



Városi útdíjas rendszerek forgalmi hatásai európai nagyvárosokban

Előadó: Kelen Csaba

Útdíj és törvény konferencia
Aranytíz Kultúrház
2011. július 6.

TARTALOM

1. **Városi útdíjas rendszerek**
2. **Európai városok bemutatása**
3. **Forgalmi hatások**
4. **Budapesti alkalmazás**
5. **Összefoglalás**



ÚTDÍjas rendszerek típusai

1. **Infrastruktúra-alapú díjak**
2. **Autópálya díjak: használat esetén fizet**
3. **Hidak, alagutak, hágók : használat esetén fizet**
4. **Terület-alapú díjak**
5. **Kordon: Be/kilépő forgalom fizet**
6. **Zóna: be/kilépő és belső belső forgalom fizet**
7. **Távolság alapú díjfizetés**
8. **Megtett úthossz arányában fizet**
9. **Terület, napszak, járműtípus stb. szerint differenciálható**



ÚTDÍfizetés differenciálása

1. **Járműtípus szerint**
2. **Napszak szerint**
3. **Forgalomnagyság szerint**
4. **Emissziós kategória szerint**



Díjfizetés: Európai városok (2010)

1. **Történelmi belvárosok védett övezete**
2. **Durham, Anglia**
3. **Znojmo, Csehország**
4. **Riga, Észtország**
5. **Valetta, Málta**
6. **Kisvárosok**
7. **Bergen, Norvégia**
8. **Trondheim, Norvégia**
9. **Nagyvárosok**
10. **Oslo, Norvégia**
11. **London, Anglia**
12. **Stockholm, Svédország**
13. **Milánó, Olaszország**



Díjfizetés: Európai városok (2010)

1. **Történelmi belvárosok védett övezete**
2. **Durham, Anglia**
3. **Znojmo, Csehország**
4. **Riga, Észtország**
5. **Valetta, Málta**
6. **Kisvárosok**
7. **Bergen, Norvégia**
8. **Trondheim, Norvégia**
9. **Nagyvárosok**
10. **Oslo, Norvégia**
11. **London, Anglia**
12. **Stockholm, Svédország**
13. **Milánó, Olaszország**



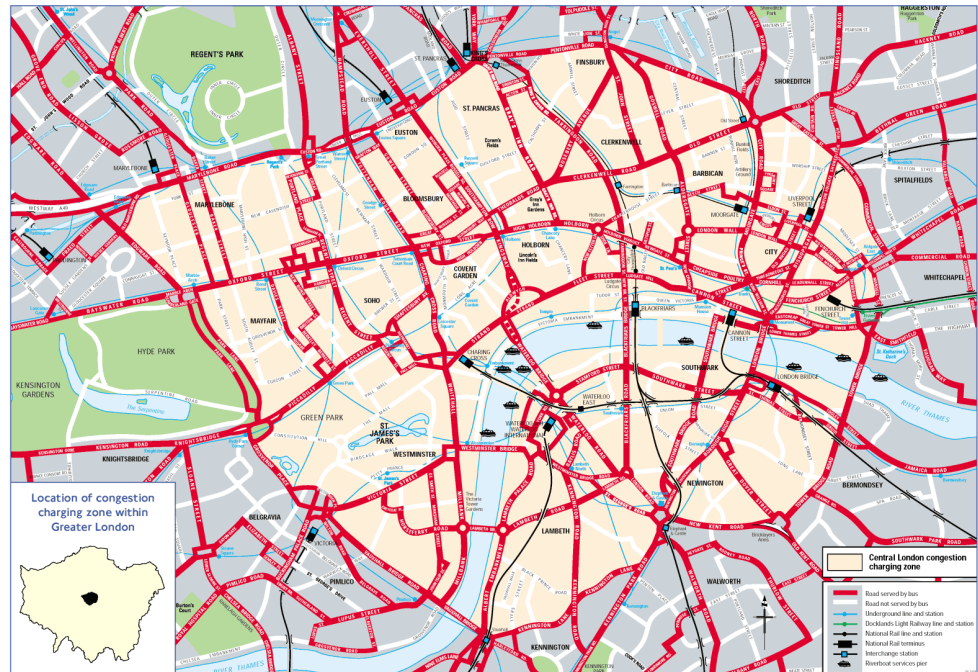
LONDON (2003)

Terület: 21 km²

Díj jelenleg: 10 Font/nap

Időszak: hétköznap 7.00-18.00

Cél: torlódás ↘, elérhetőség ↗



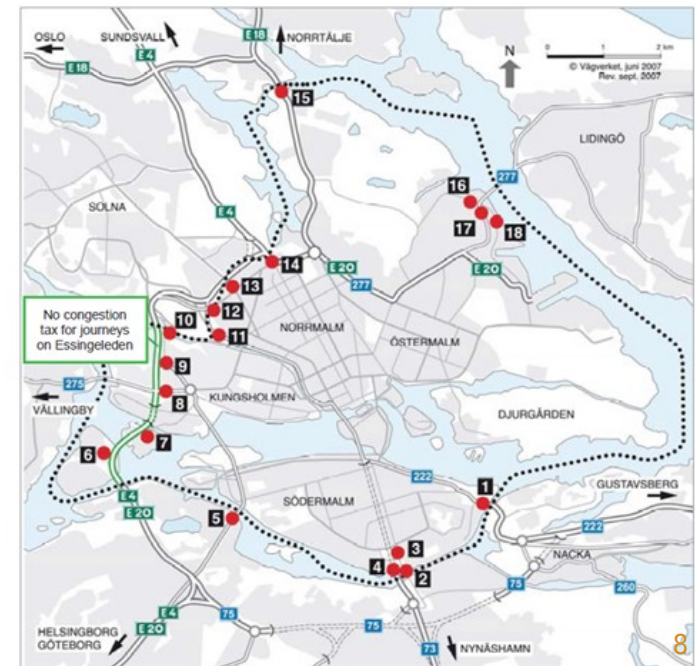
STOCKHOLM (2007)

Terület: 29.5 km²

Jelenleg 10-20 SK/nap (~270-540 Ft)

Időszak: hétköznap 6.30-18.30

Cél: torlódás ↘, elérhetőség ↗



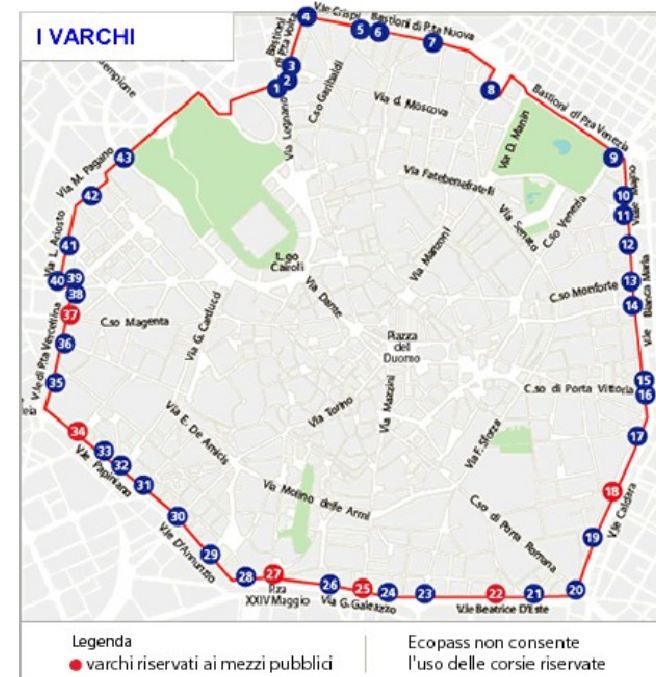
MILANo (2008)

Terület: 8.2 km²

Jelenleg 10 €/nap (~2700 Ft)

Időszak: hétköznap 7.30-19.30

Cél: negatív környezeti hatások ↘



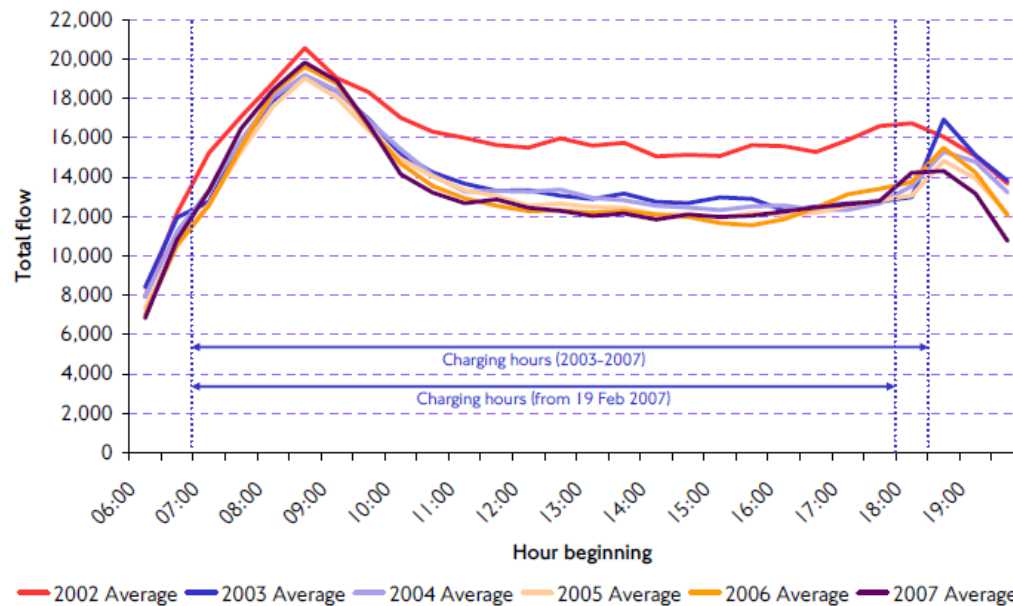
Díjfizetés forgalmi hatásai

1. **Díjfizetés az utazással kapcsolatos valamennyi döntésre hatással van**
2. **Utazok? Ha igen, milyen gyakran?**
3. **Hová utazok? → uticél választás**
4. **Mikor utazok? → indulási idő választás**
5. **Mivel utazok? → módválasztás**
6. **Merre utazok? → útvonal választás**
7. **A területi alapú (városi) rendszerek helyi problémákat generálhatnak**
8. **Útszakaszok, csomópontok túlterhelése**
9. **Egyes napszakokban új csúcsórák**
10. **Közforgalmú közlekedés, parkoló kapacitás kimerülése**



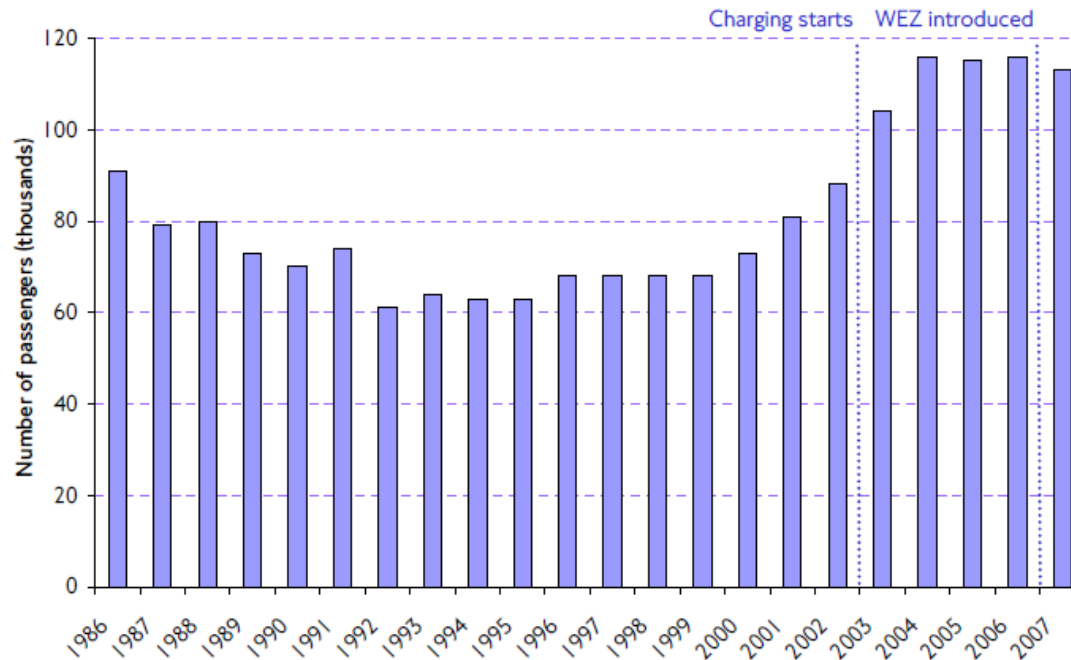
Díjfizetés hatása LONDONBAN

1. **Belépő közúti forgalom**
2. **2003: -18%, központi zóna**
3. **2005: -3%, központi zóna**
4. **2007: -14%, nyugati zóna**



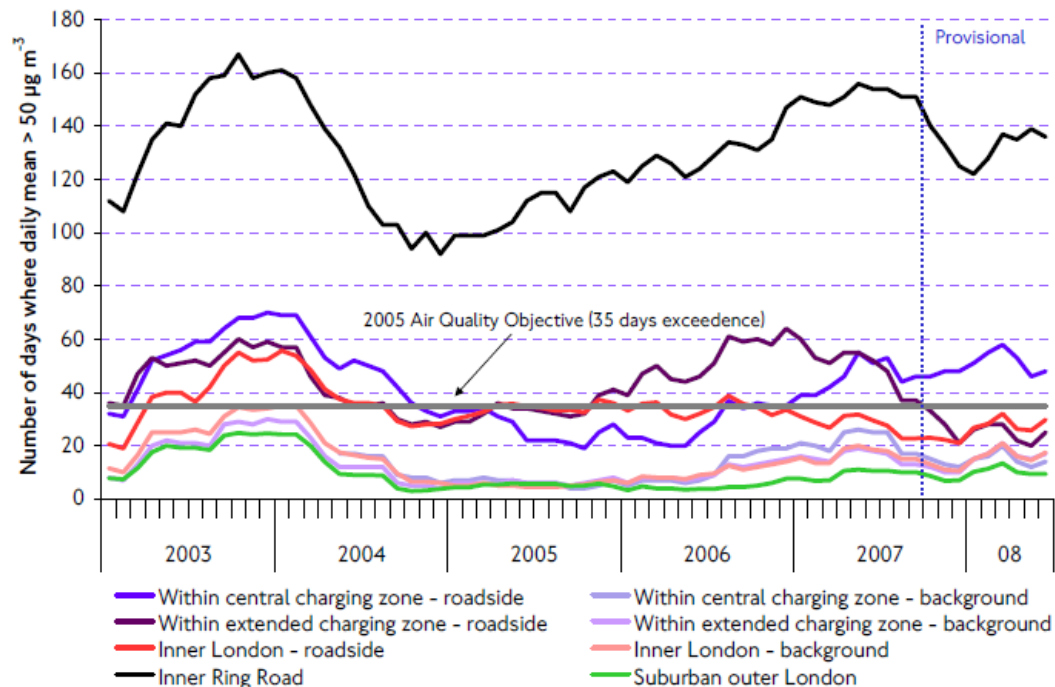
Díjfizetés hatása LONDONBAN

1. **Belépő közforgalom**
2. **Csúcsóra: +37%, központi zóna**
3. **Egész nap: +20% növekedés, központi zóna**



Díjfizetés hatása LONDONBAN

1. **PM10 szennyezés**
2. **Belső körút: jelentős javulás**
3. **Külső övezetek: mérsékelt javulás**



Díjfizetés hatása LONDONBAN

1. **Belső zóna: 96 ezer szgk/irány csökkenés**
2. **55%: közforgalmú közlekedés**
3. **25%: kikerüli a fizető zónát**
4. **20%: egyéb**
 1. **Taxi, carsharing, kismotor, kerékpár stb.**
 2. **Uticélt módosít**
 3. **Indulási időt módosít**
 4. **Ritkábban utazik**
5. **Alternatív eszközök forgalma (napi adat)**
6. **+15%: autóbusz utasok**
7. **+20%: taxi, kismotor**
8. **+30%: kerékpár**
9. **Belső forgalom: 10% csökkenés**



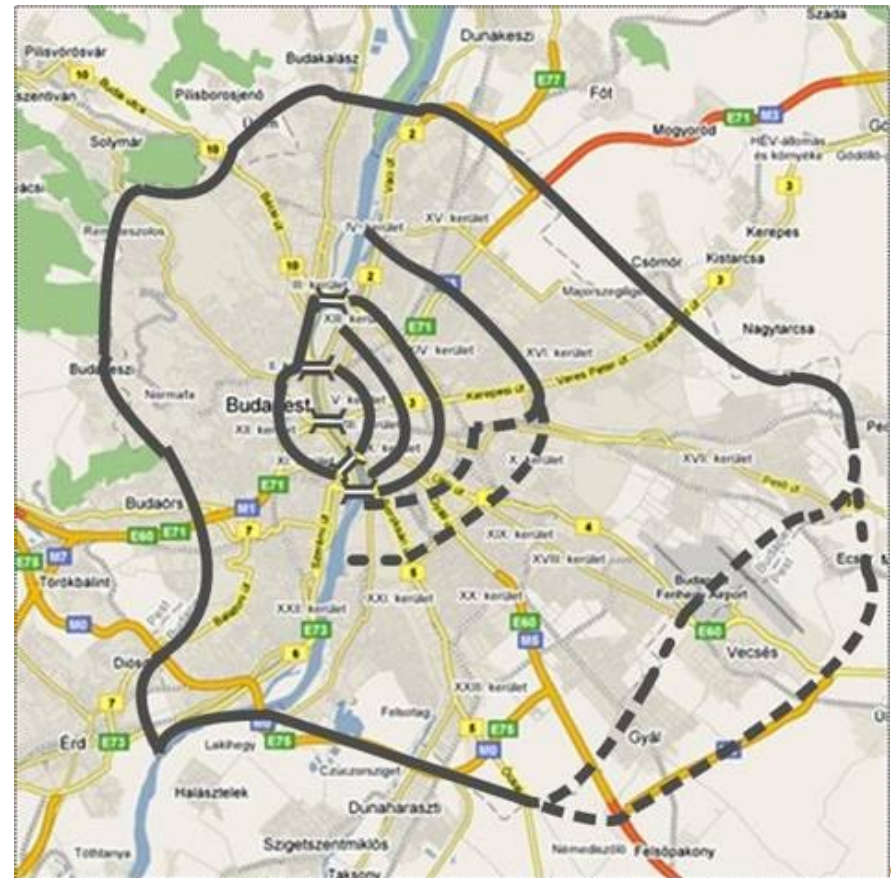
Díjfizetés hatása stockholmban

1. **Belső zóna: 96 ezer szgk/irány csökkenés**
2. **45%: közforgalmú közlekedés**
3. **<5%: taxi, carsharing, kismotor, kerékpár stb.**
4. **50%: Egyéb**
 1. **Kikerüli a fizető zónát**
 2. **Uticélt módosít**
 3. **Indulási időt módosít**
 4. **Ritkábban utazik**



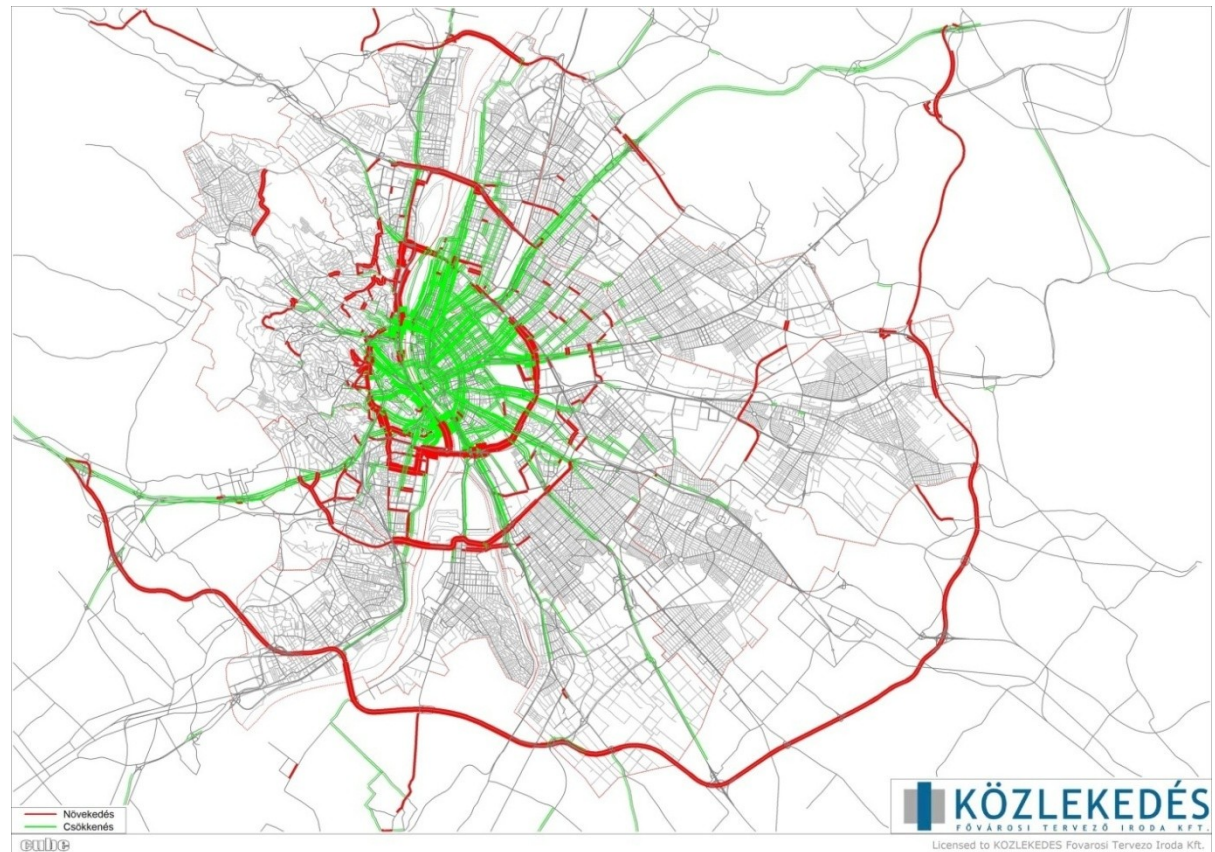
BUDAPESTI TANULMÁNYOK

1. **Városkutatás Kft (2007)**
2. **M0 gyűrű**
3. **Körvasút**
4. **Hungária krt.**
5. **Lakóövezet**
6. **Nagykörút**



BUDAPESTI TANULMÁNYOK

1. Budapesti Közlekedési Rendszerének Fejlesztési terve (2008)



BUDAPESTI TANULMÁNYOK

1. Budapesti Közlekedési Rendszerének Fejlesztési terve (2008)

Behajtási díj	Hungária kör. fizető övezet határát átlépők száma Személygépkocsi köz. közlekedés (ezer db/nap)		Abszolút változás		Relatív változás	
	Második szint	Harmadik szint	Szék (ezer db)	Utazó (ezer fő)	Szék (%)	Utazó (%)
Nincs	660	1270	-	-		
400 Ft	620	1325	-40	55	-6.1%	4.3%
600 Ft	600	1352	-60	82	-9.1%	6.5%
800 Ft	560	1405	-160	135	-15.2%	10.6%

Central
ZONE

Mon - Fri
7 am - 6.30 pm

összefoglalás

- 1. Városi díjfizető rendszerek mára a városi közlekedés menedzsment elfogadott eszközei**
- 2. London, Stockholm, Milánó nagyvárosai különböző mértékű, de jelentős forgalom-csökkenést, környezeti hatás javulást értek el**
- 3. A díjfizetés területe, megközelíthetősége, elkerülhetősége stb. jelentősen befolyásolja a forgalmi hatásokat**
- 4. Budapest adottságai, előzetes fejlesztések után (közforgalmú közlekedés, P+R parkolók, kerékpáros közlekedés stb.) alkalmasak a díjfizetési rendszer bevezetésére**



forrásmunkák

1. **Impacts monitoring, Sixth annual report, Transport for London, July 2008**
2. **Demand elasticities for car trips to central London as revealed by the Central London Congestion Charge, 2008**
3. **Road Pricing in Practice - the London Congestion Charge, Andreas Knorr, Alexander Eisenkopf, 2007**
4. **Lessons Learned From International Experience in Congestion Pricing, Tolling and Pricing Program, US Department of Transportation, Federal Highway Administration, 2007**
5. **Hatékony közlekedésmenedzsment Budapesten, A fővárosi behajtási díj indokoltágának, bevezethetőségének és zónarendszerének vizsgálata, I. részjelentés, Városkutatás Kft, 2007**
6. **Budapesti Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve, 2008, Főmterv Zrt. - Közlekedés Kft. - Transman Kft.**



kapcsolat

1. **Kelen Csaba**
2. **Cím: Közlekedés Kft, H-1052 Budapest, Bécsi utca 5.**
3. **Telefon: +36.1.235.2020/105**
4. **Email: csaba.kelen@kozlekedes.hu**

