

Az útépitésre fordított uniós támogatások értékelésének ellentmondásai

*Pogátsa Zoltán, a Levegő Munkacsoport elnökségi tagja
Lukács András, a Levegő Munkacsoport elnöke
Vargha Márton, a Levegő Munkacsoport közlekedési témafelelőse*

Azt, hogy érdemes-e megépíteni egy új utat (vagy egy meglévőt szélesíteni), alapos elemzéssel kell(ene) eldönteni. Ennek érdekében az uniós támogatású útberuházásokhoz előzetesen költség-haszon-elemzéseket célszerű elvégezni a vonatkozó uniós útmutatók alapján. Kérdéses azonban, hogy ezek alapján lehetséges-e a lehető legjobb döntést meghozni. Aggályos az is, hogy az útmutatókat sokszor „kreatívan” értelmezik az egyes beruházásokért felelős személyek és intézmények.



Fotó: Lukács András

Az uniós támogatással megvalósított közúti projektek költség-haszon elemzése általában az Európai Bizottságnak az „Útmutató a beruházási projektek költség-haszon elemzéséhez” (a 2014-2020-as pénzügyi időszakra) és a „Gazdasági értékelési vademcum” (a 2021-2027-es időszakra) című dokumentumok (a továbbiakban: az Útmutatók) alapján történik. Ebben a tanulmányban az Útmutatók rövid kritikai értékelését adjuk.

Az első kérdés rögtön az, hogy tényleg meg kell-e megépíteni az elképzelt utat. Az uniós támogatások ugyanis, bár jelentősek, mégsem végtelenek. Egy ponton elfogynak, azaz egy adott pénzmennyiséget érdemes a leghasznosabban felhasználni. Még pontosabb itt a befektetni kifejezés, ezek a fejlesztések ugyanis gyakorlatilag befektetések az ország társadalmi-gazdasági fejlődésébe. Bár az Útmutatók szerint általában is meg kell vizsgálni, hogy az adott beruházás vajon a legjobb módja-e az uniós támogatások elköltésének, erre a gyakorlatban szinte soha nem kerül sor (például annak vizsgálatára, hogy az adott összeget nem célszerűbb-e az oktatás vagy az egészségügy fejlesztésére fordítani). Sőt az Útmutatók konkrétan előírják azt is, hogy egy útépítés költség-haszon elemzésének elvégzésekor az alternatív közlekedési módok (például vasút) fejlesztésének a lehetőségét is vizsgálni kell. Ennek ellenére sokszor (Magyarországon szinte mindig) úgy értelmezik az Útmutatóknak ezen megfogalmazását, hogy csak a tervezett út különböző lehetséges nyomvonalait kell megvizsgálni és egymással összevetni...

Sőt az Útmutatók még ennél is tovább mennek, azt is kijelentik, hogy a kereslet befolyásolásának a lehetőségeit is meg kell vizsgálni, mégpedig megfelelő árazással. Az árazásnak a társadalmi határkölségeken kell alapulnia, és az árakba be kell építeni az externáliákat „a szennyező fizet” elvnek megfelelően. (Egy út létrehozásának ugyanis jelentős környezeti hatásai, externáliái is vannak. Ki kell hozzá vágni erdőket, esetleg le kell bontani épületeket, meg kell bontani lakóközösségeket, ökoszisztémákat. Zajjal, porral és gázemisszióval kell számolni.) A költség-haszon elemzések készítői viszont a keresletbefolyásolás lehetőségeit szinte soha nem vizsgálják – nemcsak nálunk, hanem külföldön sem.

A költség-haszon elemzés egyik fontos tényezője a kereslet előrejelzése. Ha azonban az árak alacsonyabbak, mint a költségek (többek között azért, mert az externáliákat nem veszik számításba), akkor a keresleti modellek magasabb (sok esetben sokkal magasabb) keresletet prognosztizálnak, mintha a valós költségeket az úthasználóknak kellene megfizetniük.

Egy útépítés előkészítésekor fel kell tennünk azt a kérdést is, hogy a befektetett költség megtérül-e, illetve milyen mértékben térül meg. Hoz-e hasznot, és ha igen, mekkorát? Idetelepednek befektetők, vagy éppenséggel az itt lakók ingázását tettük-e lehetővé a fejlettebb térségek felé, elszívva a képzett munkaerőt a kevésbé fejlett térségből? A válasz egyáltalán nem triviális.

Ráadásul nem is elégséges csupán az egyszeri beruházás összegével számolnunk, hiszen az infrastruktúrának fenntartási, állagmegóvási, üzemeltetési költségei is vannak. Ezeket is figyelembe kell vennünk. Kik fizessék ezt meg? Az általános költségvetés? Az út használói? A térség lakói, ahol az út megépült? Ismét csak nem triviális a dilemma.

Elosztási hatások

De még itt sincs vége. A becsült hatások nem ugyanúgy hatnak mindenkire. Érdemes azok elosztási hatásait is figyelembe venni. Egy új autópálya például annak hasznosabb, akinek van

autója, és aki az autópályadíjat is ki tudja fizetni. Minél többet tudja használni, annál hasznosabb neki. Ebben az értelemben beszélhetünk progresszív elosztási hatásról, amikor is minél gazdagabb valaki, annál többet kedvez neki az új fejlesztés, illetve regresszív elosztási hatásról, amikor is azoknak kedvez jobban, akik eredetileg kedvezőtlenebb helyzetben voltak. (A témával kapcsolatban érdemes elolvasni [Karel Martens és Floridea di Commo 2017-ben megjelent tanulmányát.](#))

Az elosztási hatások figyelembevétele arra is rávilágít, hogy mennyire torz tud lenni az egyszerű költség-haszon elemzések azon megközelítése, amelyik minden előnyt és hátrányt egyszerűen monetarizálni kíván. Az egyik ilyen torzítás a jövedelem-idő hatás: a magasabb jövedelműek számára az időmegtakarítás nagyobb jövedelmi előnyt jelent. Egyszerűen fogalmazva: több pénzt tudnak keresni ugyanannyi megtakarított idő alatt. Azok az infrastrukturális fejlesztések tehát, amelyek a magas jövedelműeknek kedveznek, az ő lehetőségeiket és elérésüket bővítik, egy reflektálatlan, szimpla költség-haszon elemzésben magasabb előnynek mutatkoznak. Ez pedig afelé torzítja a fejlesztéspolitikát, hogy a már eleve kedvezőbb helyzetben lévők számára fejlesszen, ne pedig a hátrányosabb helyzetben lévők számára. (Gunnar Myrdal svéd közgazdász ennek az úgynevezett *cirkuláris kumulatív kauzációnak*, azaz körkörös összeadódo okozatiságnak a kifejtéséért kapott Nobel-díjat 1974-ben.)

Hasonló annak is a torzító hatása, hogy a különböző társadalmi csoportok már a kezdeti állapotban is egészen más használati trendeket mutatnak. A jó autóval rendelkező gazdagok messze túlréprezentáltak például az autópályákon, az autóval nem rendelkezők pedig a helyi közösségi közlekedésben. A gazdagok sokkal könnyebben megfizetik a gyorsabb utazást, és nagyobb távolságokra is el tudnak jutni ugyanannyi idő alatt. A szegényebbek viszont nem képesek ezért fizetni, ezért gyakorlatilag beszorulnak egy kisebb elérhető földrajzi térbe, lassabb utazási módokkal. Ha abból indulnánk ki, hogy a jelenlegi infrastruktúra-használati viszonyok alapján ki milyen előnyöket és hátrányokat élvezne egy „fejlesztés” esetén, akkor a torzítások már a legelején bekerülnének a számításokba. Ehelyett célszerűbb lenne egy ideálisabb rendszer potenciális használatát figyelembe venni. (Például egy jó minőségű vasúti rendszer esetén a gazdagabbak is átülnek a vonatra az autópálya helyett.) Bár az Útmutatók szerint az elosztási hatásokat is számításba kell venni a költség-haszon elemzéseknél, általában ez sem történik meg.

Szintén fontos itt a *hálózati* hatás. Egy jobban kiépített hálózat esetében minden egyes új fejlesztésnek jelentősebb a megtérülése, hiszen egy komplett hálózat kapcsolati elemei válnak elérhetővé általa. Egy még ki nem épült hálózat esetében értelemszerűen ezek az előnyök nem realizálódnak. Ez a hatás ismét csak azt erősíti, hogy egy egyszerű, reflektálatlan költség-haszon elemzés a már előnyösebb helyzetben lévőket favorizálja. A jól kiépült fővárosi közlekedési hálózat esetén például nagyobb hozadéka van egy új hálózati elemnek, mint egy olyan vidéki kisvárosban, ahol a hálózat kezdeti lépéseit kellen egyáltalán megtenni. Ha azonban ez utóbbit diszpreferáljuk, akkor soha nem is indul meg a hálózat kiépítése.

Hogyan mérjük a hasznokat?

A probléma azzal is bővül, hogy a hasznok mérése sem egyértelmű. Egy út elsődleges funkciója nyilvánvalóan a közlekedési, szállítási lehetőségek javítása. Azonban ezt is mérhetjük többféleképpen. Az egyik nyilvánvaló lehetőség az elérési idő rövidülése: hamarabb eljuthatunk A pontból B pontba. Ez azonban csupán egyetlen út során érvényesülő haszon. Ez

elvben csökkentheti a környezet terhelését, hiszen a rövidebb út kisebb kibocsátással jár. De ha a rövidülést időben nézzük, akkor ez sem biztos, mert a kibocsátás sebességfüggő is: az optimálisnál nagyobb sebességnél megnő a környezetszennyezés. Ha a rövidebbet leszűkítjük az út hosszára, akkor az állítás jobban megáll. Elvben csökkenhet az utazás környezetterhelése, hiszen egy rövidebb út megtétele kisebb kibocsátással jár. Csakhogy az autópálya nagyobb sebességre csábít, aminél viszont nő a fogyasztás és így a kibocsátás is.

A helyzet azonban ennél is bonyolultabb. Ami igaz egy útra, az nem feltétlenül igaz hosszabb távon, aggregátumként. Azt figyelték meg ugyanis, hogy a könnyebb elérés azzal jár, hogy az emberek gyakrabban teszik meg az adott utat. Tehát az új út megépítésének hatására összességében többen és többet utaznak, mint korábban. Azaz amit időben, távolságban megspórolunk egyetlen úton, azt bőségesen elveszítjük, ha az utazások összességét vesszük figyelembe.

Mivel az új utak építése esetén a költség-haszon elemzésben az „időmegtakarítás” gyakran a domináns haszon (egyes esetekben a teljes haszon akár 90%-a), rendkívül fontos, hogy a szerepét újragondoljuk, és ennek megfelelően módosítsuk az Útmutatókban.

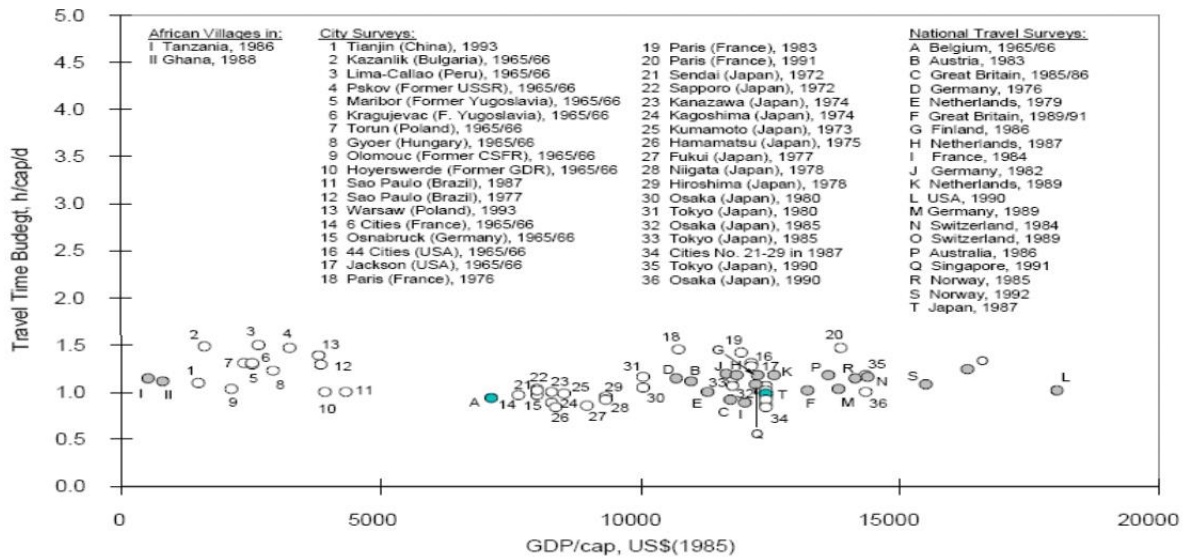
Gerjesztett kereslet

A fentebb említett gerjesztett keresletre jó példa a sávszélesítések esete. A város autósai panaszkodnak, hogy folyamatosan dugó van. A város vezetése erre azzal reagál, hogy szélesíti az utat, új sávokat alakít ki. Ekkor azonban olyan többletkapacitás jön létre, amely lehetővé teszi, hogy további autósok is erre vegyék az irányt. A folyamat vége, hogy hamar még nagyobb dugók lesznek. Azaz végül nagyobb környezeti teher és még nagyobb forgalom keletkezik egy olyan fejlesztés eredményeképpen, amelynek eredeti célja egy szűk keresztmetszet megoldása volt. Általános tapasztalat szerint szinte mindig ez a sávszélesítések vége, nem meglepő tehát, hogy fejlettebb országokban immáron a sávszűkítés vált meghatározó trendé.

Egyszerű oka van annak, hogy egy új út megépítése vagy egy meglévő szélesítése eredményeként újabb, korábban nem létező forgalom jön létre: az ár ugyanis közismerten befolyásolja a keresletet. Ha az ár alacsony, azaz kevés költséggel és viszonylag rövid idő alatt (az idő pénz!) tudunk végighaladni egy úton, akkor azt használni is fogjuk. Ha viszont — például a forgalmi torlódások vagy útlezárás következményeként — növekszik az eljutás költsége (ideje), akkor csökken a kereslet, s az úton kevesebben fognak haladni.

Bőséges szakirodalom áll rendelkezésre arra vonatkozóan, hogy a közlekedési kapacitások növelése (így a meglévő utak bővítése, új utak építése) össztársadalmi szinten semmiféle időmegtakarítást nem eredményez (elsősorban a már említett, gerjesztett forgalom miatt), sőt többletidőt igényel. (Ld. például John Whitelegg című, 1993-ban megjelent tanulmányát, amelyet annak idején a Levegő Munkacsoport [Időszennyezés](#) címmel ismertetett, valamint [Arie Bleijenbergtől 2022-ben megjelent cikkét](#). További szakirodalom található az interneten az „induced traffic” vagy „generated traffic” kifejezésre rákeresve.)

Azt is megállapították, hogy az emberek a világon mindig mindenütt átlagosan nagyjából ugyanannyi időt töltenek a napi utazással (ez az ún. [Marchetti-állandó](#)), ebből a szempontból nem különbözik például Tanzánia az Amerikai Egyesült Államoktól. Amiben különbség van, az a megtett távolság. Tehát a közlekedési kapacitások bővítése az utazások távolságát növelik, miközben az utazásra fordított idő változatlan marad (ld. az 1. ábrát)!



1. ábra: Az egy fő által naponta közlekedésre fordított átlagos idő (függőleges tengely) a világon gyakorlatilag mindenütt egyforma, és nem függ a jövedelmi viszonyoktól (vízszintes tengely) és a történelmi korszaktól sem. Ez az idő körülbelül 1,1 óra.

(Az ábra forrása: [TRANSvisions](#))

Egy újabb felmérést a témában 2000-ben Andreas Schafer, a Massachusetts Institute of Technology kutatója ismertetett a [tanulmányában](#), ami ugyanerre a következtetésre jutott. Érdemes elolvasni Arie Blejtenberg [tanulmányát](#) is).

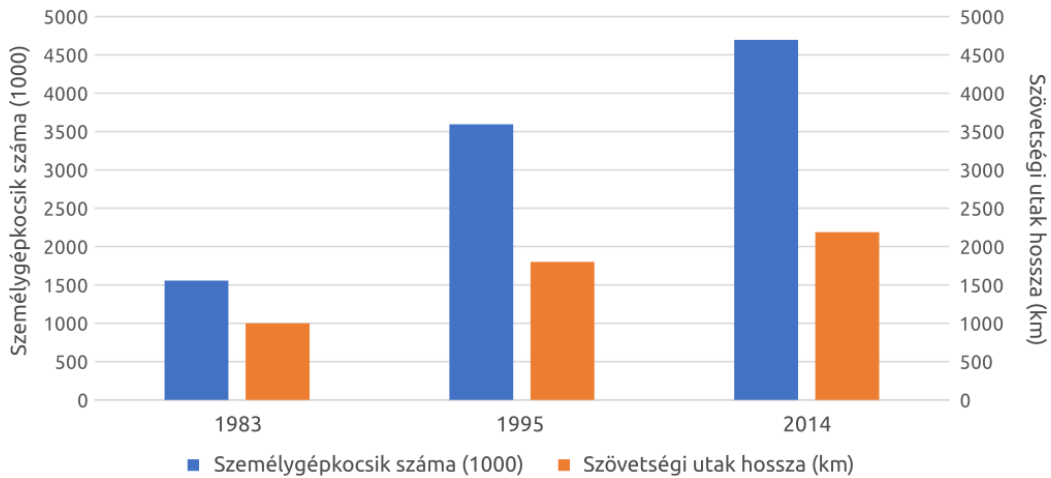
A fentieket támasztja alá az [Osztrák Környezetvédelmi Hivatal tanulmánya](#) is, amely a következőket állapítja meg:

„Az utazási idő csökkenése azonban viszonylag rövid távú jelenség, amit az »állandó utazási idő költségvetés« magyaráz: Már 1979-ben kidolgozták azt a hipotézist, hogy a napi utazási idő a világ városaiban különböző időpontokban szinte azonos, vagy szinte azonos volt... Ezt a hipotézist a következő években és évtizedekben többször empirikusan igazolták, és az állandó utazási idő-költségvetést 60-90 percben határozták meg... Az új, nagyforgalmú közlekedési infrastruktúra üzembe helyezéséből eredő rövid távú utazási időnyereség középtávon kompenzálódik. Ez általában azért történik, mert vagy nagyobb távolságban érnek el új célpontokat (pl. bevásárlóközpontok a külvárosban vagy munkahelyek a szomszédos kerületben), vagy az úticéltől való nagyobb távolságot fogadják el (vidéken lévő lakások, ami a városok fokozatos terjeszkedésének következménye).

Megállapítható tehát, hogy a nagyforgalmú közúti közlekedési infrastruktúra kiépítése

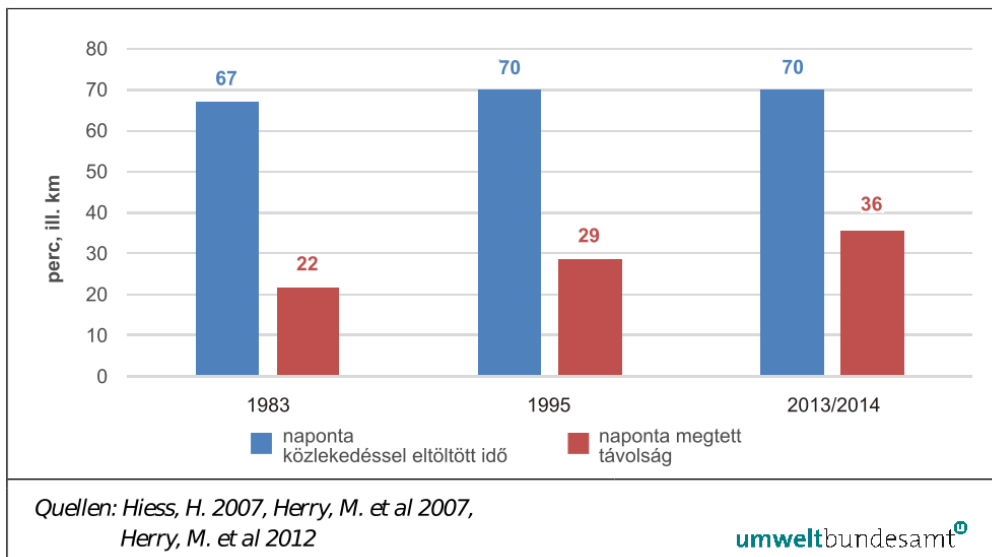
- csak rövid időszakra eredményez utazási időnyereséget,
- az átlagos utazási hossz folyamatos növekedését eredményezi, és
- a másodlagos közlekedési hálózat esetleges tehermentesítése többé-kevésbé kifejezett többletforgalmat eredményez a teljes közlekedési hálózaton, ún. gerjesztett forgalmat...

A közlekedési rendszerben lejátszódó ezen folyamatok azt jelentik, hogy a közlekedési ágazatból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás az infrastruktúra bővülésével tovább növekszik.”



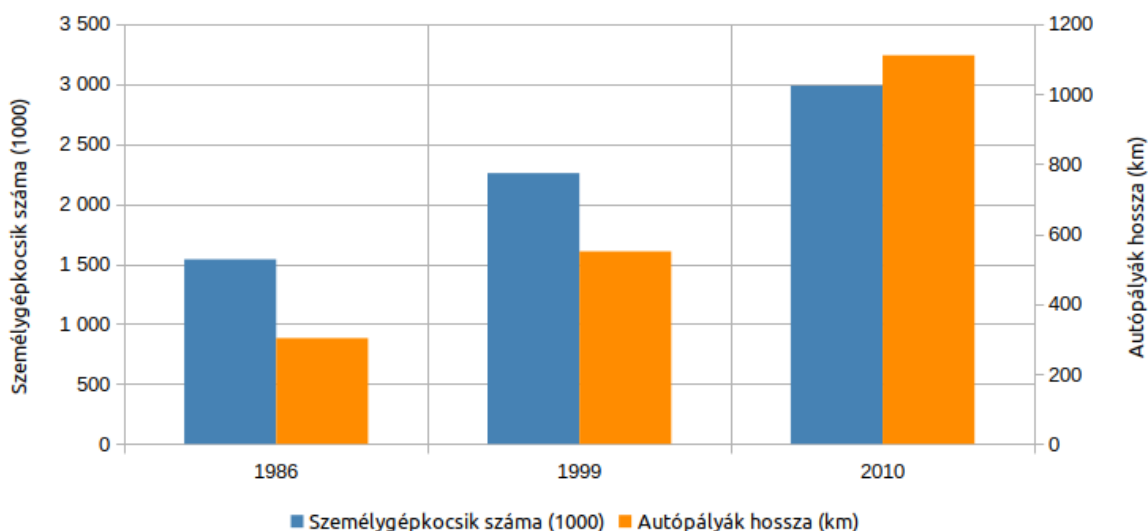
2. ábra: A személygépkocsik száma és a szövetségi utak hossza 1983-ban, 1995-ben és 2013/2014-ben Ausztriában

Amint a 2. ábrán látható, 1983 és 2014 között Ausztriában több mint háromszorosára, 1,6 millióról 4,7 millióra nőtt a személygépkocsik száma, a szövetségi autóutak (Bundesstraßen) hossza pedig több mint kétszeresére, 1000 kilométerről 2200 kilométerre. Még jelentősebben nőtt a helyi utak hossza: 2008 és 2014 között 25%-kal, 71 ezerről 89 ezer kilométerre (a korábbi évekről nincs adatunk): Mindezek ellenére (vagy inkább ennek a következtében?) 1983 és 2014 között a közlekedésre fordított idő személyenként átlagosan 4%-kal nőtt! Ami pedig ennél sokkal nagyobb mértékben növekedett, az a megtett kilométerek hossza: személyenként átlagosan 64%-kal (ld. az 3. ábrát!).

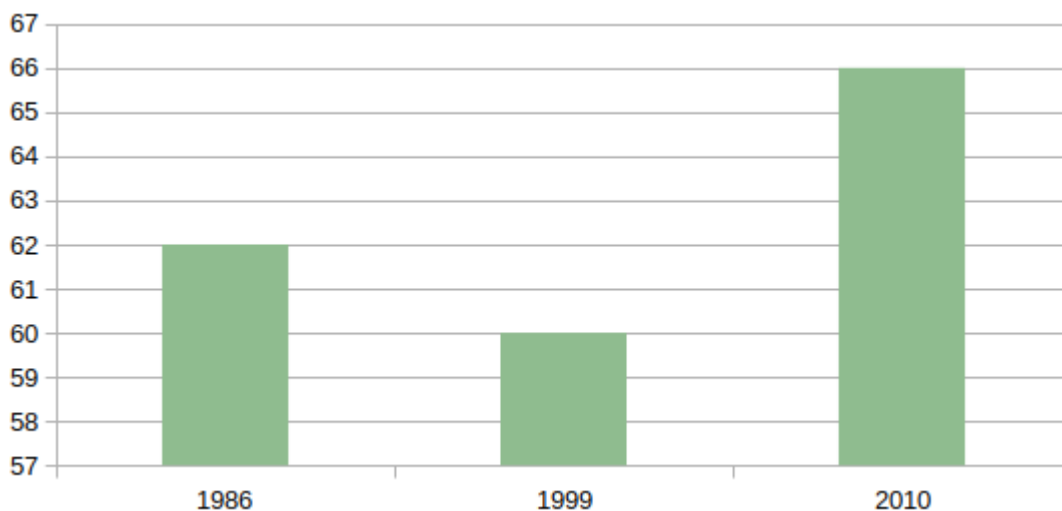


3. ábra: Az egy személy által naponta közlekedéssel eltöltött idő és megtett út hossza 1983-ban, 1995-ben és 2013/2014-ben Ausztriában

Hasonló folyamat volt megfigyelhető Magyarországon is. 1986 és 2010 között a [személygépkocsik száma 94%-kal](#) (1,5 millióról csaknem 3 millióra), az [autópályák hossza 268%-kal](#) (302-ről 1110 kilométerre) nőtt (4. ábra), és számos egyéb közút is megépült, viszont ugyanezen időszak alatt közlekedéssel eltöltött napi átlagos idő [6,5%-kal növekedett](#), 62-ről 66 percre (5. ábra).



4. ábra: A személygépkocsik száma és az autópályák hossza 1986-ban, 1999-ben és 2010-ben Magyarországon



5. ábra: A naponta közlekedéssel töltött átlagos idő 1986-ban, 1999-ben és 2010-ben Magyarországon (perc)

A témával foglalkozó német civil szervezettől, a Deutsche Umwelthilfétől (DUH) kapott értesülés szerint Németországban is az útépitések költség-haszon elemzése során a haszon 90%-a az „idő megtakarításból” származik.

A gerjesztett kereslet létezésének figyelmen kívül hagyása szintén téves feltételezésekhez vezet a közúti balesetekkel kapcsolatban a költség-haszon elemzések során. Az Útmutatókban leírt módszertan szerint egy új autópálya építése csökkenti a személyi sérüléssel járó közúti balesetek számát. Ez a feltételezés a járműkilométerenkénti balesetek számán alapul. Azonban, mint fentebb említettük, az új út újabb forgalmat eredményez (mind az új úton, mind az arra vezető utakon), és a megnövekedett forgalom, valamint az a tény, hogy az autópályákon jóval gyorsabban haladnak a járművek, mint az egyéb utakon, abszolút értékben több balesetet okoz. Ezt támasztják alá [a magyarországi adatok](#) is: 2018-ban az ország teljes úthosszána 0,7%-át kitevő gyorsforgalmi útszakaszon történt a halálos balesetek 9,7%-a, vagyis ezen adatok alapján számolva, az autópálya 15-ször veszélyesebb, mint az annál alacsonyabb rendű utak átlaga.

Időszennyezés

Ugyanakkor a motorizáció növekedése (amit az új közúti beruházások is fokoznak) más módon is növeli az utazásra fordított időt: az embereknek többet kell dolgozniuk azért, hogy előteremtsék az utazáshoz szükséges anyagi fedezetet. Az emberek közlekedéssel kapcsolatos időmérésében tehát ezt az időt is számításba kell venni! Például az autózás esetén az utazási időhöz hozzá kell adni a gépkocsi megvásárlásával, használatával és fenntartásával kapcsolatos összes időráfordítást (így egyebek mellett olyan tevékenységekre fordított időt is, mint a gépjármű javítása). Ennek az időráfordításnak a legjelentősebb elemét az autózáshoz szükséges pénz megkeresésével töltött idő teszi ki. Ha a megtett utat az így kiszámolt összes időráfordítással osztjuk el, akkor kapjuk meg az adott utazás úgynevezett társadalmi sebességét. Így számolva az autóhasználat társadalmi sebessége a gyaloglásénak felel meg, és általában jóval alacsonyabb, mint a kerékpározásé.

Az autózás társadalmi sebességére Ivan Illich hívta fel a figyelmet „Towards a History of Needs” című, 1978-ban megjelent briliáns könyvében. Illich akkor [kiszámolta](#), hogy az Amerikai Egyesült Államokban az autózás társadalmi sebessége óránként mintegy 8 kilométer volt. Ez a számítás pedig még nem tartalmazta a környezet- és egészségkárosítás miatti költségeket, veszteségeket. Figyelembe véve ez utóbbiakat, valamint a jelenlegi magyarországi jövedelmi és árviszonyokat is, megállapítható, hogy az autózás társadalmi sebessége egy gyalogos sebességét is alig éri el. Mindebből az következik, hogy a közúthálózat bővítésével társadalmi szinten időt és vele sebességet is veszítünk. (Ld. még: [Ivan Illich: Energia és igazságosság.](#))

Egy másik lehetőség az utazási idő helyett a lehetséges kapcsolódások figyelembevétele. Hányfelé, hányféle közlekedési kapcsolódás érhető el egy adott pontról? Ennek ismét csak vannak elosztási kérdései. Inkább a tehetősebbek lehetőségeit bővítjük, vagy a szegényebbekét? Önmagában véve azonban az utazási idő helyett a kapcsolódásokra koncentrálni a fejlesztési döntéseknél több pozitív eredményre is vezet. Egyrészt nem ringatjuk magunkat abba az illúzióba, hogy az egyes utazások rövidülése aggregát szinten is kevesebb utazáshoz vezet. Mint láttuk, nem vezet ide. Másrészt pedig semlegesítheti azt a hatást, hogy a már fejlettebb térségeket fejlesztjük tovább, tovább növelve amúgy is fennálló előnyüket. Azonban, amint fentebb leírtuk, gyakran épp az ellenkezője következik be.

Viselkedés-közgazdaságtani torzítások

A fentiekén kívül számos olyan torzítás is belekerülhet a tervezésbe, amelyeket a viselkedés-közgazdaságtan diszciplínája az elmúlt évtizedekben azonosított. Ezekre [Bent Flyvbjerg tanulmánya](#) nyomán a következő példákat soroljuk:

- *Stratégiai félrereprezentáció*: amikor tudatosan torzítjuk egy projekttel kapcsolatos információt, például politikai okokból (lásd: [az M3 autópálya hatása](#) a vidék gazdasági fejlődésére, Fudan-ügy mindkét oldalon).
- *Optimista torzítás*: amikor tudatosan túl rózsásra festjük egy projekt potenciális kimenetelét (lásd: Paks2 jövőbeli áramárára vonatkozó előrejelzések, a beruházás számos költségtényezőjének elhallgatása).
- *Unikalitás (egyediség) mint torzítás*: amikor egy projektet unikálisnak, semmi mással nem összevethetőnek tüntetünk fel (lásd: magyar autópályák ára, amikor megpróbálják azt összevetni a környező országok sztrádaépítési egységáráival).
- *Túlságos magabiztosság*: amikor a tervező túlságosan erősen hisz a saját értékítéletében, jövőképében (lásd: a budapesti Dél-Buda-Rákospalota avagy a 4-es metró; a magyar kormány optimizmusa az orosz invázió gyors befejezésével kapcsolatosan, illetve az energiaárak ebből adódó rendeződésében).
- *Visszatekintési torzítás*: az a tendencia, hogy már megtörtént eseményeket úgy értékelünk, hogy azok csakis így történhettek meg, mivel így történtek (lásd: Budapest vízfejje válása a vidéki nagyvárosok kárára).
- *Előhívhatósági torzítás*: amikor sokkal erősebben vesszük figyelembe az emlékezetünkben könnyebben előhívható tapasztalatokat (lásd: a komplett magyar elit Budapest centrikussága, a vidék ismeretének hiánya).
- *A bázishatás ignorálása*: amikor nem vesszük figyelembe a kezdeti állapotot, hanem ehelyett parciális esetekre koncentrálnak (lásd: pesszimizmus a hátrányos helyzetű térségekben élők társadalmi mobilizálhatóságával kapcsolatosan, mert egy-két kiragadott példa azt mutatja, hogy ők úgymond „reménytelenek”).
- *Horgonyhatás*: amikor egy szélesebb terjedelmű mutatóval kapcsolatos vélekedésünket szűkebb mezsgyére szorítja egy ismert konkrét információ, szemben az ismeretlen szélesebb potenciállal.
- *Az elkötelezettség eskalációja*: amikor korábbi elkötelezettségeink miatt még továbbiakat vállalunk ugyanabba az irányba, miközben racionálisan az elkötelezettségeink diverzifikációjára lenne szükség (lásd: német autóiipari kitétség, orosz energiapolitikai kitétség).

Napjainkban, a globális környezeti válság idején minden olyan beruházásról le kell mondani, amely tovább rontaná a környezet állapotát. Ezt az elvet nem írhatják (írhatnák) felül a szűken vett gazdasági érdekek. Amint azonban a fentebb leírtakból következtető, az új utak építése a jelenlegi körülmények között többnyire nemzetgazdasági szempontból is ésszerűtlen.

Mindazonáltal, ha egy új út építése több környezeti előnnyel járna, mint kárral, akkor a következő tényezőket is figyelembe kell venni:

- Az időmegtakarítás pénzbeni kifejezése nem képezheti a közúti infrastruktúra gazdasági értékelésének részét.

- Az új közúti infrastruktúra gazdasági költségeit és hasznait kötelezően össze kell hasonlítani legalább egy alternatív közlekedési mód fejlesztésével (nem csupán a különböző útvonal-választási lehetőségekkel).
- A szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési lehetőségeket figyelembe kell venni a hosszú távra szóló infrastrukturális projektek gazdasági értékelésénél.
- A javasolt árnyék szén-dioxid-árakat a költség-haszon elemzés kötelező minimumaként kell kezelni.

2023.01.04.

Frissítve: 2023.03.16-án, majd 2023.05.08-án

Supported by:



Federal Ministry
for Economic Affairs
and Climate Action



European
Climate Initiative
EUKI

on the basis of a decision
by the German Bundestag

Felelősségi nyilatkozat:

A tanulmány a „Hatékony uniós támogatásokkal a klímasegletes Európáért” projekt keretében készült. Ez a projekt az Európai Éghajlatvédelmi Kezdeményezés (EUKI) részét képezi. Az EUKI a német Szövetségi Gazdasági és Éghajlatügyi Minisztérium (BMWK) projektfinanszírozási eszköze. Az EUKI projektötlet-pályázatát a Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH hajtja végre. Az EUKI átfogó célja az Európai Unió (EU) belüli klímaügyi együttműködés előmozdítása az üvegházhatású gázok kibocsátásának mérséklése érdekében.

Az ebben a dokumentumban kifejtett véleményért kizárólag Levegő Munkacsoport felel, és nem feltétlenül tükrözi a BMWK vagy a többi projektpartner véleményét.