

A Levegő Munkacsoport véleménye Budapest teherforgalmi stratégiája I. egyeztető munkaközi anyagáról

Általános észrevétel

Az anyag első (helyzetelemzési) része viszonylag jobban kidolgozott, azonban itt is túl sok hiányosság található. Az anyag második része (vagyis maga a stratégia) rendkívül elnagyolt, hiányos, ráadásul az ott leírtak túlnyomó hányadának inkább az első részben (a helyzetelemzésnél) kellett volna szerepelnie. Bár a stratégia helyesen jelöl meg bizonyos alapvető irányokat, azonban összességében kidolgozatlansága, felületessége miatt a jelenlegi formájában nem javasoljuk a Fővárosi Közgyűlés elé történő előterjesztésre.

Részletes észrevételek

A **helyzetelemzésnek** tartalmaznia kellene a következőket:

- Célforgalmi vizsgálatokat (honnan hová történik a szállítás, milyen méretű járművekkel)
- Jármű-kihasználtsági adatokat (mennyi az üresjárat, mekkora terheltséggel közlekednek a járművek)
- A járművek megoszlását a szennyezőanyag-kibocsátási jellemzőik alapján (Erről csak nagyon elnagyolt, nehezen értelmezhető anyagokat tartalmaz az anyag. Nem lehet tudni például, hogy mennyi az EURO-V kategóriába származó jármű, pedig – az anyag állításával ellentétben – csak ezek a valóban korszerűek, nem pedig az EURO-III kategóriába tartozók.)
- A külföldi példák bemutatásánál a díjfizetéses módszerek mellett egyéb módszereket ismertetni kellett volna. Ilyenek például a következők:
 - A tehergépkocsik kihasználtságának ösztönzése, vagyis az a törekvés, hogy minél inkább meg legyenek rakva a járművek, kevés legyen az alacsonyan kihasznált, illetve üres járat. (Például Koppenhágában kedvezményben részesültek a legalább 60%-osan megrakott járművek, ld. http://www.smile-europe.org/locxpdb/front/show.php?lang=en&lxp_id=148 – a következő oldalon lévő képeket erről a honlapról vettük át).
 - A fuvaroztatók együttműködésének megszervezése, hogy a járműveket közösen használják, és így javuljon azok kihasználtsága. (Erre példa a dániai Aalborg: <http://www.managenergy.net/products/R924.htm>, valamint Berlin: [\[www.levego.hu\]\(http://www.levego.hu\)](http://www.smile-</div><div data-bbox=)

- europe.org/locxpdb/front/show.php?lang=en&lpx_id=266, és Németország második legnagyobb városa, Hamburg).
- A nagy távolságról nehéz tehergépkocsikkal szállított áruk átrakása a város szélén kisebb, illetve környezetkímélőbb teherautókra, amelyek a városon belüli árueosztást végzik. (Példa erre Rotterdam: http://www.smile-europe.org/locxpdb/front/show.php?lang=en&lpx_id=202, valamint La Rochelle: http://www.smile-europe.org/locxpdb/front/show.php?lang=en&lpx_id=169)
 - Parkolási szabályok a teherforgalom figyelembevételével. (Ilyen működik például Barcelonában, ahol egyes helyeken bizonyos időszakban csak a tehergépkocsik várakozhatnak ki- és berakodás céljából, az egyéb időszakokban pedig a helyi lakosok használhatják parkolásra: http://www.smile-europe.org/locxpdb/front/show.php?lang=en&lpx_id=191)
 - A tehergépkocsi behajtásának időbeni korlátozása (erre sok helyütt van példa szerte a világ városaiban).
 - A vasúti és vízi szállítás felhasználása a városi teherszállításban (erre szintén sok hazai és nemzetközi példa van, elsősorban a nagyobb távolságokról a városba szállításra, illetve onnan való kiszállításra).
 - Kézikocsival történő továbbítás annak érdekében, hogy például a tehergépkocsi ne menjenek be a szűk sétálóutcákba (számos ilyen hely van például az Írországi Cork városban, továbbá a helyi adottságok miatt is széles körben alkalmazzák ezt az eljárást az olaszországi Velencében és a marokkói Fezben).
 - A megfelelő tájékoztatás, felvilágosítás a fuvaroztatók és fuvarozók részére annak érdekében, hogy minél hatékonyabban történjen a fuvarozás. (Erre jó példa a brit közlekedési minisztérium Freight Best Practice programja: www.freightbestpractice.org.uk, valamint az osztrák környezetvédelmi minisztérium Klima Aktiv programja: <http://www.klimaaktiv.at/article/archive/11913/>, és sok jó példa található egyes városokban is, különösen a hollandiai önkormányzatoknál.) Ez viszonylag kevés pénzbe kerül, de igen hatékony lehet.



Számos további jó példa és ajánlás található egyebek mellett a www.bestufs.net honlapon.

A fenti elemzések hiányában különösen megkérdőjelezhető az anyag javaslata egyes új utak építésére.

A **stratégiának** tartalmaznia kellene a fentebb említett jó példák alapján a teherforgalom ésszerűsítésére szolgáló eszközök, módszerek széles körét. Ehelyett a stratégia szinte kizárólag a díjfizetéssel foglalkozik. Azonban ezen belül sem mutatja be és még kevésbé indokolja, hogy az egyes területeken mekkora a díj optimális mértéke, és hogy milyen lenne az optimális differenciálás az időszak, a jármű súlya és szennyezőanyag-kibocsátása alapján (vagy esetleg egyéb szempontok szerint, mint például a zaj). Nem tudjuk meg a stratégiából azt sem, hogy miként kellene meghatározni az egyes díjfizetési övezeteket annak érdekében, hogy a teherszállítás környezeti és gazdasági szempontból optimális módon működjön.

A stratégia nem foglalkozik azzal sem, hogy miért kell egyes főútvonalaknak ingyenesnek lenniük. Ez ugyanis azt jelenti, hogy általában nem kell fizetniük a fővároson átmenő forgalomnak, ami semmilyen hasznot nem jelent az itt lakóknak, ugyanakkor az ide (vagy innen) szállítóknak fizetniük kell. Ez ésszerűtlen és igazságtalan. Ezért minden útvonalat fizetővé kell tenni. Különösen érthetetlen, hogy miért kell díjfizetés nélkül nemzetközi tranzitforgalmat zúdí-tani a III. kerületi Szentendrei útra. Hasonlóképpen kifogásolható a rakpart ingyenessé tétele.

A stratégiának hangsúlyosan kellene foglalkoznia a területrendezési előírások témájával (például, hogy hová települhetnek logisztikai központok) is, hiszen ezek jelentősen hozzájárulhatnak a környezeti, gazdasági és közlekedési szempontból előnyösebb teherszállításhoz.

Budapest, 2008. július 15.

Lukács András