

BEVÉTELI PROGNÓZIS AZ M0 AUTÓÚT, VALAMINT AZ M31 AUTÓPÁLYA UD RENDSZERBEN TÖRTÉNŐ DÍJASÍTÁSÁRA

ELŐZMÉNYEK

Az M0 autóút díjasítása a tehergépkocsik számára nemcsak közlekedéspolitikai, hanem gazdasági kérdés is egyben, mivel az M0 keleti és északi szektorának építése, valamint a déli szektor bővítése is jelentős uniós társfinanszírozással valósult meg (**1. sz. Melléklet**). Ilyen esetekben, ha egy EU támogatással épült útszakasz díjtermelő képességében változás következik be, úgy a döntést követően szükségesség válhat a költség-haszon elemzések felülvizsgálata, ami adott esetben a projektekhez lehívott támogatás visszarendezéséhez, visszafizetési kötelezettséghez vezethet. A fentiekre tekintettel az NFÜ javaslata e tekintetben az, hogy az M0 díjasításáról ne szülessen döntés a KÖZOP zárását megelőzően.

FELADAT MEGHATÁROZÁS

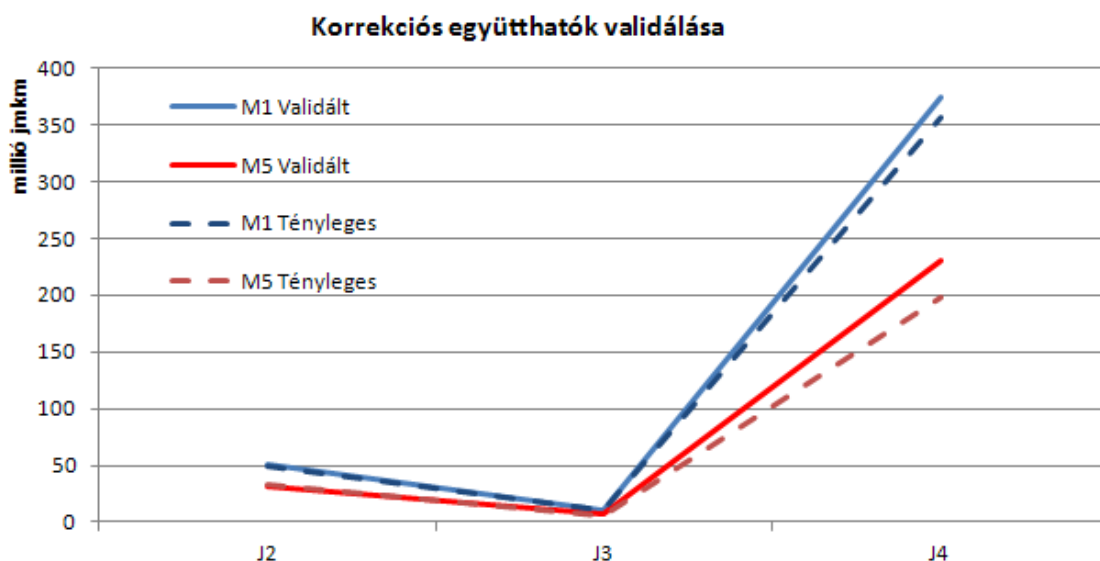
A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium kérésének megfelelően a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ az M0 környűrű, illetve az M31 autópálya UD rendszerben keletkező bevételtermelő képességét vizsgálta meg a jelenleg érvényes díjszintek és környezetvédelmi besorolások figyelembevételével.

FORGALMI TELJESÍTMÉNYEK MEGHATÁROZÁSA

Tekintettel arra, hogy jelenleg egyik vizsgált útszakasz sem díjköteles az UD rendszerben, így pontos tranzakciós és forgalmi adatokkal nem rendelkezünk ezen utak tekintetében. A fentiek miatt a vizsgált útszakaszon a díjköteles futásteljesítményeket az OKA adatbázisából állítottuk elő. Az OKA adatbázis 2012. évről tartalmaz mért és származtatott forgalmi adatokat minden útszakasz tekintetében, azonban ezek a számok a valós, azaz a tranzakciós adatokból számított díjköteles forgalomtól összességükben jelentős mértékben eltérnek.

Meg kell említenünk, hogy a forgalomszámlálási kategóriák, illetve a díjszedési kategóriák sem feleltethetők meg egyértelműen egymásnak, mivel sok esetben egyes kategóriák között átfedések vannak.

Az elmondottakra tekintettel, az M0 autóút illetve az M31 autópálya forgalmi adatait az M1 és M5 autópályák OKA-ból nyert forgalmi adatainak és a valós – tranzakciós adatbázisból nyert – forgalmi adatok összevetéséből nyert korrekciós együtthatók segítségével korrigáltuk, így állítva elő a várható díjköteles futásteljesítményeket (**2. sz. Melléklet**).



A fent bemutatott ábrán látszik, hogy az alkalmazott korrekciós együtthatók felhasználásával mindkét vizsgált autópálya esetében az OKA adatbázis felhasználásával becsült forgalmi teljesítmények megfelelően illeszkednek a tranzakciós adatokból származtatott forgalmi teljesítményekhez.

DÍJSZINTEK

A fenti számítások alapján már ismerjük a vélhető forgalmi teljesítményeket, azonban ezen járművek motorjainak környezetvédelmi besorolásairól továbbra sincsenek információink. Mivel a kiszabható díjtételeket a járművek környezetvédelmi kategorizálása is befolyásolja, így számításinkban a Hu-Go rendszerből nyert információk alapján meghatározott átlagos járműkategóriánkénti díjszintet vettük figyelembe. Ez tulajdonképpen nem jelent mást, mit a díjkategóriánkénti bevételek elosztását a díjkategória jutó díjköteles futásteljesítménnyel.

	Környezetvédelmi kategória	Gyorsforgalmi Bruttó Díjszint Ft/km	Bruttó súlyozott átlagos gyorsforgalmi díjszint (Ft/km)
J2	C	57,39	44,63
	B	49,90	
	A	42,42	
J3	C	80,52	62,00
	B	70,02	
	A	59,52	
J4	C	130,06	87,72
	B	108,38	
	A	86,70	

VÁRHATÓ BEVÉTELEK

A várható díjbevételek a díjkategóriánkénti futásteljesítmények és az ugyanezen díjkategóriához tartozó átlagos díjszintek szorzataként állítható elő.

Várható bruttó díjbevétel (Millió Ft)			
Díjkategória	J2	J3	J4
M0 Bbruttó bevétel (M Ft)	1 713	594	16 248
M0 belül bruttó gyf. díjbevétel (M Ft)	491	132	887
M0 belül bruttó főúti díjbevétel (M Ft)	52	13	76
Teljes bevétel	20 207		

A fentiek alapján az M0 autót és az M31 autópálya 3,5 tonna megengedett össztömeg feletti gépjárművek UD rendszerben történő díjasítása **évi bruttó 18,5 Milliárd Forint többletbevételt** jelenthet. Becslésünk szerint ezen díjbevétel 45%-a származhat külföldi fuvarozóktól, míg a nagyobbik, azaz 55% a hazai fuvarozóktól származik majd.

A bevételi számításokat elvégeztük pénzforgalmi szemlélettel is, melyben az M0 csomópontjaihoz kapcsolódó elemi díjköteles szakaszok díjbevételei alapján becsültük az M0 két szomszédos csomópontja között várható díjbevételeket. Bár ez a számítási módszertan a fent bemutatott eljárásnál lényegesen több közelítést tartalmaz, ezért védhetősége is nehezebb, mégis ki szeretnénk emelni, hogy a két eljárás végeredménye között csak minimális eltérés volt.

További feladatunk volt az M0 belüli szakaszok díjbevételeinek meghatározása is. Az M0 autótúton belül az alábbi főutak és gyorsforgalmi utak rendelkeznek külterületi szakaszokkal: M1, M3, M5, M51, M7, 1, 4, 11, 400 és a 700 j. út. Ezen szakaszok külterületi hossza együttesen 39 km. Számításink szerint a gyorsforgalmi szakaszokból várhatóan további bruttó 1,5 milliárd Ft, míg a listában szereplő főúti szakaszoktól kb. bruttó 140 millió Ft díjbevétel várható.

A fentiek alapján az UD rendszerben az **M0 autótú és az azon belül található, eddig díjmentes főúti és gyorsforgalmi útszakaszok forgalmából várható díjbevétel bruttó 20 milliárd Ft-ot tehet ki.**

ÉSZREVÉTELEK

Szakmapolitikai szempontként mindenképpen **figyelembe kell venni a fővárosi dugódíj tervezett bevezetését.** Az ezzel foglalkozó szakemberek nem javasolják az elosztó és gyűjtő szerepet játszó körgyűrű minden kategóriára kiterjedő díjasítását, hiszen ez a díjkötelessé váló budapesti szektorokon kívüli közlekedés fontos útvonalává válhat.

Úgy gondoljuk, hogy egy nagyon érzékeny kérdéstről van szó, ezért érdemes a döntés előtt alaposan körbejárni a kérdéskör valamennyi aspektusát. Ugyanakkor méltánytalan az, hogy míg az elkerülőket díjasítottuk a teherforgalom számára, addig az M0 tartósan ingyenes használatú maradjon, ezért hosszabb távon a díjmentesség fenntartása vélhetően valóban nem lehetséges.

1. sz. Melléklet: Kapcsolódó projektlista

Projekt megnevezése	Hossz (km)	Forrás	Év	Költség (Bruttó M Ft)
M0 2-11. sz. főutak között (Északi-híd)	3,9		2008	74 198
M6 M0-Érdi tető közötti szakasz	11,0		2008	59 319
M0 3. sz. főút - M3 közötti szakasz	8,9		2008	24 010
M0 31-3. sz. főút közötti szakasz	10,9		2008	24 107
M0 4-31. sz. főút közötti szakasz	6,7		2008	13 359
M31 autópálya gödöllői átkötés 0+000-12+410 km között	12,4		2010	27 250
M0 Dél, M1-M6 közötti második pálya kiépítése 2+840-9+400 km között	6,6		2012	13 820
M0 útgyűrű építése M7-M6 közötti szakasz (3+200-10+420 km sz.) burkolatmegerősítése	7,2		2012	3 780
M0 autóút bővítése M6 ap.-51. sz. főút között, Bp. XXII. ker. Növény utcai kapcsolat kiépítése	1,0		2013	3 990
M0 autóút bővítése M6 ap.-51. sz. főút (12+140-23+200 km sz.) között	11,1		2013	40 360
M0 autóút 2x3 sáv építése 51 sz. főút - M5 ap. (23+200-29+500 km sz.) között	6,3		2013	12 200

2. sz. Melléklet: Várható díjköteles forgalmi teljesítmények

Út	Kezdőszelv. km + m formában	Végyszelv. km + m formában	Rész- szakasz hossza	J2 Átlagos napi járműszám	J3 Átlagos Napi járműszám	J4 Átlagos Napi járműszám	J2	J3	J4
M0	0 + 000	2 + 742	2 846,0	1 974	607	9 929	2 050 156	630 753	10 314 146
M0	2 + 742	8 + 641	2 965,0	1 974	607	9 929	2 135 879	657 127	10 745 412
M0	8 + 641	12 + 140	1 750,0	1 974	607	9 929	1 260 637	387 849	6 342 149
M0	12 + 140	29 + 916	8 881,5	1 974	607	9 929	6 397 913	1 968 389	32 187 311
M0	29 + 916	29 + 917	0,5	914	159	6 033	167	29	1 101
M0	29 + 917	30 + 006	42,5	914	159	6 033	14 175	2 464	93 587
M0	30 + 006	41 + 866	5 941,5	914	159	6 033	1 981 710	344 490	13 083 450
M0	41 + 866	49 + 256	3 697,5	1 030	171	5 612	1 390 615	230 172	7 573 885
M0	49 + 256	53 + 570	2 158,0	988	159	5 452	777 903	125 594	4 294 377
M0	53 + 570	58 + 789	2 611,0	639	116	2 513	609 167	110 216	2 394 927
M0	58 + 789	65 + 125	3 167,0	672	111	2 075	777 033	128 484	2 398 607
M0	65 + 125	67 + 702	1 287,0	732	106	1 939	343 673	49 888	910 855
M0	67 + 702	72 + 528	2 415,0	669	88	769	589 530	77 217	677 854
M0	72 + 528	74 + 176	824,0	502	71	617	150 982	21 204	185 569
M0	74 + 176	76 + 708	1 269,0	445	56	452	206 117	26 054	209 360
M0	2 + 742	9 + 039	3 156,0	1 974	607	9 929	2 273 469	699 458	11 437 612
M0	9 + 039	14 + 220	2 587,5	1 974	607	9 929	1 863 942	573 462	9 377 320
M0	14 + 220	23 + 450	4 610,5	2 282	746	9 700	3 839 887	1 255 561	16 323 475
M0	23 + 450	29 + 814	3 184,5	2 282	746	9 700	2 652 233	867 224	11 274 722
M0	29 + 814	29 + 815	0,5	914	159	6 033	167	29	1 101
M0	29 + 815	30 + 006	92,5	914	159	6 033	30 852	5 363	203 689
M0	30 + 006	41 + 837	5 907,5	914	159	6 033	1 970 370	342 518	13 008 581
M0	41 + 837	48 + 395	3 277,0	1 030	171	5 612	1 232 467	203 996	6 712 541
M0	48 + 395	53 + 853	2 723,0	988	159	5 452	981 571	158 477	5 418 716
M0	53 + 853	58 + 991	2 567,0	639	116	2 513	598 902	108 359	2 354 568
M0	58 + 991	65 + 352	3 173,0	672	111	2 075	778 505	128 728	2 403 151
M0	65 + 352	67 + 696	1 173,5	732	106	1 939	313 364	45 488	830 527
M0	67 + 696	72 + 694	2 496,0	669	88	769	609 304	79 807	700 590
M0	72 + 694	73 + 900	603,0	502	71	617	110 488	15 517	135 799
M0	73 + 900	76 + 708	1 403,5	445	56	452	227 963	28 816	231 549
M31	0 + 000	8 + 344	4185	489	69	2 934	747 571	105 857	4 481 758
M31	8 + 344	12 + 398	2020	391	62	2 856	287 989	45 676	2 105 729
M31	0 + 000	8 + 996	4496	489	69	2 934	803 036	113 711	4 814 276
M31	8 + 996	12 + 416	1713	391	62	2 856	244 149	38 723	1 785 179
							38 251 885	9 576 701	185 013 472
M1	12 + 359	15 + 701	3456	1 012	117	503	1 276 577	147 588	634 504
M3	10 + 120	12 + 940	2823	759	57	378	782 070	58 733	389 489
M5*	13 + 000	22 + 058	9076	1 469	434	1 962	4 866 415	1 436 073	6 499 596

M51*	25 + 000	28 + 607	3599	274	53	430	359 936	68 966	564 863
M7	7 + 681	15 + 501	7725	1 308	147	713	3 688 070	414 485	2 010 393
							10 973 068	2 125 844	10 098 845
1	7 + 976	10 + 795	2791	237	26	61	241 435	25 977	62 142
4	19 + 550	24 + 930	5386	485	86	541	953 850	169 853	1 063 546
11	13 + 236	13 + 949	713	399	60	284	103 942	15 693	73 910
400	3 + 243	4 + 608	1365	199	14	16	99 147	7 100	7 972
700	5 + 500	7 + 681	2062	1 680	223	201	1 264 117	167 987	151 279
							2 662 491	386 610	1 358 848

*Becsült forgalmi adatok!