



Dugódíj – újabb adó, vagy ésszerű korlátozás?

INGATLANMAGAZIN.COM

2008.05.24

Hogyan lehetne ésszerűen és igazságosan korlátozni Budapest rettenetes zsúfoltságát és légszennyezettségét? Többek között erről volt szó azon a kétnapos szakmai konferencián, amit az IIR Magyarország rendezett a budai Várban a budapesti város- és közlekedésfejlesztés legégetőbb kérdéseiről.

Budapest fuldoklik a forgalomban

Ekés András, a Városkutatás Kft. ügyvezető igazgatója bevezető előadásában arról beszélt, hogy miközben az autóforgalom elképesztő méreteket öltött az utóbbi évtizedekben, addig a tömegközlekedés folyamatosan veszít a versenyképességéből, és ez légszennyezettségben és zsúfoltságban egyaránt „élhetetlenné” teszi a várost. Az autó a rendszerváltás utáni autóbőségben egyfajta státuszszimbólummá vált, és ezt jól mutatja, hogy csak Budapesten 1980-hoz képest 230 (!) százalékkal, 1990-hez képest 26 százalékkal nőtt a regisztrált autók száma. Riasztó tény, hogy Magyarországon a legnagyobb azoknak a száma, akik semmiképpen sem hajlandóak lemondani az autózásról. Ezek javarészt céges vagy állami kocsival járnak, és ez hozzájárulhat a nemtörődöm hozzáállás kialakulásához.

Egy másik fontos tényező, hogy az elmúlt években felerősödött a város elhagyása, főleg a tehetősebb rétegek körében, de ezek a kiköltözők Budapestre járnak dolgozni, jellemzően autóval. Naponta és irányonként több mint 600 000 városhatár-átlépés történik, aminek 63%-át teszi ki a az autóforgalom.

Nem sokkal jobb a helyzet a városon belüli közlekedésben sem: Európában például az autóval megtett utak 30 százaléka 3 km-nél, 50 százaléka pedig 5 kilométernél rövidebb távolságra terjed, és ez az adat nagyjából megfelel Magyarországon is. Nem csoda, hogy jelentősen lelassult a forgalom csúcsidei sebessége: a legutóbbi 5-6 évben 20-40 százalékkal.



Mit lehet itt tenni?

Szerte a nagyvilágban sok helyen élnek azzal a lehetőséggel, hogy egy-egy városba vagy városrészbe csak behajtási díj (vagy ahogy a pesti népnyelv rögtön elnevezte, „dugódíj”) ellenében lehet bejutni. A külföldi példák azt mutatják, hogy bár az ötlet működőképes, a díjfizetés csak az átfogó közlekedésmenedzsment egyik eleme lehet, amit a többi elemmel összhangban kell kezelni. Kellő hatástanulmányok alapján készített rendszerszemléletű tervezés és számos megelőlegezett beruházás nélkül nem éri el a kívánt hatást. Mindez nem jöhet létre komoly állami szerepvállalás nélkül, hiszen ezek kiépítése hatalmas költségekkel jár, és ebbe csak részlegesen lehet bevonni a magántőkét.

Az eredmény azonban nem marad el, ahogy azt a már megvalósult példákból sejteni lehet. (London: 21%-os forgalom- és 26%-os torlódáscsökkenés; Stockhom: jelentősen csökkenő légszennyezettség és 22%-os forgalomcsökkenés.)

Konkrét tervek Budapesten

Az még persze odébb van, hogy a tényleges zóna vagy zónák kialakítására sor kerüljön, hiszen még csak az elemzési-tervezési szakaszban tart a dolog, az azonban már most világos, hogy a tömegközlekedés fejlesztése és vonzóbbá tétele az egyik legfontosabb előfeltétele a dugódíj bevezetésének. A közösségi közlekedés 1990-hez képest 20%-kal kevesebb férőhely-kilométert nyújt, viszont négy év alatt 284 százalékra emelkedett a vonaljegy ára, és ez több, mint a 95-ös benzín áremelkedése. Csoda, ha csökken az utaslétszám? És hát hol is tennék le az agglomerációból érkezők az autójukat, amíg nincsenek kiépítve a P + R rendszerű parkolók?

Ha azonban ezek a problémák megoldódnak, várhatóan két behajtási zónát alakítanak ki Budapesten: a külső zónahatár a Hungária körút lesz, a belső zónáé pedig a Nagykörút. A budai oldalon a budai körút (a Karolina úton át) lesz a határ, ehhez pedig a a Duna-hidak fizetőssé tétele kapcsolódik.

Jelenleg a hiányzó háttérberuházásokon kívül a jogszabályi környezet is hiányos. Törvényi szinten kellene az önkormányzatok jogát biztosítani az úthasználati díj kivetésére, és a fővárosnak a kerületekkel közösen meg kellene alkotnia az erről szóló rendeletet.

A konferencia résztvevői abban egyetértettek, hogy minél több átgondolt és megelőlegezett beruházás kapcsolódik a behajtási díj bevezetéséhez, annál erősebb lehet a társadalmi elfogadottsága, másrészt ez a bevétel nem tűnhet el a fővárosi költségvetés egészében, hanem átlátható módon vissza kell forgatni a közösségi közlekedés és a parkolási rendszer fejlesztésébe.

Tárkányi Botond