje uporabe ničemisijjskih vozil); – dobra mobilnost (zagotoviti enake možnosti za izvajanje trajnostne mobilnosti, posebej z uporabo javnih prevoznih sredstev in koles); – učinkovita mobilnost (izboljšanje prometnih tokov, optimizacija storitev javnega potniškega prometa, pomoč meščanom na področju urbane mobilnosti, zmanjšanje prometa, ki ne prinaša koristi in prinaša eksterne stroške); – varna mobilnost (zmanjšanje števila prometnih nesreč na nič, izboljšanje varnosti najranljivejših prometnih udeležencev: pešcev, kolesarjev in motoristov).
Povezava (URL; če obstaja)	https://www.barcelona.cat/mobilitat/en/about-us/urban-mobility-plan

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Urbani mobilnostni načrt za Barcelono / PMU 2019–2024, Mestni svet Barcelone
Leto izdaje	2019
Vrsta dokumenta	Mobilnostni načrt
Lokacija	Barcelona, Katalonija, Španija
Povzetek	Novi načrt mestne mobilnosti za obdobje 2019–2024 Urbani mobilnostni načrt (2019–2024) je novi model mobilnosti, ki upošteva glavne mejnike iz predhodnega urbanega mobilnostnega načrta (2013–2018): povečanje mobilnosti pešcev, ustvarjanje varnih in udobnih prostorov za pešce ter trajnostne metode mobilnosti (s kolesom in javnim prevozom), hkrati pa zmanjšanje uporabe in prisotnosti zasebnega motornega prometa (avtomobili in motorna kolesa), ne samo zaradi onesnaževanja okolja in zdravstvenih težav, temveč tudi zaradi velikega števila nesreč. Glavna področja delovanja so: – varna mobilnost; – zmanjšanje števila prometnih nesreč; – zdrava mobilnost; – spodbujanje aktivne mobilnosti; – zmanjšanje onesnaževanja ozračja, ki ga povzroča promet; – zmanjšanje zvočnega onesnaženja zaradi prometa; – trajnostna mobilnost; – olajšanje prehoda na bolj trajnostne načine prometa; – omejevanje porabe energije v prometu in zmanjšanje njegovega prispevka k podnebnim spremembam – povečanje deleža porabljene obnovljive in »čiste« energije; – pravična mobilnost; – povečanje nadomestne uporabe javnih cest; – zagotavljanje dostopnosti sistema mobilnosti; – zagotavljanje pravične mobilnosti glede na starost, fizično stanje, spol, dohodek in sosesko; – izboljšanje pogojev za mobilnost delovne sile in vsakdanje življenje; – pametna mobilnost; – povečanje učinkovitosti prometnih sistemov; – povečanje skupne uporabe vozil; – vključevanje novih tehnologij v upravljanje mobilnosti; – izboljšanje storitev mobilnosti z uvedbo mobilnosti kot storitvenih tehnologij.
Priporočila	Povečanje modalnega deleža pešcev, ustvarjanje varnih in udobnih prostorov za pešce ter uporaba trajnostnih načinov mobilnosti (kolesarjenje, uporaba javnega potniškega prometa) ob hkratnem zmanjšanju uporabe in prisotnosti zasebnega motornega prometa

	(avtomobilov in motorjev), ne samo zaradi onesnaževanja okolja in zdravstvenih težav, temveč tudi zaradi velikega števila nesreč, porabe javnega prostora in splošne škode, ki jo povzroča mestu in meščanom.
Povezava (URL; če obstaja)	https://www.barcelona.cat/mobilitat/en/news-and-documents/new-urban-mobility-plan-2019-2024

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Vodnik po načrtovalskem sistemu / Plain English guide to the Planning System , Oddelek za skupnosti in lokalno upravo Združenega kraljestva
Leto izdaje	2015
Vrsta dokumenta	Priročnik
Lokacija	Združeno kraljestvo
Povzetek	V tem priročniku je prikazano in razloženo delovanje načrtovalskega sistema v Angliji. Priročnik je namenjen samo pregledu in ne določa nove politike ali smernic načrtovanja. Načrtovanje zagotavlja, da se pravi razvoj zgodi na pravem mestu ob pravem času, kar koristi skupnostim in gospodarstvu. Ima ključno vlogo pri ugotavljanju, kakšen razvoj je potreben in kje, katera področja je treba zaščititi ali izboljšati, ter pri oceni, ali je predlagani razvoj primeren.
Priporočila	– Omogočanje oblike trajnostnega razvoja, ki zagotavlja skupnostim potrebne domove in delovna mesta; – poenostavljanje načrtovalskega sistema; – okrepitev možnosti sprejemanja odločitev na najnižji možni ravni z vključevanjem lokalnih prebivalcev; – zagotavljanje varstva in razvoja naravne in kulturne dediščine.
Povezava (URL; če obstaja)	https://www.gov.uk/government/publications/plain-english-guide-to-the-planning-system

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Oblikovanje brezšivnega integriranega mobilnostnega sistema (SIMSystem); Manifest za preoblikovanje potniškega in tovarnega prometa, Svetovni ekonomski forum, Deloitte
Leto izdaje	2018
Vrsta dokumenta	Manifest
Lokacija	Ves svet
Povzetek	Preobrazba mobilnosti poteka zaradi velikih tehnoloških, demografskih in socialnoekonomskih sprememb širom sveta. Nove tehnologije ponujajo možnosti za povečanje učinkovitosti, trajnosti in cenovne dostopnosti gibanja ljudi in blaga. Brez sodelovanja javnega in zasebnega sektorja pozitivne mobilnostne spremembe niso možne. V dokumentu so prikazane potrebe po brezhibnem povezanem mobilnostnem sistemu, vizija o delovanju sistema in njegove ključne značilnosti ter težave, ki jih je treba rešiti. Dokument ponuja nabor delovnih načel, ki so lahko vodilo za učinkovit javni in zasebni sektor, ki sodelujeta in ustvarjata skupne izboljšave na področju mobilnosti.
Priporočila	– Pospeševanje uvedbe sistema SIMS, to je sistema, ki povezuje različne načine potovanja (javni potniški promet, deljenje prevozov, dostavna vozila, avtonomna vozila itd.); – izboljšanje učinkovitosti mobilnostnega sistema; – omogočanje optimizirane in dostopne mobilnosti za ljudi in blago v različnih okoliščinah; – spodbujanje usklajevanja in povezovanja med vsemi deležniki v mobilnostnem procesu; – odprava neučinkovitosti v trenutnem mobilnostnem sistemu; – preprečevanje širjenja možnih nasprotujočih si standardov, pravil in tehnologij.
Povezava (URL; če obstaja)	http://www3.weforum.org/docs/Designing_SIMSystem_Manifesto_Transforming_Passenger_Goods_Mobility.pdf

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Tovorni in storitveni akcijski načrt / Freight and servicing action plan Ustvarjanje varnejših, čistejših in bolj učinkovitih londonskih ulic, Transport for London (TfL)
Leto izdaje	2019
Vrsta dokumenta	Aksijski načrt
Lokacija	London
Povzetek	Tovor je za London ključnega pomena za skoraj vsa področja življenja v mestu. Spremembe londonskega gospodarstva, rabe zemljišč, nakupnih navad, nove tehnologije in rasti storitvenega sektorja prispevajo k pomembnemu premiku v načinu izvajanja dobave in servisnih potovanj. Zato potrebujejo nov način upravljanja tovora s sprejetjem inovacij, s čimer se zagotovi, da bodo potovanja potekala čim bolj varno, čisto in učinkovito, hkrati pa se ohrani dober dostop in podpre produktivnost.
Priporočila	Ključne teme v središču strategije naj bodo »zdrave ulice« in zdravi ljudje, dobra izkušnja z javnim prevozom ter novi domovi in delovna mesta.
Povezava (URL; če obstaja)	http://content.tfl.gov.uk/freight-servicing-action-plan.pdf

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Model mestne distribucije blaga Nastja Mecilovšek, Patricija Kirhmajer, Laura Srebre
Leto izdaje	2016
Vrsta dokumenta	Raziskovalna naloga
Lokacija	Celje, Slovenija
Povzetek	Naloga je raziskava o novih metodah mestne distribucije. Naloga je omejena na mestno logistiko. Za pregled stanja in celovitost obravnavanja teme so najprej navedeni nekatere raziskave in nekateri projekti, nato so opredeljene težave mestne logistike in možne rešitve. Navedeni so stanje mestne distribucije in metode za njegovo izboljšanje. Naloga ne obravnava možnosti uvajanja električnih dostavnih vozil, obravnava pa nove tehnično-tehnološke rešitve za gibanje blaga oziroma izvajanje komunalnih storitev.
Priporočila	– Urni raspored prevoza blagovnih tovarov; – združevanje tovornih enot (konsolidacija tovara); – podzemna infrastruktura za blagovne tokove.
Povezava (URL; če obstaja)	https://www.knjiznica-celje.si/raziskovalne/4201603859.pdf

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Nova shema urbane tovarne distribucije in optimizacijska metodologija za znižanje njene cene Elvezia M. Cepolina & Alessandro Farina
Leto izdaje	2015
Vrsta dokumenta	Poročilo
Lokacija	Evropa
Povzetek	Poročilo se nanaša na inovativno shemo razdeljevanja tovora v mestih s ciljem zmanjšati zunanje vplive, povezane s postopkom dostave tovora. V predlaganem prometnem sistemu se tovor najprej dostavi v urbani distribucijski center (UDC) na meji mestnih območij s tovornjaki ali vlaki, ki opravljajo prevoz na dolge razdalje. Nato se tovor reorganizira in združi v tovarne enote in škatle FURBOT glede na dimenzije paketov ter na naslove sprejemnikov. Vsaka škatla je naslovljena za začasno iztovarjanje in tja jo dostavi vozilo FURBOT. Sprejemniki so zadolženi za zbiranje svojih paketov v pripadajočih razkladalnih zalivih, kamor so bili dostavljeni. V prispevku je obravnavana metodologija za optimizacijo uspešnosti tega sistema tovarnega prometa. Celotna metodologija prispeva k dejanskemu povpraševanju po tovoru in cestnem omrežju ter poišče parametre prometnega sistema (število potrebnih polj FURBOT, njihov začasni iztočni prostor, dimenzije vozil FURBOT in usmerjenost vozila FURBOT), ki zmanjšajo celotne stroške sistema.
Priporočila	Izvesti je treba konsolidacijo blaga in dostave blaga s prilagojenimi manjšimi tovornjaki.
Povezava (URL; če obstaja)	https://link.springer.com/article/10.1007/s12544-014-0149-x

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Informativni preglednik za mesta in regije NOVELOG / Pilotni programi in primeri, CIVITAS, Evropa
Leto izdaje	2018
Vrsta dokumenta	Lokalni prometni načrt, tovarna strategija
Lokacija:	Več mest EU in London
Povzetek	Čeprav so otoki posebnost urbanističnega načrtovanja, se spoprijemajo z izjemno pomanjkljivo dostopnostjo, depopulacijo in socialno povezanostjo ter so slabo povezani med sabo. Študija primera med različnimi političnimi prednostnimi nalogami obravnava vprašanje spodbujanja boljše povezave z odročnimi urbanimi območji (otoki) z učinkovitimi in zelo inovativnimi poslovnimi modeli. Študija primera spodbuja uporabo enotnega povezanega omrežja mestnega prometa ob upoštevanju dveh razsežnosti: »horizontalna« (geografska) povezanost med jedrom in obrobnimi urbanimi območji (zgodovinsko središče in otoki); »vertikalna« povezanost med dvema sistemoma mobilnosti v mestih, torej tovarnim prometom in potniki. Raziskava se je osredotočila na severno območje beneške lagune, kjer je veliko povpraševanja po urbani logistiki in poti javnega prevoza obstajajo. Zgodovinsko središče Benetk je glavno vozlišče za tovarni promet, otoki Murano, Burano, Torcello in S. Erasmo so glavna središča tovarnega prometa. Da bi zgradili optimizirano mestno logistično mrežo, je v študiji ocenjena izvedljivost rešitev za vleko tovora na opredeljene odseke lagune. Skladiščenje tovora lahko ustvari nove mestne logistične storitve v beneški laguni. Končni učinki kažejo, da je mogoče povpraševanje po tovarnem prometu prilagoditi obstoječi rezervni zmogljivosti, in sicer z novo storitvijo vlečenja tovora, kar kaže na izvedljivost predlagane storitve vleke tovora na poskusnem območju.
Priporočila	Izboljšati je treba dostopnost otokov in jih med seboj povezati.
Povezava (URL; če obstaja)	http://novelog.eu/wp-content/uploads/2018/08/05287-Polis-Novelog-Brochure-06-WEB.pdf

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Izboljšanje uspešnosti tovarnega sistema v metropolitanskih območjih, RPI, Jose Holguin-Veras, izdano kot Poročilo NCFRP št. 33
Leto izdaje	2012–2014
Vrsta dokumenta	Priročnik
Lokacija	Lokacija ni opredeljena
Povzetek	Izboljšanje zmogljivosti tovarnega sistema na metropolitanskem območju Vodnik za načrtovanje ponuja regionalni vodnik za javno načrtovanje, ki opredeljuje možne strategije in praktične rešitve za javne in zasebne zainteresirane strani za izboljšanje učinkovitosti sistema prevoza tovora na različnih metropolitanskih območjih. Vodnik naj bi bil celovita referenca za vse dele metropolitanskega območja od mestnega jedra do bolj primestnih območij (mestno obrobje). Vodnik vključuje orodje za izbiro pobud za pomoč pri izbiri možnih alternativ za različne težave in programsko opremo za združevanje tovarnih potovanj (FTG), ki jo načrtovalci lahko uporabijo za prepoznavanje glavnih lokacij potovanja tovora. Na metropolitanskem območju nastajajo številni izzivi, ki vplivajo na tovarni sistem, od zastojev, razvojnih težav do sprejemanja skupnosti. Pogosta so vozlišča v dobavni verigi in pri intermodalnih operacijah. Kljub temu razmere na metropolitanskem območju pomenijo večje stroške in večja tveganja za zagotavljanje storitve. Pomanjkanje znanja in izkušenj s tovarnim prometom v mestnih agencijah za načrtovanje pogosto preprečuje učinkovit odziv na izzive, in to kljub neposrednemu gospodarskemu pomenu tovarnih sistemov za metropolitanska območja in njihovemu občutljivemu položaju v svetovnih dobavnih verigah. Ti izzivi zahtevajo praktične rešitve, nekatere med njimi je treba na novo razviti, vsi pa morajo biti učinkoviti za skupnost in vodilne organizacije ter koristiti tovarnemu sistemu.
Priporočila	Pripraviti je treba regionalni priročnik za javno načrtovanje, ki opredeli možne strategije in praktične rešitve za javne in zasebne zainteresirane strani za izboljšanje uspešnosti sistema prevoza tovora na različnih mestnih območjih. Nabor možnih ukrepov med drugim vključuje: – konsolidacijo tovora, – omejevanje dostopa za tovarna vozila, – urejanje nakladalnih/razkladalnih območij, – obdavčitve, – smotnejše prostorsko načrtovanje, – usmerjanje tovarnih vozil, – dostavo s tovarnimi kolesi,

	– dostavo izven koničnih časov, – izključne vozne pasove za tovornjake, – večnamenske vozne pasove, – omejitve glede naloženosti tovornih prostorov, – nizkoemisijske cone, – omejitve glede velikosti in teže vozil, – parkirišča za tovornjake, – rezervacije parkirnih mest za tovornjake, – klančine za ročne vozičke in viličarje, – preureditev križišč (olajšanje zavijanja), – pospeševalne in zaviralne pasove, – intermodalna središča, – gradnjo obvoznic.
Povezava (URL; če obstaja)	http://www.trb.org/Main/Blurbs/172487.aspx

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Akcijski tovorni načrt za Kent, Svet grofije Kent
Leto izdaje	Letnica ni navedena
Vrsta dokumenta	Akcijski načrt
Lokacija	Kent, Združeno kraljestvo
Povzetek	Akcijski načrt za tovorni promet je pripravljen, da bi učinkovito rešili pomisleke glede pretoka tovora skozi Kent in v njem. Vsebina: – ključni deležniki tovora v Kentu, – mednarodni prehodi v Kentu. Cilj je spodbujanje varnega in trajnostnega omrežja za distribucijo tovora na območju Kenta, zunaj njega in v njem, ki podpira lokalno in nacionalno gospodarsko blaginjo in kakovost življenja, hkrati pa si prizadeva za odpravljanje kakršnih koli škodljivih vplivov na lokalne skupnosti in okolje tako zdaj kakor tudi v prihodnje.
Priporočila	– Odpravljanje težav s parkiranjem tovornjakov čez noč v Kentu, – učinkovito upravljanje usmerjanja prometa s tovornimi vozili in zagotoviti, da vozila ostajajo znotraj strateškega cestnega omrežja najdlje mogoče, – sprejeti ukrepe za reševanje težav, ki jih povzroča tovorni promet skupnosti, – zagotoviti, da Svet grofije Kent še naprej učinkovito načrtuje zmanjšanje vpliva tovarnega prometa in ima pooblastila za nadzor nad tem zmanjšanjem.
Povezava (URL; če obstaja)	https://www.kent.gov.uk/about-the-council/strategies-and-policies/transport-and-highways-policies/freight-action-plan

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Lokalna tovarna transportna strategija za West Berkshire, Svet okrožja West Berkshire
Leto izdaje	2014
Vrsta dokumenta	Lokalna transportna strategija
Lokacija	West Berkshire, Združeno kraljestvo
Povzetek	Tovorni promet je pomembno področje v Zahodnem Berkshiru. Tovarna strategija je vizija za uravnoteženje potrebe po učinkoviti distribuciji blaga po okrožju s socialnimi in okoljskimi vplivi v območju obravnave do leta 2026. Dokument temelji na strategiji razvoja in upravljanja tovarnega prometa. Posodobitve dokumenta so predvidene na vsakih 6 let ali prej, po potrebi.
Priporočila	Priporočena je izdelava akcijskega načrta.
Povezava (URL; če obstaja)	https://info.westberks.gov.uk/CHttpHandler.ashx?id=36911&p=0

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Lokalni prometni načrt za West Berkshire 2011–2026 (Local Transport Plan for West Berkshire 2011 – 2026, West Berkshire Council
Leto izdaje	2011
Vrsta dokumenta	Lokalni prometni načrt, vizija, akcijski načrt
Lokacija	West Berkshire, Anglija, Združeno kraljestvo
Povzetek	Svet okrožja West Berkshire je sprejel lokalni prometni načrt, ki je podlaga za razvoj vseh vrst transporta in prometa za okrožje. Načrt je določen za obdobje od 1. 4. 2011 do leta 2026 in podpira druge strategije in načrte, med pomembnejšimi tudi lokalno trajnostno strategijo in lokalni razvojni načrt. Načrt vsebuje vizijo, cilje in 15 podpornih strategij. Spremlja ga akcijski načrt, ki se obnavlja na tri leta. Vizija lokalnega transportnega načrta: »Zagotavljanje učinkovitih prometnih rešitev za vse s povečanjem izbire in zmanjšanjem zastojev.« Tovorni promet je ena ključnih tem. Lokalni transportni načrt mora tudi v prihodnje razvijati načrt omrežja poti za tovorni promet in s tem zagotavljati, da tovorni promet uporablja primerne poti, s čimer ima najmanjši vpliv na lokalno skupnost in okolje, a je zagotovljen učinkovit dostop do podjetij in mestnih središč. Strategija za tovorni promet (Policy LTP K12 Freight) – predvideva sodelovanje sveta okrožja s partnerji, podjetji in prevozniki pri razvijanju bolj trajnostne prakse distribucije tovora, ki podpira potrebe okrožnega gospodarstva ter v največji meri zmanjšuje vpliv na lokalno skupnost in okolje. Strategijo za tovorni promet bodo podpirali naslednji izvedbeni načrti: • strategija za tovorni promet, • načrt za vzdrževanje cestnega omrežja in • akcijski načrt za kakovost zraka. Strategija se uporablja pri usmeritvah za (1) čezmejno sodelovanje in sodelovanje v različnih partnerstvih, (2) nove prostorske razvojne projekte, (3) parkiranje, (4) varnost na cesti, (5) upravljanje avtocest in (6) kakovost zraka.

	Opredeli in določi se pomembnost posameznih prometnih potreb okrožja ter določi način izvedbe ukrepov do leta 2026.
Povezava (URL; če obstaja)	https://info.westberks.gov.uk/CHttpHandler.ashx?id=36911&p=0

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	West Berkshire Core Strategy (2006–2026), Development Plan Dokument (DPD), West Berkshire Council
Leto izdaje	Julij 2012
Vrsta dokumenta	Strategija, načrt
Lokacija	West Berkshire, Anglija, Združeno kraljestvo
Povzetek	Strategija je upravljavsko orodje, s katerim svet okrožja izvaja glavne strateške cilje: skrb in varovanje ranljivih skupin, promocija živahnega okrožja, izboljšanje šolstva in zaščita okolja. Vzporedno s to strategijo se je sprejemal tudi lokalni prometni načrt (Local Transport Plan, LTP), v katerem so usmeritve za področje prometa in potovanj za West Berkshire. Dokument »Development Plan« je prvi razvojni prostorski dokument, ki določa dolgoročno strategijo razvoja (20 let) in jo prostorsko opredeli s predlogi razvoja poselitve (stavbna zemljišča in izvedbeni pogoji). Strategija zagotavlja okvirne pogoje za podrobnejše usmeritve in nadaljnje načrtovanje posameznih lokacij, ki se bodo določali v drugih dokumentih lokalnega načrta (Local plan). Strategija je pripravljena na podlagi nacionalne politike za načrtovanje prostora (NPPF Policy) ter vsebuje splošne usmeritve in pet podrobnejših prostorskih usmeritev za posamezna območja ter 19 temeljnih usmeritev. Za prevoz tovora so pomembne predvsem temeljne usmeritve (Core strategy, CS), ki se nanašajo na infrastrukturne zahteve in njihovo gradnjo (CS 5), lokacijo in tip razvojnega projekta za podjetja (proizvodna, logistika, trgovina, pisarniški prostori (CS 9) in promet (CS 13). Splošna prostorska strategija načrtuje gradnjo dodatnih 10.500 stanovanj in spremljajoče infrastrukture. Večina razvoja bo znotraj ali v bližini obstoječih naselij in v odvisnosti od prometne dostopnosti naselij ter razvoja naselij. Večina razvoja je na obstoječih stavbnih zemljiščih. Najintenzivnejše dejavnosti, kot so poslovne stavbe (pisarne) in drugi intenzivni prometni generatorji (mešana raba, trgovine ali prostočasne aktivnosti), bodo umeščene v središča mest, kjer je zmogljivost infrastrukture, storitev in ureditev največja. Ta razvoj mora biti celovito načrtovan, da se zagotovijo največje socialne, okoljske in gospodarske koristi širši skupnosti. Obseg in izraba površin bosta povezana s trenutno ali predlagano dostopnostjo, značajem in okolico. Intenzivnejši izrabi stanovanjskih, poslovnih in drugih površin se bodo izognili na območjih, ki nimajo

zadostne podporne infrastrukture in storitev, ali če je možnost dostopa do njih z javnim prevozom, s kolesom ali peš omejena.

CS5 – Infrastrukturne zahteve in gradnja

Svet okrožja bo s ponudniki infrastrukture in zainteresiranimi stranmi določil zahteve za zagotavljanje infrastrukture in storitev za nov razvoj ter si prizadeval za usklajeno izgradnjo ob hkratnem varovanju lokalnega standarda in kakovosti okolja. Ključna infrastruktura, potrebna za prostorski razvoj posameznih naselij, ter terminski načrt njene izgradnje sta opredeljena v dodatku k strategiji. V infrastrukturo je vključena javna gospodarska infrastruktura, socialna infrastruktura in zelena infrastruktura, opredeljeni so kraj, čas, odgovornost za izgradnjo in s katerimi sredstvi se zagotovi.

CS9 – Lokacija in tip razvojnega projekta za podjetja

Svet okrožja zagotavlja in promovira rast in spremembo poslovnega razvoja okrožja z upravljanjem rasti pisarniških površin, z zmanjševanjem namenske rabe prostora za proizvodne površine ter z zagotavljanjem obstoječih površin za skladišča in distribucijske centre na primernih lokacijah.

Predlogi prostorskih ureditev za industrijo, distribucijo in skladiščenje bodo usmerjeni v načrtovana »zavarovana zaposlitvena območja«, ki so opredeljena v strategiji (popisana v prilogi), na obstoječe ustrezno locirane proizvodne površine in v obstoječe primerne prostore. Vse predloge za takšno rabo zunaj teh območij/lokacij bo ocenil svet posebej na podlagi združljivosti z rabami na območju, ki obkroža predloge, in morebitnih vplivov na obstoječo rabo ter zmogljivosti in vplivov na cestno omrežje ter dostopnosti do trajnostnih načinov prevoza.

Novi poslovni razvoj bo usmerjen v središča mest in naselij, kot je določeno v strategiji CS11 (hierarhija naselij). Če v obstoječem središču ni na voljo primernih lokacij, se takšne dejavnosti umeščajo po uradnem postopku: najprej na degradiranih območjih ali v »zavarovanih zaposlitvenih območjih« na robu središča, nato na opuščenih območjih zunaj središča z dobro dostopnostjo in alternativnimi možnostmi prevoza ter nazadnje na drugih obstoječih zaposlitvenih lokacijah. Vsi predlogi, ki niso locirani v središču naselja in povzročajo izgubo pisarniških površin v njem, morajo zagotoviti, da je s takim predlogom ohranjena vitalnost središča in ne bo pomembno zmanjšana površina pisarniških prostorov v njem.

»Zavarovana zaposlitvena območja« so zemljišča, ki so namenjena za umeščanje poslovnih prostorov, industrijskih in proizvodnih dejavnosti ter za skladišča in distribucijske centre. Načrtovanje, vloga in meje obstoječih »zavarovanih zaposlitvenih območij«

	zagotavljajo zadostne površine ali primerne površine za posamezno rabo. Razvoj podjetij se podpira na obstoječih lokacijah, še posebej na lokacijah, ki so strateško pomembne za lokalno gospodarstvo. Strategija CS9 spodbuja ustrezno povečano izrabo in ponovni razvoj obstoječih območij v skladu z nacionalno politiko. Ta način spodbuja široko paleto mešanih rab zemljišč in prostorov ter preureditev prostih in/ali zapuščenih stavb, da trg s temi nepremičninami ohrani privlačnost za sodobne investicije. CS13 – Promet Razvojni projekti, ki generirajo vpliv na promet, morajo: • zmanjšati potrebo po potovanju, • izboljšati in spodbujati možnosti za zdravo in varno potovanje, • izboljšati izbiro potovanj in olajšati trajnostno potovanje, zlasti znotraj podeželskih središč, med njimi in do njih, • zagotoviti dober dostop do ključnih storitev in objektov, • v največji meri zmanjšati vpliv vseh oblik potovanj na okolje in pomagati pri reševanju podnebnih sprememb, • ublažiti vpliv na lokalno prometno omrežje in strateško cestno omrežje, • upoštevati mrežo tovarnega prometa West Berkshire (Freight Route Network, FRN), • pripraviti oceno/izjavo o prometu in potovalne načrte za podpiranje predlogov za načrtovanje v skladu z nacionalnimi smernicami. Svet okrožja je vzpostavil želeno omrežje tovarnega prometa (FRN), ki določa hierarhijo cest, ki se uporabljajo za premike tovora, za tranzit in notranji promet v okrožju. Vsak razvojni projekt, ki ima za posledico gibanje tovora, vključno z gradbiščnim prometom, mora upoštevati FRN. Monitoring Svet pripravlja letno poročilo o spremljanju (Annual Monitoring Report, AMR), ki vsebuje informacije o izvajanju lokalnega načrta in oceno učinkovitosti temeljnih usmeritev za prihodnje lokalne načrte. Iz monitoringa je razvidno, ali so potrebne spremembe in kakšne, če posamezne temeljne strategije niso učinkovite in cilji niso doseženi.
Povezava (URL; če obstaja)	https://info.westberks.gov.uk/localplan

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	»A Breath of Fresh Air« – West Berkshire's Sustainable Community Strategy (2008–2026), West Berkshire Council
Leto izdaje	2008
Vrsta dokumenta	Strategija
Lokacija	West Berkshire, Anglija, Združeno kraljestvo
Povzetek	West Berkshire ima strategijo za izboljšanje lokalne kakovosti življenja v veljavi od leta 2003. Sprva je bila imenovana »Better Future for All« in nato od leta 2008 »A Breath of Fresh Air«. Namen strategije je določiti prednostne naloge za izboljšanje socialne, gospodarske in okoljske blaginje okrožja West Berkshire. Vizija strategije je razdeljena na številne teme. Številni strateški cilji za okrožje so podrobno opisani v vseh temah po področjih, na katera skušajo osredotočiti pozornost, in virih za pomoč pri uresničevanju vizije z akcijskimi načrti. Ena od tem strategije, ki se nanaša tudi na tovorni promet, je zeleni West Berkshire, ki vsebuje štiri strateške cilje: • Zmanjšanje ogljičnega odtisa: West Berkshire ima visoko raven emisij CO₂, zlasti v primerjavi s sosednjimi okrožji. • Zagotavljanje dostopnosti do centralnih dejavnosti: dolgoročno načrtovanje z lokalnim prometnim načrtom in s temeljno strategijo prostorskega razvoja poudarja pomembnost potovalnih izbir in zmanjšanje zastojev. Poleg socialnih in javnozdravstvenih storitev je treba zagotoviti dostopnost do drugih centralnih dejavnosti, saj to pomeni zmanjšanje odvisnosti od zasebnih vozil, zmanjšanje števila vozil na cesti in z njimi povezanih emisij, ki vplivajo na lokalno kakovost zraka ter podnebne spremembe. • Povečanje stopnje samooskrbe: povečanje uporabe lokalne hrane zmanjšuje vpliv s tem povezanih prevoženih kilometrov in zmanjšuje emisije CO₂. • Zmanjševanje vplivov zaradi odpadkov: podatki kažejo, da lahko območje, kjer lokalna podjetja delujejo bolj trajnostno, bistveno izboljša recikliranje odpadkov in njihovo upravljanje. Strategija je vplivala tudi na izdelavo lokalnega prometnega načrta (Local Transport Plan for West Berkshire).

Povezava (URL; če obstaja)	http://decisionmaking.westberks.gov.uk/documents/s6159/Sustainable%20Community%20Strategy%20Appendix.pdf
----------------------------	---

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Strategija za tovorni promet (Freight strategy), West Berkshire Council
Leto izdaje	2014
Vrsta dokumenta	Strategija
Lokacija	West Berkshire, Anglija, Združeno kraljestvo
Povzetek	V novembru 2014 je svet okrožja sprejel strategijo za tovorni promet, ki je razvita na podlagi strategije iz leta 2006. Izvajanje strategije mora zaščititi okolje in lokalno skupnost ter hkrati zagotoviti učinkovit tovorni promet, z omejenimi neželenimi učinki in motnjami, za vse uporabnike. Strategija je izdelana na podlagi nacionalnih politik (nacionalna politika za izvajanje trajnostnega lokalnega transporta (bela knjiga)), ukrepov ministrstva za promet in nacionalne politike za načrtovanje prostora ter lokalnega prometnega načrta. Vloge prometa v podpornih strategijah lokalnega prometnega načrta: Del strategije je tudi akcijski načrt, ki podpira uresničevanje lokalnega prometnega načrta. Akcijski načrt vsebuje kratkoročne sheme in projekte, ki jih bo izvajal svet, ter vsa razpoložljiva financiranja iz različnih virov, ki so na voljo. V skladu z West Berkshire Core Strategy (2006–2026) je treba zagotoviti tudi dobro dostopnost in v omrežje poti za tovorni promet vključiti vsa novonačrtovana razvojna območja za podjetja (op.: proizvodne in centralne površine) ter zagotoviti dostopnost za gradbiščni promet. Čezmejno sodelovanje vključuje sodelovanje v aktivnostih zunaj območja okrožja, kjer obstaja verjetnost, da bodo prostorski razvojni projekti povzročili predvideno gibanje tovora, ki bi imelo neupravičen vpliv na območje okrožja, ali da se zagotovi, da je predlagano omrežje tovornih poti usklajeno s podobnimi omrežji, ki jih načrtujejo sosednje lokalne oblasti. Strategija predlaga posamezne rešitve v zvezi s trajnostno distribucijo, posebej za železniški in vodni promet ter konsolidacijo tovora. Pri tem so se zavezali proučiti možnost izgradnje konsolidacijskega centra za mestno središče Newburyja kot rešitev za izboljšanje zraka v mestu in zmanjšanje prometnih zastojev. Raziskali bodo tudi primernost uveljavitve načrta za dostavo in

	servisiranje (Delivery and Servicing Plan) za podporo strankam pri nakupovanju in izvajanju drugih storitev. Za cestni tovorni promet so pomembni ukrepi v zvezi z: • omrežjem poti za tovorni promet: opredelitev zelenih poti (izdelava karte, ki vsebuje tudi lokacije parkirišč in postajališč za tovorna vozila), opredelitev hierarhije poti za tovorni promet (strateške, okrožne, lokalne), označitev cest, ki niso primerne za tovorni promet (slaba nosilnost, ozki mostovi), komuniciranje z lokalno in širšo logistično industrijo in dostopnost informacij, • upravljanjem omrežja za tovorni promet (označevanje smeri, sodelovanje z logistično industrijo, okoljske in konstrukcijske omejitve tovarnega prometa, kontrola upoštevanja omejitev), • parkirišči za tovarnjake (omejitve časa vožnje zaradi zakonodaje EU, varnost voznikov in lokalnega prebivalstva, lokacije za nova parkirišča). K strategiji so priložene karte omrežja poti za tovorni promet iz leta 2009.
Povezava (URL; če obstaja)	https://info.westberks.gov.uk/CHttpHandler.ashx?id=38703&p=0

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	BESTUFS – Vodnik po dobrih praksah na področju urbanega blagovnega prevoza Del I: Dostop in dostava tovornih vozil v urbanih območjih Allen, J., Thorne, G., in Browne, M. (Univerza v Westminsteru)
Leto izdaje	2008
Vrsta dokumenta	Priročnik
Lokacija	Mesta v EU in Združenem kraljestvu
Povzetek	Do srede devetdesetih let prejšnjega stoletja so raziskovalci in oblikovalci politik relativno malo pozornosti namenjali čedalje večjim težavam s tovornim prometom v mestnih območjih. V zadnjem času se je to spremenilo in se povečuje zanimanje za logistiko storitev zbiranja in dostave zlasti v mestnih središčih. Več projektov v Evropi in drugod je skušalo določiti ključne težave mestnega tovornega prometa in možne rešitve zanje: 1. učinkovita uporaba infrastrukture; 2. smernice za ukrepe za dostop tovornih vozil in nakladanje v mestnih območjih: – določanje tovornih poti, – informacije in zemljevidi mestnega tovornega prometa, – nakladalni odri na ulici, – območje dostave v bližini (ELP), – urbani konsolidacijski centri, – predpisi o masi in velikosti vozila, – časovni predpisi, – uvedba in izvajanje predpisov o dostopu in nalaganju, – okoljski pasovi/predpisi o emisijah, – nočna dostava, – pasovi za tovarnjake, – sistemi za nakladanje na cesti; 3. tehnologija v mestnem tovornem prometu; 4. okolju prijazna vozila; 5. vprašanja glede izvajanja; 6. skupno delo javnega in zasebnega sektorja.
Priporočila	– Pridobivanje podpore pri tovarni industriji za tovarne strategije in pobude, – izboljšanje zanesljivosti tovornih vozil v času potovanja, – pomoč pri vožnji voznikom tovornih vozil in zmanjšanje prevoznih in števila kilometrov tovornih vozil, – pomoč podjetjem za prevoz tovora na kraju dostave in zbiranja, – zmanjšanje vplivov na okolje in tveganj za nesreče, ki vključujejo tovorna vozila.
Povezava (URL; če obstaja)	http://www.bestufs.net/download/BESTUFS_II/good_practice/English BESTUFS Guide.pdf

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	BESTUFS – Vodnik po dobrih praksah na področju urbanega blagovnega prevoza Del II: Rešitve na zadnji milj Allen, J., Thorne, G., in Browne, M. (Univerza v Westminsteru)
Leto izdaje	2008
Vrsta dokumenta	Priročnik
Lokacija	Mesta v EU in Združenem kraljestvu
Povzetek	Več projektov v Evropi in drugod je skušalo ugotoviti ključne težave mestnega tovornega prometa in določiti možne rešitve zanje. Kljub temu to ostaja temeljna dilema mestnega tovornega prometa – prihodnji uspeh mest in mestnih središč je odvisen od njihove učinkovitosti v različnih, pogosto nasprotujočih si razsežnostih. Po eni strani morajo biti urbana območja privlačna za življenje, delo, nakupovanje in preživljanje prostega časa. V tem pogledu se spoprijemajo z vse močnejšo konkurenco, zlasti zunanjih trgovskih centrov. Če bodo trgovci na drobno ter drugi delodajalci in ustvarjalci dohodka ohranili zaupanje v mestna središča, bodo logistični sistemi učinkoviti, pod pogojem, da bo mogoče komercialne prostore upravljati stroškovno učinkovito. Po drugi strani se urbanisti zelo zavedajo potrebe po ohranjanju ali izboljšanju kakovosti mestnega središča, privabljanju nakupovalcev, turistov in delavcev ter morda prepričevanju ljudi, da tam živijo. Obstaja splošno mnenje, da tovorna vozila škodujejo mestnemu okolju in znatno prispevajo k težavam zaradi zastojev, onesnaževanja, varnosti in hrupa. Zato ne preseneča, da lahko glede mestne logistike pride do nasprotnih interesov med komercialnim in okoljskim lobijem. Številni se ne zavedajo morebitnih koristi skrbno raziskanega in izvajanega mestnega konsolidacijskega centra (UCC). Trgovci na drobno in logistična podjetja pogosto menijo, da bodo podjetja z višjimi cenami povečala svoje stroške in zmanjšala nadzor nad svojimi dobavnimi verigami. Čeprav se glede UCC osredotoča na maloprodajne dejavnosti, imajo lahko vlogo tudi v drugih sektorjih, vključno z gradbeništvo, pisarnami, hoteli in restavracijami.
Priporočila	– Določitev rešitev za zadnji kilometer dostave, – tehnologija in telematika v zadnjem kilometru, – navodila za rešitve pri dostavi do zadnjega kilometra, – prednosti in pomanjkljivosti rešitev glede zadnjega kilometra, – vpliv rešitev glede zadnjega kilometra v mestnem prometu, – urbanistično načrtovanje in urejanje, povezano z rešitvami glede zadnjega kilometra.
Povezava	http://www.bestufs.net/download/BESTUFS_II/good_practice/English BESTUFS Guide.pdf

(URL; če obstaja)	
-------------------	--

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	BESTUFS – Vodnik po dobrih praksah na področju urbanega blagovnega prevoza Del III: Urbana konsolidacijska središča Allen, J., Thorne, G., in Browne, M. (Univerza v Westminsteru)
Leto izdaje	2008
Vrsta dokumenta	Priročnik
Lokacija	Mesta v EU in Združenem kraljestvu
Povzetek	Do srede devetdesetih let prejšnjega stoletja so raziskovalci in oblikovalci politik relativno malo pozornosti namenjali čedalje večjim težavam s tovornim prometom v mestnih območjih. V zadnjem času se je to spremenilo in se povečuje zanimanje za logistiko storitev zbiranja in dostave zlasti v mestnih središčih. Več projektov v Evropi in drugod je skušalo ugotoviti ključne težave mestnega tovarnega prometa in določiti možne rešitve zanje. Kljub temu to ostaja temeljna dilema mestnega tovarnega prometa; prihodnji uspeh mest in mestnih središč je odvisen od njihove učinkovitosti v različnih, pogosto nasprotujočih si razsežnostih. Po eni strani morajo biti urbana območja privlačna za življenje, delo, nakupovanje in preživljanje prostega časa. V tem pogledu se spoprijemajo z vse močnejšo konkurenco, zlasti zunanjih trgovskih centrov. Če bodo trgovci na drobno ter drugi delodajalci in ustvarjalci dohodka ohranili zaupanje v mestna središča, bodo logistični sistemi učinkoviti, pod pogojem, da bo mogoče komercialne prostore upravljati stroškovno učinkovito. Po drugi strani se urbanisti zelo zavedajo potrebe po ohranjanju ali izboljšanju kakovosti mestnega središča, privabljanju nakupovalcev, turistov in delavcev ter morda prepričevanju ljudi, da tam živijo. Obstaja splošno mnenje, da tovorna vozila škodujejo mestnemu okolju in znatno prispevajo k težavam zaradi zastojev, onesnaževanja, varnosti in hrupa. Zato ne preseneča, da lahko glede mestne logistike pride do nasprotnih interesov med komercialnim in okoljskim lobijem.
Priporočila	Poudariti je treba koristi konsolidacije za dobavitelje in koristi za trgovce na drobno (izboljšana dobavna veriga in možne storitve z dodano vrednostjo) ter koristi za skupnost (zmanjšanje zastojev, izboljšana kakovost zraka in recikliranje odpadkov).
Povezava (URL; če obstaja)	http://www.bestufs.net/download/BESTUFS_II/good_practice/English_BESTUFS_Guide.pdf

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Trajnostne prakse v distribuciji urbanega blaga v Bilbao / Sustainable practices in urban freight distribution in Bilbao Dnevnik industrijskega inženiringa in upravljanja / Journal of Industrial Engineering and Management Esther Álvarez, Alberto de la Calle, Fakulteta za inženiring Univerze Deusto v Bilbao (Španija)
Leto izdaje	2011
Vrsta dokumenta	Zbornik dobrih praks
Lokacija	Bilbao, Baskija, Španija
Povzetek	Na podlagi primerov iz prakse drugih mest (Barcelona, Malaga, La Rochelle) so določili devet praks, ki jih je mogoče uporabiti v mestu (zbiranje in dostava ponoči, večnamenski vozni pasovi, poenotenje regionalne tovarne politike, daljši tovarnjaki, konsolidacijski centri, čista vozila, časovna okna za individualne razkladalne ali nakladalne prostore, podzemni servisni tunel, dinamična razporeditev razkladalnih ali nakladalnih prostorov). Z analitičnim hierarhičnim procesom (AHP), ki je tehnika za opredeljevanje kompleksnih odločitev na podlagi štirih dejavnikov (izboljšanje, možnost izvajanja, kratkoročna in srednjeročna uporabnost ter vpliv na prebivalce v Bilbao), so izbrali pet praks: zbiranje in dostava ponoči, večnamenski vozni pasovi, konsolidacijski centri, časovna okna za individualne razkladalne ali nakladalne prostore in dinamična razporeditev razkladalnih ali nakladalnih prostorov. Vsako so posebej proučili in prve tri izvajajo poskusno, zadnji dve še razvijajo.
Priporočila	– Zbiranje in dostava blaga v nočnem času; – uvedba večnamenskih vozni pasov; – uvedba konsolidacijskih centrov; – uvedba časovnih oken za individualne razkladalne ali nakladalne površine in – dinamična razporeditev uporabe razkladalnih ali nakladalnih površin. Vse prakse se ne morejo uporabiti enako za vse vrste mest, zato je treba oblikovati posebne prakse za vsako posamezno mesto v skladu z značilnostmi njegove urbane strukture, motivacijo podjetij in navadami prebivalcev.
Povezava (URL; če obstaja)	http://www.jiem.org/index.php/jiem/article/view/426

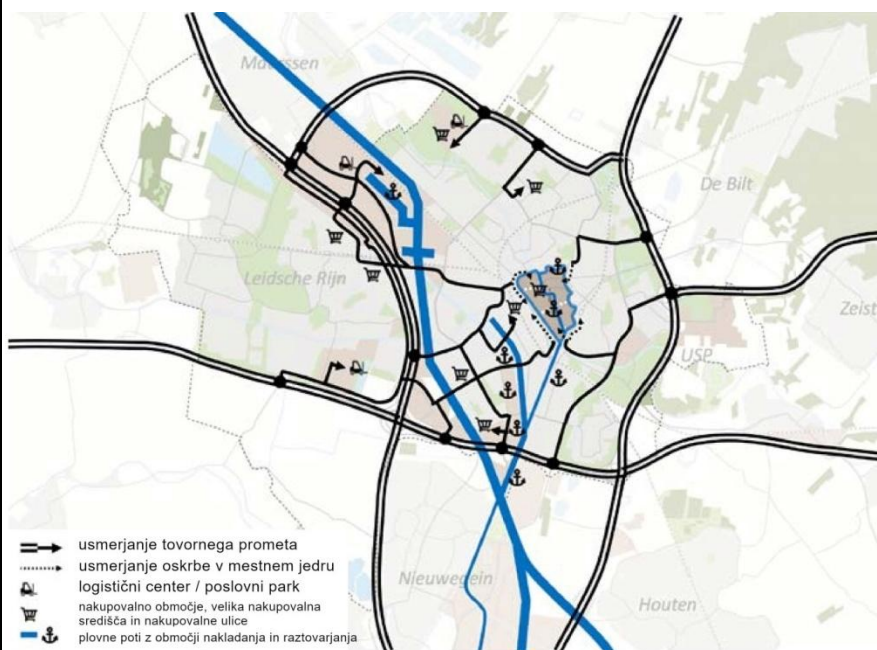
Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Mobilnostna vizija »poveži, obnovi in ojačaj« in »Kakovostno omrežje za tovorni promet«, dežela Utrecht
Leto izdaje	2014
Vrsta dokumenta	Mobilnostna vizija, strategija
Lokacija	Utrecht, somestje Randstaad, Nizozemska
Povzetek	Z mobilnostno vizijo 2014–2028 si provinca Utrecht prizadeva ustvariti ustrezne razmere za trajnostno blaginjo, kakovost življenja in dobro počutje. Provinca ima edinstven položaj, leži na presečišču povezav med pomembnimi regijami znanja, kot so Amsterdam, Delft/Rotterdam, Food Valley in Eindhoven. Cestno omrežje je gosto in ponudba železniških storitev je velika. Zaradi tega je Utrecht središče za promet in transport celotne Nizozemske. Provinca ima tudi dobro (logistično) povezavo z Evropo in tujino, je del mreže kakovostnih mednarodnih cestnih, železniških in letalskih povezav z glavnim letališčem Schiphol na oddaljenosti pol ure vožnje. Prometni načrt se navezuje na programe drugih partnerjev, kot so analiza omrežja, časovnica izvajanja, VERDER (zasebna razvojna družba); Beter Benutten (program ministra). Strategija »Dostopni Utrecht« je eden od štirih razvojnih izzivov v strateški agendi in jo štejejo za svojo osrednjo nalogo. Razmerje med dostopnostjo in prostorom je zasidrano v provincijski prostorski strukturi viziji (PRS), kjer se zagotavlja dobra dostopnost bivališč, delovnih mest in lokacij za prostočasne aktivnosti, ki so provincijskega značaja. Prometni načrt province je pripravljen na podlagi PRS. Po letu 2020 bodo na voljo različni regionalni mobilnostni programi in obsežne naložbe v nacionalno infrastrukturo. Z mobilnostno vizijo se zato osredotočajo na krepitev obstoječih omrežij. Udobje in kakovost prevozov sta del programa, a tudi kakovost prostora z integracijo infrastrukture v okolje. V primeru večjih težav z dostopnostjo bodo sledili novemu državnemu načinu delovanja. S sodelovanjem z občinami in sektorjem tovarnega prometa želijo poiskati rešitve za učinkovitejši in trajnostni promet z uporabo časovnih oken, dobrih logističnih poti in urejanjem parkirišč.
Povezava (URL; če obstaja)	https://www.provincie-utrecht.nl/sites/default/files/2020-03/mobiliteitsvisie%20%281%29.pdf

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Mobilnostni načrt mesta Utrecht do leta 2040, mesto Utrecht
Leto izdaje	Letnica ni navedena
Vrsta dokumenta	Mobilnostni načrt
Lokacija	Utrecht, somestje Randsad, Nizozemska
Povzetek	Mesto Utrecht pripravlja mobilnostni načrt mesta Utrecht do leta 2040. V nadaljevanju je obdelana različica iz novembra 2020. Predlagajo »utreški mobilnostni pristop« v 5 korakih: (1) pametna gostota, (2) potuj drugače, (3) urejena omrežja, (4) pametno parkiranje in (5) pametno krmiljenje. Cilji programa so: (1) večja kakovost bivanja, boljše možnosti prečkanja, boljša dostopnost, večja živahnost; (2) izbira prilagojenih rešitev: posamezna lokacija v mestu zahteva lasten mobilnostni načrt; (3) več prostora za pešce; (4) veliko izboljšanje za kolo: več prostora za kolesarje, v mestu in regiji; (5) sistemsko izboljšanje javnega prevoza; (6) dobra dostopnost za avtomobile za potreben destinacijski promet po avtocestah in mestnih povezovalnih cestah z učinkovito uporabo asfalta; (7) učinkovitejši in čistejši tovorni promet, stavijo na vodo in železnico, kjer je smiselno; (8) prometno varno mesto, opremljeno s čim več režimi z omejitvijo hitrosti na 30 kilometrov na uro; (9) upravljanje potovalnega vedenja: manj potovanj, pogostejša potovanja izven koničnih ur in več uporabe zdravih in skupnih načinov prevoza (hoja, kolesarjenje, javni prevoz in skupna mobilnost); (10) gradijo le, če je dostopnost mogoče organizirati in uporabiti urbanizacijo za krepitev sistema mobilnosti. Med programskimi zahtevami je v zvezi z logistiko določeno, da bodo, med drugim, spodbujali učinkovit tovorni promet. Prostorski načrti morajo prispevati k prostorsko učinkovitemu in trajnostnemu mobilnostnemu sistemu. Oblikovalski vrstni red je: bivanje, hoja, kolesarjenje, javni prevoz, skupna mobilnost, avtomobil. Poleg tega morajo vključevati pametno in učinkovito logistiko, logične distribucijske objekte ter možnost za združevanje blagovnih tokov (konsolidacija). Tovorni promet mora biti prilagojen, načrtovati ga je treba tako, da je tok blaga integriran čisto, tiho in učinkovito. Nakladanje in razkladanje se prednostno izvajata v notranjosti stavb. V tovrnem prometu spodbujajo večjo uporabo vodnih prevozov, več združevanja logističnih tokov, podatkovno vodeni dostop do (določenih delov in določenega časa) mesta, ter če je mogoče,

uporabo manjših in čistejših vozil. Vodijo ga učinkovito in trajnostno po »kakovostnem omrežju za tovorni promet«. Tovorni promet je naveden tudi v sklopu prestopnih točk pri multimodalnem prometu, kjer so usmeritve za vsebine in oblikovanje takih točk. Med drugim navajajo, da je prestopne točke smiselno dopolniti z manjšimi konsolidacijskimi centri, P + R točke pa s servisno logistiko ter storitveno in gradbiščno logistiko, ki se na tej lokaciji lahko preklapi na (tovorna) kolesa in javni prevoz.



Ceste ob kanalih in notranje mestne ceste niso del mestnih povezovalnih cest, so pa ključne za oskrbo mestnega središča. To drobno omrežje je za tovorni promet po manjših nakupovalnih ulicah in mestnem središču podrobneje obdelano v naslednjih točkah načrta.

Povezava (URL; če obstaja)

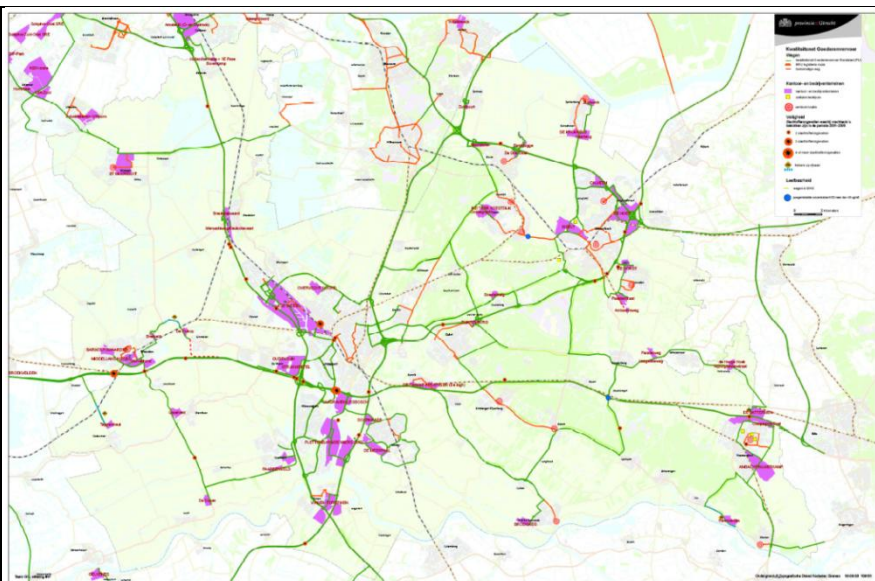
<https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/verkeer-en-mobiliteit/mobiliteitsplan-2040/>

<https://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvisie/thematisch-beleid/verkeer-mobiliteit/2020-11-mobiliteitsplan-2040.pdf>

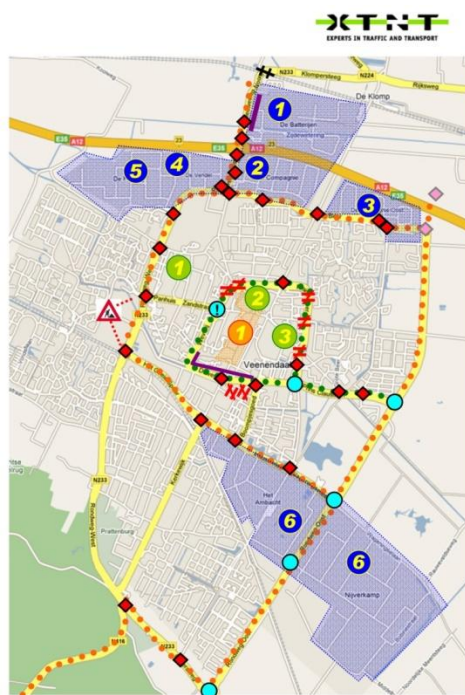
Tehnologija »in-car«: <https://www.incartechnology.co.uk/> (spletna platforma za tovarnjakarje)

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Kakovostno omrežje za tovorni promet, nizozemska vlada
Leto izdaje	2016
Vrsta dokumenta	Vizija, strategija
Lokacija	Utrecht, Nizozemska
Povzetek	Kakovostno omrežje (Kwaliteitsnet Goederenvervoer) je koncept, ki ga je začela vlada Nizozemske za preprečevanje težav pri izvajanju logistike na Nizozemskem. »Kakovostno omrežje za tovorni promet« je namenjeno izboljšanju celotnih sistemov. Gre za pobudo iz leta 2001, v kateri so narejeni načrti za reševanje in izboljšanje vseh logističnih sistemov v državi. Poudarek je na delovanju na upravni ravni zaradi spodbujanja novih odločitev v zvezi z logistiko in transportnimi verigami. Na primer, »kakovostno omrežje za tovorni promet« si lahko prizadeva zmanjšati prometne zastoje znotraj določenega območja. Province lahko koncept uporabljajo za povezavo ali širitev obstoječih gospodarskih središč, v katerih se odvija veliko tovarnega prometa, način izvajanja je odvisen od spretnosti upravnega aparata, ki je odgovoren za neko območje. »Kakovostno omrežje za tovorni promet« je lahko podlaga za odločanje pri načrtovanju cest, zagotavljanju informacij in spremljanju prometnih tokov. Omrežje lahko zagotavlja podporo pri odločanju o umeščanju novih cest ali novih gospodarskih con. Kakovostno omrežje za tovorni promet province Utrecht je multimodalno omrežje povezav med gospodarskimi conami s pomembnim tovarnim prometom, kjer se tok blaga izvaja v družbeno odgovorni obliki. Omrežje tudi pomaga pri reorganizaciji podjetij, ki proizvajajo veliko tovara na manj primernih lokacijah, in pri razvoju lokacij, ki bodo generirale veliko tovarnega prometa. Ukrepi: opredelili so tri vrste gospodarskih centrov regionalnega pomena, ki jim je treba zagotoviti dobro dostopnost za tovorni promet, in sicer (1) gospodarske cone, ki so večje od 10 ha in/ali imajo več kot 500 premikov tovornih vozil na dan, (2) posamezna podjetja z več kot 100 zaposlenimi in/ali imajo več kot 500 premikov tovornih vozil na dan in (3) lokacije v mestnem središču (osrednja območja in glavna nakupovalna območja) z več kot 45.000.000,00 EUR prometa v letu 2004 in/ali več kot 60 trgovin in/ali z več kot 500 premikov tovornih vozil na dan. Osnovno omrežje tvorijo ceste, ki ustrezajo določenim merilom obremenjenosti.



Kakovostno omrežje za tovorni promet province Utrecht – cestno omrežje



Veenendaal

1. De Batterijen
2. De Compagnie
3. De Compagnie-Oost
4. De Vendel
5. De Faktorijs
6. Het Ambacht/Nijverkamp

Centralna območja

1. Centrum Veenendaal

Samostojna podjetja

1. Boxal (Rozenstraat 19)
2. Solvay (Nieuweweg)
3. Lantor (Verlaet 29)

- ▲ načrtovana vzdrževalna dela
- krožišče ① ne izpolnjuje standarda CROW
- ◆ sistem za nadzor prometa ◆ načrtovani sistem za nadzor prometa
- prag
- kolesarjenje po cesti
- ++ nivojski železniški prehod
- ⚡ zavarovani prehod za pešce in kolesarje

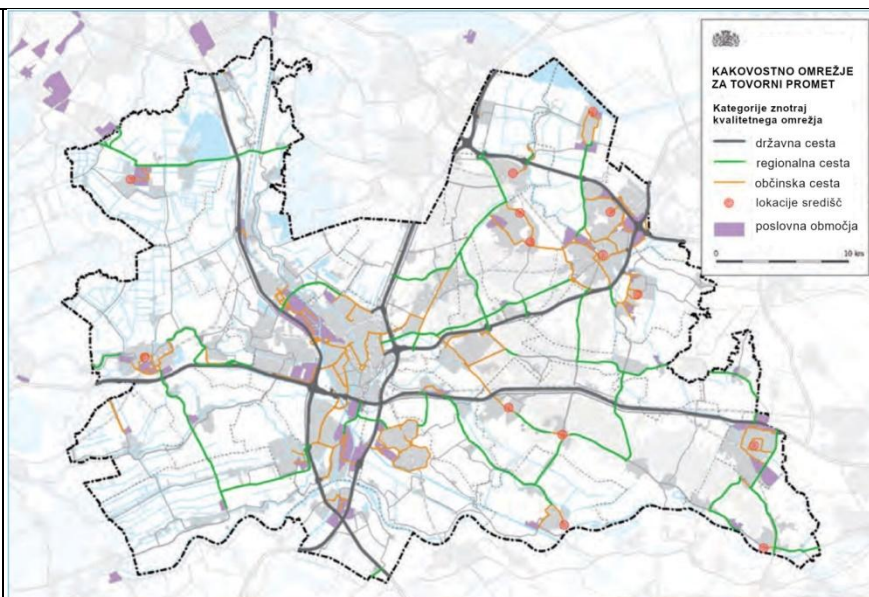
Karta posebnih območij

Povezava (URL; če obstaja)

<https://www.ensie.nl/logistiek/kwaliteitsnet-goederenvervoer>

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Mobilnostni program province Utrecht, občina in dežela Utrecht
Leto izdaje	2019
Vrsta dokumenta	Mobilnostni program
Lokacija	Utrecht, Nizozemska
Povzetek	Mobilnostni program 2019–2023 province Utrecht si prizadeva za dobro dostopnost s kolesi, javnim potniškim prometom in osebnimi avtomobili v zdravem in varnem okolju. Skupaj s partnerji si prizadevajo za povezovanje prometnih potreb in prometne ponudbe ter nadaljnje povezovanje prometnih modalitet. Poudarek je na rasti prebivalstva in na pametni mobilnosti. Mobilnostni program je skupek raznovrstnih programov. Potrebni ukrepi so bili usklajeni z drugimi področji, deležniki in partnerji znotraj regije ter zunaj nje. V programu sledijo sprejeti mobilnostni viziji. V poglavju Tovorni promet sta določena dva cilja: (1) »kakovostno omrežje za tovorni promet« bo urejeno do leta 2028, logistične poti in čas dostave bodo usklajeni s potrebami prevoznikov (dostavljalcev) in trgovcev, za doseganje cilja bodo vrednotili dostopnosti posameznih območij za tovorni promet, (2) vzdrževanje mreže pristanišč na celinskih vodah in pretovornih lokacij ter zagotavljanje prostora za povečanje kapacitete v primeru izkazanega interesa poslovnega sektorja; za doseganje cilja bodo vrednotili število hektarjev pretovornih lokacij, vezanih na promet celinskih voda (v letu 2017 je bila razpoložljiva zmogljivost pretovornih mest 745,1 ha).



Občine morajo skupaj s podjetji sodelovati pri navezovanju mest na »kakovostno omrežje za tovorni promet« ter poskrbeti za vzdrževanje pretovornih točk za vodni tovorni promet. Provinca podpira načrte za širitev šestih celinskih pristanišč (t. i. modrih pristanišč/Blue Ports), če je to gospodarsko upravičeno.

Regionalno »kakovostno omrežje za tovorni promet« sestoji iz cest, po katerih se izvaja tovorni promet in ob katerih ima le-ta izvore in cilje (gospodarske cone, nakupovalna območja), ter se navezuje na omrežje avtocest. Pri oblikovanju »kakovostnega omrežja« je posebna pozornost namenjena tekočemu in varnemu prometnemu toku tovornih vozil.

Multimodalna vozlišča in rečna/kanalska pristanišča na splošno upravljajo občine ali podjetja. Večina pristanišč ima lokalni pomen, vendar imajo nekatera tudi pomembnejšo vlogo regionalnih vozlišč. To so kontejnerski terminali, pretovorne točke za gradbeni material, asfaltne baze in cementarne. Pomembno je, da je teh vozlišč v regiji dovolj.

Povezava (URL; če obstaja)

https://www.provincie-utrecht.nl/sites/default/files/2020-03/1-mobiliteitsprogramma_lres-def.pdf

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Pametna mobilnost province Utrecht, dežela Utrecht
Leto izdaje	2019
Vrsta dokumenta	Program, načrt
Lokacija	Utrecht, Nizozemska
Povzetek	Pametna mobilnost je program, s katerim iščejo nove rešitve, ki bodo zmanjšale število smrtnih žrtev, podpirale bolj trajnostno mobilnost in prispevale k zagotavljanju, da življenje in delo v mestih ter na podeželju ostaneta kakovostna in dostopna vsem. Gre za digitalizacijo mobilnosti. Organizacije, ljudje, blago in vozila lahko organizirajo svojo mobilnost na pametnejši, učinkovitejši in varnejši način, tako da se ponudba in povpraševanje bolje prilagodi druga drugi. Ukrepi: izvedbeni program prispeva k dobri dostopnosti s kolesi in javnim prevozom. Ukrepi na področju upravljanja mobilnosti morajo zagotoviti, da se potniki in podjetja v logističnem sektorju navdušijo nad izbiro druge oblike mobilnosti. Osredotočeni so na ukrepe, ki olajšajo spreminjanje »vedenja«, na primer tako, da čas potovanja s čisto mobilnostjo (brez emisij) postane zanesljiv za potnike in blago. Pametno uporabljajo obstoječe in preizkušene koncepte drugih organov. Poleg tega opozarjajo na MaaS in multimodalni nadzor, ker imajo za to ustrezne kompetence. S tem izvedbenim programom zbirajo, obogatijo, distribuirajo, analizirajo in povezujejo posodobljene in zanesljive informacije o mobilnosti, ki so v skladu z ukrepi v tem izvedbenem programu ter drugih izvedbenih programih. Z osredotočanjem na multimodalni nadzor z uporabo sedanje in nove tehnologije zagotavljajo optimalno in varno mobilnost. Na ta način omogočajo obiskovalcem, prebivalcem in podjetjem v logističnem sektorju logično in hitro gibanje znotraj pokrajine Utrecht. Z uporabo sodobne tehnologije prispevajo k zmanjšanju incidentov in nesreč ter njihovega vpliva.

	Poleg urejanja podatkov gre predvsem za uporabo trenutnih podatkov v vsakodnevnem multimodalnem upravljanju na ulici ter v programih in projektih. Z izboljšanjem kakovosti mobilnosti in z mobilnostjo povezanih izdelkov, storitev ali postopkov prispevajo k zorenju trga ponudnikov mobilnosti in potniških storitev. S tem izvedbenim programom podpirajo zorenje trga tako, da ga olajšujejo in podpirajo, na primer z zagonom subvencijskih projektov. To se zagotavlja z uvajanjem novosti v vsakodnevno upravljanje ulic in prevzemanjem nacionalne pionirske vloge, kjer je to mogoče.
Povezava (URL; če obstaja)	https://www.provincie-utrecht.nl/sites/default/files/2020-03/Smart%20Mobility%202019%20-%202023.pdf

Vsebina in podatki primera dobre prakse

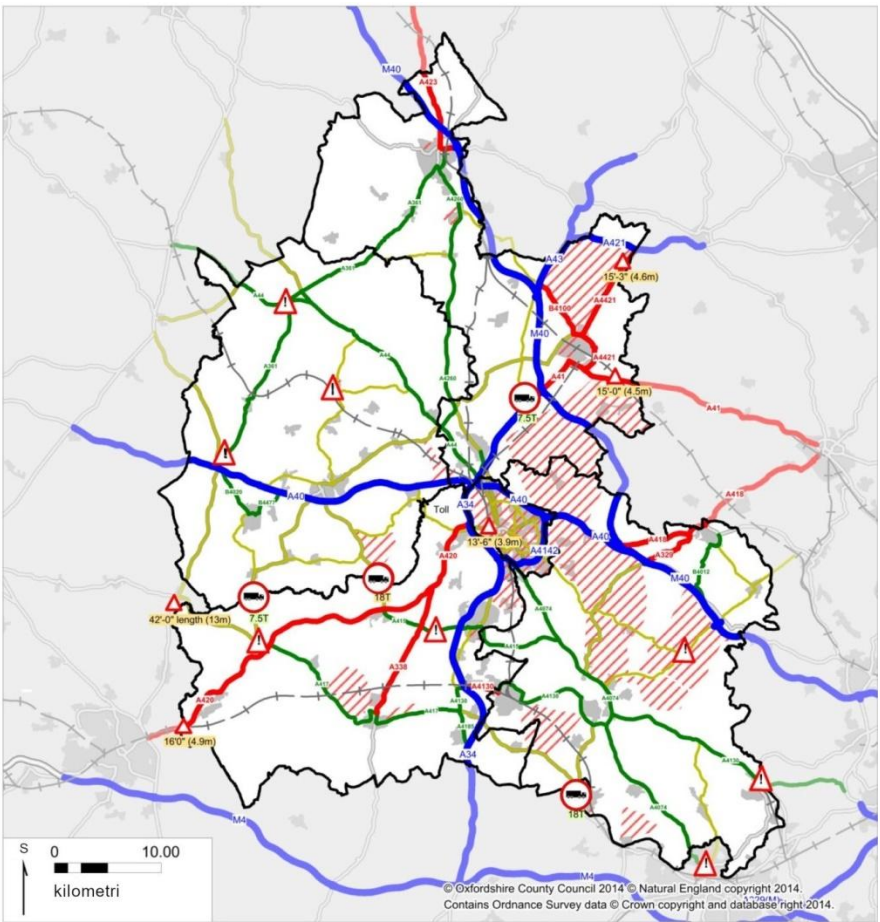
Naslov dokumenta in avtor	Connecting Oxfordshire: Transportna strategija za mesto Oxford , Oxfordshire County Council
Leto izdaje	Letnica ni navedena. V dokumentu je navedeno, da bo strategija uporabna »za naslednjih 20 let«.
Vrsta dokumenta	Strategija
Lokacija	Grofija Oxfordshire, jugovzhodna Anglija, Združeno kraljestvo
Povzetek	Oxford Transport Strategy (OTS) določa prometno vizijo in strategijo Sveta Okrožja Oxfordshire County za mesto Oxford v naslednjih 20 letih kot del četrtega lokalnega prometnega načrta, ki opredeljuje trenutne in prihodnje izzive za promet ter določa strategijo, ki temelji na kombinaciji infrastrukturnih projektov in ukrepov za omogočanje gospodarske in stanovanjske rasti. Oxford Transport Strategy V zvezi s tovornim prometom je zapisano, da napoved povpraševanja za leto 2031 kaže, da bo okoli 2.500 potovanj s težkimi tovornimi vozili iz mesta in v mesto med 8. uro in 18. uro na dan, več kot tretjina bi se pojavila v času jutranje konice. Za zmanjšanje vpliva tovornega prometa na zastoje, hrup in kakovost zraka bodo razviti naslednji ukrepi: • načrti za dostavo & servisiranje (Delivery & Servicing Plans), • gradbeni logistični načrti (Construction Logistics Plans), • urejanje dostave izven obratovalnega časa, • pričakuje se, da bo tovorni promet izpolnjeval vse večje zahteve po zmanjšanju emisij, • lokalne konsolidacijske točke in • centri za konsolidacijo tovara za podjetja, trgovine in gradbeništvo.
Povezava (URL; če obstaja)	https://mycouncil.oxfordshire.gov.uk/documents/s33711/Background%20CA_JUN2816R12%20Connecting%20Oxfordshire%20vol%208%20part%20i%20-%20Oxford%20Transport%20Strategy.pdf

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Connecting Oxfordshire: Transportna strategija za okrožje Oxfordshire (Oxfordshire Freight Strategy, Oxfordshire County Council)
Leto izdaje	2015
Vrsta dokumenta	Strategija
Lokacija	Grofija Oxfordshire, jugovzhodna Anglija, Združeno kraljestvo
Povzetek	Glavni cilj strategije tovarnega prometa za Oxfordshire je varno in privlačno okolje, v katerem se ljudje in blago lahko gibljejo ter je bistvena primerjalna prednost okrožja kot kraja za življenje, delo in turizem. Connecting Oxfordshire: Local Transport Plan 2015 – 2031 Strategija temelji na naslednjih načelih: • Razumeti vzorce premikov tovora, vključno s časom, poreklom in vsemi težavami, s katerimi se srečujejo operaterji in njihove stranke, ter tistimi, ki jih doživljajo lokalne skupnosti in drugi uporabniki cest. Raziskave morajo izboljšati zbirko dokazov na področju, kjer trenutno ni dovolj podatkov, in se bodo izvedle, ko bodo sredstva to omogočila. • Obveščati upravljavce tovora o najboljših poteh za uporabo in poteh ter lokacijah, ki se jih je treba izogibati, kjer je to mogoče. Ker financiranje in prednostna področja to omogočajo, bodo izkoristili nove tehnologije in najboljšo prakso za pomoč pri upravljanju premikov tovora, zlasti kadar bi to pomagalo izpolniti druge cilje načrta. • Spodbuditi uporabo strateškega cestnega omrežja z ukrepi za upravljanje prometa, sodelovanje z upravljavci avtocest (cesta A34). To vključuje izboljšano zagotavljanje visokokakovostnih površin za počitek, skupaj z odstranitvijo podstandardnih počivališč, ki škodljivo vplivajo na varnost v cestnem prometu in zastoje. To vključuje tudi uporabo priložnosti, ki jih ponujajo naložbe v železniškem prometu v Oxfordshiru za premik tovora s ceste na železnice. • Odvracati uporabo neprimernih cest nižjih kategorij in premikov skozi mesto in druga okoljsko občutljiva območja, razen kadar je to bistvenega pomena za lokalni dostop. To pripomore tudi k zmanjšanju škode, ki jo tovarnjaki povzročajo na cestnih površinah in mostovih. Sprejme se

	politika o uvedbi omejitve teže tovornih vozil v Oxfordshiru in o izvajanju tega ukrepa. • Upravljati tovor in logistiko v partnerstvu med organizacijami javnega sektorja in podjetji za doseganje največje učinkovitosti in zmanjšanje odpadkov z odpravo nepotrebnih potovanj. To lahko vključuje konsolidacijo izdelkov iz različnih izvorov, ki jih združujejo za nadaljnjo dostavo do iste lokacije, če je mogoče, vključno z uporabo manjših ali nizkoemisijских vozil v občutljivih okoljih, kot so mestna središča s slabšo kakovostjo zraka. • Načrtovati lokacije novih mest zaposlovanja in vse povezane prometne infrastrukture z učinkovitim tovrnim dostopom do strateškega prometnega omrežja in iz njega brez škodljivih vplivov na lokalne skupnosti, uporabnike cest in okolje. Načela so v dokumentu podrobneje obdelana. Vključujejo izdelavo gradbenih logističnih načrtov in načrtov za dostavo in servisiranje, informiranje o vzpostavljenem omrežju za tovrni promet (izdelanih kartah), preprečevanje dostopov tovornih vozil na posamezna območja in drugo.
Povezava (URL; če obstaja)	https://www2.oxfordshire.gov.uk/cms/sites/default/files/folders/documents/roadsandtransport/transportpoliciesandplans/localtransportplan/ConnectingOxfordshirevol2partiiOtherAreasRouteFreightStrategy.pdf

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Zemljevidi smeri za tovorni promet (Oxfordshire Lorry route maps), Oxfordshire County Council
Leto izdaje	2015
Vrsta dokumenta	Strategija
Lokacija	Grofija Oxfordshire, jugovzhodna Anglija, Združeno kraljestvo
Povzetek	Namen: Strategija tovarnega prometa se naslanja na že izdelane karte zelenih poti za tovorni promet do glavnih ciljev v okrožju.  Legenda - transitna pot - povezave do večjih naselij - povezave do manjših naselij - lokalna dostopna pot - omejitev glede višine, širine ali dolžine vozila - okoljsko občutljivo območje: izogibajte se ga - omejitev glede teže ali dolžine vozila - strukturna omejitev - okoljska omejitev - omejitev teže vozila na največ 7,5 tone Ukrepi: Oxford bo prvo mesto, ki bo uvedlo območje z ničelnimi emisijami (»Zero emission zone« – ZEZ). Zaračunavalo bo dajatev vsem bencinskim in dizelskim vozilom, ki vstopijo v središče mesta. Mestni

	svet Oxforda in okrožni svet Oxfordshire sta objavila končne osnutke predlogov za ZEZ. Predlagani sta rdeča in zelena cona. V rdeči coni bo režim uveden v decembru 2020, v zeleni pa v letih 2021 in 2022. Cilj ZEZ je zmanjšati stopnjo onesnaženosti zraka v Oxfordu, se spoprijeti z izrednimi podnebnimi razmerami in izboljšati zdravje ljudi, ki živijo, delajo in obiskujejo Oxford in Oxfordshire. Rdeča cona bo uveljavljena med 7. in 19. uro z 10 funtov kazni za neskladna vozila, ki vstopajo v območje. Funkcionalno ovirane osebe in podjetja, ki so registrirana v rdeči coni, bodo oproščeni plačila dajatve do decembra 2024, nato pa do popusta do leta 2030. Za prebivalce, ki živijo v coni, bo do decembra 2030 na voljo 90-odstotni popust. Oba sveta (mesta Oxford in okrožja Oxfordshire) sta že nadgradila svoje vozne parke v ničemisijška vozila, kjer je bilo to mogoče.
Povezava (URL; če obstaja)	https://www2.oxfordshire.gov.uk/cms/sites/default/files/folders/documents/roadsandtransport/transportpoliciesandplans/localtransportplan/ConnectingOxfordshirevol2partiiOtherAreasRouteFreightStrategy.pdf https://www.fleetnews.co.uk/news/environment/2020/01/08/oxford-outlines-zero-emission-zone-plans

Vsebina in podatki primera dobre prakse

Naslov dokumenta in avtor	Strokovna podlaga za mesto Oxford in okrožje Oxfordshire: Freight Options for Oxford, Oxford City Council
Leto izdaje	2014
Vrsta dokumenta	Strokovna podlaga
Lokacija	Oxford, grofija Oxfordshire, jugovzhodna Anglija, Združeno kraljestvo
Povzetek	V letu 2014 sta sveta mesta in okrožja naročila izdelavo študije, s katero bi se proučile možnosti, ki bi se lahko uporabile za izboljšanje cestnega tovornega prometa v mestu Oxford. Izdelano je poročilo za fazo 1, ki zajema pregled možnih strategij in ukrepov za tovorni promet v Oxfordu. V naslednji fazi bodo zbrani podrobnejši podatki in izdelane analize ter izveden proces sprejemanja in uvajanja ukrepov. Med ukrepi so tudi naslednji: • izdelava načrta dostave in servisa za mestno središče Oxforda, v katerem bi bili vključeni različni ukrepi, vključno s konsolidacijskim centrom, • uvedba konsolidacijskega centra brez razvoja načrta dostave in servisa za mestno središče Oxforda, • dodatne površine za natovarjanje/razkladanje v središču mesta Oxford, • možnosti za izvajanje dostave izven obratovalnih ur ali ponoči, • uvedba sistema rezervacij vozil za dostavo s fizičnimi omejitvami in brez njih, • zahteva za gradbene in razvojne projekte nad določeno velikostjo, za katere se izdela gradbeni logistični načrt, • posebni načrti za dostavo in servisiranje za organizacije z veliko prisotnostjo in prostorov v mestu, kot so mestni in okrožni sveti, Univerza v Oxfordu, Univerza Oxford Brookes, bolnišnice in šole. V elaboratu so posamezni ukrepi predstavljeni z opisom, koristmi, izzivi, deležniki, korelacijo z drugimi ukrepi, infrastrukturnimi zahtevami, stroški, vplivi na promet in okolje, časovnico izvajanja, komentarji ter predlaganimi nadaljnjimi koraki.
Povezava (URL; če obstaja)	https://www.oxford.gov.uk/downloads/file/2199/oxford_city_freight_options_phase_1_report_-_october_2014

