

Tisztelt Olvasó!

A mobilitás-szervezés mellett a legfőbb érv a feltételezett kedvező haszon-költség arány. A mobilitás-szervezési intézkedések javíthatják a "kemény" infrastrukturális eszközök (pl. a villamosvonalak, kerékpársávok) és a keresleti oldalra ható projektek, pl. a forgalom korlátozás vagy a fizetős parkolás hatását. Gyakran sokkal hatásosabbak, mint az infrastruktúra-projektek. Mégis, még most, a jelentős gazdasági problémák időszakában is gyakran luxusnak tekintik őket, és az ilyen intézkedések válnak a megszorítások első áldozataivá. A hírlevél jelen száma a mobilitás-szervezés gazdasági előnyeivel foglalkozik, és segít meggyőzni a politikusokat arról, hogy érdemes a mobilitás-szervezésbe beruházni, különösen költségvetési megszorítások idején.

Ehhez kapcsolódva büszkén adjuk hírül, hogy a [MaxEva adatbázis \(epomm.eu/maxeva\)](http://epomm.eu/maxeva) jelentős fejlesztésen esett át, és készen áll az új projektek (az Ön projektjének) az értékelésére. Erről bővebben is szó lesz a hírlevél végén.

A személygépkocsi-forgalom mobilitás-szervezési eszközökkel történő csökkentésének haszon-költség aránya

A brit Közlekedési Minisztérium egy tanulmánya ([Smarter Choices, 2005](#)) szerint a közlekedéspolitikában a puha eszközök előtérbe helyezésével 11%-kal lehetne az általános forgalmat és 21%-kal a városi csúcsforgalmat csökkenteni 10:1-es haszon-költség arány mellett. Ezeknek az előnyöknek a megvalósulásához olyan támogató intézkedésekre van szükség, mint a megfelelő díjszabás, a sebességkorlátozás, a közösségi közlekedés minőségének javításába és a gyalogos-kerékpáros infrastruktúra fejlesztésébe történő beruházások. Ezek a beruházások ugyanakkor bizonyítottan jelentős gazdasági előnyökkel járnak. Erre néhány példa található a következő linkeken:

[Economic Assessment of Investment in Walking and Cycling](#) (Davies, 2010)

[Making the case for investment in the walking environment](#) (Living Streets)

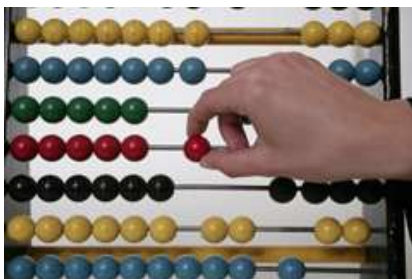
[Public Transport empowers the economy](#) (UITP).

Néhány alaposan kiemelt mobilitás-szervezési projekt is bizonyítja a mobilitás-szervezési intézkedések sikerét:

- A brit [Transport Research Laboratory](#) felmérésének eredménye szerint a területi közlekedési tervek esetében a haszonnak a költségekhez viszonyított aránya átlagosan 4:1, a legjobb projekt esetében pedig 13:1 volt. Összehasonlításképpen: a brit Közlekedési Minisztérium a legalább 2:1-haszon-költség arányú terveket már igen jónak tekinti.
- Egy a franciaországi több mint 1200 munkahelyi közlekedési tervet értékelő [tanulmány](#) azt mutatta, hogy a személygépkocsival való közlekedés aránya 7 százalékponttal csökkent, miközben egyes vállalatoknál a csökkenés a 20 százalékpontot is elérte (pl. [ST Microelectronics](#)).
- Az ausztráliai egyéni közlekedési terv projektek költség-haszon elemzése 30:1 arányú haszon-költség arányt is talált. ([Kattintson a részletekért](#))

Szükség van-e a gépkocsiközlekedésre a gazdasági növekedéshez?

Ha bebizonyosodik, hogy a mobilitás-szervezési intézkedések képesek befolyásolni az egyes közlekedési módok arányát és csökkentik a gépkocsival történő utazást, a következő kérdés, hogy vajon ez a változás mennyire kívánatos. Általában a bruttó nemzeti termék (GDP) növekedése a közúti forgalom növekedésével jár, a mobilitás-szervezés kritizálói





ezért azzal érvelnek, hogy a járműforgalom csökkenése kedvezőtlenül érinti a gazdaságot. A bruttó nemzeti termék és a járműforgalom közötti korreláció azonban nem bizonyítja, hogy a gazdasági növekedést a járműforgalom okozza. A legtöbb fejlett országban az egységnyi energiafelhasználásra és mobilitásra jutó GDP növekszik, ami azt jelzi, hogy ezek a gazdaságok hatékonyabbá válnak. Az [Are VMT Reduction Targets Justified?](#) (VTPI, 2011) című tanulmányban számos érdekes grafikon található (főleg az Egyesült Államokra vonatkozóan), amelyek azt mutatják, hogy városi régiókban a gazdaság termelékenysége a járműforgalom és a közúti áruszállítás mérséklődésével, a közösségi közlekedés növekvő használatával, sőt, a növekvő üzemenyagárak mellett általában nő.



A közlekedés hagyományos gazdasági elemzése többnyire néhány kiválasztott hatásra (utazási idő, a zsúfoltságból eredő késések, a járművek üzemelési költségei, a balesetek költsége) összpontosít, miközben más gazdasági hatásokat gyakran figyelmen kívül hagynak (például a parkolási költséget, a járművek birtoklásával járó költségeket, a gépkocsi-infrastruktúra beruházási és fenntartási költségét). Ez a projektek értékelésének torzulását eredményezi, amely a gépkocsi közlekedést fejlesztő projekteknek kedvez. Sajnos, a mobilitás-szervezés melletti érvek hasonlóan szűklátókörűek. A környezetvédelmi minisztériumok a kibocsátás-csökkentésre, a közlekedésiek pedig olyan eredményekre koncentrálnak, mint a dugók megszűnéséből eredő előnyök vagy a felszabaduló parkolóhelyek. De csak a hatások teljes skáláját – a gazdasági, környezeti és társadalmi hatásokat – figyelembe véve válik világossá, hogy a közlekedés javítására költséghatékonysági szempontból a legtöbb esetben a mobilitást és a közlekedési igények befolyásolását integráló stratégia jelenti a legkedvezőbb megoldást. ([Win-Win Transportation Solutions](#), VTPI)

A személygépkocsi közlekedésnek van egy gazdaságilag optimális szintje, amelyen túl a határköltségek meghaladják a határhasznok mértékét. A fejlődő országoknak még megvan a lehetőségük arra, hogy elkerüljék a gépkocsitól való túlzott függőséget, amely a fejlett országokban tapasztalható. ([Smart Congestion Relief](#), VTPI)

A VTPI egy részletes [útmutatót](#) közöl a honlapján a közlekedés költség-haszon elemzéséhez.

Az autóközlekedés néhány rejtett költsége

A közgazdaságtan szerint az optimális piacon a fogyasztóknak több lehetséges választásuk is van, a közpolitika, az állam nem kedvez önkényesen egyik vagy másik terméknek, és a termékek ára hatékony. A közlekedési piac az itt található sokféle támogatás, adó, a társadalom és a környezet által viselt költség stb. miatt minden bizonnyal nem optimális piac. Ráadásul [rendkívül nehéz](#) meghatározni az olyan tényezők pénzben kifejezett értékét, mint a zaj, a szennyezés, a balesetek vagy egy helyszín vonzereje, amelyet a személygépkocsi forgalom növelhet vagy mérsékelhet. Ezek meghatározására tett kísérletet egy, az Európai Bizottság által kiadott bonyolult [kézikönyv](#).

De komplikált számítások nélkül, józan paraszti ésszel is bárki könnyedén megkülönböztetheti a következő költségtényezőket:



- Európában a **zsúfoltság** a csökkentése érdekében megvalósított hatalmas infrastrukturális beruházások ellenére kb. 200 md euró költséget okoz (ami a GDP 2%-ának felel meg); ez a költség a zsúfoltság miatti késedelmekből, üzemanyagvesztéséből és a magasabb szállítási költségekből származik. A brit [okosabb választás tanulmány](#) becslése szerint a városi területeken jelentkező zsúfoltság csökkentésére irányuló puha intézkedések haszon-költség aránya 30:1 lenne.
- A mobilitás-szervezési intézkedések az aktívabb életstílus (kerékpározás és gyaloglás) előmozdítása, a zajterhelés és a levegőszennyezés csökkentése, valamint a balesetek visszaszorítása révén számottevően mérsékelhetik az **egészségügyi kiadásokat**. Lásd a CATCH projekt összegzését az [egészségről](#) és a [biztonságról](#). Becslések szerint a fizikai inaktivitás kb. 150-300 euróba kerül állampolgáronként az országoknak – ami uniós szinten 75 milliárd eurónak felel meg. A balesetek költsége a GDP 2,5 – 3%-át teszi ki. Nézz meg a SWOV [immateriális költségekkel](#) és a közúti karambolok [egyéb költségeivel](#) foglalkozó adatlapját.
- **A parkolási díjak** alaposan megemelik a lakhatási költségeket (a városokban sokfelé akár 20%-kal is), és gyakran az üzleti kiadások között is jelentős tételt képviselnek; ezek a költségek azután beépülnek az árakba. A területfejlesztéshez és területrendezéshez kapcsolódó mobilitás-szervezési intézkedések a parkolókra vonatkozó korlátok felállításával könnyen csökkenthetik a parkolási költségeket, ahogy az [Freiburg Vauban](#) látható, vagy egy közelmúltban [San Franciscoról készült](#)



tanulmányban.

- Az autóközlekedés miatt a városokban sok utca elvlasztó folyosóvá vált, ami társadalmi következményekkel jár. Bizonyítékok vannak arra, hogy a több kerékpározás és gyaloglás erősíti a közösség összetartozását és a társadalmi tőkét (nézze meg a CATCH projekt [közösségre vontakozó összefoglalóját](#)).
- Sokkal könnyebb pénzt és engedélyt szerezni egy parkolóhoz, mint egy játszótérhez. Ez mutatja, milyen sok az elmulasztott lehetőség, s hogy milyen előnyökkel járna a helyi gazdaság és az ingatlanok értéke szempontjából az átgondoltabb területfejlesztés. (Erről nézze meg a CATCH projekt [tervezésre](#) és az EPOMM e-update-nek a mobilitás-szervezés és a területfejlesztés összefüggéseivel foglalkozó [2009. októberi számát](#), amely a [MAX projekt eredményeit](#) és a [MaxLupo útmutatót](#).

Összefoglalásképpen: rengeteg általános és a józan észre alapozó érv szól amellett, hogy a mobilitás-szervezés nagyon hatékony lehet. Ugyanakkor elég kevés a konkrét, alaposan kiértékelt eset. Reméljük, hogy a [MaxEva](#) használatával a Tisztelt Olvasók segítenek abban, hogy ez a helyzet megváltozzon..

Az új MaxEva: a megkönnyített benchmarking és értékelés



A [MaxEva](#) egy egyszerűen használható program, amely mindenkinek segít az értékelésben. A [MaxSumo módszerre és értékelő eszközre](#) épül, amely a projekt eredmények alapos értékeléséhez nyújt útmutatást. A MaxEva ezt a módszert követi, és automatikusan kiszámítja olyan eredménymutatók értékét, mint a közlekedési módok arányának változása, a gépkocsik által megtett út és a kibocsátás csökkenése. A projektek a Google térkép által könnyen elérhetővé tehetőek. Az összehasonlító eszköz az összehasonlításon alapuló értékelést (benchmarking) is megkönnyíti, mivel egyszerre akár 100 projekt adatainak kilistázására és rendezésére is módot ad.

Bár a használata egyszerű, a tudósok is kedvelik, mert a segítségével kontrolcsoportokat használhatnak, és különböző szintekkel mérni tudják az utazási magatartást. Ez azonban csak egy lehetőség, ezek a komplikáltabb értékelési módszerek nem jelentenek akadályt azoknak a gyakorlati szakembereknek a számára, akiket csak egy egyszerű eszköz érdekel.



Több ország is meglátta a MaxEvában és a MaxSumóban rejlő lehetőséget. A holland KpVV (Knowledge Platform for Traffic and Transport) nevű szervezet elkészítette a [SumoBase](#) eszközt, és segített az EPOMM-nak, hogy a MaxEvát kompatibilissé tegye ezzel az eszközzel. Jelenleg Franciaországban is készül egy új nemzeti értékelő eszköz, amelynek kompatibilisnek kell lennie a MaxSumoval és a MaxEvával. A svéd Forgalmi és Közlekedési Hatóság is továbbfejlesztette a MaxEvát, és valószínűleg hamarosan használni kezdik az új, svéd nyelvű változatot.

A HEAT (Health Economic Assessment Tool) - Az egészségügyi hatások gazdasági értékelése eszköz

A HEAT a MaxEva egyik kiegészítője, amelyet a WHO (az Egészségügyi Világszervezet) részvételével egy nemzetközi konzorcium fejlesztett ki. A gyaloglásra és kerékpározásra épülő megoldások haszon/költség rátájának kiszámításához nyújt segítséget. Egy olyan jól használható on-line eszköz, amely a projektek előzetes és megvalósítás utáni értékelésére egyaránt alkalmas. Éppen ezért hatáson alapuló segítség a döntéshozók meggyőzésében, hogy érdemes a mobilitás-szervezési megoldásokba beruházni. A HEAT-et a közlekedéssel foglalkozó közigazdászok és a minisztériumok az EU-ban és azon kívül egyaránt elismerik.



Az eszközhöz szükséges legfontosabb adatok:

- Egy becslés azoknak a számáról, akik a tervek szerint gyalogolni vagy kerékpározni fognak
- A gyalog vagy kerékpárral megtett utak átlagos időtartama a szóban forgó személyek esetében

Olvassa el az új [kiadvány HEAT](#). További információért és az eszköz kipróbálásához kattintson a [heatwalkingcycling.org](#) oldalra.

Várható események

- **Intermodes 2012**
2012. február 8. - Brussels, Belgium
[more information](#)
- **ECOMM 2012**
2012. június 12-15. – Frankfurt, Germany
Megjegyzés: az absztraktok kiválasztása befejeződött és a program 2012. január végén on-line is elérhető lesz
ecomm2012.eu

További eseményeket az [EPOMM Calendar](#)ban talál.



ECOMM 2011



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive