

Korszerű közlekedéspolitikai eszközök bemutatása

Dr. Tóth János
tanszékvezető, egy. docens

Közlekedéspolitika

Közlekedési rendszert meghatározó célok, eszközök és intézkedések

Kezdetben a gazdaság igényeit elégíti ki, manapság a társadalom és környezet feltételei által megszabott keretekbe ágyazódik

A környezet szó átértékelődése (mellékestől a meghatározó peremfeltételig)

Igények kielégítése

Közlekedéspolitika története I.

Római szerződés (1957. EGK létrehozása) – szállítási piac kialakítása, szabad mozgás biztosítása, közlekedési módok között és módokon belül megvalósuló verseny tisztességes feltételeinek megteremtése

Eleinte nem volt közös közlekedéspolitika

Társadalmi és ökológiai hatások

Fenntarthatóság (térben-időben)

1. EU közlekedéspolitika 1992-ben (egységesség megteremtése)

Közlekedéspolitika története II.

1. EU közlekedéspolitika 1992-ben (egységesség megteremtése)

- az átjárhatóságot akadályozó tagországi szabályozások harmonizálása és a nemzeti monopolviszonyok kiiktatása
- a közös infrastruktúra-hálózat (TEN-T) megteremtésével

Ezredfordulón felülvizsgálat:

- Versenypiaci célok többségében teljesültek (fogyasztói árak mérséklődtek, szolgáltatási minőség javult, a zárt közlekedési piacok – vasút kivételével – kinyíltak)
- Egyenlőtlen fejlődés a közlekedési módok között (közút térhódítása)
- Helyenként torlódások, másutt ellátottsági hiányosságok
- Romló környezeti és baleseti mutatók

Közlekedéspolitika története III.

2. EU közlekedéspolitika 2001-ben

- a gazdasági és a forgalmi növekedés közötti kapcsolat megtörése
- az egyes közlekedési módok esetében tapasztalható egyenlőtlen növekedés megállítása

2006. évi felülvizsgálat

- a 2001-ben megfogalmazott intézkedések nem elegendők a célok eléréséhez (az energiahatékonyság nőtt, de a szállítási volumen is)
- további intézkedések:
 - áruszállítási **logisztikára** vonatkozó cselekvési terv
 - **ITS és új technológiák** népszerűsítése a környezetbarát és hatékony mobilitás érdekében
 - **belvízi közlekedés** előmozdítása
 - **környezetbarát üzemanyagok** közúti közlekedésben történő felhasználása

Közlekedéspolitika története IV.

3. EU közlekedéspolitika 2011-ben

➤ Előzmény:

- ÜHG kibocsátása rendkívüli mértékbe nőtt a közlekedési szektorban
- Az áru fuvarozás együtt növekedett a gazdasággal, a kevesebb helyre koncentrálódó termeléssel
- Korlátozott előrehaladás a szállítások során a hatékonyabb közlekedési módok bevezetését illetően
- Eredmények a légszennyezés és a közúti balesetek csökkenése területén
- A piacnyitás a hatékonyság növekedéséhez és a költségek csökkenéséhez vezetett
- Jelentős mértékben javult a tagállamokban a transzeurópai közlekedési hálózatokkal (TEN-T) kapcsolatos infrastruktúra fejlesztés és –tervezés koordinációja

A fenntartható közlekedéspolitika elkészítése más stratégiák és politikák figyelembe vételével valósítható meg.

A közlekedéspolitikát befolyásoló általános európai politikai keretek:

- EU 2020 (Európai növekedési stratégia)
- Városi közlekedéspolitikák
- Európai logisztikai stratégia
- Európai infrastruktúra stratégia
- Európai kutatás és innovációs stratégia

Meghatározó az **EU 2020**, ami három prioritást határoz meg:

- **intelligens növekedés** (oktatás, kutatás-innováció, digitális társadalom – információs és kommunikációs technológiák használata)
- **fenntartható növekedés** (alacsony CO2 kibocsátású, versenyképes gazdaság, környezet védelme – üvegház hatású gázok kibocsátásának 1990-s szintjének 20%-os csökkentése 2020-ra és az energiahatékonyság növelése, hatékony és intelligens villamosenergia-hálózatok, üzleti környezet javítása, fogyasztók támogatása)
- **inkluzív növekedés** (európai foglalkoztatási arány növelése 69-ről 75 %-ra a 20-64 korosztálynál, készségekbe és képességekbe történő beruházás, munkaerőpiacok, jóléti rendszerek modernizálása, növekedés előnyeiből az EU valamennyi területének haszna származzék)

Az EU 2020 több kezdeményezésénél is említi a közlekedés szerepét:

- **Innovációs Unió:** A közlekedés az egyik szektor, amely teljessé tudja tenni az Európai Kutatási Területet
- **Erőforrás hatékony Európa:** Cél a közlekedési szektor szénhidrogén függőségének csökkentése (alternatív járműtechnológiák, összekapcsolt európai közlekedési infrastruktúra, városi torlódások csökkentése)
- **Globalizációs kor iparpolitikája:** A logisztika hozzájárulása az ipar hatékony működtetéséhez (Galileo műhold rendszer)

A városi közlekedéspolitikai intézkedések kezdeményezése, végrehajtása a helyi hatóságok felelőssége. Három ok miatt azonban európai szintű szerep jelenik meg a városi közlekedésben:

- Üvegházhatású gázok csökkentése és a halálos balesetek számának 0-ra csökkentése 2050-re.
- Az Európai és országos közlekedéspolitikai intézkedéseknek városon belüli vonatkozásai is vannak.
- Az Európai bizottság támogatja a városi közlekedés legjobb gyakorlatainak elterjesztését és az új megoldások kutatását.

Stratégiai dokumentum a Green Paper (A városi mobilitás új kultúrája felé). Az Európai Bizottság néhány javaslatot fogalmaz meg:

- komodalitás előmozdítása
- gyalogos és kerékpáros közlekedés támogatása
- ITS rendszerek megvalósítása

A Fehér Könyvben megjelenő városi közlekedéspolitika aspektusai:

- integrált és fenntartható **városi mobilitási terv**,
- elősegíteni és kidolgozni a jogi és technikai kereteit a **városi úthasználati díjaknak** és korlátozásoknak,
- **zéró emissziós városi logisztikai rendszer** kialakítása 2030-ra.

További figyelembe veendő stratégiák:

- **Európai logisztikai stratégia:** a logisztika szervezése piaci tevékenység, de a keretfeltételeket politikai szinten kell meghatározni. Akciótervei: **e-freight** (papírmentes, elektronikus információ áramlás), egyszeri adminisztráció valamennyi közlekedési módnál, szabvány egy új optimális intermodális **áruszállítási egységre** valamennyi felszíni közlekedési módnál, nagy távolságú **zöld áruszállítási folyosók, városi áruszállítási logisztika** támogatása.
- **Európai infrastruktúra stratégia:** TEN-T kezdeti 14 projektjének folyamatos bővítése, jelenleg ennek fókuszában a határátmeneti problémák és a szűk keresztmetszetek megszüntetése, intermodális kapcsolódási pontok létrehozása áll.
- **Európai kutatás és innovációs stratégia:** Ennek közlekedési területei a tiszta és biztonságos járművek, alternatív üzemanyagok, komodalitást támogató intelligens rendszerek, innováció a fenntartható városi mobilitás területén.

3. EU közlekedéspolitika 2011-ben

➤ Fő célok

- ÜHG jelentős csökkentése (2030-ig a 2008. évi szinthez képest 20%-kal – 2050-ig az 1990. évi szinthez képest 50%-kal) – **kevesebb energiafogyasztás**
- kőolajfüggőség minimalizálása – **tisztább energia használata**
- torlódások számának csökkentése – **jobb infrastruktúra-hasznosítás**

A Fehér Könyv kimondja, hogy a mobilitás visszaszorítása nem tekinthető megoldásnak.

Üvegházhatású gázok kibocsátására vonatkozó adatok (százalékban)

(Az összes uniós kibocsátás a 100%)

Üvegházhatású-kibocsátás SEC(2011) 391 final p. 18.	Városi, várostérségi	Makroregionális (<500 km)	Globális és interkontinentális
Személy	17	33	10
ebben között	16	29	0
Teher	6	23	11
ebben között	6	19	0

A között adja az összes kibocsátás 70%-t!

3. EU közlekedéspolitika 2011-ben

- A célok elérését támogató eszközök
 - a gépjárművekben és forgalomirányításban alkalmazott **újszerű technológiák** alkalmazása
 - **intelligens infrastruktúra** kiépítése
 - multimodális **logisztikai láncok optimalizálása**
 - a személy- és áruszállítás **tömegszerűségének** növelése
 - **a használó fizet és szennyező fizet elv** teljes körű alkalmazása

Nincs szó az igények befolyásolásáról!

Az EU közlekedési rendszerének fenntarthatóvá válását akadályozza:

- **Célszerűtlen díjszabás** (külső költségek minimális internalizálása, a meglévők tagállamok közötti összehangolatlansága) – utazási és szállítási szokásokat torzító adók és támogatások
- **Nem megfelelő kutatási politika** (piaci és szabályozási hiányosságok hátráltatják a kulcsfontosságú technológiák gyors fejlesztését és bevezetését)
- **Nem kellően hatékony közlekedési szolgáltatások** (multimodális és a határátmeneti közlekedés hatékonysága és versenyképessége a szabályozási és piaci hiányosság miatt csekély, nem voltak elegendőek az intézkedések a multimodális közlekedés szűk keresztmetszeteinek feloldásához)
- **Integrált közlekedéstervezés hiánya** (a közlekedési rendszer egészére vonatkozó szemlélet hiányában az egyes földhasználati, területtervezési döntések hatékonysága nem megfelelő)

A hatástanulmány által kijelölt politikai eszközök:

- Árképzés
- Adóztatás
- Kutatás és fejlesztés
- Energiahatékonysági szabványok és kísérő intézkedések
- Belső piac szabályozása
- Infrastruktúra
- Közlekedéstervezés

Ezek csak együttesen tudják a problémaforrásokat kezelni és a konkrét politikai célkitűzéseket megvalósítani.

Ezek együttesével négy politikai megoldást fogalmazott meg:

1. „minden marad a régiben”
2. Olyan politikai eszközökön alapul, amelyek a **mobilitás kezelésére és a CO₂ kibocsátás árképzésére** támaszkodnak. (Externáliák internalizálása és a piactorzító adóztatás kiküszöbölése mellett a CO₂ kibocsátás árát kellő szintre engedik emelkedni).
3. A politikai eszközként a **járműtechnológiai innováció** elősegítésével újfajta erőátviteli rendszerek gyors elterjedésére összpontosítanak, és ehhez az új járművekre igen szigorú széndioxid-kibocsátási szabványokat írnak elő.
4. A CO₂ kibocsátási szabványokra és a technológiák bevezetésére a 2. és 3. politikai megoldás közötti értékeket alkalmaz. Megegyezik a **2. megoldással, de a CO₂ ár csak városon belül jelenik meg.**

A hatások összefoglaló táblázata – **Gazdasági hatások.**

	<i>2. sz. politikai megoldás - Szén-dioxid ár</i>	<i>3. sz. politikai megoldás - Járműtechnológia</i>	<i>4. sz. politikai megoldás</i>
<i>Közlekedés mint üzletág</i>			
Közlekedési tevékenység	--	=	-
Közlekedési mód-váltás	++	=	+
Igénybevevőnkénti egységköltség	---	=	--
<i>A közlekedés dinamikájának hatása</i>			
Gazdasági növekedés	++	+	+++
A közlekedési rendszer hatékonysága	++	+	+++
Torlódások	++	=	+
A háztartások közlekedési kiadásai	--	-	--
Közlekedéssel összefüggő ágazatok	+	+++	+++
Innováció és kutatás	+	+++	++
Az adminisztratív terhek csökkenése	+	=	+
Uniós költségvetés	=	=	=
Nemzetközi kapcsolatok	--	-	-

A hatások összefoglaló táblázata – **Társadalmi hatások.**

	<i>2. sz. politikai megoldás - Szén-dioxid ár</i>	<i>3. sz. politikai megoldás - Járműtechnológia</i>	<i>4. sz. politikai megoldás</i>
<i>Az állampolgárok mobilitása</i>			
A mobilitás foka	---	=	-
Választék	++	=	++
<i>Hozzáférhetőség</i>	++	=	++
<i>Elosztási hatások</i>	=	-	+
<i>Foglalkoztatottság és munkakörülmények</i>	++	++	+++
<i>Biztonság</i>	++	=	+

A hatások összefoglaló táblázata – **Környezeti hatások.**

	<i>2. sz. politikai megoldás - Szén-dioxid ár</i>	<i>3. sz. politikai megoldás - Járműtechnológia</i>	<i>4. sz. politikai megoldás</i>
<i>Éghajlatváltozás</i>	+++	+++	+++
<i>Légszennyezés</i>	+++	++	++
<i>Zajszennyezés</i>	+++	++	+
<i>Energiafelhasználás/energihatékonyság</i>	+++	++	+++
<i>Megújuló energiaforrások használata</i>	+	+++	++
<i>Biológiai sokféleség</i>	+	-	=

A hatások alapján a következtetések I.

- **Gazdasági szempontból a 4. megoldás** tűnik a legkedvezőbbnek. A CO₂ kibocsátás elérése a 3. megoldáshoz képest költségesebb, de a torlódások kevesebb költséggel járnak, az árképzési rendszer pedig kevésbé torzítja a piacot.
- **Társadalmi szempontból is a 4. megoldás** a legszerencsésebb. A 2. megoldáshoz mérten nem bolygatja meg túlzottan a mostani életmódokat és társadalomszervezést, így a társadalmi költség várhatóan kevesebb lesz.
- **Környezeti szempontból a 2. megoldás** a legambiciózusabb, hiszen ez terjed ki a környezeti hatások legtágabb körére és legkevésbé van technológiai kockázatnak kitéve, ugyanakkor a torlódások megfékezésére a legalkalmasabb. (ÜHG-kibocsátás csökkentése szempontjából egyformák. A 3. megoldás az alternatív tüzelőanyagok elterjedésének sikerétől függ.)
- A **4. megoldás** kiegyensúlyozottabban oldja meg a **gazdaság**, a **társadalom** és a **környezet** szempontja közötti alku kérdését.

A hatások alapján a következtetések II.

- Többféle politikai eszköz alkalmazására van szükség a közlekedési rendszer fenntarthatóvá tételéhez, a szén-dioxid-kibocsátás, a kőolaj-függőség és a torlódások csökkentéséhez. Ambiciózus politikai fellépésre van szükség.
- A 3. megoldást ki kell zárni, noha a 60%-os célkitűzés eléréséhez a legolcsóbb megoldást kínálja. Ennek oka a technológiai tényezőhöz kapcsolódó nagyfokú bizonytalanság. A torlódások társadalmi költségét sem csökkenti.
- A 4. megoldás kedvezőbbnek mondható a 2.-hoz képest, mivel fokozottabb egyensúlyt biztosít a rendszerfejlesztés és a technológiafejlesztés között. A 4. megoldás a mobilitásra nem kényszerítene teljes körű szabályozást és felügyeletet, de a külső költségek internalizálásával és intelligensebb adóztatás bevezetésével kiküszöbölné a piactorzító árképzést.
- A 2. megoldás sem elvetendő, mivel a technológiai tényezőnek ebben az esetben a legkisebb a hatása (ha a technológia nem fejlődik kellő mértékben ez a megoldás kerülhet előtérbe).

Tíz cél a közlekedési rendszer versenyképessé és erőforráshatékonyá tételéhez (Fehér Könyv) I.

- Újfajta, fenntartható tüzelőanyagok és meghajtó rendszerek kifejlesztése és bevezetése
 - Városokban a hagyományos tüzelőanyaggal közlekedő járművek használatának csökkentése, városközpont logisztikájának széndioxid mentesítése (szabályozás, technológia)
 - Légi közlekedésben az alacsony CO₂ kibocsátású tüzelőanyagok részesedésének növekedése (technológia), a tengeri közlekedésben alkalmazott bunkerolajból származó kibocsátások csökkentése (szabályozás)

Tíz cél a közlekedési rendszer versenyképessé és erőforráshatékonyá tételéhez (Fehér Könyv) II.

- Multimodális, logisztikai láncok optimalizálása, erőforráshatékonyabb közlekedési módok fokozottabb használata
 - **300 km feletti távolságú közúti áru fuvarozás** visszaszorítása (vasúti és vízi közlekedés előtérbe helyezése), infrastruktúra fejlesztéssel (hálózatfejlesztés, infrastruktúra, szabályozás).
 - **Nagy sebességű vasúthálózat** létrehozása, közepes távolságú személyszállítást többségében vasúton kell lebonyolítani (hálózatfejlesztés, infrastruktúra, szabályozás).
 - Kezdetben TEN-T „törzshálózatot”, majd **színvonalas nagy kapacitású hálózatot** kell létrehozni, a kapcsolódó információs szolgáltatásokkal együtt (hálózatfejlesztés, infrastruktúra).
 - A törzshálózat repülőtereinek **bekapcsolása** a vasúti hálózatba; valamennyi jelentősebb tengeri kikötő megfelelő **összeköttetése** a vasúti áru fuvarozási rendszerrel és a belvízi utak rendszerével (hálózatfejlesztés, infrastruktúra).

Tíz cél a közlekedési rendszer versenyképessé és erőforráshatékonyá tételéhez (Fehér Könyv) III.

- A közlekedés és az infrastruktúra-használat hatékonyabbá tétele információs rendszerekkel és piaci alapú ösztönzőkkel
 - korszerűsített **légiforgalom-irányítási infrastruktúra** (SESAR) kiépítése, Európai Közös Légtér megvalósítása. **Szárazföldi és vízi forgalomirányítási rendszerek kiépítése** (ERTMS, ITS, SSN és LRIT, RIS). Európai globális navigációs műholdrendszer kiépítése (Galileo). (technológia, informatikai infrastruktúra)
 - Európai **multimodális közlekedési információs, forgalomirányítási és viteldíj-fizetési rendszer** keretének kialakítása (informatikai infrastruktúra).
 - A **közúti baleseti halálozás és sérülés csökkentése** (hálózatfejlesztés, infrastruktúra, szabályozás).
 - A „**felhasználó fizet**” és a „**szennyező fizet**” elvének teljes körű alkalmazása és a magánszféra bevonása a piactorzítások – azon belül a káros támogatások – kiküszöbölése (szabályozás).

A Fehér Könyv intézkedéseinek kijelölésénél figyelembe vett prioritások I.

- **Biztonságos, védett és kényelmes közlekedés** (személyes biztonság, közlekedésbiztonság, utasjogok, távoli térségek elérhetősége)
- **Jól fenntartott és teljes mértékben integrált hálózatok** (infrastruktúra, csomópontok, járművek és berendezések, hálózati és fedélzeti szolgáltatásokkal, informatikai irányító rendszerek)
- **Környezeti szempontból fenntarthatóbb közlekedés** (hosszú távú stratégiákra van szükség, hogy a piac szereplői a megfelelő irányú cselekvésekkel reagáljanak, különböző módok közlekedési eszközeinél a fenntarthatóság minden követelményét figyelembe kell venni)
- **Az EU-t a közlekedési szolgáltatások és technológia élvonalában tartása** (a technológiai innováció fő forrása lesz a közlekedéssel szembeni kihívások megoldásának – közlekedésbiztonság, környezetvédelem pl. intelligens közúti irányító rendszerek (ITS), a vasúti forgalomirányító rendszerek (ERTMS), a légi közlekedés (Egységes égbolt, SESAR), innovatív járműgyártó technológiák)

A Fehér Könyv intézkedéseinek kijelölésénél figyelembe vett prioritások II.

- **A humán tőke védelme és fejlesztése** (dolgozók tájékoztatása - konzultáció, a társadalmi párbeszéd, oktatás-képzés, átszervezések társadalmilag felelős módon történő végrehajtása)
- **Megfelelő árak mint forgalmi jelzések** (a használók által valóban okozott – belső és külső – költségek figyelembe vétele)
- **Tervezés a közlekedés figyelembevételével** (az elérhetőség javítása, a helyes árrendszer bevezetése segíteni fogja a szállítás költségalkotó elemeinek jobb figyelembevételét)

A Fehér Könyv melléklete 40 kezdeményezést, intézkedést fogalmaz meg I.

I. Hatékony és integrált mobilitási rendszer

1) Az egységes európai közlekedési térség

A közút, vasút, hajózás és légi közlekedés területén a piacnyitás és egységesség irányába teendő lépések.

2) Színvonalas munkahelyek és tisztességes munkakörülmények biztosítása

A közlekedésben dolgozókra vonatkozó szociális jogszabályokkal kapcsolatos intézkedések alágazatonként, valamint a foglalkoztatással és a munkakörülményekkel kapcsolatos intézkedések.

3) A közlekedés védelme

Áruk, utasok védelme (ellenőrzés, felderítés fejlesztése).

4) Emberéletek ezreinek megmentése a közlekedésbiztonságra vonatkozó fellépések révén

Alágazatonként a biztonság fokozására vonatkozó intézkedések (ITS, képzés-oktatás)

5) A szolgáltatások minősége és megbízhatósága

Utasjogok, háztól-házig tartó folytonos mobilitás, mobilitásfolyonossági tervek

A Fehér Könyv melléklete 40 kezdeményezést, intézkedést fogalmaz meg II.

II. Innováció a jövő szolgálatában: technológiák és magatartásformák

1) Európai közlekedési kutatási és innovációs politika

Kutatási és innovációs területek kijelölése (jármű, infrastruktúra, közlekedési rendszer). Szabályok, szabványok az új technológiákra vonatkozóan.

2) Fenntarthatóbb magatartásformák ösztönzése

Információszolgáltatással (egyéni motorizált közlekedés alternatívái), környezettudatos vezetés.

3) Integrált városi mobilitás

Városi mobilitási tervek készítése, úthasználati díjak rendszere. Kibocsátásmentes városi logisztika

A Fehér Könyv melléklete 40 kezdeményezést, intézkedést fogalmaz meg III.

III. Korszerű **infrastruktúra** és intelligens **finanszírozás**

- 1) **Közlekedési infrastruktúra: területi kohézió és gazdasági növekedés**
TEN-T hálózat fejlesztése, intelligens és interoperábilis technológiák, multimodális áru fuvarozási folyosók létrehozása. Projektértékelési módszerek, egyszerűsítések
- 2) **Következetes finanszírozási keretek**
Infrastruktúra finanszírozás kereteinek kidolgozása, köz-magán társulások létrehozását elősegítő keretek kialakítása.
- 3) **Helyes árképzés és a piaci torzulások kiküszöbölése**
Közlekedési adók, díjak szerkezetének átalakítása, a bevételek célokhoz rendelésére szolgáló keretek kialakítása, externális költségek teljes és kötelező internalizálásának megvalósítása.

IV. Külső dimenzió

EU határain túli kapcsolódási pontok (infrastruktúra, informatika, biztonság)

Hazai közlekedéspolitika története I.

II. vh.-t követően:

- Az igények mindenképp és mindenáron történő kielégítése
- Közlekedési rendszer működésben tartása
- A fejlesztés és korszerűsítés céljaira megfelelő anyagi lehetőségek biztosítása

Az 1968-as közlekedéspolitika fő célkitűzései:

- a személy- és áruszállítási **igények gazdaságos kielégítése** a szolgáltatások minőségi színvonalának emelésével,
- a **közlekedési ágak közötti munkamegosztás** népgazdasági szempontból hatékony továbbfejlesztése,
- a **gazdaságosság növelése**, a közlekedés részvételének fokozása az ország fizetési mérlegének javításában,
- a **munkaerő-gazdálkodási** kérdések megoldása.

Hazai közlekedéspolitika története II.

Az 1968-as közlekedéspolitika fő eszközei:

- a vasúti hálózat felülvizsgálata és az üzem korszerűsítése,
- a közúti közlekedés fokozott ütemű fejlesztése,
- a kis forgalmú vasútvonalak forgalmának közútra terelése és a vasúti áruszállítás körzetesítése.

Kedvező fogadtatás a gazdasági életben és a társadalom részéről. A végrehajtás hiányos.

1979-ben a kormány a továbbfejlesztést elfogadta. Ennek megvalósítása sem sikeres elsősorban a hazai gazdaság hanyatlása miatt.

A rendszerváltás előtt és után alágazati törvények születtek (közúti 1988, vasúti 1994, vízi 1992). Ezek részben már az Európai Közösség előírásaihoz igazodtak.

Hazai közlekedéspolitika története III.

Az 1996-os közlekedéspolitika fő irányai:

- Az Európai Unióba való integrálódás elősegítése
- A szomszédos országokkal való együttműködés elősegítése (részben uniós tagok)
- Az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése
- Az emberi élet és a környezet védelme
- Hatékony, piackonform közlekedésszabályozás

A közlekedéspolitika eszközei:

- Infrastruktúra fejlesztés (hálózatok – finanszírozás, fenntartás, üzemeltetés, járműgazdálkodás – járműrekonstrukció)
- Szolgáltatások (üzleti alapú és közszolgáltatás)
- Jogi szabályozás (EU harmonizáció)
- Gazdasági szabályozás (állam szerepének meghatározása, árképzés)
- Humánpolitika (kvalifikált munkaerő, munkakörülmények javítása, oktatás – kutatás – fejlesztés intenzívebbé tétele)

Hazai közlekedéspolitika története IV.

Az 1996-os közlekedéspolitika megvalósulása:

- 1998-2000 között vasúti és közúti fejlesztések elmaradása.
- Szolgáltatási színvonal kis mértékben javult (intercity).
- Duna hajózhatósága – nincs előrelépés.
- Szomszédos országokkal közlekedési kapcsolat terén kis mértékű javulás.
- Enyhe közlekedésbiztonsági javulás.
- Területi különbségek mérséklésében nincs változás.
- Kevés fejlődés történt a finanszírozás terén.

Hazai közlekedéspolitika története V.

A Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015 célja **gazdasági** szempontból hatékony, a **társadalmi** igényeknek megfelelő, korszerű, biztonságos és a **környezetet** kevésbé terhelő közlekedés megteremtése.

A közlekedéspolitika stratégiai fő irányai lényegében megegyeznek az 1996-ban elfogadott főirányokkal.

A közlekedéspolitikai célokat megvalósító intézkedések:

- Díjpolitikával elérni, hogy a közúti távolsági és tranzit forgalom gyorsforgalmi utakon bonyolódjon le.
- Közúti személyszállítási közszolgáltatások terén piacnyitás
- TINA és TEN-T hálózati elemek finanszírozásához uniós források bevonása.
- A tranzit irányokban a gyorsforgalmi utak országhatárokig történő mielőbbi megépítése.
- Belterületi közutak szilárd burkolattal történő teljes körű kiépítése 2015-ig.
- A szétválasztott vasúti feladatok közül a pályavasút állami tulajdonban tartása.
- Regionális repülőterek fejlesztése (Debrecen, Sármellék)
- A MALÉV versenyképessé tétele.
- MAHART privatizációja
- A schengeni egyezménynek megfelelő határfejlesztések
- Biztonságos gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtése

ASSIST projekt

Assessing the social and economic impacts of past and future sustainable transport policy in Europe – Korábbi és jövőbeni európai fenntartható közlekedéspolitikák társadalmi és gazdasági hatásainak értékelése

Az ASSIST projekt keretében a politikák társadalmi, gazdasági és környezeti hatásainak vizsgálatához

- EU-s politikai dokumentumok (Fehér Könyv 2001 és 2011, Városi mobilitás Zöld Könyve, Áruszállítás logisztikai akcióterve),
- Nemzeti stratégiai dokumentumok,
- EU-s támogatású projektek

áttekintése történt meg.

357 közlekedéspolitikai intézkedést/eszközt (TPM – Transport Policy Measures) azonosítottak.

Az intézkedés-hatás kapcsolatrendszerben az intézkedéseket különböző szempontok szerint csoportosították, majd azok hatásterületét határozták/állapították meg.

Az intézkedéseket csoportosították:

Eszköz	Árképzés, ösztönző, infrastruktúra, jogi/szabályzó intézkedés, tájékoztatás, területhasználat, kutatás
Alágazat	Közút, vasút, belföldi hajózás, légi, tengeri, busz-villamos-metró, gyaloglás-kerékpározás, más
Geográfia	Európai, nemzeti, regionális, helyi
Közlekedési mód	Áruszállítás, személyszállítás

Közlekedéspolitikai eszközök és néhány példa

Meta kategóriák	Eszközök	Példák	
Igény	Árképzés	Úthasználati díjak	
		Üzemanyag adók	
			Közösségi közlekedés támogatása
	Ösztönzők		Rugalmas munkaidő beosztás támogatása
			Telekommunikáció támogatása (munkavégzés otthonról)
			Közlekedési mód váltás
			Car sharing támogatása
			Új jármű technológiák
	Kínálat	Infrastruktúra, beruházás	Új út építés
Új állomások			
Kerékpárutak			
Pályaudvarok és átszállási pontok			
Útfenntartás			
Elektronikus jegyrendszer			
Alacsonypadlós buszok			
Intelligens közlekedési rendszerek			
Jogi/szabályozási intézkedések			Tehergépjármű forgalom tiltás
			Szabályozó korlátozások (jogi úton), pl. vasút
		Liberalizáció	
		Emisszió korlátozás	
		Súlykorlátozás	
		Tájékoztató szolgáltatás	Hagyományos jelzések
			Változtatható jelzések
Parkolás támogatás			
Web alapú menetrendi tájékoztatás és útvonalajánlás			
	Területhasználatra vonatkozó intézkedések	Multimodális átszállóhelyek	
		Terület kombinált használata (épületek az autópálya felett)	
Más	Kutatás és fejlesztés	Kutatás és Fejlesztés valamennyi előző kategóriára	

A hatásokat (szociális, gazdasági, környezeti) tovább bontották egyéni és kollektív kategóriákra.

Hatás kategória	Alkatekória	Hatásterület
Szociális hatás	Kollektív	Természeti erőforrások (területfelhasználás, kulturális értékek)
		Szociális kohézió (régiók közötti)
		Közösségi kohézió (társadalmi csoportok közötti)
		Biztonság (bűncselekmény, terrorizmus)
	Egyéni	Építés okozta utazási szokás változások
		áttelepítés (élettér változása ember/állat)
		vizuális minőség (városrendezés, tájkép)
		Közlekedési mód választás (rendelkezésre állás, kapacitás, költség, idő, információszolgáltatás)
		Elérhetőség (család, barátok, közösségi helyek, munkahely, iskola)
		Biztonság (utazó)
		Egészség (zaj, emisszió)
		Biztonság (bűncselekmény, terrorizmus)
		Szabványok és jogok a munka minőségéhez kapcsolódóan
		Gazdasági hatás
Hatás az üzleti versenyképességre (ágazati)		
Hatás az üzleti versenyképességre (térbeli)		
Kormányzati adóbevételek		
Módok közötti megosztás		
Foglalkoztatás (munkahelyteremtés)		
Egyéni	Személyes mobilitási költségek	
	Időmegtakarítás	
	Egészségügyi szolgáltatás (pl. véletlen sérülés)	
	Biztosítás (pl. véletlen káresemény)	
Környezeti hatás		Klímaváltozás
		Légszennyezés
		Zaj

Árképzés

A vizsgált 357 intézkedés 28%-a kapcsolódik az árképzéshez. Kb. a felének van társadalmi, 70%-nak környezeti és 97%-nak gazdasági hatása.

Szociális hatás

- módváltás (33% - egyéni)
- biztonság (27% - egyéni)
- elérhetőség (23% - egyéni)
- kollektív szociális hatás kicsi

Gazdasági hatás

- módok közötti megosztás (62% - kollektív)
- kormányzati adóbevétel (58% - kollektív)
- foglalkoztatás (36% - kollektív)
- személyes mobilitási költségek (75% - egyéni)
- időmegtakarítás (25% - egyéni)

Környezeti hatás

- légszennyezés (53%)
- klímaváltozás (40%)
- zajhatás (22%)

Árképzéssel lehet a leghatékonyabban környezeti és gazdasági hatást elérni.

Árképzés

Intelligens árképzés (ne legyen piactorzító)

- szennyező fizet (gépjárműadó a jármű környezetterhelésének megfelelően)
- használó fizet (infrastruktúrahasználat mértékében)

Intézkedések

- városokban torlódások elkerülése, de kell hozzá (városi mobilitási terv részeként):
 - területhasználat-tervezés
 - hatékony közösségi közlekedés
 - nem motorizált közlekedést kiszolgáló infrastruktúra
 - tiszta járművek energia és tüzelőanyag ellátását biztosító infrastruktúra
- ÜHG kibocsátás csökkentése
 - energiaadó (szárazföldi közlekedés – üzemanyag)
 - kibocsátás kereskedelem (villamos energia, légi közlekedés)
- helyi externáliák költségei (infrastruktúra használat – Euromatrica)

Bevételek célokhoz rendelése

Ösztönzők

Nem kényszerít, hanem vonzó alternatívát kínál (kisebb ráfordítás időmegtakarítás, magasabb komfortszint, egészségesebb életmód, biztonságos utazás).

Az ösztönzők célja az utazási igények, a módválasztás, az útvonalválasztás, utazási cél választás, az utazástervezési magatartás, utazási idő, biztonság befolyásolása.

A fenntarthatóság kritériumával új ösztönzők (**új járműtechnológiák, új mobilitási koncepciók**) jelentek meg.

Megjelentek az **ICT technológiát** támogató intézkedések a hatékonyabb mobilitás menedzselés érdekében.

Ösztönzők

- Új járműtechnológiák
 - Az új járművek CO₂ emissziója alapján engedményeket, alacsonyabb díjakat állapítanak meg.
 - Üzemanyaghatékony járművek ösztönzése, törekedve a nem fosszilis üzemanyagok használatára.
 - Alternatív üzemanyaggal hajtott autók támogatása, a szükséges töltőállomások kiépítésével.
 - A bioüzemanyagok használatának ösztönzése szubvencióval.
 - Cégautók megadóztatása.
- Kisebb, könnyebb és célirányosabb közúti személygépjárművek használata
- Fenntarthatóbb magatartásformák
 - Egyéni közlekedés alternatíváinak használata
 - Öko-címkézés (járművek CO₂ kibocsátásának és üzemanyag hatékonyságának címkén feltüntetése)
 - Egyes személy- és áruszállítási szolgáltatások CO₂ lábnyomának becslésére tanúsítási rendszer alkalmazása
 - Környezettudatos vezetést támogató ITS alkalmazások
 - Könnyű haszongépjárművek sebesség korlátozása (energiafogyasztás csökkentése)

Ösztönzők

A közlekedéspolitikai intézkedések egy része a **közlekedési módváltást** ösztönzik (egyéniről közösségre vagy másra) csökkentett utazási idővel, megemelt utazási sebességgel, a közösségi közlekedés emelt szolgáltatási színvonalával, szociális biztonság növelésével, kerékpározás népszerűsítésével.

Megjelentek a **rugalmas munkaidőt** ösztönző kezdeményezések, a telekommunikációs technológiák alkalmazásával végzett munka.

Számos intézkedés a **carsharing** megoldásokat támogatja.

Az ösztönzők vonatkozásában a személyszállításra vonatkozók a legjellemzőbbek, az áruszállításra hatással lévők száma nagyon alacsony.

Ösztönzők

Szociális hatás

- Csak közvetett hatások
 - Pl. a **közlekedési technológiák változása** a nem fosszilis üzemanyagok terén a munkaerőpiacra lehet hatással
 - Kollektív szociális hatása lehet a **kedvezmények és díjak helyes kombinációjának** pl. az alacsony kibocsátású járművek olcsóbbá tétele és a szennyező járművek jelentős megdrágítása
 - A közösségi közlekedés **utazási idő csökkentésének**, az **utazási sebesség növelésének** szociális hatása, hogy növeli a társadalom szélesebb rétegei számára a közösségi kohéziót

Gazdasági hatás

- Azok az ösztönzők, amelyek a **mobilitási magatartásformák megváltozásához** vezetnek, közvetlen gazdasági hatással bírnak
- A kormányok kedvezményekkel és díjakkal megpróbálják a kívánt célt elérni, akik viszont **nem követik az ösztönzést** azokra nagyobb anyagi terhet rónak
- Közvetett módon **infrastruktúra fejlesztéssel** a tömegközlekedés attraktívabbá tétele
- A **nem fosszilis üzemanyagok gyors technológiai fejlesztése** irányába ható ösztönzők közvetlenül befolyásolják a közlekedési költségek változását
- A **csökkenő mobilitási költségeknek** pozitív gazdasági hatásai vannak, mivel az egyének így többet költhetnek más fogyasztásra, illetve a térbeli versenyképességet is elősegítheti.

Ösztönzők

Környezeti hatás

- Általános cél, hogy az ösztönzők segítségével a **környezetet jobban kímélő európai közlekedési rendszer** alakuljon ki.
- A magatartásmód változásával a módok közötti átrendeződés, a közlekedési igények csökkenése, alternatív üzemanyaggal (bioüzemanyag) üzemelő járművek elterjedése szükséges az **üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentéséhez.**
- A tömegközlekedést és a nem motorizált közlekedést ösztönző intézkedéseknek közvetett hatása van a **levegő- és zajszennyezésre.**

Az ösztönzőknek inkább gazdasági és környezetvédelmi, mint társadalmi hatása van.

A környezetbarát közlekedési módok használatát, vagy kevesebb utazási igényt ösztönző intézkedések **sokkal nagyobb egyéni ellenállásba ütköztek**, mint azt előzetesen becsülték, így kisebb gazdasági és környezeti hatáshoz vezettek.

Infrastruktúra

Az infrastruktúrával kapcsolatos közlekedéspolitikai intézkedéseknek **jelentős gazdasági, társadalmi és környezeti hatása** van. Az infrastruktúra jellemzően **befolyásolja a közlekedési módok közötti megosztást**.

Az infrastruktúra fejlesztés céljai lehetnek:

- Javítani, bővíteni a meglévő közlekedési kapacitásokat.
- Információs rendszerekkel az infrastruktúra-használat hatékonyabbá tételére (alágazati forgalomirányítási rendszerek, Galileo)
- A forgalmi áramlat feltételeinek javítása.
- Új hálózati elemekkel alternatív útvonalak megjelenése.
- Jobb tömegközlekedési szolgáltatással és átszállási kapcsolatokkal (közlekedési módok multimodális kapcsolódása) a használok magatartását befolyásolni.
- Városi logisztikai gócpontok létrehozása (city logisztika).
- Egyéni közlekedőket befolyásolni az átmenő forgalom korlátozásával.
- Fenntartható, alternatív üzemanyagok infrastruktúrája.
- Európai törzshálózat létrehozása.

Infrastruktúra

Olyan infrastruktúrára van szükség, amely:

- Minimálisra csökkenti a környezeti hatást.
- Ellenáll az éghajlatváltozás esetleges hatásaival szemben.
- Fokozza az utasok biztonságát, védelmét.

Az intézkedések jellemzően nemzeti és európai léptékben fejtik ki hatásukat.

A vizsgálat során jellemzően vasúti és közúti intézkedések jelentek meg.

A légi és vízi közlekedést érintő intézkedések általában több közlekedési módot érintenek.

Az összes intézkedés többsége (54%) egy közlekedési módhoz köthető.

Az infrastruktúrával kapcsolatos intézkedések többsége (70%) a személyszállításra és az áruszállításra egyaránt hatással van.

Politikai szándék ismerete nélkül nem lehet beruházást tervezni.

Infrastruktúra

Társadalmi hatás

- Kollektív szociális
 - Nagy hatás a közösségi kohézióra (60%)
 - Kisebb a hatás a biztonságra (security) (8%)
- Egyéni szociális
 - Elérhetőség (41%)
 - Építés okozta utazási szokás változás (27%)
 - Egészség (23%)

Gazdasági hatás

- Kollektív
 - Térbeli versenyképesség (54%)
 - Közlekedési módok közötti megosztás (43%)
 - Foglalkoztatás (25%)
- Egyéni
 - Időmegtakarítás (59%)
 - Egyéni mobilitási költség(23%)
 - Egészség (20%)

Infrastruktúra

Környezeti hatás

- klímaváltozás (24%)
- légszennyezés (46%)
- zajhatás (38%)

Az infrastruktúrával kapcsolatos közlekedéspolitikai intézkedések elsődleges célja a **térbeli versenyképesség növelése** és a **közlekedési szokásjellemzők** (elsődlegesen a módválasztás) **befolyásolása**. Új közlekedési infrastruktúra építése általában **időmegtakarításhoz** vezet.

Jogi/szabályozási eszközök

- **Határértékek, célértékek meghatározása (26%)**
 - A zaj- és légszennyezésre
 - A bioüzemanyagok részarányának előírása stb.
- **Szabványosítás (14%)**
 - Közös szabályok
 - Műszaki előírások (pl. vasúti szektor interoperabilitásának megvalósítására)
 - Közös adminisztrációs és ellenőrzési folyamatok (pl. légi közlekedés)
- **Adók és támogatások révén ösztönzés (6%)**
 - Közlekedési szokások befolyásolása
- **Közlekedés/forgalom szabályozás (26%)**
 - Közúti közlekedésre vonatkozóan (pl. sávok kizárólagos használatra, sebességkorlátozás, áruszállítás számára engedélyezett időszak)
- **Piacszabályozás/munkajogok (13%)**
 - Liberalizáció, piacnyitás, munkajogok
- **Biztonsági szabályok (6%)**
- Általános politikai cél, mely nem köthető meghatározott politikai intézkedéshez (10%)

Jogi/szabályozási eszközök

Néhány intézkedés több kategóriába is tartozhat (pl. a sebességkorlátok megváltoztatása közlekedési szabályok, vagy határérték/célérték kategória).

A jogi/szabályozási ügyek az esetek többségében **európai léptékűek**. A helyi intézkedések leginkább a közlekedés/forgalmi szabályozás kategóriába esnek. Európai szinten a közös alapok megadása a szándék (szabványok, piacra jutás elősegítése), a többi intézkedést nemzeti szinten kell meghozni.

A jogi szabályozások jellemzően együtt érintik a személy és áruszállítást, meghatározó még a csak személyszállítást érintő intézkedések (ide tartozik a közlekedés/forgalom szabályozás). A csak áruszállítást érintő minimális (többségében piaci vagy munkaügyi szabályozás).

A jogi szabályozás többségében a közúti közlekedést érinti (66%).

Jogi/szabályozási eszközök

Európai léptékű intézkedések:

- Egységes európai égbolt jogi kereteinek létrehozása.
- Az intermodális szállítás elősegítése jogszabályok segítségével.
- Jogszabályi módosítások az új technológiák alapján.
- Uniós keretszabályozás a távolsági és városi úthasználatdíj fizetési rendszerek interoperabilitásához.
- Környezetbarát járművek esetében a díjfizetési infrastruktúra interoperabilitására vonatkozó szabályok megalkotása

Jogi/szabályozási eszközök

Általában elmondható, hogy a jogi szabályozásnak nincs szoros **szociális hatása**.

Gazdasági hatás

- A határértékek/célértékek hatással vannak a *foglalkoztatásra*.
- A szabványok, a közlekedési szabályok, biztonsági szabályok a *térbeli versenyképességre* vannak hatással.
- A határértékek/célértékek és a piacsabályozás/munkajogi szabályozás az *ágazati versenyképességre* hat.
- *Mobilitási költségekre*.

Jogi/szabályozási eszközök

Környezeti hatás

- A határértékek/célértékek nagy hatással vannak a környezetre.
- A biztonsági szabályoknak és piaci/munkajogi szabályozásnak nincs környezeti hatása.
- A szabványok, ösztönzők és közlekedési szabályok kevésbé hatékonyak környezeti hatásuk vonatkozásában. (Az utóbbi általában helyi intézkedés, de pl. a sebesség csökkentés alacsonyabb üzemanyag felhasználáshoz és így alacsonyabb CO₂ kibocsátáshoz vezet.)

A jogi szabályozásnak inkább gazdasági és környezeti hatása van, mint társadalmi. A határértékek/célértékek, illetve a szabványok meghatározó szerepet játszanak.

Tájékoztató szolgáltatás

A megvizsgált politikai intézkedések közül nagyon kevés tartozik ebbe a kategóriába:

- Figyelemfelkeltő kampány
- Valós idejű tájékoztatás (a kellő helyen és időben történő tájékoztatással minőségjavítás)
- Multimodális utazás on-line tájékoztatása, elektronikus helyfoglalás
- Járművezető képzés
- Adatmegosztás
- Öko-címkézés

Társadalmi hatás

- Módválasztás
- Elérhetőség
- Egészség

Tájékoztató szolgáltatás

Gazdasági hatás

- Egyéni utazási költségek
- Az utazási időre kisebb a hatás
- Néhány intézkedés hat a módok közötti megosztásra és a külső költségek csökkentésére
- A foglalkoztatásra, versenyképességre szinte minimális a hatás.

Környezeti hatás

- Klímaváltozás csökkentése
- Externális költségek mérséklése nem jellemző (csak kis mértékben van hatás a légszennyezésre és gyakorlatilag elhanyagolható a zajszennyezésre)

A tájékoztatásnak elsősorban a közlekedési területen belül van hatása. Csak néhány esetben jelenik meg külső (társadalmi, gazdasági, környezeti) hatás.

A közlekedéspolitikának deklarálnia kell a **tájékoztatáshoz való jogot** (mint egyfajta utasjogot).

Területhasználat

Majdnem minden intézkedésnek van közvetlen vagy közvetett hatása a területhasználatra, mivel a közlekedés kínálati jellemzői hatnak a terület használat eloszlására és mértékére. (**közlekedés** → **területhasználat**)

A területhasználati intézkedések, mint a területrendezési tervek, építési tervek, valamint a törvények, szabályozások a keretét adják meg egy terület használatának, ami hatással van a közlekedés rendszerére.

(**területhasználat** → **közlekedés**)

A **terület funkciója korlátozza** az emberi tevékenységeket és következésképpen a beépítés mértékét, mikéntjét, valamint a **közlekedési infrastruktúra rendszerét**.

Közvetlen kapcsolat van a területhasználat és a javasolt közlekedési módok között. A közlekedési mód specifikus intézkedések meghatározóak:

- A kerékpározást és gyaloglást elősegítő intézkedések intenzívebbé teszik a területhasználatot.
- A tömegközlekedést javító intézkedések javítják a sűrű területeken az elérhetőséget.

Területhasználat

Az irodalom áttekintése során nagyon kevés foglalkozott a területhasználatra vonatkozó közlekedéspolitikai intézkedéssel.

Általában a területhasználatra vonatkozó politikai intézkedések nem a klasszikus közlekedéspolitikai intézkedés kategóriájába esnek.

Vannak nem ebbe a kategóriába tartozó intézkedések (pl. árképzés), amelyek a területhasználatot meghatározzák.

A területhasználati intézkedéseknél jellemző a helyi vagy nemzeti szint (európai nem).

Társadalmi hatás

Általában elmondható, hogy a **közlekedési rendszer bővülése** során jön létre a területhasználat társadalmi hatása:

- Módválasztás
- Elérhetőség

Területhasználat

Gazdasági hatás

A területhasználat tükrözi a gazdasági tevékenységeket, nem a közlekedés a meghatározó.

- Módoak közötti megosztás
- Egyéni mobilitási költségek
- Versenyképesség

Környezeti hatás

A területhasználatnak közvetlen környezeti hatása van a természetre, biológiai sokféleségre, emisszióra és zajra. A közlekedés része ennek a rendszernek nincs speciális szerepe.

A közlekedésnek nagyon minimális a ráhatása a területhasználatra. A területhasználat, mint közlekedéspolitikai eszköz nagyon ritkán használatos.

Kutatás

Kutatás valamennyi előző kategóriára vonatkozóan értendő.

A közlekedéspolitikai intézkedéseknek három típusa van a kutatáshoz kapcsolódóan:

- A közlekedési kutatási munkákhoz **közösségi pénzek hozzárendelése** (tanulmányok, vizsgálatok).
- Támogatások a közlekedési szektorban **új alkalmazások/megoldások fejlesztésére**.
- A közlekedési szektorban **pilot műszaki megoldások támogatása** és azok politikai és gazdasági értékelése (e-mobility, logisztika, e-ticketing).

A kutatások elemzik:

- A különböző közlekedéspolitikai intézkedéseket
- A közlekedési szektorhoz kapcsolódó problémákat és kihívásokat
- Az új technológiák becsült hatásait

Kutatás

A kutatások leginkább az **infrastruktúrára**, az **árképzésre** és a **tájékoztatásra** vonatkoztak, kisebb mértékben az ösztönzőkre, a jogalkotásra és a területhasználatra.

- Elsősorban európai szintű. Jelen és jövőbeni kutatási területek:
 - Újfajta motorok, anyagok, tervezési megoldások (jármű hatásfok növelés)
 - Új tüzelőanyagok és meghajtó rendszerek (környezetbarátabb energiafelhasználás)
 - Információs és kommunikációs rendszerek (hálózat kihasználás növelése, üzembiztonság)
- A személy- és áruszállítással egyaránt foglalkozik
- A közút a domináns, de többségében más közlekedési móddal együtt

Összefoglalás

A megvizsgált 357 közlekedéspolitikai intézkedés

- 29%-a infrastruktúra ellátottsághoz vagy építéshez tartozik,
- jogalkotási/szabályozási intézkedések 24%-ban,
- az árképzés 20%-ban,
- az ösztönzők 11%-ban,
- kutatás/fejlesztés 10%-ban,
- a területhasználat 2%-ban,
- a tájékoztatás 3%-ban jelenik meg.

A közlekedéspolitikai intézkedések leginkább a személyszállításhoz köthetők, illetve együtt személy- és áruszállításhoz.

Az önálló áruszállítás magasabb részaránya az ösztönzők között jelent meg.

A csak személyközlekedéshez kapcsolódó intézkedések közül az árképzéshez köthető volt a legjellemzőbb.

Összefoglalás

Társadalmi hatás

Valamennyi közlekedéspolitikai intézkedést együttesen vizsgálva a **közlekedési mód választásra, elérhetőségre, közösségi kohézióra és egészségre** vonatkozó hatások a legjellemzőbbek.

- Az **árképzés** közlekedéspolitikai intézkedései közül kiemelkedtek a *közlekedési mód választásra, biztonságra és elérhetőségre* hatók.
- Az **ösztönzőknek** csak közvetett szociális hatásai vannak.
- Az **infrastruktúra** közlekedéspolitikai intézkedései közül a *természeti erőforrásokra, szociális és közösségi kohézióra* hatók a jellemzők.
- A **jogi/szabályozási** eszközök esetén a *közösségi kohézióra, egészségre* vonatkozók a legfontosabbak.
- A legfőbb társadalmi hatás a **tájékoztatás** kategóriában a *közlekedési mód választásra* jellemző. Ezen kívül még az elérhetőség és egészség jelenik meg.
- A **területhasználatra** és **kutatásra** vonatkozó közlekedéspolitikai intézkedéseknek a *közlekedési mód választásra és elérhetőségre* van hatásuk.

Összefoglalás

Gazdasági hatás

Valamennyi közlekedéspolitikai intézkedést együttesen vizsgálva a **közlekedési módok közötti megosztásra**, a **mobilitás egyéni költségeire** és az **időmegtakarításra** hatók a meghatározók. Továbbá:

- Az **infrastruktúrával**, **jogi/szabályozási eszközökkel** és **kutatással** kapcsolatos intézkedések az *ágazati és területi versenyképességre* vannak hatással.
- Számos közlekedéspolitikai intézkedés, amely a **területhasználat** és **kutatás** kategóriájába tartozik, az *externális költségek mérséklésére* vonatkozó gazdasági hatása jellemző.

Környezeti hatás

Az intézkedések többsége hatással van a klímaváltozásra, lég- és zajszennyezésre egyaránt.

Összefoglalás

Az intézkedések és hatások közötti kapcsolat nem mindig nyilvánvaló, két okból:

- A vizsgált dokumentumokban nem mindig volt az okozati kapcsolat világosan, egyértelműen említve. Ebben az esetben az anyagokat áttekintő felelőssége volt a megfelelő értékelés elvégzése.
- Gyakran a közlekedéspolitikai intézkedést egy speciális céllal vezetik be annak érdekében egy bizonyos gazdasági, társadalmi vagy környezeti hatást érjenek el. Ugyanakkor számtalanszor az eredeti politikai cél melléktermékei lesznek bizonyos hatások. Pl. az útdíj bevezetésének célja a közlekedési módok közötti váltás elérése, ugyanakkor hatással van az elérhetőségre: a szűkösebb tömegközlekedési szolgáltatással ellátott vidéki területen élőkre nagyobb hatással van (hiszen nekik nincs alternatíva így többet kell fizetniük), mint a városi lakosokra, akik jobb tömegközlekedési szolgáltatást kapnak.

KÖSZÖNÖM A MEGTISZTELŐ FIGYELMET !



Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar
Közlekedésüzemi Tanszék

1111 Budapest, Műegyetem rkp. 3.

Dr. Tóth János

e-mail: toth@kku.bme.hu

tel: (1) 463-19-53

fax: (1) 463-32-69