

## GRETA – ELSŐ SAJTÓKÖZLEMÉNY

### **Miért szükséges a városi áruszállítás zöldítését célzó projekt?**

Az elmúlt évek során az e-kereskedelem térhódítása és a Covid-19-járvány következtében fokozódott az áruszállítás, maga után vonva a közterületeken a megnövekedett károsanyag-kibocsátást, a zajszennyezést és a torlódásokat, idő- és erőforrás-vesztéséget. Továbbá rontotta a közúti biztonságot és az életminőséget, sőt még a gazdasági teljesítményre is hatással volt.

Az Interreg Central Europe program 2,71 millió euró költségvetéssel társfinanszírozott projektben a GRETA partnerei ezt a kihívást oldandák meg a funkcionális városi területeken az „utolsó mérföldes” (last mile) városi áruszállítás dekarbonizációjának megcélzásával. Ezt a célt a közép-európai funkcionális városi területeken (FUA) olyan fenntartható és innovatív megoldások alkalmazásával szeretnék elérni, amelyek könnyen fejleszthetők és átültethetők az áruszállító járművek számának csökkentése, és a tisztább, csöndesebb és élhetőbb városok elérése érdekében.



### **A stratégiai tervezés fontossága a funkcionális városi területeken megjelenő mobilitási problémák megoldására**

A *funkcionális városi területek* (FUA) olyan földrajzi területek, amelyekre jellemző az erős gazdasági, szociális és funkcionális összekapcsolódás, mint például a városok és gyakran a városok közigazgatási határain túli környezete. Ezek olyan fontos területek, amelyeket a magas népsűrűség, a terület változatos funkciói és az intenzív közlekedési ingázás jellemez. A különböző önkormányzatok és közlekedési hatóságok közötti koordináció különösen nagy kihívást igényel a mobilitás tervezésében.

A GRETA-projektben a FUA egy sűrűn lakott városból (kulcsterület) és egy kevesebb lakosú ingázási zónából áll, amelynek a munkaerőpiaca szorosan kötődik a városhoz.

A GRETA funkcionális városi területei a következő városokban találhatók:

1. Budapest  
(Magyarország)
2. Maribor (Szlovénia)
3. Poznan  
(Lengyelország)
4. Reggio Emilia  
(Olaszország)
5. Verona  
(Olaszország)



Mindegyik területre több paramétert és teljesítménymutatót (KPI) határoztunk meg (a D1.2.2 *A GRETA minden egyes funkcionális városi területén a területi szükségletek és hiányosságok* című munkaanyagban), hogy megértsük az áruszállítás szükségleteit, hiányosságait, a funkcionális városi területek áruszállításban alkalmazott kezdeményezéseit. Ezek alapján táblázatba foglaltuk az egyes funkcionális városi területek főbb célkitűzéseit és kihívásait, alapul véve a fenntartható városi mobilitási tervet is (SUMP).

### **A GRETA-projekt funkcionális városi területeinek kihívásai és tervezett megoldásai**

A GRETA funkcionális városi területei különböző kihívásokkal szembesülnek a városi mobilitás célkitűzéseinek elérése során. Két kihívás azonban mindegyiknél közös:

- nagyarányú gépkocsifüggőség (közlekedési módok megoszlása) és
- a közlekedésből eredő károsanyag-kibocsátás (légszennyezés és zajszennyezés).

Ezen problémák megoldására az alábbi kategóriák foglalhatók össze:

- hálózati kapcsolatok fejlesztése;
- a közösségi közlekedési rendszerek és járműállomány (beleértve a jobb felhasználói élményeket) modernizációja;
- P+R rendszerek és más parkolási megoldások;
- a kerékpáros hálózatok bővítése;
- alacsony károsanyag-kibocsátású zónák, gyalogoszónák, alacsony sebességű zónák;
- infrastrukturális beruházások;
- intelligens megoldások és közlekedésmenedzsment;

- hatékony menedzsment, közösség bevonása, részvétele;
- edukáció és figyelemfelhívás, ami a fenntartható járművek használatára, valamint aktívabb mobilitásra ösztönöz a város területén.

Minden egyes FUA különböző módon kombinálja a fenti beavatkozásokat. Általánosságban a FUA-k céljai nagyon hasonlóak, ami nem meglepő. Kiemelendő, hogy a városi mobilitás nem kifejezetten a városközpontok áruszállítására és logisztikájára fókuszál, mivel több figyelmet fordít az egyéni mobilitásra. Mindegyik FUA megállapította, hogy az áruszállítási és logisztikai tevékenységek határozottan hozzájárulnak a károsanyag-kibocsátáshoz, valamint a lég- és zajszennyezéshez.

Az alábbi áttekintő táblázat tartalmazza az adott időszak meghatározott közlekedési beruházásokkal kapcsolatos, a FUA-k által kilistázott főbb intézkedéseket.

Az elmúlt 3 évben befejezett beruházások	A folyamatban lévő beruházások	Tervezett beruházások
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Közlekedési infrastruktúra helyreállítása / építése</li> <li>• Községi közlekedési beruházások (infrastruktúra, gördülő állomány)</li> <li>• Korlátozott behajtású zónák</li> <li>• Mobilitási applikációk</li> <li>• Kerékpármegosztó szolgáltatás</li> <li>• e-jármű a közösségi közlekedésben</li> <li>• P+R parkolás</li> <li>• SUMP</li> <li>• Lakosság tudatosságának növelése</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Közlekedési infrastruktúra helyreállítása / építése</li> <li>• Községi közlekedési beruházások (infrastruktúra, gördülő állomány)</li> <li>• Mikromobilitási hálózat</li> <li>• Mikrokonszolidációs központok</li> <li>• Fenntartható városi logisztikai tervek (SULP), FUA községi közlekedése és biciklis terve</li> <li>• Kerékpáros közlekedési beruházás (kerékpársávok / főútvonalak, kerékpárállomások, kültéri kerékpártárolók, ösztönzők, biciklimegosztás)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkolásra vonatkozó szabályozások, parkolási terv</li> <li>• Községi közlekedési beruházások (infrastruktúra, gördülő állomány)</li> <li>• Univerzális csomagautomata-hálózat</li> <li>• Mikrokonszolidációs központok</li> <li>• Mikromobilitási hálózat</li> <li>• Korlátozott behajtású zónák (károsanyag-kibocsátás)</li> <li>• Biztonság (sebesség monitorozása)</li> </ul>

Ahogy a fenti táblázatból látszik, az intézkedések kiterjednek a közlekedési és kerékpáros infrastruktúra beavatkozásokról (ideértve a kerékpármegosztó szolgáltatásokat is) a mobilitástervezésen (SUMP) át a biztonsági és parkolási létesítmények, különösen a „parkolj és utazz” megoldásokig. Ezenfelül több intézkedés célozza meg az áruszállítást, legfőképp a csomagautomaták és a mikrokonszolidációs központok kivitelezésére vonatkozóan. A FUA-ban kivitelezett valamennyi intézkedés részlete elérhető a D1.2.2 A GRETA minden egyes funkcionális városi területén a területi szükségletek és hiányosságok címen készülő dokumentumban.

Fontos megemlíteni, hogy az elmúlt három évben elkészült beruházások egyikének sem kifejezetten az áruszállítás vagy a logisztika állt a fókuszában, habár a végrehajtott

intézkedések közvetlenül hatnak az áruszállításra. Ugyanakkor a jelenlegi beruházások olyan intézkedéseket is tartalmaznak, amelyek kimondottan az áruszállítást és a logisztikát tartják szem előtt. Ez igaz a jövőbeni beruházásokra, amelyek olyan innovatív megoldásokat is tartalmaznak, mint az áruszállítás célját szolgáló csomagautomaták és a mikrokonzolidációs központok.

A FUA meghozott intézkedései hatással vannak a mobilitás tervezésére, ami kulcsfontosságú a helyi közösség sajátos mobilitási igényeinek kielégítésében.

A funkcionális városi területek és a szakmai szereplők közötti együttműködés lehetőséget ad az integrált mobilitási tervek fejlődésére és annak megosztására a lakossággal, illetve az áruszállításban részt vevőkkel. Ez biztosítja a mobilitási kihívások szélesebb körű megoldására összpontosító megközelítést, és összhangba hozza a helyi közlekedési stratégiákat a FUA-k által megjelölt nagyobb regionális célkitűzésekkel.

Ezzel párhuzamosan ez a fokozott együttműködés elősegítheti a támogatási lehetőségek bevonását, mivel a szakmai szervezetek partnerséget alakíthatnak ki a funkcionális városi területekkel a mobilitás kihívásainak és prioritásainak jobb megértése érdekében. Együttműködésükkel olyan fenntartható és hatékony közlekedési rendszereket alakíthatnak ki, amelyek a városi közösségek és a környező régiók hasznára válnak.

Ezenfelül a FUA beavatkozásai hatással vannak a helyi mobilitástervezésre is, megváltoztatva helyi közlekedési rendszer adottságait, hiányosságait és prioritásait. Például a városon kívüli közösségi közlekedés fejlesztése, valamint az intermodalitás előmozdítása a „parkolj és utazz” létesítményeken és szolgáltatáson keresztül megkönnyítheti az ingázást. Ez az egyéni személygépkocsi-használatról a fenntarthatóbb közlekedési módok felé terelheti az utazókat, ennek következtében csökken a közúti torlódás és a károsanyag-kibocsátás.

A FUA-k peremterületén található logisztikai szolgáltatóközpontok város felé nyúló vonali kapcsolatainak (városon belüli szállítás) fejlesztésével, mikrokonzolidációs központok illetve csomagautomata hálózatok használatával, környezetbarát „last mile” szállítással szintén csökkenthető a városra nehezedő környezeti és teherforgalmi terhelés.

A FUA-k fejlesztései tehát az integrált megközelítés, az együttműködés, a tudásmegosztás, valamint a támogatási lehetőségek bevonása által jelentős hatással vannak a helyi mobilitástervezésre. A végső cél olyan fenntartható és hatékony közlekedési rendszerek kialakítása, amelyek mind a városi közösségek, mind a környező régiók hasznára válnak.

„GRETA: elősegíti a zöld városi áruszállítást.” Az első személyes projekttalálkozó kulcsfontosságú hozadéka

Bologna, Olaszország – 2024. február 14–15.

A GRETA-projekt 11 partnere – akik a terület kulcsfontosságú érdekelt feleit képviselik – kétnapos, az ITL (*Institute for Transport and Logistics Foundation*) által szervezett találkozóra gyűlt össze Bolognában. A mérföldkövet jelentő találkozón a résztvevők

megvitatották a projekt aktuális adminisztratív és pénzügyi előrehaladását, megoszthatták egymással a jelenleg futó pilotprojektek tapasztalatait, valamint kialakíthatták a további együttműködési stratégiákat.

Az előrehaladás ismertetése közös beszélgetés során

- Részletes prezentációkon ismertették az 1. számú munkacsomag (*Megértés és elemzés*), a 2. számú munkacsomag (*Fenntartható városi áruszállítási és logisztikai intézkedések*) és a 3. számú munkacsomag (*Szakpolitikai támogatás a FUA-kban megvalósuló zöld városi áruszállítás átmenete felé*) műszaki tevékenységeinek előrehaladását, valamint mindegyik munkacsomag kommunikációját.
- Pilotációk reflektorfényben: Az egyes pilotációt megvalósító öt funkcionális városi térség – azaz Reggio Emilia, Maribor, Poznan, Verona és Budapest – képviselői betekintést adtak a saját pilotprojektjükbe, bemutatva a városokban kialakítandó, fenntartható áruszállítás pilotprogram sajátos összefüggéseit, szükségletét, módszertanát és megközelítését. A következő táblázat a GRETA-projekt funkcionális városi térségeiben létrejött öt pilottevékenység főbb koncepcióját mutatja be:



**Reggio Emilia FUA:** egy, az egymástól független területekből álló innovatív mikrohub kialakítása és tesztelése, amely a városközpontokban található üzletekhez történő kiszállítást szolgálja zérókibocsátású járművekkel (pl. e-cargo bringákkal).



**Maribor FUA:** mikrokonzolidációs központ kialakítása és tesztelése olyan zérókibocsátású járművekkel (pl. e-cargo bringák, áruszállító tehergépkocsik), amelyek az utolsó mérföldes szállításra alternatív lehetőséget kínálnak a sétálóövezetekbe.



**Poznan FUA:** olyan – a csomagautomaták és cargo bringák tárolására szolgáló mikrohub kifejlesztése és tesztelése, amelyet a GLS futárszolgálat az utolsó mérföldes városközponti kiszállítás megkönnyítésére tart fenn.



**Verona FUA:** szegélyzóna-menedzsment keretrendszer megalkotása és tesztelése, amely a parkolási és foglalási rendszeren keresztül szabályozza az utolsó mérföldes szállításra szolgáló járművek behajtását a városközpontba.



**Budapest FUA:** szegélyzóna funkció vizsgálati módszertan alkalmazása és tesztelése a közút megosztott funkciójú igénybevételére és a városközponti térhasználat optimalizálására. A tesztelés demótevékenységeken alapul (pl. mobilitási pontok, rakodóhelyek, parkolóhelyek stb.).

- Kollektív tanulás és tervezés: két interaktív műhelymunka segítette az együttműködést, amelyek lehetőséget kínáltak a feladatok és tevékenységek kidolgozására és megosztására.
  - o A szakértői értékelői workshop (Peer review workshop) keretében a partnereknek lehetőségük nyílt a bemutatott öt pilottevékenységet közösen kidolgozni, kérdéseket feltenni és a szinergiák erősítése, valamint az univerzális

megközelítés biztosítása érdekében megosztani az ismereteiket, így elősegítve az azonos kihívásokra adandó közös megoldásokat.

o A Freight Quality Partnership (FQP) workshop lehetőséget adott arra, hogy közösen mérlegezzék a FQP felállításának és működésének mikéntjét, beleértve a kiválasztási kritériumokat, a részvételi stratégiákat – minden közreműködői kategória szükségleteivel és képességeivel együtt.

- Első kézből szerzett tapasztalatok a fenntartható innovációról: a résztvevők meglátogatták az URBANE-projekt (Horizon) keretében, B2B szállítások számára létrehozott bolognai mikrohub helyszínét, első kézből szerezték tapasztalatot a működő, kézzelfogható, fenntartható megoldásokról. A látogatás alkalmával egy többféle rekeszmérettel rendelkező csomagautomatát vehettek szemügyre, amelyet a belvárosi területek károsanyag-kibocsátás mentes kiszolgálására létesítettek a projektben. A csomagautomatából történő kiscsomag kiszállítás kis méretű, elektromos szállítójárművel történik.

#### Előrelépés a jövő zöldebbé tétele érdekében

A GRETA-projekt konzorciumi tagjai szilárd alapot teremtettek, világos iránymutatást adtak a jövőre nézve. A nyílt ötletcsere, az együttműködési szellem, valamint a mélyreható eszmecserék katalizátorként hatottak a munka folytatására, lerakták az alapjait egy fenntarthatóbb városi áruszállítás felé vezető útnak, különösen Közép-Európa funkcionális városi területein.

