

GRETA - PIERWSZY KOMUNIKAT PRASOWY

Dlaczego projekt GRETA dotyczy ekologicznego miejskiego transportu towarowego?

W ostatnich latach w wyniku ekspansji handlu elektronicznego i pandemii Covid-19, dostawy towarów zwiększyły negatywny wpływ na środowisko. Przyczyniło się to do wzrostu emisji, hałasu, zwiększenia zatłoczenia w przestrzeni publicznej, miało to negatywny wpływ na dotychczasowe zasoby i wpłynęło na wyzwania związane z bezpieczeństwem drogowym, obniżając jakość życia mieszkańców miast, a nawet wpływając na wyniki gospodarcze.

Współpraca Partnerska w ramach projektu GRETA, współfinansowanego przez Program Interreg Europa Środkowa z budżetem w wysokości 2,71 mln EUR, ma na celu sprostanie tym wyzwaniom, dążąc do dekarbonizacji dostaw tzw. ostatniej mili w Funkcjonalnych Obszarach Miejskich (FUA). Zostanie to osiągnięte poprzez wdrożenie zrównoważonych i innowacyjnych rozwiązań w zaangażowanych miastach, które można łatwo skalować i przenosić w celu zmniejszenia liczby pojazdów dostawczych na drogach, aby nasze miasta były czystsze, cichsze i bardziej przyjazne do życia.



Znaczenie planowania strategicznego dla rozwiązania kwestii mobilności w Funkcjonalnych Obszarach Miejskich

Funkcjonalne Obszary Miejskie (FUA, od ang. functional urban areas) to obszary geograficzne charakteryzujące się silnymi wzajemnymi powiązaniem gospodarczymi, społecznymi i funkcjonalnymi, obejmujące miasta i ich otoczenie, często poza granicami administracyjnymi jednej gminy. Służą one jako ważne węzły komunikacyjne, charakteryzują się wysoką gęstością zaludnienia i wysokim zatłoczeniem dróg spowodowanych dojazdami mieszkańców do pracy. Sprawia to, że planowanie mobilności jest dla nich szczególnie trudne, ponieważ wymaga koordynacji między wieloma gminami i zarządami transportowymi.

W ramach projektu GRETA, Obszar Funkcjonalny (FUA) składa się z gęsto zaludnionego miasta (obszaru centralnego) i mniej gęsto zaludnionej strefy dojazdów do pracy, której rynek pracy jest wysoce zintegrowany z miastem.

W szczególności GRETA FUA znajdują się w takich miastach jak:

1. Budapeszt (Węgry)
2. Maribor (Słowenia)
3. Poznań (Polska)
4. Reggio Emilia (Włochy)
5. Verona (Włochy)



Dla każdego z nich wybrano określone parametry i wskaźniki - KPI (kluczowe wskaźniki efektywności) wskazane w dedykowanym dokumencie (*DI.2.2 Potrzeby terytorialne i luki przeprowadzone we wszystkich FUA GRETA*), aby zrozumieć potrzeby, luki i inicjatywy wdrożone przez FUA w transporcie towarowym. Na podstawie tych danych powstała tabela, która podsumowuje główne cele i wyzwania dla każdego FUA, z uwzględnieniem Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP, od ang. Sustainable Urban Mobility Plans) każdego obszaru Funkcjonalnego.

Wyzwania FUA GRETA i przewidywane rozwiązania

FUA GRETA stoją przed różnymi wyzwaniami w osiągnięciu swoich celów w zakresie mobilności miejskiej. Istnieją jednak dwa konkretne wyzwania, które są wspólne dla wszystkich z nich:

- wysoka zależność od samochodów (podział modalny) oraz
- emisje z transportu (emisje zanieczyszczeń i hałasu).

Rozwiązania tych problemów można podsumować w następujących kategoriach:

- poprawa połączeń sieciowych,
- modernizacja systemów i wymiana floty transportu publicznego (z uwzględnieniem zwiększenia komfortu jego użytkowników),
- rozbudowa systemów parkingów *Park and Ride* i inne rozwiązania parkingowe,
- rozbudowa sieci dróg rowerowych,
- strefy niskiej emisji, strefy dla pieszych, strefy niskiej prędkości,
- inwestycje w infrastrukturę,
- inteligentne rozwiązania i zarządzanie ruchem,
- skuteczne zarządzanie, zaangażowanie społeczności, uczestnictwo,
- edukacja i podnoszenie świadomości, mające na celu zachęcanie do korzystania ze zrównoważonych pojazdów na obszarach miejskich, a także do bardziej aktywnej mobilności.

Każde FUA jest ukierunkowane na inny zestaw interwencji z powyższej listy. Ogólnie rzecz biorąc, cele FUA są dość podobne, co nie jest zaskoczeniem. Charakterystyczne jest również to, że mobilność miejska nie skupia się konkretnie na transporcie towarowym i logistyce w centrach miast, ponieważ więcej uwagi poświęca się mobilności ludzi. We wszystkich analizowanych Miejskich Obszarach Funkcjonalnych wskazano, że transport towarowy i działania logistyczne zdecydowanie przyczyniają się do zatorów komunikacyjnych, zanieczyszczenia powietrza i hałasu.

Przegląd głównych działań wymienionych przez FUA w odniesieniu do inwestycji transportowych - skategoryzowanych według ram czasowych przedstawiono w poniższej tabeli.

Inwestycje zakończone w ciągu ostatnich 3 lat	Inwestycje w toku	Planowane inwestycje
<ul style="list-style-type: none"> - Renowacja/budowa infrastruktury transportowej - Inwestycje w transport publiczny (infrastruktura, tabor) - Strefy zamknięte - Aplikacje mobilne - Rowery miejskie - Pojazdy elektryczne w transporcie publicznym - Parking Park&Ride - SUMP - Świadomość społeczna 	<ul style="list-style-type: none"> - Renowacja/budowa infrastruktury transportowej - Inwestycje w transport publiczny (infrastruktura, tabor) - Sieć mikromobilności - Mikro centra konsolidacyjne - SULP, metropolitalny SUMP, plan transportu publicznego i rowerowego FUA - Inwestycje w transport rowerowy (ścieżki rowerowe, stacje, stojaki, zachęty, rowery miejskie) 	<ul style="list-style-type: none"> - Przepisy dotyczące parkowania, plan parkowania - Inwestycje w transport publiczny (infrastruktura, tabor) - Uniwersalna sieć paczkomatów - Mikro centra konsolidacyjne - Sieć mikromobilności - Strefy zamknięte (emisje) - Bezpieczeństwo (monitorowanie prędkości)

Jak podkreślono w powyższej tabeli, środki tematyczne obejmują inwestycje w infrastrukturę transportową i rowerową (w tym usługi rowerów miejskich), planowanie mobilności (SUMP), bezpieczeństwo i infrastrukturę parkingową, w szczególności rozwiązania typu "park and ride". Ponadto inne środki odnoszą się w szczególności do transportu towarowego i dotyczą głównie wdrażania paczkomatów i mikrocentrów konsolidacyjnych. W każdym przypadku, więcej szczegółów na temat środków wdrożonych w każdym konkretnym FUA będzie dostępnych w opracowywanym dokumencie D.1.2.2 *Potrzeby terytorialne i luki przeprowadzone we wszystkich wyżej wymienionych FUA GRETA*.

Należy zauważyć, że żadna z inwestycji zrealizowanych w ciągu ostatnich trzech lat nie skupiała się bezpośrednio na transporcie towarowym lub logistyce, chociaż wymienione środki mają pośredni wpływ na transport towarowy. Nastąpiła jednak poprawa w zakresie bieżących inwestycji, ponieważ obejmują one środki ukierunkowane w szczególności na transport towarowy i logistykę. Dotyczy to również przyszłych inwestycji, które będą obejmować innowacyjne interwencje, takie jak paczkomaty i mikro centra konsolidacyjne dla transportu towarowego.

Pomimo szerszego zakresu terytorialnego, działania wdrażane i planowane przez FUA mają wpływ na planowanie mobilności przez władze lokalne, które odgrywają kluczową rolę w zaspokajaniu konkretnych potrzeb społeczności lokalnej w zakresie mobilności.

Interakcja między funkcjonalnymi obszarami miejskimi (FUA), a władzami lokalnymi może potencjalnie wspierać współpracę regionalną, umożliwiając dzielenie się odpowiednią wiedzą specjalistyczną i opracowywanie zintegrowanych planów mobilności zarówno dla transportu osób, jak i towarów, zapewniając skoordynowane podejście do rozwiązywania wyzwań związanych z mobilnością w szerszym zakresie, dostosowując lokalne strategie transportowe do szerszych celów regionalnych określonych przez FUA.

Jednocześnie ta wzmocniona współpraca może ułatwić wykorzystanie możliwości finansowania, ponieważ władze lokalne mogą współpracować z FUA, aby lepiej zrozumieć wyzwania i priorytety związane z mobilnością. Współpracując ze sobą, mogą tworzyć zrównoważone i wydajne systemy transportowe, które przynoszą korzyści społecznościom miejskim i otaczającym je regionom.

Ponadto interwencje na terenie FUA wpływają również na lokalne planowanie mobilności, wpływając na warunki początkowe, luki i priorytety lokalnego systemu transportowego. Przykładem takich działań mogą być inwestycje w rozbudowę linii transportu publicznego poza obszarami miejskimi, promowanie intermodalności poprzez dedykowane parkingi typu "park-and-ride" czy zmiany godzin pracy, które mogą potencjalnie ułatwić mieszkańcom dojazdy do pracy. Interwencje władz lokalnych mogą skłonić osoby prywatne do rezygnacji z prywatnych samochodów na rzecz bardziej zrównoważonych sposobów podróżowania, co w konsekwencji zmniejszy zatłoczenie dróg i emisję zanieczyszczeń. Podobnie, inne inwestycje na terenie FUA tj. wdrożenie sieci uniwersalnych paczkomatów czy inwestycje w mikrocentra konsolidacyjne mogące agregować dostawy towarów (tzw. mikrohuby), finalnie zmniejszając liczbę ciężkich pojazdów na obszarach miejskich i pozytywnie wpływając na bezpieczeństwo na drogach.

Interwencje na terenie Miejskich Obszarów Funkcjonalnych mają znaczący wpływ na lokalne planowanie mobilności poprzez promowanie bardziej holistycznego i zintegrowanego podejścia, wspieranie współpracy, dzielenie się wiedzą i wykorzystywanie możliwości wspólnego finansowania. Ostatecznym celem jest stworzenie zrównoważonych i wydajnych systemów transportowych, które przyniosą korzyści zarówno społecznościom miejskim, jak i otaczającym je regionom.

GRETA prowadzi działania w kierunku bardziej ekologicznego miejskiego transportu towarowego: kluczowe wnioski z pierwszego spotkania projektowego

Bolonia, Włochy - 14-15 lutego 2024 r.

11 partnerów projektu GRETA - reprezentujących kluczowych interesariuszy w tej dziedzinie – spotkało się osobiście na dwudniowym spotkaniu w Bolonii, zorganizowanym przez partnera wiodącego ITL (z ang. Institute for Transport and Logistics Foundation). Spotkanie to, było istotnym elementem realizacji projektu GRETA, uczestnicy zagłębili się w administracyjne i finansowe aspekty pakietów roboczych i planowanych do zrealizowania działań, monitorując poczynione postępy. Przedstawiciele każdego z FUA dzielili się spostrzeżeniami ze realizowanych

prac obejmujących m. in. projekty pilotażowe i wspólnie pracowali nad strategią dotyczącą nadchodzących inicjatyw.

Ujawnianie Postępu poprzez Otwarty Dialog:

- Szczegółowe prezentacje rzuciły światło na postępy w działaniach technicznych zawartych w WP 1 (*Zrozumienie i analiza*), WP 2 (*Zrównoważony transport miejski i logistyka*) i WP 3 (*Wsparcie polityczne w kierunku ekologicznej transformacji transportu miejskiego w FUA*), a także na działania komunikacyjne osadzone w każdym WP.

- Działania pilotażowe w centrum uwagi: Przedstawiciele 5 FUA wdrażających działania pilotażowe - Reggio Emilia, Maribor, Poznań, Verona i Budapeszt - przedstawili cenne spostrzeżenia na temat swoich unikalnych projektów pilotażowych, prezentując ich specyficzny kontekst, potrzeby, metodologię i podejście do opracowania innowacyjnego działania pilotażowego w celu osiągnięcia zrównoważonej dystrybucji towarów na obszarach miejskich. Poniższa grafika przedstawia główną koncepcję pięciu działań pilotażowych wdrożonych przez FUA GRETA.



Reggio Emilia FUA: opracowanie i testowanie innowacyjnego mikrohubu składającego się z indywidualnych przestrzeni przeznaczonych dla każdego operatora transportu w celu obsługi sklepów zlokalizowanych w centrach miast za pomocą zrównoważonych dostaw ostatniej mili z wykorzystaniem ZEV (tj. rowery e-cargo).



Maribor FUA: utworzenie i przetestowanie mikro centrum konsolidacyjnego dla dostaw ostatniej mili wyposażonego w ZEV (np. rowery e-cargo, wózki, przyczepy), aby służyć jako alternatywna opcja dla dostaw w strefie dla pieszych poza oknem dostawy.



Poznań FUA: rozwój i testowanie mikrohubu przeładunkowego przechowującego paczki i rowery towarowe do dostaw ostatniej mili z ZEV w centrum miasta przez kuriera transportowego GLS.



Verona FUA: stworzenie i przetestowanie ram zarządzania krawężnikami w celu regulowania dostępu pojazdów dostarczających towary na ostatnią milę w centrum miasta poprzez zarządzanie i zdalną rezerwację miejsc parkingowych.



Budapest FUA: wdrożenie i testowanie modelu zarządzania krawężnikami w celu zróżnicowania wykorzystania dróg i optymalizacji wykorzystania przestrzeni w centrum miasta, testowane poprzez działania demonstracyjne oparte na ramach (np. punkty mobilności, zatoczki załadunkowe na parkingach, postój taksówek itp.)

- Wspólna nauka i planowanie: Dwie interaktywne sesje warsztatowe sprzyjały duchowi współpracy, oferując otwartą platformę do burzy mózgów i dzielenia się spostrzeżeniami na temat wspólnego rozwoju nadchodzących zadań i działań.

- o Warsztaty wzajemnej oceny umożliwiły partnerom wzajemne opracowanie każdego z 5 przedstawionych działań pilotażowych, zadawanie pytań i dzielenie się wiedzą w celu skonsolidowania synergii i zapewnienia ponadnarodowego podejścia do wspierania wspólnych rozwiązań dla wspólnych wyzwań.

o Warsztaty Freight Quality Partnership (partnerstwa na rzecz jakości transportu towarowego) dały możliwość wspólnego zastanowienia się nad tym, jak ustanowić i prowadzić FQP, w tym nad kryteriami wyboru i strategiami zaangażowania, a także potrzebami i możliwościami każdej kategorii interesariuszy.

- Zrównoważone innowacje z pierwszej ręki: Uczestnicy odwiedzili mikrohub w Bolonii dla dostaw B2B, wdrożony w ramach projektu URBANE (Horizon), zdobywając w ten sposób doświadczenie z pierwszej ręki z konkretnymi zrównoważonymi rozwiązaniami w działaniu. W szczególności chodziło o paczkomaty o różnych rozmiarach, które są wykorzystywane przez kurierów i operatorów transportowych do wrzucania małych paczek, które są następnie zbierane w celu dostarczenia do centrum miasta za pośrednictwem małego i elektrycznego pojazdu towarowego, co zapewnia zerową emisję zanieczyszczeń.

Dążenie do bardziej ekologicznego jutra:

Konsorcjum GRETA było w stanie stworzyć solidne podstawy, wychodząc ze spotkania ożywione i wyposażone w jasny kierunek na przyszłość. Otwarta wymiana pomysłów, duch współpracy i wnikliwie dyskusje posłużyły jako katalizator postępu, torując drogę do bardziej zrównoważonego miejskiego krajobrazu transportu towarowego, zwłaszcza w funkcjonalnych obszarach miejskich Europy Środkowej.



Tłumaczenie z j. angielskiego wykonała firma: *dogadamy.pl*