

Fenntartható mobilitás Budapest agglomerációjában

A mobilitás folytonosan változik. A legtöbb előrebecslés az egyéni közlekedés további növekedését jósolja, hivatkozva a mobilitási igények emelkedésére, a személygépkocsik csökkenő fajlagos üzemanyag-fogyasztására, károsanyag-kibocsátására, az intelligens közlekedési rendszerek fejlődésére, a közlekedési létesítmények újszerű tervezésére. **Pedig a mobilitási igények csökkenthetőek, részben magának a mobilitásnak a menedzselésével, részben a környezettudatosság növelésével, illetve olyan forgalomszabályozási módszerek bevezetésével, amelyek együtt járnak az autóhasználat csökkenésével.**

A dolgozat, a világban lezajlott hasonló folyamatok, a több évtized alatt kialakult, majd az utóbbi másfél évtizedben felgyorsult szuburbanizálódás eredményeképp létrejött városszerkezet jellemzőinek bemutatása után, a felvázolt szerkezetből adódó sajátos mobilitási igényeket igyekszik feltárni. Megvizsgálja, hogy a keletkező mobilitási igények milyen mértékben és milyen módon elégíthetők ki a fenntarthatóság környezeti szempontjainak figyelembevételével. A szuburbiák létrejötte, a korábban kialakult agglomerációs települések lélekszámának gyors és nagy mértékű növekedése számos megoldásra váró társadalmi, gazdasági, környezeti stb. problémát vet fel. Ezek közül a dolgozat a fenntartható mobilitás környezeti aspektusaira fókuszál. Arra keresi a választ, hogy **a kialakult viszonyok között, a mobilitási menedzsment eszközeivel mi módon oldhatók fel azok az ellentmondások, amelyek az agglomerációban élők által támasztott mobilitási igények és azok környezeti konzekvenciái között feszülnek.**

A felállított hipotézisek ellenőrzése részben egy korábbi reprezentatív, részben egy saját adatfelvétel adatainak feldolgozásával tört. Az agglomeráció és a főváros közötti forgalom jellemzőire vonatkozóan agglomerációban élő autósok utazási szokásait vizsgáltam. **A felmérések célja: az elmúlt időszakra jellemző és a jövőben várható tendenciák feltárása, a mobilitást befolyásoló tényezők elemzése és következtetések levonása. A vizsgálatok egyik igen lényeges motivációja, a főváros és az agglomeráció közlekedésének környezeti fenntarthatósága.**

A különféle adattömörítési és csoportosító statisztikai módszerekhez a változók (kérdések) szűrésére van szükség. A kapcsolatok feltárására a **Spearman-féle rangkorrelációs együtthatók**, mind a **faktoranalízis** alkalmas. A **klaszteranalízist** a közlekedéshez és a környezetvédelemhez kapcsolódó kérdések alapján végeztem el.

A dél-budai agglomeráció lakosainak közlekedési szokásaira és környezetvédelemhez való viszonyulására vonatkozóan becsléseket is végeztem. A rendelkezésre álló adatok alapján a torlódási díj fizetés és a tömegközlekedés választott igénybevétele voltak azok a változók, amelyek becslését elvégeztem. A statisztikai modellezés során a két kimenettel rendelkező események előrejelzésének módszerét, a **logit regressziót választottam**. Mivel hipotéziseim szerint a tömegközlekedés választása elsősorban a társadalmi-gazdasági státusz kérdése, ezért ezekkel a változókkal, illetve a megkérdezés során feltárt más jellemzők alapján is elvégeztem az elemzést.

A legfontosabb kutatási célok a következők voltak:

- egyrészt komplexen **bemutatni a szuburbanizációs folyamat és a közlekedési mobilitás közötti kapcsolatot**, a közöttük levő összefüggéseket, feltárni, hogy a **mobilitási menedzsment eszközei miként hatnak az agglomeráció mobilitására;**
- másrészt elemezni a **budapesti agglomeráción belül** a közlekedési munkamegosztás alakulását, utazási szokásokat, **miként befolyásolják a közlekedési menedzsment eszközei a közlekedési opciókat.**