

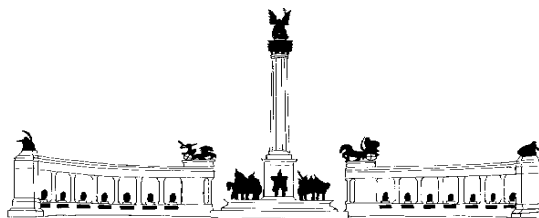
BUDAPESTI GAZDASÁGFEJLESZTÉSI EGYESÜLET

Budapesti Gazdaságfejlesztési Egyesület javaslata a „dugódíj” bevezetéséhez

Az 1990. évben egyesületként alapított Budapest Kereskedelmi és Iparkamara (BKIK), a köztestületi kamarák létrejöttét követően 1995 júniusától gazdasági egyesületként folytatja munkáját, és 2008. évben vette fel a Budapesti Gazdaságfejlesztési Egyesület nevet. (BGE) A BGE elsősorban közhasznú tevékenységet, és hagyományos egyesületi és képviseleti munkája mellett non-profit vállalkozói tevékenységet folytat. Mindezt elsősorban a budapesti gazdaság bel és külföldi piacának/értékesítésének elősegítése, a főváros goodwilljének emelése érdekében teszi. Ennek a célnak az eléréséhez az Egyesület feladata olyan intézkedések támogatása, amelyek segítik a budapesti gazdaságot termékeik értékesítésében. A tevékenységének kiemelten fontos része a kamarai években kialakított széleskörű nemzetközi kapcsolatrendszer ápolása és továbbépítése. Az Egyesület meghatározó eleme a több mint 20 éves kapcsolatrendszer, amelyet folyamatosan épít és szélesít, valamint az ehhez kapcsolt információszolgáltatás és képviselet. A BGE tevékenysége ma is szorosan kapcsolódik a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara munkájához, több területen is folyamatos az együttműködés. A 2011 évben, több éves előkészítés után, közösen elindítottuk a nemzetközi kamarai minősítő rendszert, amelyet a BKIK ma már elsősorban a KKV szektor vállalkozói részére az egész országban képvisel, és ezzel kapcsolódik a World Chambers Network kamarai hálózathoz.

Az egyesület történelmi feladatának tekinti Budapest gazdaságát megalapozó jelentős magyar személyiségek és azok gazdasági munkásságának megismertetését a magyar társadalommal. Ennek jegyében hozta létre még alakulását követően a Baross Gábor vállalkozásfejlesztési Alapítványt, majd 2007. évben gróf Batthyány Lajos születésének 200. évfordulóján a Batthyány díjat.

A BGE részt vesz jelentős rendezvények és projektek létrehozásában, részben hazai, részben külföldi partnerekkel. Tevékenysége során arra törekszik, hogy Budapest és elsősorban a Főváros fejlődése mindig meghatározó helyen szerepeljen Európában. Egyesületünk folyamatosan arra törekszik, hogy Budapest gazdasága, élete mindig Európa élvonalában maradjon, és ennek megfelelően fejlődjön még a gazdasági válság gondjai közepette is. Most amikor Európa gazdasága újra elindult, Budapest szerepe is egyre erőteljesebben felértékelődhet. Európa világvárosai között újra teret kap az a stratégia, melyet a BGE már a kezdetektől követ, és amellyel minden európai városban és projektben képviseli a magyar Fővárost és annak értékeit. Nemzetközi munkánk legjelentősebb eredménye, hogy részt vehetünk egy olyan európai projektben, amely kiemelt városfejlesztési elképzeléseket hangol össze és mindössze öt európai város között Nápoly, Róma, Berlin és Athén mellett Budapest is helyet kapott. Komoly eredménynek tekintjük, hogy építészekkel folytatott számos megbeszélés és közösen elindított projekt eredményeként a BGE megjelenhetett a Kínában bemutatásra került magyar építész projektek egyik támogatójaként, és ezzel is tovább szélesíthettük nemzetközi kapcsolatainkat. A BGE támogatja a magyar építészek megjelenését a 2018. évi Oroszországban megrendezésre kerülő labdarúgó világbajnokság létesítményeinek tervezésénél.



BUDAPESTI GAZDASÁGFEJLESZTÉSI EGYESÜLET

A BGE javaslata a budapesti dugódíj bevezetésével kapcsolatban

Budapest főváros önkormányzatát az M4 Metro támogatása kapcsán Európai Unióval szerződéses kötelezettség terheli egyfajta dugódíj bevezetésére, amelynek alapvető célja a Főváros tömegközlekedésének fejlesztése. A BGE a nemzetközi gyakorlatot és a jelenlegi fővárosi közlekedési helyzetet is áttekintve elkészített egy lehetséges javaslatot, amelyet, mint civil kezdeményezés terjesztünk elő a Főváros vezetése felé.

- A Budapest város szerkezete, ami nehezíti a bevezetést

Budapest történelmileg Magyarország közlekedési csomópontja volt és ma is az. Minden főközlekedési útvonal Budapestre fut be és azon keresztül lehet tovább haladni. A fővárosi hidak is ezt az átvezető szerepet töltik be és komoly szerepet vállalnak a budapesti közlekedés egyenletes elosztásában. A budapesti közlekedés átmenő forgalmának csökkentésére vált elkerülhetetlenné az M0 körgyűrű megépítése, ami annak ellenére, hogy még nem ért körbe, nagy terhet vesz le Budapest közlekedéséről, de funkciójának teljes mértékben a mai napig és **a sajnálatosan a nem közeli időpontban történő befejezéséig nem tud megfelelni!** Ezt a tényt az M0 2015. évi szakaszos fizetővé tétele tovább súlyosbította, a forgalom egy részének a városba történő „visszaterelésével”. A dugódíj alapfunkciójának megvalósításához egy fejlett tömegközlekedési hálózat, korszerű járműpark is szükséges lenne, amivel jelenleg nem rendelkezik a Főváros. Az fejlett infrastruktúra másik fontos elemei is gyakorlatilag teljes mértékben hiányoznak! Ezek a P+R parkolók, parkolóházak, amelyeknek a fő bevezető utak mentén a főváros tömegközlekedési csomópontjainál kellene épülniük.

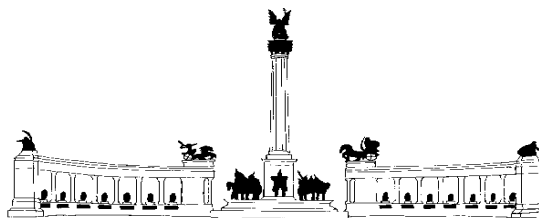
- A bevezetés egyesületi javaslata

Szükségesnek tartjuk a dugódíj bevezetésére kötelezettséget vállaló szerződés olyan szempontú felülvizsgálatát, amely azt vizsgálná, hogy van-e lehetőség ezen kötelezettség

- alóli felmentés kérésére. Ezt a kérést alá lehetne támasztani egy, a Főváros közlekedési rendszerét, úthálózatát bemutató elemzéssel, ami rámutatna a budapesti hidak forgalomelosztó szerepére, és az esetlegesen bevezetendő belvárosi dugódíj okozta közlekedési káoszra, valamint arra, hogy azon hidak, amelyekre a forgalom átterelődne (Rákóczi, Árpád), az áteresztő képességük miatt nem képesek a megnövekedett forgalom ellátására.

- időbeni elhalasztására. Addig az időpontig, amíg az M0-s körgyűrű be nem záródik.

- a P+R parkolóházak kapacitása rendkívül kevés, megfelelő számú megépítésük, még középtávon sem várható.



BUDAPESTI GAZDASÁGFEJLESZTÉSI EGYESÜLET

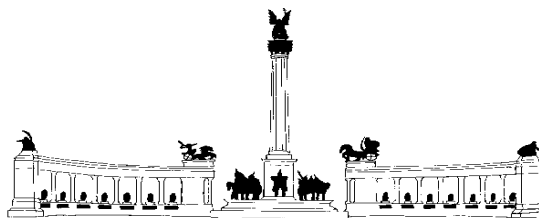
Abban az esetben, ha erre nincs jogi lehetőség és a bevezetés elkerülhetetlen, akkor a BGE javaslata szerint, nem egy esetlegesen különböző helyi érdekcsoportok és egyéb lobby érdekek mentén kialakuló körzet, vagy körzetek kialakítására kerülhet sor, amely nyilvánvalóan komoly zavarokat okozna Budapest napi közlekedésében, ezért átfogó megoldásra lenne szükség.

A BGE azt javasolja, hogy a megyei matrica rendszerhez hasonlóan kerüljön kialakításra egy „Budapesti Dugódíj Matrica” (BDM), mely

- a fővárosi lakcímmel rendelkező autótulajdonosok (magánszemélyek, jogi személyek) számára éves jelleggel kerülne kiadásra, tekintettel arra, hogy ők egész évben folyamatosan használják a Főváros útjait és a közlekedési útvonalak sajátossága miatt minden valószínűség szerint rendszeresen mennek át a belvároson, Pestről Budára, vagy vissza. Gyakorlatilag ez egy éves átalány jellegű úthasználati jogosultságot adna a fővárosi utak használatára.
- a nem fővárosi lakosok, budapesti behajtás esetén mobil telefonos fizetési lehetőséggel akár napi, vagy óra alapú (parkolási díjfizetési technika) dugódíj fizetéssel egyenlíthetnék ki a fizetési kötelezettséget.
- továbbá külföldiek számára az autópálya matrica mintájára 10 napos, havi vagy éves BDM vásárlására lenne lehetőség. A külföldiek számára olyan matricavásárlási lehetőséget kellene kialakítani, amely szétválasztaná a magyar autópályák használatát tartalmazó matricát és az autópályák mellett a fővárosi úthasználatot (BDM) is tartalmazót. Ezzel azon külföldieket, akik csak átutazóban vannak Magyarországon, arra ösztönöznénk, hogy használják a már elkészült körgyűrűt!
- A BDM egyesületi javaslatának előnyei

Dugódíj „londoni modell” bevezetésének problémái:

- A dugódíj bevezetéséhez szükséges területi egyeztetések és közlekedés technikai szempontok alapján a dugódíj kötelel zónák kialakítása rendkívül sok konfliktust generál.
- A dugódíjas körzet határain elkészítendő kamera rendszerek és a dugódíj kifizetésének a rendszere és ügyvitel, valamint az ellenőrzések után a bírságotlasi rendszer kialakítása rendkívül magas költségigényű, fenntartása drága lenne.
- A dugódíjas körzetek közvetlen közelében jelentős mértékben megnőne a közlekedési utak terhelése és a parkoló autók száma. A P+R parkolóházak hiányában a szomszédos utak, utcák, terek parkolási övezetté válnának. Míg a belvárosban korábban épült parkolóházak kihasználtsága jelentősen csökkenne és előfordulhat, hogy nem lesznek gazdaságosan üzemeltethetők!



BUDAPESTI GAZDASÁGFEJLESZTÉSI EGYESÜLET

A BGE javaslata több szempontból is praktikus

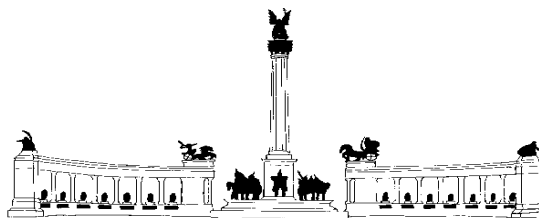
- Nem kell a bevezetés kapcsán új technikai ellenőrző pontokat kiépíteni a belvárosban. Elég a budapesti bevezető utakhoz telepíteni „parkoló automatákat”.
- A fizetési rendszer a már meglévő autópálya matrica rendszerére épülhet, annak infrastruktúrája alkalmas a BDM kezelésére.
- Az autósok számára könnyen áttekinthető, nem kell attól tartaniuk, hogy véletlenül beleszaladnak a dugódíjas körzetbe.
- A külföldiek számára is könnyen érthető és áttekinthető, megfelelő határ melletti és úti menti kommunikációval.
- A budapesti autósok a BDM megvásárlásával hozzájárulnak a fővárosi utak fenntartásához.
- A vidéki autósok a tényleges budapesti úthasználatuk arányában fizetik meg a díjat.
- A külföldiek pedig arra lennének ösztönözve, ha nem kimondottan a Főváros meglátogatására érkeznek, kerüljék el Budapestet.

A BDM díj mértékének megállapításához javaslat

A Magyarországon közúti gépjárművek száma kb 3 millió. Ebből megközelítőleg 33 % budapesti és pest megyei tulajdonban van. Nyilvánvalóan ez a 33 % fogja a legnagyobb valószínűséggel használni és a legnagyobb mértékben a fővárosi úthálózatot.

Mivel ezek a gépkocsi tulajdonosok legalább 90 %-a meg fogja venni a BDM-et, ezért a következő javaslatot tesszük.

- Fővárosi és Pest megyei lakosoknak évi 5.000 Ft-os BDM árat javaslunk ez a 90 %-os vásárlási aránnyal számolva 4,5 milliárd forint bevételt jelent, csak ebben a kategóriában. A fővárosi lakosok számára akár kötelezővé is tehető a BDM.
- Az autópálya matricákkal megegyező nagyságrenddel és árakkal lehet kalkulálni a többi kategóriában is.
- A vidéki és külföldi tulajdonú gépjárművek esetében a 10 napos, havi és éves díjon kívül lehetőséget kell biztosítani napi jegy vásárlására, mely technikai lebonyolítására a parkolási díjak fizetésére országosan is használt mobilfizetési rendszert lehetne használni. Ennek személygépkocsira kalkulált mértéke 500 Ft/nap lehetne. A kamerák rendszámfelismerő rendszerrel történő ellátásával a Budapestre behajtó gépjárművek, a tulajdonos lakhelyének azonosítása technikailag megoldható. A külföldi gépjárművek esetében elég annak azonosítása, hogy nem hazai tulajdonúak. Az ő ellenőrzésük és



BUDAPESTI GAZDASÁGFEJLESZTÉSI EGYESÜLET

bírságot megoldható a Fővárostól körkörös kialakítható ellenőrzési pontok segítségével.

Máshol, ahol bevezették a dugódíjat az elsődleges cél, a forgalom csillapítása és a környezeti terhek csökkentése volt.

Budapesten, a javaslatunkban részletezett indokok alapján, (körgyűrű befejezetlensége, P+R hiánya, járműpark állapota, stb.) a klasszikus dugódíj csak közlekedési káoszt, elégedetlenséget okozna.

A BGE által javasolt megoldással éves szinten legalább 10-15, de más becslések szerint 15-20 milliárd forint bevételt tud realizálni a Főváros!

Ilyen nagyságrendű bevétel felhasználása a fővárosi közlekedésfejlesztés finanszírozásában érezhető és látványos fejlesztéseket tenne lehetővé. Az utak minőségének javítása, P+R parkolóházak építése, fővárosi tömegközlekedés fejlesztése mind olyan területek, ahol ilyen nagyságrendű forrás már komoly előrelépést jelentene.

Tehát, a BDM bevezetése a forrást biztosítana a fejlesztésekhez és lehetővé tenné, hogy középtávon a korszerű tömegközlekedés és fejlett parkolási infrastruktúra vonzóvá tegye a tömegközlekedési eszközök használatát, ez által csillapítaná a belváros forgalmát.

A végrehajtott fejlesztéseket követően ki lehet dolgozni olyan bérletrendszert, P+R használati feltételeket, amelyek már jelentős mértékben hozzá fognak járulni a belvárosi autóforgalom csökkenéséhez.

A javaslat másik nagy előnye, hogy a meglévő infrastruktúrákat és már működő technikai megoldásokat használná fel. A Fővárosnak gyakorlatilag csak minimális fejlesztéseket kell végrehajtania a bevezetés érdekében.

A BGE javaslatát vitaanyagként tekinti, szívesen konzultál más szakmai szervezetekkel, illetékes szakértőkkel a koncepció finomítása érdekében.

Reméljük, hogy javaslatunk elnyeri a fővárosi döntéshozók és a közlekedési szakemberek tetszését. A Egyesület kész a javaslat bevezetése esetén segíteni a megvalósítás folyamatát is.

Budapest, 2015. március