



Vélemény a BKRFT költség-haszon elemzéséről

Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Tervének (BKRFT) tervezetében (2008. december) a javasolt fejlesztések közgazdasági költség-haszon elemzéseinek (a továbbiakban: az elemzések) eredményét is bemutatják. Ezek összefoglaló táblázata (2. sz. háttéranyag, 74. oldal; ld. alább!) azt mutatja, hogy a közúti fejlesztések rendkívül hatékonyak, mivel a haszon/költség arányuk mintegy 10-szeres, viszont a közösségi közlekedési fejlesztések nem hatékonyak, mivel itt a haszon/költség arány még 1-nél is kisebb (0,74)!

A Levegő Munkacsoport megvizsgálta az elemzések alapelveit és módszertanát, és arra a következtetésre jutott, hogy ezek szakmailag elhibáztak, téves prekonceptiókon és adatokon alapulnak. Egy tárgyilagos elemzés a fent említetteknek éppen az ellenkezőjét mutatta volna ki!

8. táblázat: A modellezhető beavatkozások közgazdasági költség-haszon elemzésének eredményei

	Md Ft
Közgazdasági költség	
Közösségi közlekedésre jutó beruházási költség	3221,8
Közúti közlekedésre jutó beruházási költség	1134,0
Üzemeltetési és karbantartási költség	328,0
Pótlási költség	149,6
Maradványérték	163,2
Összes költség	4670,0
Közösségi közlekedéshez kapcsolódóan jelentkező hasznok	
Utazási idő megtakarítás	2845,1
Baleseti kockázat változása	0,1
Környezeti hatás változása	-53,7
Közúti közlekedéshez kapcsolódóan jelentkező hasznok	
Utazási idő megtakarítás	10888,0
Baleseti kockázat változása	182,7
Környezeti hatás változása	1328,9
Üzemeltetési költség megtakarítás	533,8
Összes haszon	15524,9
Közgazdasági nettó jelenérték (ENPV)	10854,9
Haszon költség arány (BCR)	3,3

Az elemzésekben a haszon túlnyomó részét – a közúti közlekedésnél 84%-át, a közösségi közlekedésnél több mint 100 (!) százalékát – az utazási idő megtakarítása teszi ki. Ugyanakkor bőséges szakirodalom áll rendelkezésre arra vonatkozóan, hogy a közútfejlesztések összességében semmiféle időmegtakarítást nem eredményeznek, sőt, többlet időt igényelnek¹. Ennek a megállapításnak számos összetevője van, ami közül a leglényegesebb, hogy az új utak újabb, korábban nem létező forgalmat gerjesztenek.² Az emberek mindig mindenütt átlagosan ugyanannyi időt töltenek utazással, ebből a szempontból nem különbözik például Tanzánia az Amerikai Egyesült Államoktól. Amiben különbség van,

az a megtett távolság. Tehát a közúti fejlesztések az utazások távolságát növelik, miközben az utazásra fordított idő változatlan marad. Ugyanakkor viszont az új közúti beruházások más módon növelik az utazásra fordított időt: az embereknek egyre többet kell dolgozniuk azért, hogy előteremtsék az utazáshoz szükséges anyagi fedezetet. Tehát az emberek közlekedéssel kapcsolatos időmérlegében ezt az időt is számításba kell venni! Ha a megtett utat az összes időráfordítással osztjuk el (például az egyéni autóhasználat esetén az utazási időhöz hozzáadjuk a gépkocsi használatával és fenntartásával kapcsolatos összes időráfordítást, beleértve a hozzá szükséges pénzkeresést is), akkor kapjuk meg az adott utazás társadalmi sebességét. Az így számított társadalmi sebesség autóhasználat esetén sokkal kisebb, mint a gyaloglásnál vagy a kerékpározásnál. Ezért a közúthálózat bővítése valójában társadalmi szinten általában azt eredményezi, hogy nemcsak időt, de sebességet is veszítünk. Mindez nyilvánvalóan nem jelenti azt, hogy a meglévő közutakat fel kell számolni, azonban az áteresztőképességüket sok esetben valóban csökkenteni kell³, és újabb utakat nem szabad építeni Budapesten.

Az időmegtakarításhoz képest az elemzésekben szereplő többi tényező szinte elhanyagolható mértékű, azonban ezekben is igen komoly hibákat lehet találni.

Az elemzésekben a személygépkocsit használók esetén az utazási idő fajlagos értéke 31%-kal magasabb, mint a közösségi közlekedéssel utazóknál (2638, illetve 2014 Ft/utasóra). Ez abból a hibás szemléletből fakad, amely szerint a közösségi közlekedést alacsonyabb jövedelmű személyek használják, mint a személyautót, és egyúttal a kisebb fizetésű vagy fizetés nélküli munkát (például az otthoni gyermeknevelést) végző személyeket közgazdaságilag alacsonyabbra értékeli. Pedig egyrészt a fizetések koránt sem tükrözik az adott munka társadalmi hasznosságát (például nem feltétlenül értékesebb a munkája egy sokat kereső kocsmárosnak, mint egy alacsony fizetésű pedagógusnak), másrészt a nem fizetett munkának (például az otthoni gyermeknevelésnek) igen gyakran nagyobb társadalmi haszna van, mint a fizetett munkának.

Az elemzések szerint a közösségi közlekedésnél a fejlesztés összességében negatív környezeti haszonnal jár (azaz növekszik a környezetszennyezés),



miközben a közúti fejlesztéseknél javul a környezet állapota. Ez ellentmond a mindennapi tapasztalatnak. Az elemzések egyszerűen nem veszik figyelembe azt a tényt, hogy amennyiben valamelyik közlekedési mód több előnyt nyújt, azt inkább fogják használni az emberek. Ha például a közösségi közlekedést fejlesztik, akkor azt fogják többen igénybe venni, ha közúti közlekedésnek nyújtanak kedvezőbb feltételeket, akkor pedig többen fognak autózni. A közösségi közlekedés fajlagos szennyezése és baleseti kockázata pedig általában egy-két nagyságrenddel kisebb, mint a személygépkocsié.

Az elemzések a közösségi közlekedésnél az összes üzemeltetési, karbantartási és pótlási költséggel számoltak, a személygépkocsiknál csak valamilyen szűkített üzemeltetési költséggel. Így ez utóbbinál a tényleges költségnek (kb. 60 Ft/jkm) csak a fele (28,5 Ft/jkm) szerepel.

Az elemzések nem számoltak az elmaradt haszonnal. Például nem vették figyelembe, hogy az új fejlesztések miatt nem marad pénz a meglévő közlekedési hálózat és járműállomány fenntartására és felújítására. Pedig ez utóbbi elmaradása sokkal nagyobb károkat okozhat, mint egy esetleges fejlesztés elmaradása. Ennek a vizsgálata elengedhetetlen egy közgazdasági költség-haszon elemzésnél, hiszen a közgazdaságtudomány a szűkösen rendelkezésre álló erőforrások optimális elosztásának a tudománya (vagy legalább is az kellene, hogy legyen).

Az elemzéseknek súlyos hibája az az előfeltételezés is, hogy egyes utak csak úgy tehermentesíthetők a gépkocsi-forgalomtól, ha másutt új közúti kapacitásokat létesítenek. Ezzel ellentétben már számos kutatás megállapította, hogy az útlezárások általában nem okoznak nagyobb dugókat, mint amilyenek korábban voltak: a forgalom egy része „elpárolog”⁴.

További súlyos hiba egy másik előfeltételezés, nevezetesen az, hogy Budapesten folyamatosan növekszik a gépkocsi száma és forgalma. Ez ugyanis tudatos város- és közlekedéstervezéssel jelentősen befolyásolható. Például Berlinben a megfelelő közlekedéspolitikai eredményeként több mint tíz éve nem növekszik a személygépkocsi-állomány, és az autók száma kisebb, mint Budapesten (ezer lakosra vetítve). Londonban és Stockholmban pedig a dugódíj bevezetésének hatására 30 százalékkal csökkent a személygépkocsi-forgalom. Brightonban csupán megfelelő szervezés révén 70 százalékkal csökkentették a tehergépkocsi-forgalmat.

Torzítja az elemzések eredményét az is, hogy a javasolt közösségi közlekedésfejlesztési projekteken a tervezők előtérbe helyezik a fajlagosan legdrágább megoldásokat, a közösségi közlekedés föld alá helyezését, az alagútfrást. Ráadásul figyelmen kívül hagyják a keresztfinanszírozást. Nevezetesen,

hogy a felszíni közösségi közlekedés visszaszorítása helyet ad az egyéni közlekedésnek, más szóval: a közösségi közlekedési beruházásoknak a módszertan szerint számított haszna jelentős részben az egyéni autózásnál jelentkezik, mert ott gyorsítja a forgalmat.

Amint a BKRFT anyagából megtudhatjuk, a fejlesztések számos elemét nem tudták számszerűsíteni, ezért ezeknél csak kvalitatív értékelést végeztek. A kvalitatív értékelések eredményeiből azonban nyilvánvaló, hogy e téren is legalább olyan mértékű szakmai baklövéseket követtek el a szerzők, mint a „számszerűsíthető” közgazdasági költség-haszon elemzéseknél. Ha ugyanis helyesen értékelték volna a projekteket, akkor a világméretű környezeti válság és a gyorsan fogyó kőolajkészletek korában aligha jutottak volna arra következtetésre, hogy a közúti fejlesztéseket kell előnyben részesíteni.

A BKRFT szerzői arra hivatkoznak, hogy az elemzéseket az Európai Unió útmutatói, ajánlásai alapján készítették. Köteteket lehetne írni (és írtak is⁵) arról, hogy az EU döntéseit gyakran úgy hozza meg, hogy azok minden ésszerűséget nélkülöznek, hátrányosan hatnak az Unió versenyképességére, és nemegyszer még az uniós jogszabályokkal is ellentétesek. Ezek a döntések ugyanis az gépjárműgyártásban, útépítésben, olajiparban érdekelt és elképesztően befolyásos gazdasági csoportok diktálják. Ez azonban nem jelenti azt, hogy saját magunkat is be kell csapnunk.

Amennyiben a Fővárosi Közgyűlés elfogadja a BKRFT jelenlegi változatát, akkor az azzal a veszőllyel jár, hogy százmilliárdokat fogunk elkölteni olyan óriásberuházásokra, amelyek tovább rontják a főváros közlekedését és környezeti állapotát. Ezért a BKRFT átdolgozása szükséges.

Budapest, 2009. január 27.

¹ Ld. például *John Whitelegg: Időszennyezés* című tanulmányát,

<http://www.lelegzet.hu/archivum/1994/01/1284.hpp>

² Ld. például:

<http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/autopalya.pdf>, 3. oldal.

³ Budapesten erre jó példa a IX. kerületi Ráday utca és Tompa utca forgalomesillapítása.

⁴ Ld. **A főútvonalak lezárásának hatásai a forgalomra**, <http://www.lelegzet.hu/archivum/2000/07/2238.hpp>.

Nemrég az Európai Bizottság is erre a jelenségre hívta fel a figyelmet **A nagyvárosi utcák visszahódítása az emberek számára** című kiadványában.

⁵ Ld. például *Bent Flyvbjerg – Nils Bruzelius – Werner Rothengatter: Megaprojects and Risk* (Cambridge University Press, 2003) című könyvét. Egy friss példa pedig: <http://totalcar.hu/magazin/kozelet/eukor/>