



TOP -10 kérdés a dugódíj budapesti bevezetése kapcsán

– a bevételek nagyságától a lakossági felmérésekig

Budapest, 2011. október 25.

Kormányzati megkeresésre készítettük a következő összefoglalót a dugódíj bevezetésekor mérlegelendő fő szempontokról.

- 1. Mi a dugódíj célja?** közlekedési dugók kezelése, valamint levegő- és zajszennyezés csökkentése, úthálózat és tömegközlekedés finanszírozása, környezetbarát közlekedési módok támogatása, közlekedési dugók kezelése.
- 2. Indokolt-e a dugódíj Budapesten?** - A gépkocsiközlekedés sebessége Budapest belvárosában 1990 után folyamatosan és nagymértékben csökkent. A 2000-es évek közepén a sebesség már **12-13 km/óra** körüli volt, vagyis olyan alacsony volt, mint a lovaskocsik sebessége az 1900-as évek elején. A dugódíj mellett, hogy a közlekedési rendszer működésének szabályozását teszi lehetővé, forrásokat is teremt a tömegközlekedés hosszú távú fejlesztéséhez. A fővárosi levegőminőség szintén indokoltá teszi a dugódíj bevezetését. A forgalmi dugók legnagyobb kára az idővesztés. Utazók tízezrei vároknak naponta tétlenül - járó gépkocsimotorral - a dugóban, ahelyett hogy hobbijukat élveznék, gyermeküknek segítenének a leckeírásban, vagy dolgoznának. A budapesti lakosságnak évente több tízmilliárd forintja megy el a dugókban ücsörögve.
- 3. Mekkora bevételek várhatóak a dugódíjtól, mennyi idő alatt térül meg a rendszer?:** Budapesten a dugódíjból származó bevétel a 2008-2009. évi modellalapú számítások szerint **18-40 milliárd forint** között lehet, függően a díjfizetési zóna méretétől, a díj nagyságától és a díjfizetési időszaktól. A dugódíj bevezetéséhez kötődő beruházások várható megtérülési ideje: **~1év**, ezt követően már a tömegközlekedés finanszírozásához is jelentősen hozzájárulhat a rendszer. Emlékeztetőül a BKV éves vesztesége 2009-ben 23,5 mrd forint, 2008-ban 5, 7 mrd forint, 2007-ben 16,8 mrd forint volt, és a könyvviteli értelemben nem kimutatott költségek miatt további milliárdok hiányoznak a cég finanszírozásából. A hiányt a cég rekonstrukciója, üzletpolitikájának felülvizsgálata csak részlegesen képes mérsékelni, hosszú távon a dugódíj forrásokra szükség lehet a finanszírozáshoz.



4. **Mi az EU álláspontja a budapesti dugódíj bevezetéséről?** : Az Európai Unió amellett, hogy általánosan is ösztönzi az útdíjfizetés bevezetését, Budapest számára ezt elő is írja: a dugódíj bevezetése **a 4-es metró uniós támogatásának feltétele.**

5. **Nemzetközi tapasztalatok:** Elsőként Szingapúr vezetett be díjfizetési kötelezettséget a belvárosban 1975-ben. A legnagyobb érdeklődést az elmúlt években két európai főváros, London és Stockholm díjfizetési rendszerének bevezetése váltotta ki. Előbbi 2003-ban, utóbbi 2005-ben indította el a rendszert. A bevezetéseknek egyértelműen kedvezőek a tapasztalatai. A forgalom sebessége 30-40 százalékkal nőtt, a bevételek hozzájárultak a tömegközlekedés finanszírozásához, javult a levegőminőség, és a társadalmi megítélése a dugódíjnak pozitív. A bevezetést megelőzően a tömegközlekedés fejlesztése szükséges, ami átmenetileg növeli az állami kiadásokat. A nemzetközi tapasztalatok alapján azonban a díjfizetés a tömegközlekedés átfogó fejlesztése nélkül megvalósítható, és a gépkocsiforgalom kiváltására elégséges az autóbusz-hálózat és parkolási rendszer fejlesztése.

	Szingapúr	Oslo	London	Stockholm
Cél	úthasználat optimalizálása	út- és tömegközlekedés-fejlesztés finanszírozása	forgalmi torlódások költségeinek csökkentése, londoni közlekedésfejlesztés finanszírozása	forgalmi torlódás csökkentése, környezetszennyezés mérséklése, tömegközlekedés-fejlesztés finanszírozása
Díjszabás	0-2 €	1,5 €	10 €	1-2 €
Díjfizetési időszak	H-P, 8:00 - 19:00	H-V, 0:00 - 24:00	H-P, 7:00 - 18:30	H-P, 6:30 - 18:30
Éves díjbevétel	40 millió €	130 millió €	415 millió €	85 millió €
Díjfizetési zóna (km²)	7,25	64	21	29,5
Mentesség	menetrend szerint közlekedő autóbuszok, sürgősségi szolgálatok	menetrend szerint közlekedő autóbuszok, motorbiciklik, sürgősségi szolgálatok, mozgássérültek	motorbiciklik, katonai és sürgősségi járművek, taxik, buszok, mozgássérültek, 90%-os kedvezmény a helyi lakosoknak	motorbiciklik, katonai és sürgősségi járművek, taxik, menetrendszerint közlekedő buszok, mozgássérültek, környezetbarát járművek



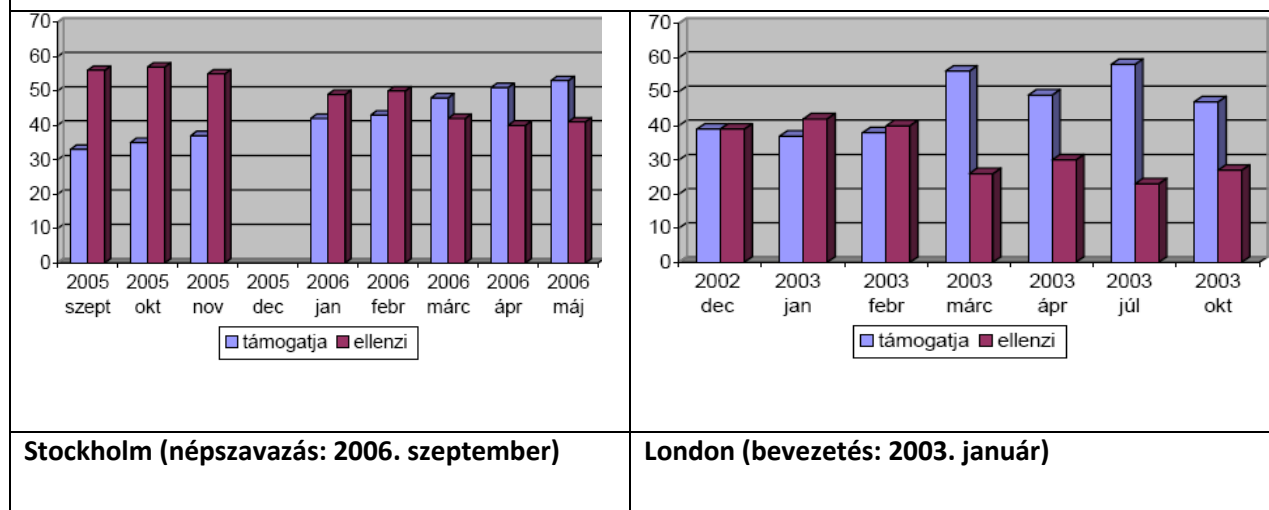
6. Technológia, zónahatárok, díj:

Technológia	Díjfizetési zóna	Díj
<p>Kamerás beléptető-rendszer, hasonlóan a stockholmi rendszerhez. Egy kipróbált technológia átvételének kiadásai általában alacsonyabbak a kifejlesztés költségeinél, ezért Budapest az úttörő városokhoz képest alacsonyabb kiadásokkal számolhat.</p> <p>A kamerás-rendszámleolvasós rendszer ráadásul működik a hazai autópályákon is, tehát még külföldre sem kell menni a technológiáért.</p>	<p>Modellszámítások a következő körirányú utak által határolt területekre készültek.</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Kiskörút b. Nagykörút és budai körút c. Hungária gyűrű d. M0 vagy városhatár 	<p>Modellszámítások a következő díjakra készültek:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. 0 forint b. 800 forint c. 580 forint d. 435 forint <p>Fizetés: benzinkutaknál, mobiltelefonon, interneten bankkártyával, automatából, stb.</p>



7. **Politikai számtan:** a rendszerek támogatottsága a legutóbbi kontinentális bevezetésekkor a bevezetés időpontjában elérte az 50 százalékos szintet, és a támogatottság a bevezetést követően is egyértelműen növekedett Londonban.

1. Ábra: dugódíj rendszerek lakossági támogatottsága a bevezetés időszakában



Forrás: MRI 2008.



8. Budapesti lakossági felmérések a dugódíjról (2010): egy 250 fős, nem reprezentatív internetes elvégzett felmérés szerint a budapestiek többsége egyetért a dugódíj bevezetésével. A szakma támogatja a dugódíj bevezetését, és a lakosság egy része is érezi ennek szükségességét.

Indokoltnak tartaná-e a dugódíj bevezetését Budapesten?	Mekkora összegű dugódíjat tartana indokoltnak a fizetési övezetben behajtásonként?																										
<table border="1"> <caption>Indokoltnak tartaná-e a dugódíj bevezetését Budapesten?</caption> <thead> <tr> <th>Válasz</th> <th>Arány</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Igen</td> <td>~65%</td> </tr> <tr> <td>Nem</td> <td>~15%</td> </tr> <tr> <td>Esetleg</td> <td>~15%</td> </tr> </tbody> </table>	Válasz	Arány	Igen	~65%	Nem	~15%	Esetleg	~15%	<table border="1"> <caption>Mekkora összegű dugódíjat tartana indokoltnak a fizetési övezetben behajtásonként?</caption> <thead> <tr> <th>Összeg (Ft)</th> <th>Arány</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>~14%</td> </tr> <tr> <td>200</td> <td>~13%</td> </tr> <tr> <td>400</td> <td>~14%</td> </tr> <tr> <td>600</td> <td>~23%</td> </tr> <tr> <td>800</td> <td>~7%</td> </tr> <tr> <td>1000</td> <td>~17%</td> </tr> <tr> <td>Egyéb</td> <td>~4%</td> </tr> <tr> <td>Nem tudom</td> <td>~8%</td> </tr> </tbody> </table>	Összeg (Ft)	Arány	0	~14%	200	~13%	400	~14%	600	~23%	800	~7%	1000	~17%	Egyéb	~4%	Nem tudom	~8%
Válasz	Arány																										
Igen	~65%																										
Nem	~15%																										
Esetleg	~15%																										
Összeg (Ft)	Arány																										
0	~14%																										
200	~13%																										
400	~14%																										
600	~23%																										
800	~7%																										
1000	~17%																										
Egyéb	~4%																										
Nem tudom	~8%																										
<p>Jelölje meg, hogy milyen előnyöket vár a dugódíjtól?</p> <table border="1"> <caption>Jelölje meg, hogy milyen előnyöket vár a dugódíjtól?</caption> <thead> <tr> <th>Előny</th> <th>Arány</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gyorsabb közlekedés</td> <td>~60%</td> </tr> <tr> <td>Kiszámíthatóbb közlekedés</td> <td>~48%</td> </tr> <tr> <td>Kisebb környezetszennyezés</td> <td>~82%</td> </tr> <tr> <td>Kevesebb zaj</td> <td>~58%</td> </tr> <tr> <td>Egyéb</td> <td>~30%</td> </tr> </tbody> </table>	Előny	Arány	Gyorsabb közlekedés	~60%	Kiszámíthatóbb közlekedés	~48%	Kisebb környezetszennyezés	~82%	Kevesebb zaj	~58%	Egyéb	~30%	<p>Milyen Budapest közlekedése jelenleg?</p> <table border="1"> <caption>Milyen Budapest közlekedése jelenleg?</caption> <thead> <tr> <th>Kategória</th> <th>Szám</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>rossz</td> <td>169</td> </tr> <tr> <td>Elfogadható</td> <td>73</td> </tr> <tr> <td>Nem tudom</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Jó</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table>	Kategória	Szám	rossz	169	Elfogadható	73	Nem tudom	2	Jó	3				
Előny	Arány																										
Gyorsabb közlekedés	~60%																										
Kiszámíthatóbb közlekedés	~48%																										
Kisebb környezetszennyezés	~82%																										
Kevesebb zaj	~58%																										
Egyéb	~30%																										
Kategória	Szám																										
rossz	169																										
Elfogadható	73																										
Nem tudom	2																										
Jó	3																										



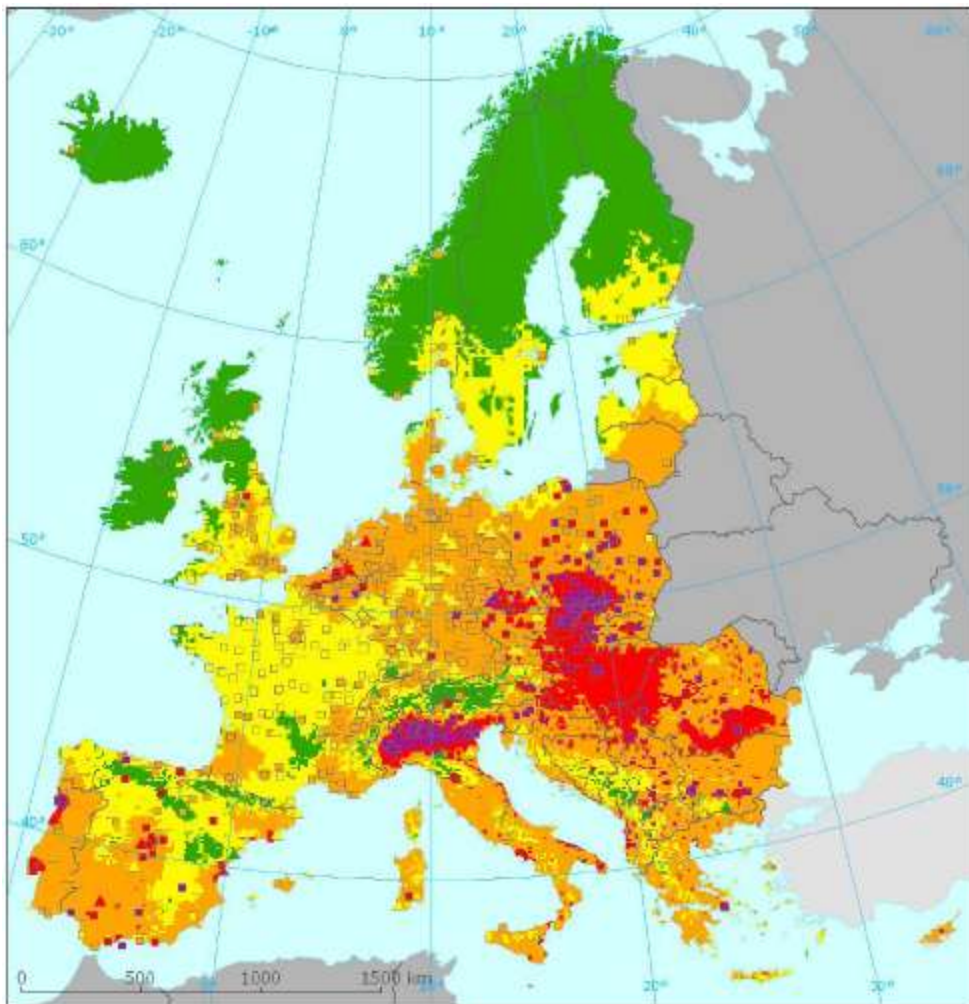
9. Környezeti hatások: A fővárosi ipari létesítmények 1990-es évek eleji bezárását követően gépkocsiközlekedés elterjedésével párhuzamosan drasztikusan romlott a belvárosi levegőminőség. A légszennyezettség 2007 eleje óta egyre gyakrabban és egyre több területen haladta meg az egészségügyi határértéket. Tavaly a szálló por a napok majdnem 20 százalékában volt több az 50 mikrogramm/köbméteres határértéknél. Különösen a Belvárosban gyakori a határérték túllépése, az Erzsébet téren 2007-ben 108 ilyen napot regisztráltak.

10. Megfontolandók a bevezetéskor:

- **Előkészítés:** demokratikus módon, társadalmi egyeztetést és a hatástanulmányok frissítését követően szabad a bevezetésről dönteni
- **Kommunikáció:** a nyilvánvaló hasznok ellenére professzionális kommunikációs kampánynak érdemes megelőznie a bevezetést a nemzetközi tapasztalatok szerint. A kommunikációnak a környezetszennyezés csökkenésére és a levegőminőség javulására kell fókuszálnia, mert a külföldi és hazai felmérések szerint ezt értékeli igazán a közvélemény (lásd a fenti grafikont). Érdemes elkerülni, hogy újabb sarcként értékelje a közvélemény a dugódíjat.
- **Párhuzamos intézkedések:** szükségesek, ugyanakkor nem feltétlenül előzetesen! a buszhálózat-, parkolók- és körirányú hálózat fejlesztése, a város által tervezett kerékpáros közösségi közlekedési rendszer kiépítése, az intermodális és multimodális lehetőségek, szolgáltatások fejlesztésétömegközlekedési gerincvonalak sűrítése
- **Elkerülendők a budapesti parkolási rendszer hibái:** fontos, hogy a dugódíjbevételek ne privát cégek nyereségét hízalják, hanem a közlekedőkhöz és városlakókhöz visszajuttatásra kerüljenek a források, a jobb minőségű tömegközlekedés vagy úthálózat finanszírozásán keresztül. Rendkívül fontos, hogy a dugódíj-bevételek és a rendszer költségei, mind az egyszeri, mind a folyamatos kiadások és felhasználásuk teljesen átláthatóak, nyilvánosak legyenek.
- **Törvényi szintű szabályozás:** A dugódíj rendszerek jogi háttérét törvényi erejű szabályozásban célszerű rögzíteni hasonlóan az Egyesült Királysághoz.
- **Díjbevételek:** Az üzemanyagárak emelkedése és lakossági jövedelmek csökkenése miatt a várható bevételek a korábban becsülnél kisebbek lehetnek. Kezdetben érdemes alacsonyabb díjakat meghatározni a társadalmi elfogadottság javítása érdekében.
- **Szociális szempontok:** Elsősorban az alacsonyabb jövedelmű rétegeket érintheti kedvezőtlenül a dugódíj. Ezért is fontos, hogy az autójuk helyett környezetbarát közlekedési eszközökre váltók számára minőségi szolgáltatásokat biztosítson a díjbevételekből a közlekedési vállalat, és budapesti infrastruktúra egyéb elemei (pl. kerékpárosbarát közlekedési úthálózat).



Mellékletek:



25. ábra: A 36. legmagasabb PM_{10} -koncentrációjú napon mért szennyezettség (2005)
(Európai Környezetvédelmi Ügynökség [2009])

Forrás: Parking Kft.



Idő és környezeti kategória alapú díj, Hungária, 3 kategória			
Díj nagysága	csúcs, zöld		
	csúcs, s+p: 800	és csk. s+p: 580	csk. zöld.: 435
Behajtók száma	28 990	120 981	105 193
Bevétel	5 798	17 542	11 440
A behajtási díj rendszer bevétele		34 780	
Közösségi közlekedés többletbevétele		2 776	
Rendszer fenntartási költsége		5 141	
Adóbevétel csökkenés		2 005	
Pénzügyi haszon (I.)		30 409	
Utazási időköltés változása (II.)	742	851	-2
Várható baleseti kárérték változása (III.)	-24	-69	-47
Környezeti költségek változása (IV.)	-493	-1 407	-953
Társadalmi költségek (II+III+IV)	225	-626	-1 001
Összes társadalmi költség		-1 401	
Összes közgazdasági érték (I-ext.)		31 811	
Összes beruházási igény		37 165	
Pénzügyi megtérülési idő		1,22	
Közgazdasági megtérülési idő		1,17	

47. táblázat: Idő és környezetvédelmi kategória alapú behajtási díj, egyszerű eset
(behajtók száma: behajtás/csoport/nap, beruházási igény: millió Ft, megtérülés: év, a többi sor: millió Ft/év)

Forrás: Parking Kft.



Dugódíj logo tervek



