

# VÉLEMÉNY BUDAPEST TEHERFORGALMI STRATÉGIÁJÁRÓL <sup>1</sup>

Fleischer Tamás

## BEVEZETÉS

A címlapot és 44 számozott oldalt tartalmazó dokumentációt előlapja szerint a Főmterv készítette a Parking Kft. megrendelésére, a 44. oldalon viszont 2008. június 18.-i dátummal a Parking Kft. írta alá.

Maga a dokumentum, a kidolgozási menetrendjét ismertető féloldalas Bevezetőn túlmenően két, nagyjából egyforma hosszú fő részből áll: *1. A stratégiát megalapozó helyzetfeltárás*; és *2. Budapest teherforgalmi stratégiája*. E két rész szinte független egymástól: egyfelől a helyzetfeltárás számos olyan részletre is kitér, amivel a stratégia nem foglalkozik, másrészt a „stratégia” jelentős részben olyan, már meglévő szabályozást ismertet, amelynek a helyzet ismertetésénél lenne a helye.

Az anyagból teljes mértékben hiányzik annak a megfogalmazása, hogy mit kell tartalmaznia egy főváros számára készülő teherforgalmi stratégiának, milyen fő célok mentén kell ezt kialakítani, hogyan integrálódik mindenféle más, (a kresztáblákon túlmenő) fővárosi, országos, és európai célkitűzések és jövőképek környezetébe.

---

<sup>1</sup> Budapest teherforgalmi stratégia összefoglaló anyaga a Főpolgármesteri kabinet részére. I. Előterjesztési munkaanyag. Készült a Parking Szervező, Fejlesztő és Tanácsadó Kft. megrendelésére a FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt. által 2008. április 21-én elkészített „Budapest teherforgalmi stratégia” című tanulmány alapján. Az anyag végén aláírás: 2008 június 18. Parking Kft.

Ez a dokumentum azt tükrözi, hogy milyen az, ha egy közlekedéstervezéssel és forgalomtechnikával foglalkozó csoport úgy gondolja, hogy már mindent tud ahhoz, hogy „csináld magad” mozgalom keretében elkészítse a főváros teherforgalmi stratégiáját, – és ezt az eljárást az operatív közlekedésszabályozási feladatokkal foglalkozó megbízó is elfogadhatónak látja. (Nem arról van szó, hogy a készítők nem alkalmaznak egy stratégia elkészítésére, csak arról, hogy azt gondolták, hogy *amit már tudnak* ehhez, az elég.)

Úgy gondolták például, hogy az ipari és kereskedelmi térségek leírását nem kell beleágyazni egy fővárosi térszerkezeti összefüggésbe; és, hogy e területek jövőjéről fővárosi elképzelések és tervek keretei helyett elég a spontán tendenciák megbecsülése alapján értekezni. Úgy gondolták, hogy a teherforgalmi stratégiát a közlekedés aktív, térszerkezetet, illetve tevékenységek jövőbeli elrendezését meghatározó viselkedésének tudatos értékelése helyett elég a spontán alakulónak feltételezett *folymatok kiszolgáltatására* építeni. (Stratégia helyett diszpécser szemlélet: *tessék mondani, mit kell elszállítani?*)

Az anyagot olvasva, nemzetközi kitekintés címén nem nagyvárosok citylogisztikára vonatkozó *stratégiai elképzeléseit* és tapasztalatait tekintjük át, hanem a megvalósítás egyes kiragadott technikai elemeit, amelyek külföldön járva valakinek feltűntek. Mivel pedig az utóbbi időben alaposabb felmérés készült az útdíjasításról, az anyag mindenekelőtt erre koncentrál, mert ez rendelkezésre áll.

A készítők nem néztek utána, vajon uniós szinten összegyűjtötték-e már a témára vonatkozó elképzeléseket (SMARTFRIGHT); még akkor se, ha a csapatnak véletlenül akár hazai résztvevői is vannak (BESTUFS). Az ITS rendszerekről sem látták érdemesnek ezzel foglalkozó szakértőt kérdezni, hiszen a lényeg úgymint kiderül az útdíjasítási tapasztalatokból.

Azzal, hogy *a stratégia-készítésnek* milyen szabályai vannak, végképpen nem érzékelték, hogy valakinek külön foglalkozni kellett volna.

Arról, hogy az Európai Unió 2006-07 folyamán dolgozta ki „Az Európai Unió teherszállítási stratégiája” és hasonló címen a témára vonatkozó cselekvési tervét, biztos felesleges lenne tudni holmi fővárosi teherforgalmi stratégia készítése kedvéért (COM(2006) 336 végleges., COM(2007) 606 végleges, COM(2007) 607 végleges ). Az meg külön szerencse, hogy a *hazai* logisztikai stratégiának a vitaanyaga csak 2008-ban jelent meg az (akkor még) GKM honlapján, (MLS 2008) így az ezzel való kapcsolatot már végképpen méltánytalan lenne számon kérni ennek a stratégiának a készítőin.

Tehát: stratégiára, mint műfajra vonatkozó ismeretek, jövőre vonatkozó integrált elképzelés, logisztikára irányuló európai és hazai előzmények, továbbá a citylogisztika tárgyköre, nemzetközi áttekintése; – körülbelül ezek a fő építőkövek hiá-

nyoznak abból a nem létező nulladik fejezetből, aminek meg kellene előznie a helyzet leírásával foglalkozó fejezetet.

#### A STRATÉGIÁT MEGALAPOZÓ HELYZETFELTÁRÁS

Az ipari területek leltárba vétele hasznos áttekintés. Ugyanakkor a szerzők esetenként az egyes körzetek megközelítését a *hiányzó kapcsolatok felsorolásával* írják le, ezáltal a tényszerű leírásba belekeverve a korábbi igények alapján korábban elképzelt kapcsolatokat. Ha ez tényszerűen, mint a térségre készült elképzések leírása jelenne meg, nem is jelentene problémát, a gond az, ha a javaslat ehelyett a helyzetképbe rejtett sugalmazássá válik.

A nagy ipari körzetek legtöbbje a jelenlegi tendenciákra alapozott becslés szerint gyors átalakulásban van, az ipari tevékenység megszűnőben. (Óbuda, Újpest, Ferencváros, Kelenföld) ami alapján megkérdőjelezhető, hogy az adott körzetek távlati (nehéz)teherforgalmi megközelítését valóban biztosítani kell-e a közölt elképzések szerint.<sup>2</sup>

Igen zavaros a „Kisebb ipari körzetek, ipari zárványok” alpont, amely először azt írja, hogy a belső kerületeket ez nem érinti; – a felsorolásnál valóban csak XV fölötti kerületszámok szerepelnek; – (a *megközelíthetőség* pontban meg itt felejtődött a Kelenföldre vonatkozó leírás), a *jövőkép*nél viszont szinte csak a belső kerületek (nagy-részt múltbeli) átalakulásáról van szó. Az is aránytalan, ha a BILK egyetlen felsorolási pont egy teherforgalmi stratégiában a *kisebb ipari zárványok* sorában, (Ferihegy, Háros még ennyi sem; – a Szabadkikötő pedig (Csepelnél), csak mint potenciális ingatlanbefektetési lehetőség szerepel...)

Az összefoglalónak szánt SWOT (amit talán jobb lett volna a kereskedelmi fejezet után összesíteni) kiemel néhány fontos gondolatot: így a sodródó területi politikát (viszont kár, hogy a stratégia ezt viszi tovább, erre épít). Fontos meglátás, hogy az M0 menti térség túlzottan beépül, de ez némi ellentmondásban van az előnyök között felsorolt M0 menti logisztikai központokkal való optimalizálással.

A „Kereskedelem” című 1.2. pontnak valójában egyetlen alpontja foglalkozik a kereskedelemmel, az összes többi a tehergépkocsi állománnyal, a teherforgalommal és a teherforgalom térségi korlátozásaival. Logikailag utóbbiakhoz tartozna az 1.3 pont, ami a 2008. februárig érvényes korlátozásokat ismerteti, – de ma már ide tartozna a március 1-től érvényes (és azóta módosított) szabályozás is, hiszen ez is a helyzet része.

---

<sup>2</sup> A stratégia lényegét nem érinti, de úgy emlékszünk, a Weisz Manfréd Művek *Rákosi Művek* lett, és nem Lenin Művek.)

Az „1.4 Koncepcionális tervelőzmények” árulkodóan egyoldalúra sikerült, amennyiben nem tekinti tervelőzménynek a (Helyzetfeltárásban bőven részletezett) fővárosi ipari tevékenység jövőjére, a térszerkezet jövőjére, vagy az agglomeráció jövőjére vonatkozó terveket, kizárólag a közlekedésfejlesztési terveket. Külön is szóvá kell tenni azt a csúsztatást, hogy a szerzők a rendszertervben tervezett, de nem megvalósult, nagy teherforgalmi szereppel szolgáló beruházások között sorolják fel a kiszélesítendő budai alsó rakpartot, – ami a 2001-es kerettervre vonatkozóan tényszerűen igaz, de „véletlenül” kimaradt annak a megemlítése, hogy a főváros 2004-től határozottan elállt e terv megvalósításától. Egyébként a többi felsorolt elemre is igaz, hogy kiragadásuk nem tükrözi a főváros jelenlegi stratégiai elképzeléseit. (ha van egyáltalán ilyen).

A „Nemzetközi kitekintés” hiányosságairól már volt szó; ez a fejezet a stratégia-készítésre való felkészültség alapvető mulasztásait tükrözi. Nem világos az sem, hogy a „Jogi és intézményi akadályok” alpont milyen megfontolásból került a nemzetközi kitekintés fejezetbe, – és az itteni táblázatbeli felsorolásból mik képezik az *akadályokat*?

#### BUDAPEST TEHERFORGALMI STRATÉGIÁJA

„A főváros időközben meghozott 74/2007 (XII.28.) Főv. Kgy. Rendelete” 2008 júniusában akkor is a múlt, ha a stratégia készítői éppen ezt akarták egyébként javasolni. Ennek örülhetnek, az viszont szomorú, ha ezzel el is fogyott minden muníció, és –néhány, 2009-ig (2013-ig) kitekintő térkép kivételével – gyakorlatilag nincsen jövőre vonatkozó elem a „stratégiában”.

Budapest teherforgalmi stratégiájának **legsomorúbb fejezete** az egyetlen oldalas „2.2 Az elvek mentén” című fejezet. Itt ugyanis világosan kiderül, mennyicske is az az elv, amivel a készítők nekiálltak a stratégia készítésének. (Valójában a SWOT táblázatban is több elv volt ennél, csak a szerzők nem vették észre: például ilyen, hogy előnynek fogalmazták meg, hogy az ipari szállítások volumene csökken, /azaz ez kívánatos irány/; ill. hátránynak, hogy a kereskedelmi export és importszállítások volumene nő, hátránynak, hogy az áruszállítások a közútra terelődnek.)

Stratégiai léptékben az árumozgásoknak bizonyos *környezeti korlátai, nemzetközi és térségi tendenciái, gazdaságpolitikai, iparpolitikai, várospolitikai, területpolitikai (főváros-vidék viszony) stb. hajtóerői, társadalmi tűrőképesség, életmód, stb. összefüggései* vannak. Ha a stratégia elvei ehelyett *a forgalom nagysága, az úthálózat és a beépítettség kötöttségei* háromszögében épülnek fel, akkor minden bizonyos léptéktévesztésről van szó, és valaki összekeverte egy nagyvárosi citylogisztika és teherforgalmi stratégia elveit az *útvonalengedélyek kiadásának* (amúgy nagyon fontos) elveivel.

Ezen belül is baj van a forgalom nagyságából következő elvekkkel. Indító elvnek „Az elmúlt időszak eseményei egyértelművé tették, a korlátozás bevezetésének előfeltétele a megfelelő elkerülő - tehermentesítő úthálózati elem, jelen esetben az M0-ás körgyűrű–11-es út és 4-es út közötti szakaszának átadása” ez nem csak soványka, kevéssé elvszerű, túl konkrét – de feltehetően nem is igaz. Az átmenő forgalom korlátozásának sem mindig feltétele, hogy a *közelben* helyettesítő megoldást adjunk, *célforgalmi* korlátozásnak pedig éppen ez speciel nem feltétele. (Ami nem jelenti azt, hogy nem kell alaposan végiggondolni a feltételeket – itt speciel ez sem történt meg, viszont folyik a vagdalkozás a megépítendő hálózati elemekkel.)

„A tranzit forgalom számára az M0-ás 11-es és M3-as utak közötti szakasza csak részben vehető igénybe.” Ez történetesen a lobbizás az M0 11-es és 10-es közti részéért, teherforgalmi stratégiát megalapozó elvnek nevetséges.

„- A budapesti úti céllal közlekedő teherjárművek városon belüli átlós mozgását ki kell küszöbölni. Ez alól kivétel csak Csepel északi része,...” Ez végre valóban egy elv – (kár, hogy a következő oldalon, a „Célforgalom kezelése” ábra éppen Csepel vonatkozásában ellentmond neki.)

„Budapest belső teherforgalmának jelentős korlátozása csak olyan mértékben lehetséges, hogy az más területeket ne terheljen, ott indokolatlan forgalomnövekedést ne okozzon.” Ez is egy elv, – de ebben az általános formában egy ostobaság. Természetesen más *védendő* területet ne terheljen (például a budai hegyeket, a lakóterületeket, a külső városközpontokat stb.) még jobb, ha semmit nem terhel, meg a forgalom meg is szűnik (megoldódik nem-közlekedési eszközökkel) – de ami megmarad, az „más területeket” például az M0-at, vagy egyéb forgalmi utakat terhelhet.

De miért is kellett ezt az ostobaságot beleírni a stratégiába? Hát persze, hogy egy konkrét útért való lobbizás céljából: „Bizonyos feltételek esetén **a várost átszelő útvonalak közül néhány (pl. Budai alsórakpart, Hungária gyűrű) a város belső forgalmának gerinceként tekinthető**”. (kiem. FT) A magasztos elv, hogy t.i. belső forgalmat nem szabad kitenni, ha az máshol zavarna, lám, azt próbálja a teherforgalmi stratégia keretei között sulykolni, hogy a budai alsó rakpart mégis legyen a tranzit teherforgalom sztrádája, a Hungária körút budai megfelelője. Fentebb láttuk, hogyan: kétszer két sávon. Nos ezen a szinten nem csak a főváros jutott túl három-négy éve, de a Főmterv maga is, – teljesen elképesztő, ha ma arra használják egyesek a teherforgalmi stratégia készítését, hogy ilyen „elveket” csempésszenek vissza a múlt kísértetei közül. (*Mellesleg, offtopic: na ezért nem szabad a teherautók számára engedni a Margit híd alatt megszülesíteni a rakpartot!*)

A 2.3 pontban hiányzik az ábrák jelmagyarázata. Gyanítható csak, hogy a piros vonalak nem utakat, hanem zónahatárokat jelölnek.

A 2.4 pont az a kivétel, aminek a nagyobb része valóban a jövőre irányul, szabályozást ad, éppen csak a stratégia hiányzik előle.

A 2.5 pont a díjfizetésről teljes egészében tankönyvi ismertető, semmiféle stratégia nincs benne.

A 2.6, 2.7 és 2.8 intézményi fejezetek tévedésből nem a stratégia, hanem a 2.5 megvalósításával foglalkoznak, logikusan egy ponttá lenne szervezhető, csak még a díjfizetéssel kapcsolatos stratégia lefektetését kellene hozzáírni (ha kell ilyen stratégia-rész)

„2.9 Gondolatok alternatív szállítási módok alkalmazására” Érdekes megoldás, hogy *Budapest teherforgalmi stratégiája* utolsó, nyúlfarknyi fejezetének C pontjában megjelennek az egyébként hiányolt logisztikai központok! Mint *alternatív* szállítási módok. Néhány különösen bölcs stratégiai felfedezést érdemes ide idézni:

„Elgondolkodtató az is, hogy ma a Csepeli Szabadkikötőhöz miért nem jár vasút?” (Biztos jól jönne a helyzetértékelésben jövendőlt ingatlanpark kialakításához)

„Megtévesztő a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ neve.” (Ennyit a BILK-ről Budapest Teherforgalmi Stratégiájában)

„[Konténerszállításra] [a]lkalmas helyszínnek az Érd és Nagytétény közti partszakasz tűnik. Itt megoldható a vasúti kapcsolat is, ráadásul az M6 és M0 autópálya valamint a főváros egyik legnagyobb logisztikai központja is közvetlen közelben lenne. A terület alkalmas konténer és Ro-Ro kikötő kialakítására is.” (Ennyit pedig a korszerű logisztikáról, a három fővárosi kiemelt logisztikai központról...)

## ÖSSZEFOGLALÓ

Javasolható, hogy az anyag néhány értékes gondolatát a főváros használja fel, amikor elkészíteti Budapest Logisztikai Stratégiáját.

## HIVATKOZÁSOK

COM(2006) 336 végleges. Európai teherszállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa. A Bizottság közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. Az Európai Községek Bizottsága, Brüsszel, 28.6.2006. {SEC(2006) 818} {SEC(2006) 820}

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0336:FIN:HU:PDF>

COM(2007) 606 végleges. Az Európai Unió teherszállítási stratégiája: az európai teherszállítás hatékonyságának, integrációjának és fenntarthatóságának fokozása.

Az Európai Közösségek Bizottsága, Brüsszel, 18.10.2007. A Bizottság Közleménye. {SEC(2007) 1351} {SEC(2007) 1367}

COM(2007) 607 végleges A teherfuvarozási logisztikáról szóló cselekvési terv. A Bizottság Közleménye. Az Európai Közösségek Bizottsága Brüsszel, 18.10.2007 {SEC(2007) 1320} {SEC(2007) 1321}

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0607:FIN:HU:PDF>

COM(2007) 608 végleges. Az áru fuvarozást előnyben részesítő vasúti hálózat kialakítása. A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek. Az Európai Közösségek Bizottsága, Brüsszel, 18.10.2007. {SEC(2007) 1322} {SEC(2007) 1324} {SEC(2007) 1325}

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0608:FIN:HU:PDF>

MLS (2008) Magyar Logisztikai Stratégia Tervezet 2008. március 4. Ez a munkanyag a kormány álláspontját nem tükrözi.

2008. július 15.