



Wzrost Produktu Krajowego Brutto powszechnie wiąże się z rozwojem transportu. Dlatego w spadku podróży samochodowych upatruje się zagrożenie dla kondycji gospodarczej kraju. Jednak analiza związku pomiędzy PKB i transportem samochodowym nie dowodzi, że wzrost gospodarczy następuje właśnie dzięki jego wykorzystaniu.

Dokument pt. „Czy redukcja celów podróży jest uzasadniona?” (Are VMT Reduction Targets Justified? VTPI, 2011) zawiera wiele interesujących przykładów (głównie z USA) wykazujących, że gospodarcza produktywność regionów miejskich wzrasta wraz ze spadkiem udziału transportu samochodowego i zaplecza drogowego oraz równoczesnym zwiększeniem wykorzystania transportu publicznego.

Na ocenę ekonomiczną transportu samochodowego z reguły składa się analiza takich czynników jak: czas podróży, opóźnienia z powodu zatłoczenia, koszty eksploatacji pojazdu, koszty wypadków. Pomijane są takie aspekty jak: koszty parkowania, koszty posiadania pojazdu, nakłady na infrastrukturę transportu samochodowego i jej utrzymanie. Prowadzi to do błędnej oceny projektów poprawy transportu samochodowego. Niestety, w tym przypadku w ograniczonym stopniu uwzględnia się argumenty na rzecz działań z zakresu zarządzania mobilnością.

W praktyce odrębnie służby środowiskowe skupiają się na redukcji emisji, a służby transportowe/drogowe zajmują się zmniejszaniem zatorów na ulicach. Tymczasem łączne rozpatrywanie czynników ekonomicznych, środowiskowych i społecznych przemawia za zintegrowanymi programami mobilności i strategiami zarządzania popytem jako najbardziej opłacalnymi sposobami udoskonalenia transportu. Istnieje ekonomiczny, optymalny poziom podróży samochodowych, powyżej którego koszty ruchu samochodowego przekraczają potencjalne korzyści. Uznając tę prawdę kraje rozwijające się nadal mają szansę uniknąć nadmiernego uzależnienia ludzi od

samochodów, jak ma to miejsce w krajach rozwiniętych.

Głównym argumentem przemawiającym za metodami z zakresu zarządzania mobilnością jest właśnie stosunek korzyści do kosztów. Metody te mogą zwiększać efektywność tzw. twardych rozwiązań infrastruktury, np. nowych linii tramwajowych, nowych ścieżek rowerowych. Metody zarządzania mobilnością są też często o wiele bardziej wydajne niż rozwiązania infrastrukturalne. Niestety, sposoby zarządzania mobilnością bywają postrzegane jako luksus. Teraz, w czasach kryzysu ekonomicznego, ich finansowanie jest więc ograniczane w pierwszej kolejności.

Badania przeprowadzone przez brytyjskie Ministerstwo Transportu wykazały, że poprzez przyznanie środków na tzw. miękkie projekty zmieniły się priorytety komunikacyjne. Dzięki temu nastąpiło zmniejszenie ruchu samochodowego o 11% , a redukcja miejskich korków w godzinach szczytu sięgnęła nawet 21%. Wskaźnik korzyści do kosztów wyniósł 10:1. Uzyskanie takiego stosunku korzyści wymaga skierowania wsparcia na konkretne cele, które są umiejscowione w działach między innymi związanych z polityką cenową, dostępnością komunikacyjną, wprowadzaniem ograniczeń prędkości, czy z inwestycjami służącymi podnoszeniu jakości usług komunikacyjnych oraz rozwijającymi infrastrukturę pieszą i rowerową. Praktyczne przykłady zawierają: Economic Assessment of Investment in Walking and Cycling - Davies, 2010 (Ekonomiczna Ocena Inwestycji w Ruchu Pieszym), Making the case for investment in the walking environment - Living Streets (Przekonywanie o konieczności inwestycji w środowisko pieszych), Public Transport empowers the economy - UITP (Transport publiczny usprawnia ekonomię).

Projekty z zakresu zarządzania mobilnością dowodzą swojej skuteczności miarodajnymi wynikami:

- Brytyjskie Laboratorium Badawcze Transportu wykazało, że średnie wskaźniki stosunku korzyści do kosztów w przypadku planów podróży sięgają 4:1. Najwyższy wskaźnik jaki osiągnięto dla takich planów wyniósł 13:1.
- Z oceny blisko 1200 firmowych planów podróży, jakie wprowadzono we Francji, wynika, że średni spadek udziału transportu samochodowego wynosi 7%, przy czym niektóre plany dały nawet efekt w postaci 20% spadku udziału samochodów w transporcie.
- Analiza kosztów i korzyści indywidualnych projektów planowania podróży w Australii wykazała wskaźnik korzyści do kosztów na poziomie 30:1.

Zgodnie z teorią ekonomii, optymalne rynki to takie, które konsumentom oferują wybór, nie faworyzują jednego produktu ponad drugi oraz odpowiednio wyceniają oferowane produkty. Rynek przewozów (transport) z całym zakresem podatków, subsydiów, kosztów ponoszonych przez społeczeństwo i środowisko naturalne, nie jest gospodarką optymalną. Co więcej, przypisanie wartości pieniężnej takim elementom jak hałas, zanieczyszczenie, wypadki, atrakcyjność lokalizacji podnoszona lub obniżana z powodu ruchu samochodowego, jest niezwykle trudne. Jednak taka próba została podjęta, a jej wyniki zawarto w podręczniku

opublikowanym przez Komisję Europejską.

Ale też opierając się tylko na rozsądku, a więc bez skomplikowanych obliczeń, można łatwo wyróżnić następujące czynniki kosztowe transportu:

- W Europie koszty zatłoczenia ulic wyniosły prawie 200 miliardów euro (co stanowi 2% PKB). Na koszty te złożyły się opóźnienia w podróży, straty w zużyciu paliwa oraz wzrost cen transportu. Dzieje się tak pomimo ogromnych inwestycji w infrastrukturę drogową, mającą rozładować zatłoczenie ulic miejskich.
- Zagrożenia transportu dotyczące zdrowia ludzkiego generują koszty rzędu 150-300 funtów na osobę/rok, co przekłada się na 75 miliardów dla całej UE. W metodach zarządzania mobilnością tkwią potencjalnie duże możliwości redukcji kosztów leczenia, ponieważ propagują one aktywny tryb życia (jeżdżenie na rowerze, chodzenie pieszo/piesze wędrówki). Ponadto służą one redukcji hałasu i zanieczyszczenia powietrza oraz zmniejszeniu liczby wypadków.
- Koszty parkowania wliczane są w koszty mieszkaniowe (nawet 20% w wielu przypadkach), często też stanowią znaczącą część kosztów działalności usługowo-handlowej, które są uwzględniane w cenach. Program zarządzania mobilnością powiązany z planami zagospodarowania przestrzennego może - poprzez ustalenie maksymalnych norm parkingowych - łatwo ograniczyć koszty parkowania. Przykładem może być dzielnica Vauban w niemieckim mieście Freiburg.
- Ruch samochodowy w miastach zmienił wiele ulic w oddzielne korytarze, co przekłada się na koszty społeczne wynikające z utraty lokalnych więzi. Istnieją dowody na to, że ruch pieszy i rowerowy przyczynia się do integracji mieszkańców (tworzenia wspólnot), a tym samym obniżania kosztów społecznych. Tymczasem w praktyce o wiele łatwiej otrzymać pozwolenie i pieniądze na budowę parkingu, niż na plac zabaw dla dzieci - sytuacja ta odzwierciedla, jak wiele możliwości lepszego zagospodarowania przestrzennego, w tym rozwoju lokalnej gospodarki i wzrostu wartości nieruchomości, może być niedocenionych.

\*\*\*

Analizie i ocenie projektów w zakresie zarządzania mobilnością służą specjalne programy, jak MaxEva. To prosty program, oparty na metodach i narzędziach oceny MaxSumo. Daje on wskazówki do gruntownej oceny wyników projektów. MaxEva automatycznie oblicza m.in. modalną zmianę podziału, redukcję kilometrów samochodowych i emisji. Program jest prosty w obsłudze. Naukowcy korzystają z niego, kiedy dysponują grupami kontrolnymi i mierzą zachowania podczas podróży na poszczególnych jej etapach.

Kilka państw miało okazję sprawdzić potencjał programów MaxEva i MaxSumo. Holenderska Platforma Wiedzy o Ruchu i Transporcie (KpVV) wymyśliła SumoBase, narzędzie wspierające EPOMM w tworzeniu programu MaxEva. We Francji nowe

# Zarządzanie mobilnością – korzyści nad kosztami

Utworzono: czwartek, 01, marzec 2012 08:21 Katarzyna Wilk, Agnieszka Serbeńska

---

narzędzia do oceny, będące obecnie w fazie rozwoju, muszą współdziałać z MaxSumo i MaxEva. Szwedzka Administracja Ruchu i Transportu również wsparła dalszy rozwój MaxEvy i program wkrótce wystartuje w szwedzkiej wersji językowej.

Jako dodatek do programu MaxEva może służyć HEAT. To narzędzie opracowało międzynarodowe konsorcjum we współpracy ze Światową Organizacją Zdrowia (WHO). Pozwala ono oszacować wskaźniki korzyści do kosztów dla ruchu pieszego i rowerowego. Jest to narzędzie dostępne on- line, proste w obsłudze, zarówno na etapie wykonywania oceny, jak i na etapie wypracowania wyników oceny. Jest to narzędzie, które daje argumenty przekonujące decydentów do inwestowania w systemy zarządzania mobilnością.

Oprac. Katarzyna Wilk, Agnieszka Serbeńska

Materiał na podstawie informacji z [European Platform on Mobility Management EPOMM](#)