

## A stockholmi dugódíj

A stockholmi városi tanács 2003 júniusában döntött arról, hogy kísérleti jelleggel bevezetik a városban a torlódási díjat (vagy egyszerűbben: a dugódíjat). A svéd parlament egy évvel később fogadta el az erről szóló törvényt.

Első lépésként 2005. augusztus 22-én bővítették a tömegközlekedést, majd 2006. január 3-án bevezették a dugódíjat. A tapasztalatokat több szempontból is értékelték, és júniusban összegezték.

A díj bevezetésének elsődleges célja a forgalmi torlódások mérséklése, az elérhetőség növelése és a környezet állapotának javítása volt. A kísérleti időszak alatt pontosan meg lehetett ismerni, hogy a rendszer képes-e hozzájárulni a kívánt célok eléréséhez.

Másodlagos célként jelölték meg

- a legforgalmasabb utak forgalmának 10–15 százalékos csökkentését,
- a forgalom egyenletes haladásának biztosítását,
- az egészségkárosító és üvegházhatású szennyezők kibocsátásának csökkentését,
- a városi környezet minőségének észrevehető javítását,
- több forrás biztosítását a tömegközlekedésnek.

A dugódíj bevezetésének 3,3 milliárd koronás (körülbelül 100 milliárd forint) költségét a kormány biztosította.

A tömegközlekedési rendszer fejlesztése során közel 200 új buszt vásároltak és 16 új buszjáratot alakítottak ki. Ez egy hatékony és gyors lehetőséget biztosított az agglomerációból a belvárosba irányuló utazásoknak a csúcsforgalomban.

A rendszer bevezetése során jelentősen bővítették a környező területeken a P+R parkolóhelyek számát.

A kísérleti időszak alatt a Svédországban regisztrált autók tulajdonosainak torlódási díjat kellett fizetniük, ha járművük elhaladt a belváros szélén kialakított valamely ellenőrző pont mellett. A díjfizetési kötelezettség munkanapokon reggel 6.30 és délután 6.29 között volt érvényben.

Stockholmban összesen 18 ellenőrző kaput alakítottak ki a belvárosba vezető utak mentén. A járműveket rendszámuk alapján automatikusan regisztrálta a fényképezőgéppel felszerelt rendszer. A fotókon csak a rendszámot látszottak, a vezető, az utasok és az autóban lévő tárgyak nem. Az autókat rendszámait a belvárosba való be- és kihajtás esetén is elektronikusan rögzítették, ami semmilyen formában nem zavarta a forgalmat, a vezetőknek még lassítaniuk sem kellett.

A díjat nem lehetett közvetlenül a kapuknál fizetni, hanem azt az utazást követő 14 napon belül kellett a Svéd Közúti Felügyelet, a Vägverket számlájára elküldeni. A díj befizetésének kötelezettsége nem az autó vezetőjét, hanem az autó tulajdonosát terhelte.

A dugódíj mértéke a korábban meghatározott időszavoknak megfelelően változott, és a legforgalmasabb időszakokban (7.30–8.29 és 16.00–17.29) 20 korona (körülbelül 600 forint) volt. A torlódási díj egy járműre egy nap legfeljebb 60 korona lehetett.

A díjfizetés legegyszerűbb módját egy fedélzeti készülék ingyenes kölcsönzése jelentette, a torlódási díjat így közvetlenül lehetett átutalni a Vägverket számlájára. Aki nem rendelkezett ilyen készülékkel, annak a helyi üzletekben vagy az interneten nyílt lehetősége a tartozás kiegyenlítésére.

A díj befizetésére 14 nap állt az autótulajdonosok rendelkezésére. Aki a határidőig nem rendezte a számlát, felszólító levelet kapott. A fizetési felszólítás után 4 hét állt a 70 koronás (körülbelül. 2100 forint) adminisztrációs költséggel növelt díjhátralék kifizetésére. Ha valaki

még ezt követően sem fizetett, akkor ismételt felszólítást kapott egy 500 koronás pótdíjjal megnövelve.

A díj átutalása során az autó regisztrációs számát és az utazás időpontját kellett megadni.

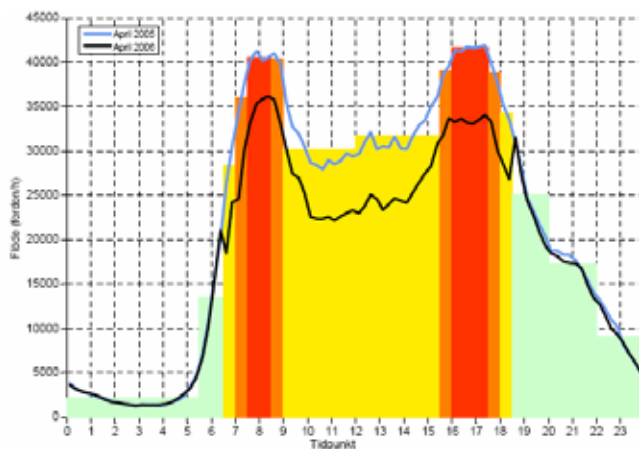
A dugódíj fizetése alól a 14 tonnánál nehezebb buszok, a diplomaták autói, a taxik, a motorkerékpárok, a külföldön bejegyzett autók és természetesen a megkülönböztető jelzéssel rendelkező járművek tulajdonosai mentesültek. A környezetkímélőbb üzemanyaggal (villamos áram, gáz, alkohol) meghajtott járművek is felmentést élveztek.

A 14 tonnánál könnyebb busszal rendelkező közlekedési vállalatok és mozgáskorlátozott matricával ellátott autók tulajdonosai a Nemzeti Adóügyi Bizottsághoz fordulhattak a díj fizetése alóli mentességért, ami az üzleti célú utakat nem érinthette.

### ***A tapasztalatok***

A dugódíj bevezetése a korábbi várakozásoknál (10–15 százalék) nagyobb mértékben (22 százalékkal) csökkentette a forgalmat a regisztráló kapuk vonalában, ez napi szinten 100 ezer utat jelent. A belváros útjain a gépjármű-forgalom átlagosan 10 százalékkal csökkent. Nem csak a belvárosi területeken esett vissza a forgalom, hanem a bevezető utak mentén attól nagyobb távolságokra is. Egyedül az elkerülő utak mentén tapasztaltak kismértékű (1 százalékos) forgalommnövekedést.

Leginkább a csúcsforgalmi időszakokban csökkent a forgalom mértéke. Ez a csökkenés a reggeli időszakot kevésbé érintette, mint a délutánit, hiszen akkor jellemzően sokkal kötöttebbek az utazási kívánalmak (munkába jutás). A forgalom este – a díjfizetési időszak után – is lecsökkent.



**Az autóforgalom alakulásának változása az egyes napszakokban  
(felső görbe: 2005. április; alsó görbe: 2006. április)**

A forgalom visszaesésével a forgalmi torlódások mértéke is lecsökkent, időtartamuk 30–50 százalékkal lett kevesebb. Ez a lakosság számára is érzékelhető volt, hisz míg a dugódíj bevezetése előtt közel 40 százalékuk jelentős problémának tartotta a torlódásokat, addig a bevezetést követően a leginkább elégedetlenek aránya 10–15 százalékra csökkent.

A forgalom miatt jelentkező légszennyezés a belvárosban 14 százalékkal, míg a teljes térségben 2,5 százalékkal mérséklődött.

Az autós forgalom legfeljebb fele terelődött a tömegközlekedési eszközökre, a többi közlekedő vagy utasként szállt be mások autójába, vagy kevesebb úttal intézte dolgait.

A tapasztalatok szerint a tömegközlekedés fejlesztése önmagában nem tudta megoldani a forgalom mérséklését. Bár az utasok száma növekedett, de a gépkocsi-forgalom nem csökkent a díjfizetést megelőző időszakban. Az új buszok elnyerték a buszvezetők tetszését és gyorsabban is tudtak haladni, a P+R parkolók kihasználtsága is növekedett.

A tömegközlekedési eszközökön az utasforgalom mintegy 6 százalékkal emelkedett a megelőző év azonos időszakához képest. A felmérések szerint ennek nagyobb részéért (4,5 százalék) a dugódíj a felelős, de az üzemanyagárak emelkedése miatti növekedés sem elhanyagolható.

A mérséklődő forgalom a balesetek számának csökkenésével járt. Bár a megnövekedett átlagsebesség kockázati tényező a balesetek szempontjából, ez a valóságban kevésbé jelentkezett. A belvárosi területen a személyi sérüléssel járó balesetek száma a forgalom csökkenéséhez hasonló mértékben, vagyis 5–10 százalékkal esett vissza.

A légszennyezés mérséklődése szakértői becslések szerint 30 idő előtti halálozás elkerülésével járt (ez mintegy 300 életévet jelent).

A zaj csak igen kismértékben csillapodott, így ezt a lakosság nem észlelte. Azonban a zaj által zavart emberek száma csökkent a kísérleti időszakban.

Többen úgy vélték, hogy a forgalom mérséklődése következtében a város részben visszanyerte korábbi vonzerejét.

A rendszer bevezetésének fő nyertesei

- a tömegközlekedés használói,
- azok, akik utazásuk során nem lépték át az ellenőrző kapukat, de mégis csökkent az utazási idejük,
- a kerékpárosok és a hivatásos sofőrök, akik kellemesebb környezetben közlekedhettek,
- és azok, akik úgy gondolták, hogy a díj megfizetésével megtakarított idő kedvező számukra.

A rendszer veszteségeinek tekinthetők

- azok az autósok, akik szerint az útdíj befizetése nem éri meg az így nyert időmegtakarítást,
- és azok a tömegközlekedést használók, akiket zavar a megnövekedett utasforgalom.

A közgazdasági elemzések szerint a rendszer kiépítésének költségei társadalmi szempontból 4 év alatt térülnek meg, az évenként jelentkező kedvező hatások mértéke pedig 770 millió korona (mintegy 23 milliárd forint). A 4 éves megtérülést érdemes összevetni az út- és vasútfejlesztéseknél jellemző 15–25 éves megtérülési idővel.

A rendszer bevezetésének legnagyobb számszerűsíthető előnye a forgalom sebességének növekedése. Ezáltal csökken és pontosabban tervezhetővé válik az utazási idő.

A dugódíj bevezetésének jelentős környezeti és egészségügyi előnyei is vannak, ennek becslésekor akár nagyságrendileg is eltérő értékek születhetnek, így a megbízhatóság végett a legkisebb értékeket vették figyelembe, melyek egyes esetekben akár 50-szeres mértékűek is lehetnek.

A költség-haszon elemzés egyik jelentős tétele a közlekedés biztonságának növekedése.

A társadalmi szempontú költség-haszon elemzésben a beszédett dugódíj csak tájékoztató jelleggel szerepel. Bár az egyes embereknek kiadásként jelentkezik a dugódíj befizetése, az később társadalmi szempontból hasznosul, és így haszonként is elszámolható lenne.

A rendszer működése jelentős mennyiségű, a forgalomszervezésben és várostervezésben jól használható információt is szolgáltat, melynek társadalmi hasznát pénzügyileg szinte lehetetlen felbecsülni, így ezt a svéd szakértők sem tették meg.

A költségeken belül csak elenyésző részt tesz ki a fenntartás és üzemeltetés. A rendszer kialakításának költségei az ellenőrzés műszaki feltételeinek megteremtése, a P+R parkolási rendszer és a tömegközlekedési hálózat fejlesztése volt. A költség-haszon elemzésben feltüntetették azokat a rejtett társadalmi költségeket, melyek a dugódíj bevezetése miatt keletkeztek (a díj bevezetése miatt változtak a piaci feltételek, melyekre a cégeknek reagálnia kell), illetve azt az elmaradt nyereséget amit a fejlesztési pénzek más célokra való fordításával nyerhettek volna.

### A torlódási díj bevezetésének költség-haszon elemzése

Költségtényező (évente)	Ár (millió korona)	Ár (milliárd forint)
Rövidebb utazási idő	769	23,1
Az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkenése	64	1,9
Környezeti és egészségügyi megtakarítások	22	0,7
Javuló közlekedésbiztonság	125	3,8
Csökkenő állami bevételek az üzemenyagokból	-53	-1,6
A tömegközlekedés nagyobb bevételeinek és kiadásának egyenlege	120	3,6
Fenntartási költség	-220	-6,6
<b>Évente jelentkező társadalmi haszon</b>	<b>827</b>	<b>24,8</b>
A beruházás költsége (2006)	2403	72,1
Egyéb egyszeri költségek (elmaradt nyereség és rejtett költségek a rendszer változása miatt, például munkahelyek átrendezése a díj miatt)	1017	30,5
<b>A beruházás teljes költsége (egyszeri, azaz nem ismétlődik évente)</b>	<b>3420</b>	<b>102,6</b>
<b>A torlódási díjból származó bevétel</b>	<b>760</b>	<b>22,8</b>

A tapasztalatok szerint a díj bevezetése után a közlekedési helyzet gyorsan stabilizálódott, és ez a viszonylag egyszerű egy zónás dugódíj-rendszer is jól működött.

*Összeállította: Pál János  
Levegő Munkacsoport*

Megjegyzés: a forint értékeket 1 svéd korona = 30 forint árfolyamon számoltuk (2006. július 19.)

Forrás: <http://www.stockholmsforsoket.se/templates/page.aspx?id=183>