



# LEGYEN VÉGRE DUGÓDÍJ BUDAPESTEN!

## TARTALOM

Bevezetés .....	1
A budapesti szennyezés- és használatarányos közúthasználati díj és a ráépülő adaptív dugódíj SWOT analízise .....	4
Javaslat a budapesti szennyezés- és használatarányos közúthasználati díj és a ráépülő adaptív dugódíj fő jellemzőire .....	6
A kordonos személyforgalmi behajtási díj és az elektronikus városi útdíj főbb jellemzőinek összehasonlítása .....	9
Javaslat a kommunikációra .....	10
Intelligens közlekedésinformációs szolgáltatás .....	13
A javasolt dugódíj várható társadalmi haszna.....	14

## BEVEZETÉS

Történelmi dátum: 2015. május 25-én Tarlós István Budapest főpolgármestere csatlakozott <sup>1</sup> a klímakatasztrófa megelőzését szorgalmazó felhíváshoz, amely kimondja:

*„Jövőnk érdekében a közös felelősségből és közös cselekvésből nekünk, magyaroknak is vállalnunk kell a ránk eső részt.”*

A globális felmelegedést előidéző széndioxid és részecskeszennyezés jelentős részét a robbanómotoros járművek juttatják a levegőbe. Használatuk ésszerű szabályozásával évente sok ezer tonna szén-dioxid és nagy mennyiségű egyéb káros anyag levegőbe bocsátását lehet megelőzni.

---

<sup>1</sup> A Fővárosi Közgyűlés is csatlakozott a klímaváltozás elleni kampányhoz, <http://budapest.hu/Lapok/2015/a-fovarosi-kozgyules-is-csatlakozott-a-klimavaltozas-elleni-kampanyhoz.aspx>

A gépjármű-forgalom jelentős mértékben hozzájárul a levegőszennyezéshez is. Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség adatai szerint<sup>2</sup> hazánkban évente több mint 14 ezer ember hal meg idő előtt a levegőszennyezés következtében. A légszennyezés miatti megbetegedések száma pedig ennél két-három nagyságrenddel magasabb.

Mindennapi tapasztalat, de a sajtó is többször írt<sup>3</sup> arról, hogy az utóbbi időszakban Budapesten jelentősen megnövekedtek a közlekedési dugók. A városokban előforduló közlekedési torlódásokat elemző TomTom cég adatai szerint Budapest egyike a világ dugóktól leginkább sújtott városainak.<sup>4</sup> Az INRIX adatbázisában szintén szerepel Budapestet, mint olyan nagyváros, amelynek egyes területein rendszeresen a komoly torlódások.<sup>5</sup> Az Európai Bizottság Magyarországról szól országjelentése megállapítja: „A városi utak túlterheltsége a foglalkoztatási ráta és a motorizáció fellendülésével a magyarországi termelékenység gátjává válhat. ... A JRC [az EU Közös Kutatóközpontja] számításai szerint a magyarországi városi területek 2013-ban az 5 legsűrűltabb között voltak Európában (a tényleges sebesség és az akadálymentes sebesség átlagos arányát tekintve).”<sup>6</sup> Azóta az üzemenyagok árának drasztikus csökkenése következtében a helyzet jelentősen romlott.

A szabályozás egyik hatékony eszköze, ha rávesszük gépjármű-vezetőket, ne akadályozzák egymást a haladásban, vagyis ha a forgalmat az úthálózat kapacitásához igazítjuk. Erre a legalkalmasabb eszköz, ha az utak használatáért díjat fizettetünk, és ezt a díjat attól is függővé tesszük, hogy egy-egy útvonal mennyire népszerű, mennyire van tele autóval. Mindig lehet olyan árat találni, amennyiért már csak annyi autós fog rámenni egy-egy útszakaszra, amennyi kényelmesen elfér. Másik eszköz az egyes gépjárművek fogyasztásának optimalizálása. Minél kevesebb benzinnel, gázolajjal tesz meg egy gépjármű száz kilométert, annál kevésbé szennyezi a levegőt, annál kevesebb a károsanyagkibocsátása. Ha az úthasználat díja függ a széndioxid és más szennyező anyagok kibocsátásától is, akkor a gépjármű-tulajdonosok jobban ügyelnek a karbantartásra, és igyekeznek lecserélni az járművüket újabbra, kevésbé szennyezőre.

Az Európai Unió két alapvető elvének következetes alkalmazásáról van szó: „a használó fizet” az egyik és „a szennyező fizet” a másik. Tarlós István és a Fővárosi Önkormányzat ezek következetes érvényesítésével a budapesti közlekedésben követésre méltó példáját adhatja a klímatudatos városvezetői gondolkodásnak, és nem utolsó sorban sok-sok embert óvhat meg a közlekedési eredetű levegő- és zajszennyezés okozta betegségektől, korai haláltól.

<sup>2</sup> Air quality in Europe – 2016 report, [http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016/at\\_download/file](http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016/at_download/file)

<sup>3</sup> Ld. például: Budapestet felzabálják az autók,

[http://index.hu/belfold/budapest/2016/10/24/budapest\\_egyre\\_nagyobb\\_dugokra\\_szamithat/](http://index.hu/belfold/budapest/2016/10/24/budapest_egyre_nagyobb_dugokra_szamithat/)

<sup>4</sup> Ld. Budapest a legsűrűltabb városok között,

<http://www.autoblog.hu/hirek/budapest-a-legsufoltabb-varosok-kozott/>

<sup>5</sup> <http://inrix.com/worst-corridors/>

<sup>6</sup> 2016. évi országjelentés – Magyarország, amely a makrogazdasági egyensúlyhiányok megelőzésével és kiigazításával kapcsolatos részletes vizsgálatot is tartalmazza. Bizottsági szolgálati munkadokumentum, SWD(2016) 85 final, Brüsszel, 2016.2.26., [http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/csr2016/cr2016\\_hungary\\_hu.pdf](http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/csr2016/cr2016_hungary_hu.pdf)



A Levegő Munkacsoport szerint egy olyan díj kivetésére van szükség a budapesti közutakat használókra, amely hármas funkciót tölt be:

- Megfizetteti a város lakosainak életminőségét zavaró, rontó környezetszennyezést, ezzel ösztönözve a szennyezés csökkentését és egyúttal forrást teremtve a környezetszennyezést megelőző intézkedésekre és a kárenyhítésre.
- Használatarányosan és közvetlenül megfizetteti a városi közlekedési infrastruktúra használatát, és ezzel kiiktatja azt az alkudozást az állammal, hogy mennyi forrása lesz annak fenntartására és – részben – fejlesztésére.
- Felárat fizettet azért, hogy a gépjárművel igénybe lehessen venni egy útszakaszt a városban olyan időszakokban, amikor a forgalmi igény enélkül meghaladná az útvonal kapacitását, és elviselhetetlenül lelassítaná a forgalmat.

Első lépésként egy napi Budapest matrica bevezetését javasoljuk, amit minden autó után meg kell fizetni, amelyik Budapest közigazgatási határán belül közlekedik. A Budapesten bejegyzett gépkocsik tulajdonosai egy kedvezményes éves vagy havi összeget fizethetnének.

Abban az esetben azonban, ha a budapestieket ösztönözni akarjuk, hogy ne ott és ne akkor akarjanak autózni, ahol és amikor dugó szokott lenni, más konstrukció is kialakítható. Lehet kétfajta az éves vagy havi díj: alacsonyabb annak, aki vállalja, hogy a hétköznapi délelőtti és délutáni csúcsforgalom idején nem közlekedik a gépkocsijával. Egy ilyen változat az autósok többsége számára is népszerű lehet, mert a budapesti autótulajdonosoknak a kétharmada munkanapokon nem használja a gépkocsiját.

Az ellenőrzés megoldható a forgalmasabb keresztezésekbe telepített rendszámfelismerő kamerákkal, illetve az út szélére leálló – tehát az ellenőrzés helyét egy terv szerint változtató – járőrökcsikkel.

A 3,5 tonnánál nagyobb tömegű tehergépkocsik az autópályákon és a főutakon már ma is kilométerarányos útdíjat fizetnek, és majdnem mindegyikben már ott van a GPS-es útvonalkövető berendezés. Erre a tényre hivatkozva kötelezni lehet minden Budapesten közlekedő tehergépkocsit a GPS egység beszerelésére, és a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt.-vel együttműködve rövid határidővel ki lehet rájuk vetni a kilométer- és szennyezésarányos közúthasználati díjat.

Tehát amit a Levegő Munkacsoport javasol, az egy szennyezés- és használatarányos közúthasználati díj és egy erre ráépülő budapesti dugódíj (röviden: *városi útdíj*). A díj általunk alább javasolt szerkezetű kivetésének, beszedésének és az ellenőrzésnek az informatikája, logisztikája megfelelő stratégiával, már működő rendszerekre építve, akár fél év alatt megvalósítható. Vagyis viszonylag rövid időn belül teljesíthetőnek látjuk, amit a főváros vezetése az M4 metróhoz kapott EU támogatás fejében vállalt.

A közúthasználati és dugódíj – vagy városi útdíj – bevezetése korántsem róna akkora többletterhet a budapesti közösségi közlekedésre, amit az kisebb korrekciókkal ne tudna kezelni. Ezt bizonyítja, hogy a 2008-as pénzügyi válságot követően a korábbinál mintegy 10-12 százalékkal kisebb volt a személyautó-forgalom anélkül, hogy bármilyen kiegészítő intézkedésre került volna sor, és emiatt – tudomásunk szerint – semmilyen fennakadást nem lehetett tapasztalni a főváros közlekedésében.

Hasonlóképpen a módváltó – a Budapest közigazgatási határán belül személygépkocsiról közösségi közlekedésre átszálló – agglomerációs beutazás miatt várható többlet parkolási igény kielégítéséhez sincs szükség előzetesen sokezer férőhelyes P+R parkolók kialakítására. Különösen akkor nem, ha az általunk alább kifejtett lépcsőzetes bevezetésre kerül sor.

Bemutatjuk egy SWOT táblázatban, hogy milyen előnyök és lehetőségek származnak a városi útdíj bevezetéséből, illetve mik a hátrányai és a veszélyei. Röviden összefoglaljuk, hogy milyen szerkezetű díjtarifa bevezetését tartjuk indokoltnak, és milyen technikai eszközökkel látjuk azt beszédhetőnek és ellenőrizhetőnek. Javaslatot teszünk a városi útdíj előzetes kommunikációjában alkalmazható érvekre, és felhívjuk a figyelmet az intelligens közlekedési információszolgáltatás lehetőségére. Továbbá ismertetjük előzetes becslésünket arról, hogy az általunk javasolt dugódíj bevezetésével a magyar GDP 1 százalékának megfelelő veszteség kerülhető el.

Javaslatainkat már megtárgyaltuk számos önkormányzati vezetővel, tisztségviselővel, szakértővel, valamint érdekvédelmi szervezetek képviselőivel. Több előadást is tartottunk a témáról, többek között a Budapest Körben és a 2106. évi Közgazdász-vándorgyűlésen<sup>7</sup>. Javaslatainkat szinte mindenütt kedvezően fogadták. Az egyeztetéseket folytatni kívánjuk, aminek eredményeként remélhetőleg elfogadják majd, hogy a javaslatunkat mint lehetséges alternatívát részletesen meg kell vizsgálni, és a Fővárosi Önkormányzat elkészítteti annak részletes gazdasági, társadalmi, jogi és környezetvédelmi összehasonlítását a többi fölmerült változattal.

### A BUDAPESTI SZENNYEZÉS- ÉS HASZNÁLATARÁNYOS KÖZÚTHASZNÁLATI DÍJ ÉS A RÁÉPÜLŐ ADAPTÍV DUGÓDÍJ SWOT ANALÍZISE

Előny	Hátrány
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Csökken a torlódás az utakon.</li> <li>2. Csökken a levegőszennyezés, kevesebb lesz a megbetegedés, tovább élhetnek az emberek.</li> <li>3. Csökkennek a levegőszennyezés okozta betegségek miatti költségei a társadalombiztosításnak és az embereknek.</li> <li>4. Csökken Budapest széndioxid-kibocsátása, és ezzel hozzájárulása a globális hőmérséklet emelkedéséhez.</li> <li>5. Csökken Magyarország kőolaj-importja.</li> <li>6. Csökken a gépkocsiközlekedés költségvetési támogatása. Csökken az agglomerációból a gépkocsis munkába utazás Budapestre.</li> <li>7. Csökken a parkolási igény.</li> <li>8. Elmaradnak a zsúfoltság miatt bekövetkező koccanásos balesetek.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nő a gépjárműhasználat költsége a használók számára.</li> <li>2. Ellenszenvet kelt az autósok egy részében.</li> <li>3. A járművek sebessége nőhet egyes utakon, ami fokozza a balesetveszélyt.</li> </ol>

(A táblázat a következő oldalon folytatódik.)

<sup>7</sup> [http://www.mkt.hu/wp-content/uploads/2016/09/Lukacs\\_Andras.pdf](http://www.mkt.hu/wp-content/uploads/2016/09/Lukacs_Andras.pdf)



Lehetőség	Veszély
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. A bevételből javítható a városi közlekedés minősége.</li> <li>2. Több pénz jut az utak karbantartására.</li> <li>3. Több pénz jut a közösségi közlekedés fenntartására, fejlesztésére.</li> <li>4. Több pénz jut a gyalogos és a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítására.</li> <li>5. Megindul egy áttérés az autóról más közlekedési módokra.</li> <li>6. A gépkocsiját nem használó tulajdonosnak megtakarításai jelentkeznek.</li> <li>7. A gépkocsiját eladó gépkocsi-tulajdonos komoly teherrel mentesíti magát.</li> <li>8. Javulhat, javíthatóvá válik a közlekedési morál.</li> <li>9. Beindul a korábban gépkocsival túlszűfolt városi részek rehabilitációja.</li> <li>10. Az Európai Bizottság támogatásával exportálható a rendszer más európai nagyvárosokba.</li> <li>11. Erősödik a visszaköltözés Budapestre az agglomerációból, ezáltal nő a városi infrastruktúra használatának intenzitása, csökkennek a fajlagos költségek.</li> <li>12. Az emberek többet gyalognak, bicikliznek, ami javítja az erőnlétüket.</li> <li>13. A tömegközlekedésre, a telekocsira, illetve a közautóra történő áttérés következtében sokaknak csökkennek a kiadásai.</li> <li>14. Több hely jut a zöldterületeknek.</li> <li>15. Fellendülhetnek a helyi vállalkozások.</li> <li>16. Népszerűbbé válik a telekocsizás.</li> <li>17. Elterjednek a közautó-szolgáltatások.</li> <li>18. A jármű környezetvédelmi tulajdonságai szerint differenciált díjnál visszaszorul a legsúlyosabban szennyező járművek használata.</li> <li>19. Ésszerűsödik az autóhasználat, az emberek hatékonyabban tervezik meg az útjaikat.</li> <li>20. Valós idejű információt kaphatnak a városban gépjárművel közlekedők a forgalmi helyzetről és a lakosság arról, hol lehet túl magas valamelyik levegőszennyező anyag koncentrációja.</li> <li>21. A városi útdíj bármikor rugalmasan módosítható – nemcsak időben, hanem térben is, vagyis bármely útvonalon, amivel jól szabályozható a forgalom.</li> <li>22. Az ellenőrzés rendszere olcsón alkalmassá tehető a parkolási díjak kivetésére és beszedésére is, és lehetővé tesz egy rugalmas, de egységes parkolásszabályozást.</li> <li>23. Az intézkedés széles körű nemzetközi elismerést válthat ki, javítva Magyarország elismertségét külföldön.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rosszul bevezetett díj a londonihoz hasonlóan kedvezőtlen helyzetet eredményezhet.</li> <li>2. A dugódíj nem növeli a város bevételeit, hanem veszteséges lesz.</li> <li>3. Előfordulnak olyan helyek, ahol növekszik a forgalom és a torlódás.</li> <li>4. Növekszik az ingázásra fordított idő.</li> <li>5. Kissé csökkenhet az állam bevétele a jövedéki adóból.</li> <li>6. A rosszul kialakított zónák túlzott P+R parkolási igényt gerjeszhetnek egyes lakóterületeken.</li> <li>7. A rosszul kialakított használatarányos díjzónarendszer nem csökkenti, hanem növeli a belvárosi tranzitforgalmat.</li> </ol>

## JAVASLAT A BUDAPESTI SZENNYEZÉS- ÉS HASZNÁLATARÁNYOS KÖZÚTHASZNÁLATI DÍJ ÉS A RÁÉPÜLŐ ADAPTÍV DUGÓDÍJ FŐ JELLEMZŐIRE

### 1. A díj alapelve

Aki gépjárművel igénybe veszi a budapesti utakat, annak a jármű szennyezőanyag-kibocsátásától függő díjat kell fizetnie. A díj a gépjárművel közlekedő választása szerint lehet idő- vagy a megtett kilométerekkel arányos. A megtett kilométerekkel – a használat – arányos úthasználati díj függ a megtett útvonaltól és a napszaktól (dugódíj).

### 2. A díjtarifa

A díj három elemből tevődik össze. Az alapidíj „a szennyező fizet”, a használatarányos díj „a használó fizet” elvet érvényesíti a gyakorlatban, a dugódíj pedig a forgalmat befolyásoló eszköz. Az első két elemben a javaslat az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló 2013. évi 2013. évi LXVII. törvény logikáját követi, amely szintén megkülönbözteti egymástól a használatarányos és a szennyezésarányos díjat („külsőköltség-díj” és „súlyozott átlagos infrastruktúra díj”).

#### 2.1 Környezetszennyezési díj

A városi útdíj alapja a gépjármű meghatározott szennyezési paramétereitől függő, azaz szennyezésarányos kilométeralapidíj.

#### 2.2 Infrastruktúrahazsnálati díj

Az alapidíjhoz hozzáadódik egy helytől – tehergépkocsi esetében<sup>8</sup> a gépjármű legnagyobb megengedett tengelynyomásától is – függő infrastruktúra- vagy közúthasználati díj.

A használati díjnek ösztönöznie kell a város belső részeit elkerülő útvonalválasztást akkor, ha az úti cél nem éppen a pesti vagy a budai belváros. Az induló használati díjat előzetes vizsgálatok, modellezés alapján kell kiszabni, és a forgalom alakulásának függvényében legalább évente felül kell vizsgálni. Egy lehetőség az induló használati díjra, hogy az a korábban első helyen javasolt behajtási díjzóna – a Hungária körút és a budai körút által határolt terület – külső pár száz méteres sávján kívül 0 forint, és befelé haladva nő. Legmagasabb a pesti Belvárosban és a budai I. kerületben. Elképzelhető olyan változat is, amelyben a kezdetben ez a díjtétel egységes Budapest egész területén, és a tapasztalatok alapján később kerül majd „finomhangolásra”.

#### 2.3 Dugódíj<sup>9</sup>

Az alapidíjhoz hozzáadódik egy, a forgalmi felmérések alapján kialakított, helytől és napszaktól függő dugódíj.

<sup>8</sup> Az infrastruktúra- vagy közúthasználati díj tehát csak a tehergépkocsik esetében függene a gépjármű legnagyobb megengedett tengelynyomásától. Ez felvillantja annak a lehetőségét, hogy a tehergépkocsik esetében a díjkivetés és díjfizetés történhet a már ma is működő országos útdíj kiterjesztésével Budapest területére.

<sup>9</sup> William Vickrey's Principles of Efficient Congestion Pricing. Columbia University, June 1992. Introduction. [www.vtpi.org/vickrey.htm](http://www.vtpi.org/vickrey.htm)

### 3. Díjfizetési lehetőségek

#### 3.1 Időarányos városi útdíj kivetése és befizetése

Egy vagy több napra megvásárolható Budapest matrica.

- A Budapest matrica az országos időarányos útdíjfizetési rendszerbe illeszkedik.
- A Budapest matrica árát évenként felül kell vizsgálni, és úgy kell megállapítani, hogy a rendszeresen Budapesten közlekedő gépjárművek tulajdonosainak egyre növekvő hányadát készítse a használatarányos díjfizetés választására.

#### 3.2 Szennyezés- és használatarányos városi útdíj kivetése és befizetése

A szennyezéssel és a közút használatával arányos, vagyis a megtett kilométerből a tarifa alapján kiszámítható díj kivetésére és beszedésére egy informatikai és pénzügyi rendszer szolgál. A rendszert egy, vagy a gépjárműbe szerelt fedélzeti egység, vagy a használó okostelefonjára telepített program látja el a pozíció GPS (Galileo, GLONASS) műholdas meghatározásából<sup>10</sup> származó adatokkal. A rendszer meghatározza a gépjármű által megtett útvonalat, és azt időpontokkal együtt rögzíti egy adattárban. Döntés kérdése, hogy az útvonalból a fedélzeti egység, illetve az okostelefon vagy a központ számolja-e ki a fizetendő díjat.

### 4. Ellenőrzés

A matrica alapvetően rendszámhoz van kötve.

A rendszám, a GPS-es fedélzeti egység, illetve a GPS-es okostelefon kombinációja sokféle hatékony és gazdaságos ellenőrzés megvalósítását teszi lehetővé. Általános gyakorlatnak javasolja a Levegő Munkacsoport – a BKK által a közösségi járműveken alkalmazott módszerhez hasonlóan – a felfedezett bliccelés gyors és az elkövetőnek drága büntetését. Tehát nem arra kell törekedni, hogy közel száz százalékos legyen a felderítés, hanem arra, hogy elrettentően magas legyen a büntetés várható értéke – a leleplezés valószínűségének és a büntetési tételnek a szorzata. Ezt a büntetést pedig egy hatékony szervezetnek gyorsan be is kell hajtania.

### 5. Kedvezmény

Kedvezmény nincs. Ha vannak olyan gépjárművet használó társadalmi csoportok, amelyekkel a Fővárosi Közgyűlés kivételezni akar, akkor hozzon létre egy külön alapot, és abból részesítse őket támogatásban. A támogatás és az ellenőrzés szétválasztásával jelentősen csökkenthető a korrupciós kockázat. Az államnak hasonlóképpen lehetnek kedvezményezettjei, akiknek részben vagy egészében megtéríti a budapesti utak használatával járó költségeit.

### 6. Beruházások, intézkedések, amiket az útdíj bevezetése előtt célszerű végrehajtani

Az alább felsorolt intézkedések megkönnyítik a városi útdíj bevezetését, azonban a megvalósításuk nem előfeltétele a bevezetésnek.

- A P+R kapacitást növelni kell, de ez nagyrészt teljesíthető a nagyáruházakkal kötött egyezmények révén. Új P+R parkolók kialakítása sehol sem járhat

<sup>10</sup> Tolling Review – Az útdíjszedés és a technikája, Lélegzetnyi 2012. június

<http://www.levego.hu/kapcsolodo-anyagok/tolling-review-az-utdijszedes-es-a-technikaja>



zöldfelületek csökkentésével az adott területen. Az újonnan kialakításra kerülő P+R parkolóban minden beállóhelyen három éven belül biztosítani kell vagy a lombárnyékot vagy azonnal a napelemmel ellátott árnyékoló tetőt.

- A város külső részein kialakított P+R parkolók és a legközelebb közösségi közlekedési csomópont között napszaktól függő követési idővel ingyenes ingajáratokat kell indítani. (Azért ingyenes, mert az utasok túlnyomó része mindenképpen közösségi közlekedéssel folytatja az útját, ott pedig szüksége van jegyre vagy bérletre. Az ingyenes ingajáraton viszont nincs szükség ellenőrzésre.) Ahol a P+R parkoló legtávolabbi pontjától legfeljebb 10 perc járásra van egy kötöttpályás közösségi közlekedési megálló, nem kell ingajáratot indítani, de a kötöttpályás járat sűrűségének vonzónak kell lennie. Általában erősíteni szükséges a város külső részei és a Hungária körút vonala közötti közösségi közlekedési kapcsolatokat.
- Az agglomerációban - részben a budapesti dugódíj bevételeiből - erősíteni kell a vasútra ráhordó autóbuszjáratokat. Budapesten ki kell alakítani a telekocsis találkozási pontok hálózatát, ezzel megkönnyítve az agglomerációs telekocsiszolgáltatás fölfutását. A közautók részére kijelölt parkolóhelyekkel elő kell segíteni az autómegosztás elterjedését.
- A BUBI-t ki kell terjeszteni a Hungária körútig.
- A parkolási rendszert korszerűsíteni szükséges:
  - o A városi útdíj bevezetése szükségessé teszi a parkolásszabályozás felülvizsgálatát, a területi és időbeli hatályt, valamint a díjak mértékét is.
  - o Lépéseket kell tenni annak érdekében, hogy a parkolási díj kivetése, beszedése és az ellenőrzés integráltan történjék a használatarányos útdíjéval, mert az a jelenleginél sokkal egyszerűbb és gazdaságosabb díjbeszedést és ellenőrzést tesz lehetővé.

## KORDONOS SZEMÉLYFORGALMI BEHAJTÁSI DÍJ VAGY ELEKTRONIKUS VÁROSI ÚTDÍJ?

Sajtóhírek, illetve Tarlós István főpolgármester nyilatkozatai szerint a Fővárosi Önkormányzat egy kordonos dugódíj (az ún. személyforgalmi behajtási díj) bevezetésén gondolkodik, azaz azoknak az autóknak kellene díjat fizetniük, akik belépnek egy bizonyos területre (pl. a Hungária körút és a Budai körút által határolt területre). A következő oldalon található táblázatban összehasonlítjuk a kordonos díj és az általunk javasolt városi útdíj főbb jellemzőit.



## A kordonos személyforgalmi behajtási díj és az elektronikus városi útdíj főbb jellemzőinek összehasonlítása

	<b>Kordonos személyforgalmi behajtási díj</b> (A Városkutatás Kft. tanulmánya alapján)	<b>Elektronikus városi útdíj</b>
<b>A díjasított terület</b>	A Hungária körút és Budai körút által határolt terület (kivéve: alsó rakpartok)	Budapest egész területe
<b>A díj rugalmassága</b>	Csak időbeli	Időbeli és térbeli
<b>A díjkivetés helye</b>	A kordonátlépés helye	Ahol közlekedik a jármű
<b>Környezetterheléssel arányos fizetés</b>	Egyszeri, csak nagyon korlátozottan függ a környezet valódi terhelésétől	Folyamatos, arányos a környezetterheléssel
<b>A torlódásra hajlamos útvonalak tehermentesítése</b>	Rendkívül korlátozott a lehetősége	Teljesen alkalmas rá
<b>Fizető parkolásra használhatóság</b>	Alkalmatlan	Alkalmas
<b>Használhatósága egyéb informatikai célokra</b>	Rendkívül korlátozott	Széles körűen használható (forgalom elemzése és előrejelzése stb.)
<b>A gépjárműforgalom csökkentése</b>	Korlátozott hatás (aki már belül van a kordonon, korlátlanul használhatja az utakat további díjfizetés nélkül)	Jelentős hatás (minden megtett méterért fizetni kell)
<b>Levegőminőség</b>	A külföldi tapasztalatok alapján érdemben nem javul (legfeljebb a szennyezés részben áthelyeződik más területre)	Javul
<b>Forgalmi torlódások</b>	A külföldi tapasztalatok alapján valószínűsíthető, hogy érdemben nem csökkennek, legfeljebb részben áthelyeződnek a kordonon kívüli területre	Lényegében felszámolhatók a torlódások
<b>Társadalmi elfogadottság</b>	Már most komoly ellenállásba ütközik, különösen a kordonba beleeső vagy azt kívülről határoló kerületek önkormányzatai és lakossága részéről	Mivel társadalmilag igazságos és hasznai széles körűek, a társadalmi elfogadottsága is sokkal nagyobb lehet, mint a behajtási díjé
<b>Önkormányzati bevételek</b>	A kiadások a londoni tapasztalatok alapján várhatóan sokáig meghaladják a bevételeket	Jelentős nettó bevétel várható



## JAVASLAT A KOMMUNIKÁCIÓRA

A városi útdíj hatására csökken az autóforgalom a fővárosban. Sokan térnek majd át közösségi közlekedésre, kerékpárra, gyalognak többet, és igyekeznek a korábbinál takarékosabban, hatékonyabban megszervezni a közlekedésüket<sup>11</sup>. Esetenként még a saját autó tulajdonlásáról is lemondanak. Mindez számos előnnyel jár. Az alábbiakban 17 olyan szempontot sorolunk fel, amelyek hangoztatásával, az emberekkel való megvitatásával a budapestiek többségét meg lehet megnyerni a városi útdíj támogatójának, elfogadójának.

### 1) A bevétel a közösséget gazdagítja

A városi útdíj társadalmi elfogadottságának megteremtéséhez alapvetően fontos kommunikálni, hogy a bevételeket átláthatóan, jó célokra fogják elkölteni (például a közösségi közlekedésre, a közlekedési infrastruktúra javítására).

### 2) Pénzt takaríthatunk meg

Amint a Levegő Munkacsoport korábban kimutatta<sup>12</sup>, a Magyarországon általános, 10-15.000 kilométer körüli éves személygépkocsi-használat mellett Budapesten általában nincs gazdasági racionalitása a saját autó fenntartásának. Az autózásnál ugyanis hatékonyabb és költségtakarékosabb, ha a közösségi közlekedés, a kerékpározás, szükség esetén a taxizás vagy a közautó (autómegosztás), illetve telekocsizás igényeinkhez igazított keverékét alakítjuk ki magunknak.

### 3) Csökkenhetnek az adóink

A városi útdíjból származó bevételek lehetővé teszik, hogy vagy csökkenjenek az adóink, vagy jobb szolgáltatásokat biztosítson az állam és az önkormányzat, vagy mindkettő megtörténjen. Ez egyrészt a városi útdíjból származó közvetlen bevétellel érhető el, másrészt a városi útdíjnak köszönhető egyéb előnyökből - egészségügyi kiadások csökkenése, balesetek számának csökkenése stb. -, amelyeket az alábbiakban részletezünk.

### 4) Több pénz maradhat itthon

Magyarország évente több ezermilliárd forintot költ arra, hogy kőolajat és járműveket importáljon. (Az import túlnyomó részét a közúti közlekedés használja fel.) Ha csökken az autóhasználat, jelentős összeget takaríthat meg az ország, amit itthon használhat fel.

### 5) Fellendülnek a helyi vállalkozások

A városi útdíj eredményeként számos útvonalon lehetővé válik a forgalom csillapítása (például akár Kossuth Lajos utcán és a Rákóczi úton is<sup>13</sup>). A nemzetközi

<sup>11</sup> Seattle study shows positive impact of variable tolls

[http://fleetowner.com/management/seattle\\_study\\_shows\\_variable\\_tolls\\_impact\\_0425](http://fleetowner.com/management/seattle_study_shows_variable_tolls_impact_0425)

<sup>12</sup> A személygépkocsi-használat valós költségei Budapesten

[http://www.levego.hu/sites/default/files/sajtohatter\\_kmop\\_autohasznalat.doc](http://www.levego.hu/sites/default/files/sajtohatter_kmop_autohasznalat.doc)

<sup>13</sup> Hódítsuk vissza a Kossuth Lajos utcát és a Rákóczi utat!

tapasztalatok szerint ilyen helyeken fellendül az üzletek, vendéglátóhelyek forgalma. A helyi vállalkozások azzal is nyerne, hogy a fentebb ismertett okok miatt több pénz marad az emberek zsebében, amelyeknek jelentős részét itt fogják elkölteni.

### 6) Az eljutási idők csökkennek

Jóval kevesebb lesz a közlekedési dugó, és az esetleg időnként előfordulók is kisebbek lesz, rövidebb ideig tart. Aki vállalja a dugódíjat – akkor és arra megy, ahol ezt meg kell fizetni – ennek fejében akadálymentesen közlekedhet. Vagyis jelentősen könnyebbé válik azoknak az autósoknak az élete, akiknek munkájukat csak így tudják ellátni, vagy akik mindenképpen ragaszkodnak a gépkocsizáshoz. A tömegközlekedési járművek haladása is könnyebb lesz, és ugyanezen okokból jelentős összeget takaríthatnak meg a teherfuvarozók.

### 7) Igazságosabbá válik a teherviselés

A megfelelően kialakított városi útdíj esetén kevesebbet kell fizetni azoknak, akik a kevésbé forgalmas útvonalakon, illetve napszakokban használják a járműüket. Így érvényesül „a használó fizet” elv.

### 8) Hatékonyabbá, olcsóbbá válik a meglévő infrastruktúra használata

Kevésbé fogja megérni, hogy az emberek kiköltözzenek a peremkerületekbe vagy a fővároson kívüli településekre. Sőt egyre többen fognak onnan visszaköltözni a város belső kerületeibe. Ez azt jelenti, hogy a meglévő budapesti infrastruktúrát (oktatási, egészségügyi, kulturális intézmények, víz- és csatornahasználat stb.) többen fogják használni, így az egy használóra jutó költségek csökkennek.

Számos tanulmány mutatta ki, hogy a sűrűn lakott városrészekben az infrastruktúra létesítése fenntartása, üzemeltetése jóval olcsóbb, mint a ritkán lakott, szétterülő településeken. Így ezáltal is több pénz marad a zsebünkben.

### 9) Több lesz a szabad parkolóhely

Naponta mintegy 350.000 autó lép be Budapest határán, és mintegy 100.000 indul el a külső kerületekből a városközpont irányába. Emiatt komoly parkolási mizériák alakulnak ki, a forgalom jelentős részét helyenként a parkolóhelyet kereső autók teszik ki. A városi útdíj bevezetésével könnyebb lesz a belső városrészekben szabad parkolóhelyet találni.

### 10) Népszerűvé válik a telekocsi

Egyre többen fognak majd össze szomszédaikkal, ismerőseikkel, hogy lehetőség szerint egy autóban utazzanak munkahelyükre, vigyék a gyerekeiket óvodába, iskolába.<sup>14</sup>

### 11) Elterjed a közautó

„Senki sem vesz egy tehenet csupán azért, hogy minden reggel megigyon egy pohár tejet.” A legtöbb autó az idő több mint 95 százalékában egy helyben áll. Akinek nincs feltétlenül szüksége a mindennapos autóhasználatra, jobban jár, ha saját autó helyett igénybe vesz egy autómegosztó szolgáltatást. (Ez egy kényelmes, egyszerűen igénybe

[http://www.levego.hu/sites/default/files/kapcsolodo/kossuth-rakoczi\\_0901.pdf](http://www.levego.hu/sites/default/files/kapcsolodo/kossuth-rakoczi_0901.pdf) és

Kossuth Lajos utca-Rákóczi út rekonstrukciója

[http://www.bkk.hu/fejleszteseink/kossuth\\_rakoczi\\_tengely/](http://www.bkk.hu/fejleszteseink/kossuth_rakoczi_tengely/)

<sup>14</sup> Részletesebben ld.: <http://zoldneklennimegeri.utvam.hu/lista/telekocsi>

vehető autókölcsönzés.) Ez az autóhasználat meglehetősen elterjedt szerte Európában, azonban Budapesten még csak gyerekcipőben jár.

### 12) Tisztább levegőt lélegezhetünk be

Magyarországon évente több mint 16 000 ember hal meg idő előtt a légszennyezés következtében. Budapesten a levegőt leginkább a közlekedés szennyezi. A városi útdíj hatására nemcsak amiatt csökken a károsanyag-kibocsátás, mert kevesebb autó közlekedik, hanem azért is, mert aki részt vesz a forgalomban, az egyenletesebben, megfelelő sebességgel tud haladni. Eltűnik a levegőből az araszolás, állandó fékezés-gyorsítás közbeni jelentős szennyezőanyag-kibocsátás „eredménye”.

### 13) Több hely jut a zöldnek

A kevesebb autó azt jelenti, hogy több hely marad a növényzetnek, a zöldterületeknek, így több lehetőségünk lesz a kikapcsolódásra, a felüdülésre. Egyúttal javul a város klímája is.

### 14) Többet mozgunk

Az Egészségügyi Világszervezet szerint az emberek egészségét veszélyeztető tényezők között Európában a második helyen a mozgáshiányos életmód áll (az elsőt a dohányzás). A városi útdíj elősegíti, hogy az emberek többet sétáljanak, kerékpározzanak, hozzájárulva egészségük megőrzéséhez.

### 15) Javulnak emberi kapcsolataink

A városi útdíj hozzájárul az emberi kapcsolatok javításához. Kutatások bizonyítják, hogy sokkal jobbak az emberek közötti kapcsolatok, több ismerősük, barátjuk van az embereknek azokban az utcákban, ahol kicsi az autóforgalom, mint a nagy forgalmú utak mentén. A kapcsolathány, az elmagányosodás pszichikai problémákhoz, sőt szervi elváltozásokhoz is vezethet.

### 16) Védjük az éghajlatot

A világméretű éghajlatváltozáshoz jelentős mértékben járulnak hozzá a gépjárműk által kibocsátott káros anyagok. A városi útdíj hatására csökken az üzemanyag-elhasználás, a károsanyag-kibocsátás, amivel csökkentjük az éghajlati katasztrófa veszélyét.

### 17) Nagyobb mértékben érvényesül „a használó fizet” elv

Bár ezt nem könnyű kommunikálni, azonban mindenképp célszerű lenne tudatosítani, hogy – a közhiedelemmel ellentétben – az autóhasználat óriási ráfizetést jelent az államnak.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> A közúti és vasúti közlekedés állami támogatása,

[http://www.levego.hu/sites/default/files/kozlekedes-koltseg-osszefogl\\_110619.pdf](http://www.levego.hu/sites/default/files/kozlekedes-koltseg-osszefogl_110619.pdf)



## INTELLIGENS KÖZLEKEDÉSINFORMÁCIÓS SZOLGÁLTATÁS

Minden olyan adatgyűjtő rendszer, amely képes valós időben jelezni, hogy egy gépjármű éppen hol van, jól használható információ kiadására, terjesztésére is. Világszerte működnek már ilyen, úgynevezett intelligens közlekedési, angol rövidítéssel ITS szolgáltatások. A legegyszerűbbek az autópályákon mozgó mobiltelefonok helyét összegzik, és következtetnek arra, hogy mekkora a forgalom. Az eredmények ugyanúgy mobilelefonon – mobilinterneten –, vagy akár rádióon közölhetők az autópályán vezetőkkel, akik így előre tudják, hogy pár kilométerrel arrább mire számítsanak.

A használatarányos díjat fizető gépjárművek forgalmi adatai is összegyűjthetők – akár névtelenül – és ebből becsülni lehet Budapest forgalmát. A becsült forgalom egy internetes térképen megjeleníthető, például úgy, mint a londoni <https://www.tfl.gov.uk/traffic/status/> honlapon. Ha még a gépjármű szennyezési jellemzőit is feldolgozzuk, akkor alkalmas modellel – kiegészítve a valós idejű adatot szolgáltató levegőtisztaság-mérő állomások adataival – egy jól használható levegőszennyezettségi térkép is kialakítható. Nem is csak maga a térkép, ebbe a modellbe riasztást is be lehet építeni.

## A JAVASOLT DUGÓDÍJ VÁRHATÓ TÁRSADALMI HASZNA

Az alábbiakban megpróbálunk legalább egy nagyságrendi becslést tenni arra, hogy a fentebb vázolt városi útdíj bevezetése milyen nemzetgazdasági haszonnal járna.

Az Európai Unióban átlagosan a GDP egy százalékát teszik ki a közlekedési dugók okozta veszteségek (az Európai Bizottság adatai szerint<sup>16</sup>). Mivel ez egy átlag, a városokban minden bizonnyal jóval magasabb ez az érték, de tételezzük fel, hogy Budapesten csak ekkora az arány. Fővárosunk termeli az ország GDP-jének 40 százalékát. 2015-ben Magyarország GDP-je közel 34 000 milliárd forint volt, ennek 40 százaléka 13 600 milliárd, ez utóbbi egy százaléka pedig 136 milliárd forint. Ha tehát egy jól bevezetett dugódíjjal sikerülne megszüntetni a dugók túlnyomó részét, akkor ennyivel nőne Magyarország GDP-je. A dugók megszűnésének anyagi haszna közvetlenül is jelentkezik azoknál, akik megfizetik, mert az ő utazási idejük csökken.

Magyarországon a légszennyezés egészségügyi kárai az Egészségügyi Világszervezet számításai szerint a GDP 19 százalékát teszik ki<sup>17</sup>, vagyis évente mintegy 6 500 milliárd forintot. Lakosságarányosan vetítve ebből Budapestre, jut mintegy 1300 milliárd forint. Egy hatékony dugódíj bevezetésének hatására javulna a levegő minősége, és ha feltételezzük, hogy ezáltal a légszennyezés okozta károk 10 százalékkal csökkennek, akkor évente további 130 milliárd forint nyereséghez juthat a nemzetgazdaság.

Összegezve, egy jól bevezetett dugódíj évente közel 300 milliárd forinttal (fejenként mintegy 170 000 forinttal) gazdagítaná a budapestieket.

A budapestiek azáltal is részesülnek egy dugódíj áldásában, hogy az évi 30-40 milliárd forintra tehető bevételből gyors ütemben lehet javítani a város közúti és tömegközlekedési infrastruktúráját.

Budapest, 2015. szeptember  
Legutóbbi frissítés: 2016. december 7.

Készült az Európai Zöld Költségvetés Szövetség (Green Budget Europe) megbízásából

*GreenBudgetEurope*

<sup>16</sup> Urban Mobility. European Commission, [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en)

<sup>17</sup> Economic cost of deaths from air pollution (outdoor and indoor) per country, as a percentage of GDP, WHO European Region, 2010, [http://www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0008/276956/PR\\_Economics-Annex\\_en.pdf?ua=1](http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/276956/PR_Economics-Annex_en.pdf?ua=1)

Sajtóközlemény: Air pollution costs European economies US\$ 1.6 trillion a year in diseases and deaths, new WHO study says, [http://www.euro.who.int/en/media-centre/sections/press-releases/2015/04/air-pollution-costs-european-economies-us\\$-1.6-trillion-a-year-in-diseases-and-deaths,-new-who-study-says](http://www.euro.who.int/en/media-centre/sections/press-releases/2015/04/air-pollution-costs-european-economies-us$-1.6-trillion-a-year-in-diseases-and-deaths,-new-who-study-says)