

A CORCAP projekt - T3-as munkacsomag - OEM közlekedési folyósó fejlesztési tervének kidolgozását megalapozó konzultáció a közlekedési, logisztikai szektor meghatározó szereplőinek részvételével

PROGRAM

Online felület: GoToMeeting

Dátum: 2021. március 11.

14:30-16:30

14:30-15:00 A Corridor Capitalisation Plan és a program célkitűzéseinek bemutatása

14:30-14:35 Rövid köszöntő és a workshop kereteinek ismertetése

Az AXIA Zrt. munkatársa köszöntötte a résztvevőket, röviden ismertette a konzultáció indoklását és célját, majd felkonferálta a BSZL hivatalos képviselőjét.

14:35-14:40 A **Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.** hivatalos képviselőjének nyitó beszéde

Jakó Zsolt köszöntötte a résztvevőket és átfogóan beszélt a BSZL jelenlegi szerepéről a projektben és az ahhoz kapcsolódó fejlesztéseikről.

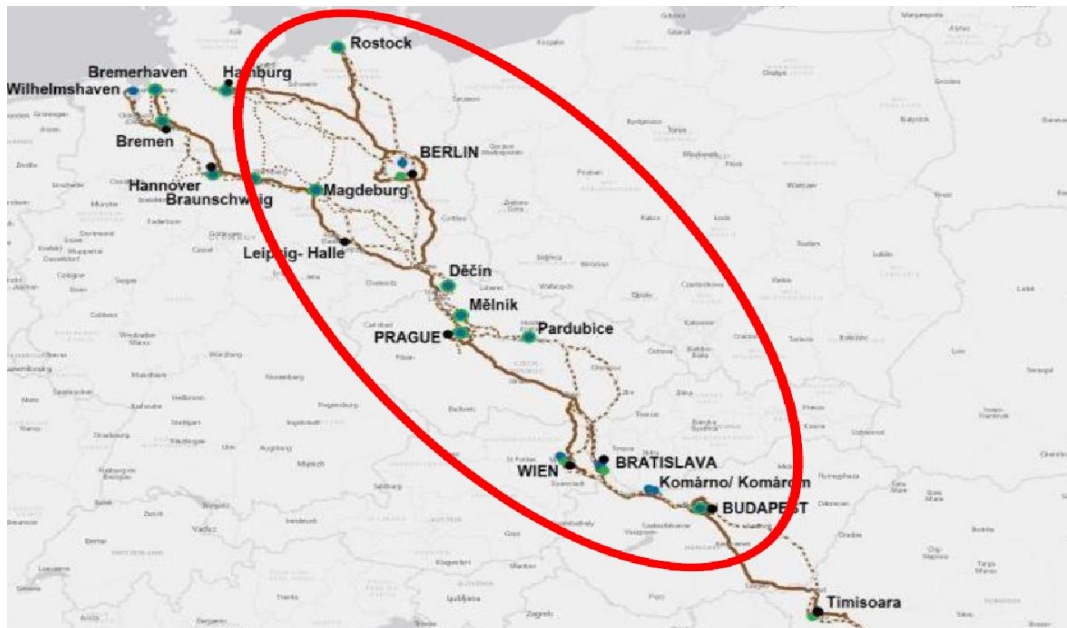
14:40-14:45 **Schváb Zoltán** (Ügyvezető, Közlekedéstudományi Intézet) nyitó beszéde

Schváb Zoltán szintén köszöntötte a résztvevőket és ismertette a Corcap projekthez kapcsolódó célkitűzéseiket és aktuális kutatási projektjeiket.

CORCAP

14:45-15:00 **Brunner Zsanett** (Külső projektmenedzser, Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.) előadása a CORCAP projektről és annak részeként megvalósuló fejlesztési koncepcióról

CORCAP projekt és a fejlesztési koncepció rövid bemutatása: projektben résztvevő országok felsorolása, a projekt területi kiterjedése, célok, végső eredmények bemutatása, a magyar projektpartnerek szerepe (BSZL, GYSEV, KTI), a fejlesztési tervdokumentum tervezett tartalma.



15:00-16:00 A kapcsolódó stratégiai tervek, dokumentumok bemutatása

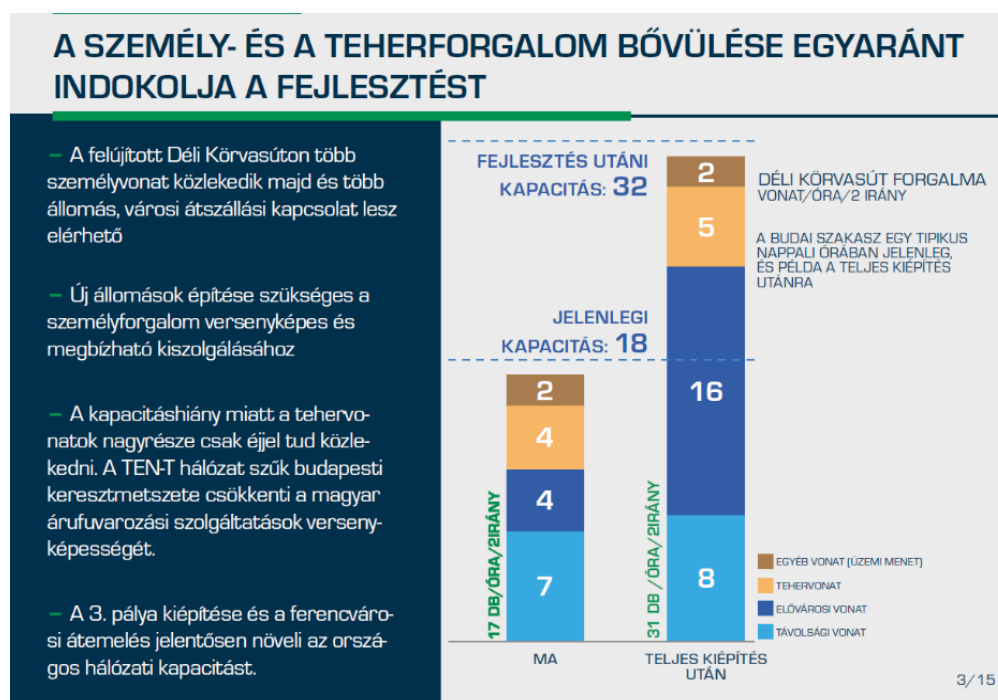
15:00-15:15 **Horn Gergely** (Vasútfejlesztési projektigazgató, Budapesti Fejlesztési Központ) előadása a Budapest Agglomerációs Vasúti Stratégiáról (továbbiakban: Stratégia)

A Stratégia pénzügyi kerete, a Budapesten belüli szakaszok fejlesztésére tervezett várható kiadások bemutatása.

Korszerűsítés a fővároson belül, ami vasúti szempontból jelenleg az ország egyik szűk közlekedési keresztmetszete.

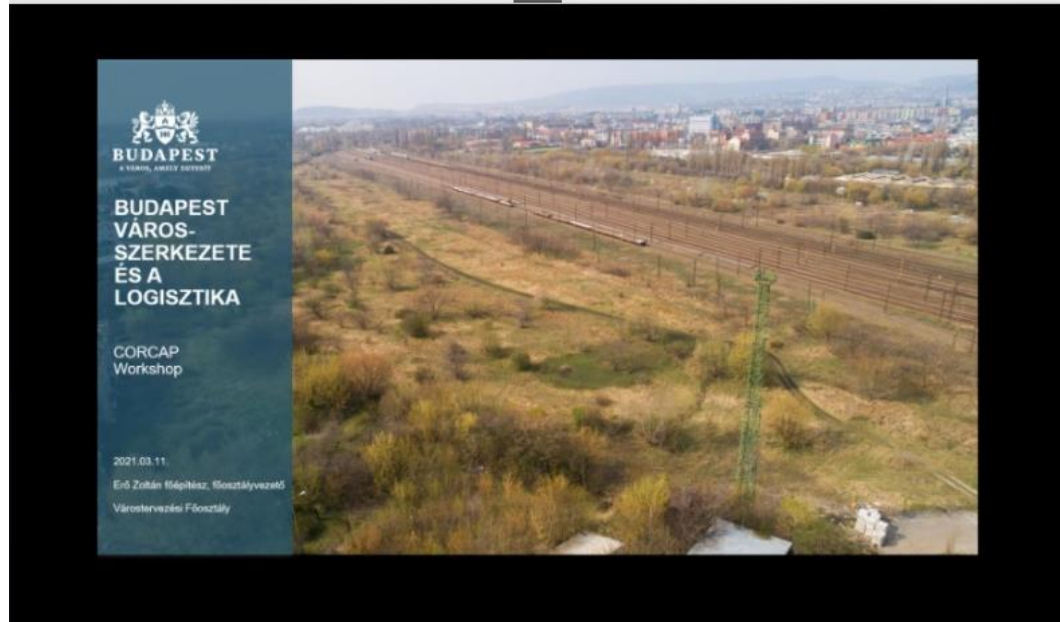
Stratégiában megfogalmazott célkitűzések: Autós közlekedés csökkentése, kapacitásbővítés, járatsűrítés, tarifareform, korszerűsítés.

Várható eredmények: ÜHG kibocsátás-csökkentés 2050-ig, Kelenföld-Nyugati pu. alagút kialakítása, Déli körvasút bővítése; teher- és személyforgalmi fejlesztések egyaránt.



A 2030-ig szóló rövidtávú és 2040-ig szóló hosszútávú intézkedések is röviden bemutatásra kerültek.

15:15-15:25 **Erő Zoltán** (Főépítész, Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal) előadása „Budapest városszerkezete és a logisztika” címmel

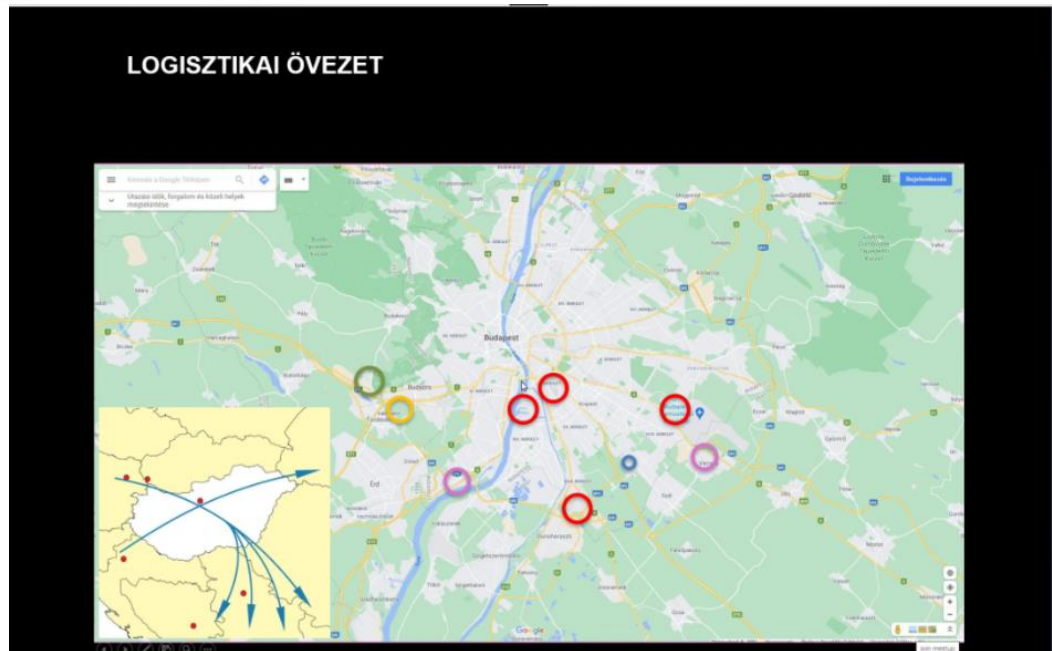


Főépítész úr prezentálta, hogy a logisztikai célú területhasználat nagyon sokat változott az elmúlt 50-100 évben. A legmarkánsabb változások:

- A korábban központi elhelyezkedésű logisztikai és raktározási telkek a városhatár közelébe, vagy még azon is kijebb tolódtak.
- Megfigyelhető a meghatározó logisztikai funkciók délre tolódása is mind a budai, mind a pesti oldalon (ld. BILK, Budaörsi logisztikai övezet).
- Korábbi belvárosi postai logisztikai területek a Budaörsi Országos Logisztikai központba helyeződtek át.

A nagy bevásárlóközpontok körül logisztikai központok jöttek létre.

Területhasznosítási szempontból nagy jelentőségű a korábbi Déli Városkapu-Nagyvásártelep lakhatási és rekreációs célú rehabilitációja, amire vonatkozó tervpályázat bontása a napokban történt.



A fővárosi vasúti hálózat megreformálásával számos ipari és vasúti barnamezős terület kerül majd újrahasznosításra a Nagykörút mentén. A fővárosba áramló teherközlekedés csökkentése szempontjából kívánatos lenne a V0 átkelő megvalósítása.

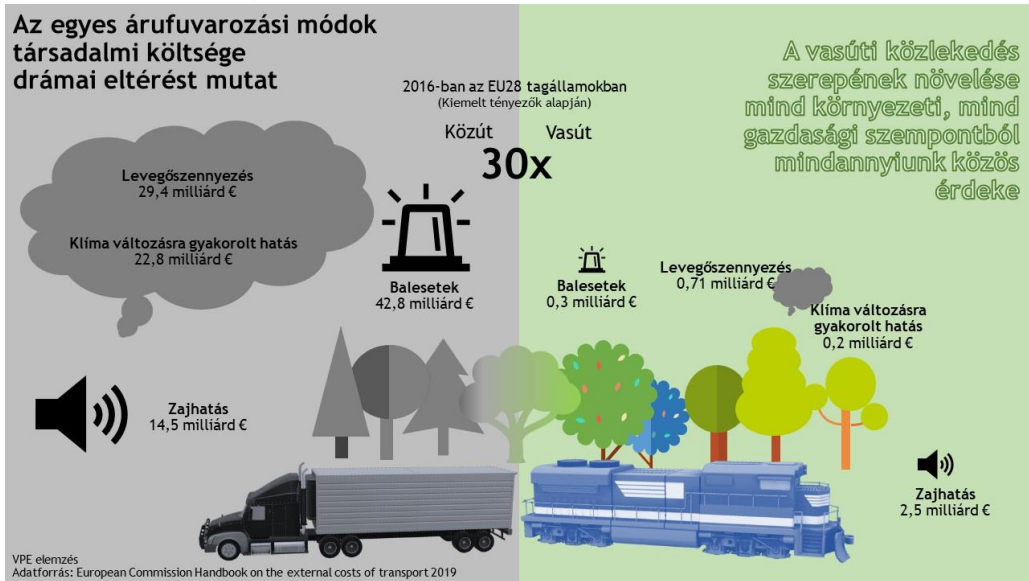
15:25-15:35 **Bíró Koppány Ajtony** (Főtitkár, Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége) előadása „Európai Unió Green Deal - avagy a logisztikai folyamatok zöldítése” címmel

Főtitkár úr bemutatta az European Green Deal főbb célkitűzéseit:

- környezetbarát technológiákba való beruházás,
- energiaszektor dekarbonizációja,
- fenntartható tömegközlekedési eszközök bevezetése,
- épületek energiahatékonyságának növelése,

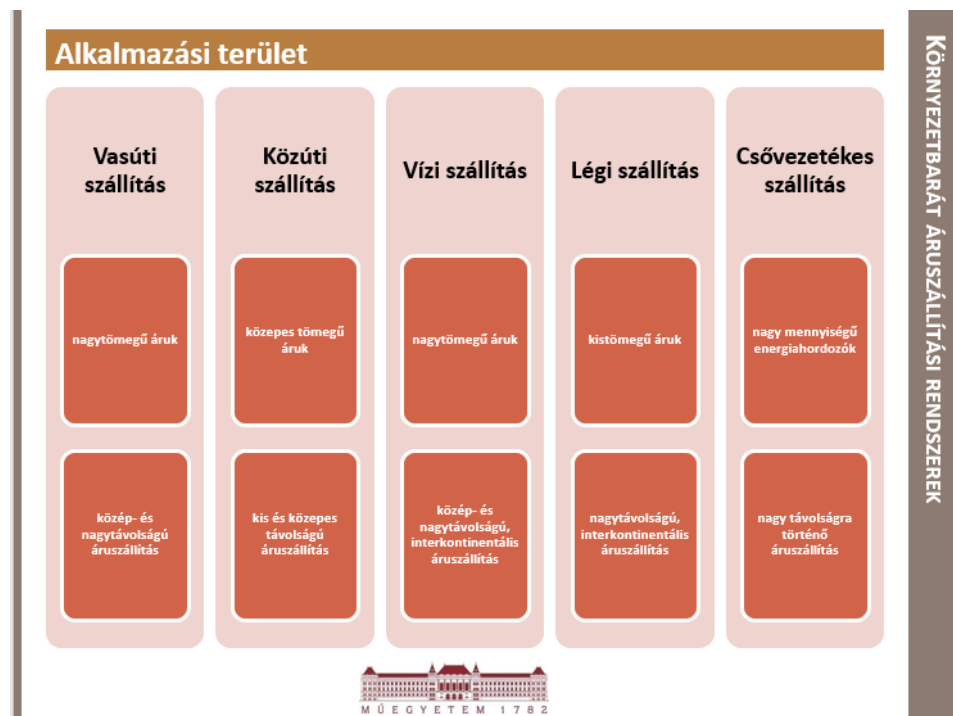
Kihangsúlyozta, hogy mind a személyszállításban mind az áruszállításban környezeti és gazdasági szempontból is fontos a vasút részesedésének növelése.

CORCAP



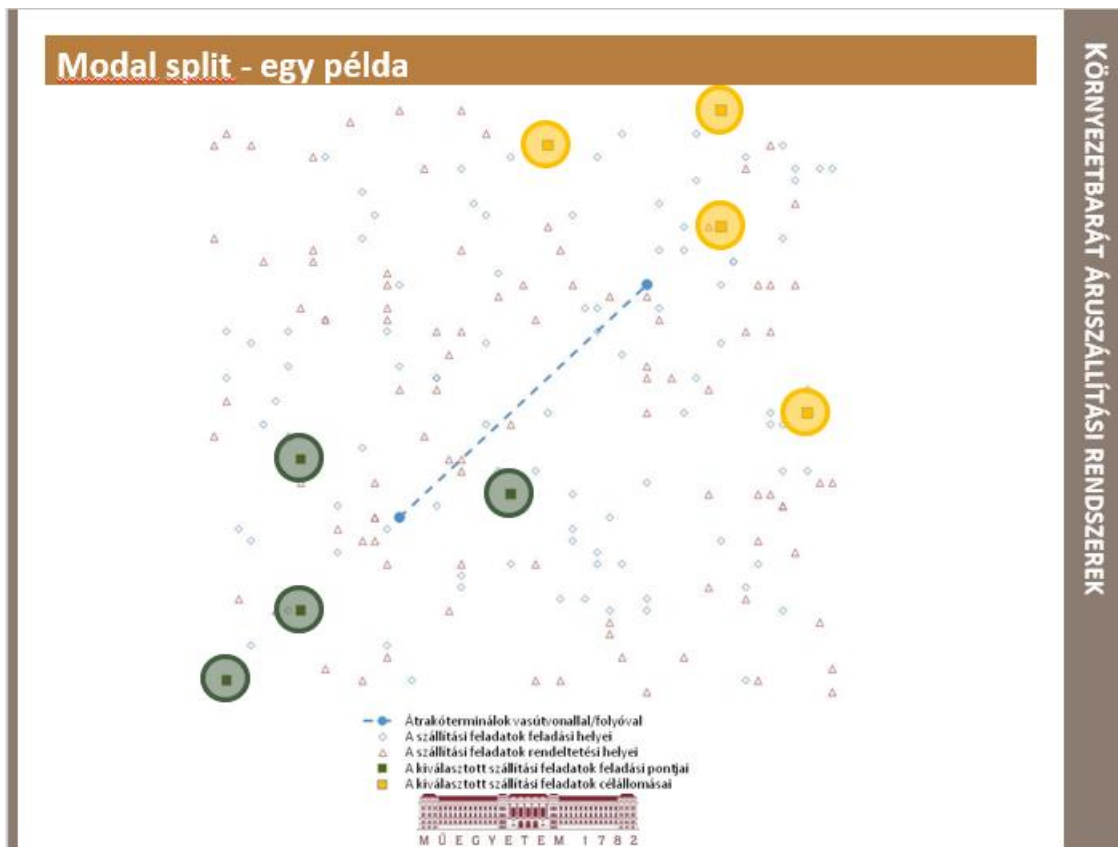
15:35-15:45 **Dr. Kovács Gábor** (Egyetemi adjunktus, BME Anyagmozgatási és Logisztikai Rendszerek Tanszék) előadása a Környezetbarát áruszállítási rendszerekről

A szállítási láncok összehasonlítása következett, továbbá a különböző szállítási formák előnyeinek és hátrányainak bemutatása.



CORCAP

A közlekedési módváltással kapcsolatos kérdéseket vetette még fel tanár úr, két ábrán is szemléltetve azt.



15:45-16:00 **Dr. Orosz Csaba** (Egyetemi docens, BME Út és Vasútépítési Tanszék) és Bachmann Dóra (okl. építőmérnök, urbanista BME Út és Vasútépítési Tanszék) előadása zárta a prezentációk sorát „Hogyan csináljuk újra, ami már megvolt, és hogyan fejlesszünk tovább?” címmel

Tanár úr felvetette a RoLa és RoRo korábbi jó módváltási gyakorlatokat, amelyek aránya az EU csatlakozáshoz kötődő díjszabás-változásoknak következtében sajnálatos módon drasztikusan visszaesett.

Felvetette gondolatként a dunai vasúti átkelések kérdését, különös tekintettel a Dunaföldvári hídon történő vasúti átkelési lehetőség megszűnését.

Szó esett a fejpályaudvarokat összekötő alagút kérdéséről, és tervezett költségigényéről, az ezzel kapcsolatos valószínűségi változók és kockázatok feltárásáról, valamint a V0-ás híd, mint vasútfejlesztési alternatíva sajnálatos háttérbe kerüléséről.

16:00-16:30 Következtetések, megállapítások

Az előadások kisebb csúszása miatt rövidült a következtetésekre szánt idő.

Fontos megállapítás volt a résztvevők körében, hogy a V0, mint terv, nem került teljesen elvetésre, inkább csak háttérbe szorult a közeljövőben megvalósításra kerülő fejlesztésekhez képest. A főváros szempontjából nézve a teherforgalom V0-ra való áttétele hasznos lenne.

Felmerült javaslatként, hogy hosszútávon nem szerencsés, ha a Déli vasúti összekötőn rajta marad a vasúti forgalom, annak át kellene kerülnie a V0-ra.

Végezetül Szalma Béla nehezményezte, hogy bár a projekt a vízi áruszállítás volumenét is hivatott növelni, ez kevésbé érvényesül a projektben. A projektgazda és az MLSZKSZ irányából is az a válasz érkezett erre, hogy bár a projektben ez valóban hangsúlyos cél, jelen stratégiaalkotás középpontjában inkább a vasút-közút módváltás áll.

A GYSEV munkatársa felhívta a résztvevők figyelmét a projekt egy másik közelgő eseményére, mely június 13-14-én egy vasúti konferencia keretein belül kerül megrendezésre.

A szervezők felhívták a figyelmet a következő interaktív szakmai workshopra, amelyre április 1-én kerül majd sor.