

OLCSÓ ÉS KÖRNYEZETBARÁT

KÖZÖS HASZNÁLAT A KÖZLEKEDÉSBEN

Érdemes megfigyelni, hány autóban ül egyedül a sofőr, miközben akár öten is elférnének a járműben. Vagy épp fordítva, ha nem egy időben szeretnének utazni, akár öten is használhatnának egyetlen autót. Őrületségnek hangzik? Korántsem! Ha az ún. „shared mobility” eszközeit használjuk, nemcsak a környezetet kíméljük, hanem a saját autó fenntartásával járó költségeket is megtakarítjuk.

SZERZŐ: DV

A közlekedési eszközök valamelyikét – autóbust, trolit, villamost, vonatot, autót, kerékpárt – mindannyian igénybe vesszük utazásainkhoz. Érdemes azonban átgondoltan és tudatosan dönteni arról, hogy melyik mellett kötelezzük el magunkat, mert károsanyag-kibocsátás tekintetében jelentős különbség mutatkozik közöttük.

A carsharing, magyarul autómegosztásnak, közautózásnak nevezett gépjárműhasználat nem új keletű, Svájcban 1948 óta létezik (itt szinte alig van magántulajdonban autó), de Németországban is már közel 30 éve működik.

Az elmúlt 10 évben tapasztalható robbanásszerű elterjedéséhez nagyban hozzájárultak a városi léttel járó hátrányok: a forgalmas utak, a dugóban való veszteglés „élménye”, a légszennyezettség, a parkolók számának növekedésével egyenes arányban csökkenő

zöld felületek, a zajhatás és a mindezek eredményeképpen egyre élhetetlenebbé váló lakókörnyezet.

A közös használatú közlekedési formák épp ezekre kínálnak megoldást. Lényegük, hogy egy járműnek – legyen az kerékpár, robogó vagy gépkocsi – nem egy kizárólagos, hanem több használója van. Nem kell megvásárolni és fenntartani egy saját gépkocsit, helyette elég az autómegosztási szolgáltatást igénybe venni fix tagsági vagy havi díjért cserébe. Ezenfelül a megtett kilométerek és az eltelt idő után kell egy meghatározott összeget fizetni.

A használók elsősorban a belvárosban élő magánszemélyek közül kerülnek ki, de vannak cégek is, amelyek felismerték az ebben rejlő költségcsökkentési lehetőséget, és saját autóflootta helyett az autómegosztási szolgáltatást választják. (Többnyire autókölcsönzők indítanak ilyen üzletágot, de van példa önkormányzati tulajdonúra is.)

Ezzel csökkenthető a városok autóforgalma, parkolóhelyek szabadulnak fel, és nem utolsósorban a károsanyag-kibocsátás is redukálódik. Ráadásul a használója is jól jár, hiszen megspórolhatók a fenntartási költségek, a biztosítás, a tankolás és a szervizelés.

95:5

A Levegő Munkacsoport 2017-es tanulmányában (*Autózás autó nélkül*) a szerző, Vargha Márton felhívja a figyelmet arra, hogy Budapest élhetőségén sokat lehetne javítani azzal, ha a város autóforgalma csökkenne, ami alternatív közlekedési megoldásokkal – amelyek más nagyvárosokban már bizonyítottak – kivitelezhető lenne.

Egyetértünk a szerzővel, aki szeretne olyan városban élni, „ahol az elsődleges tömegközlekedés mellett sok bicikli és a mainál jóval kevesebb, de mindig mozgásban lévő, tehát csak ritkán, keveset parkoló személygépkocsi szol-



Közösségi használatú elektromos meghajtású autók és mopedek Párizsban

gálja ki a közlekedési igényeket, és a mai közterületi parkolók zömének a helyét viruló zöld, fás, bokros sávok foglalják el”.

Kutatások sora bizonyítja ugyanis, hogy a gépkocsik túlnyomó része teljes élettartamának 95 százalékában áll, és mindössze 5 százalékában mozog.

Könnyen belátható, hogy ha például öt család autózási igénye kielégíthető egyetlen járművel, azzal a parkolási igény is az ötödére csökken.

A kelet-közép-európai régió országai-
ban azonban kényes téma az embereket a saját tulajdonról való lemondásra ösztönözni. XX. századi történelmi hagyatékunk miatt ragaszkodunk megszerzett javainkhoz, sőt státusszimbólumként tekintünk az autónkra, lakásunkra. Emellett nagyfokú bizalmat-

lanság is jellemez minket. Kevésbé vagyunk fogékonyak az újra, függetlenül attól, hogy az nekünk (vagy a környezetnek) jó-e, vagy sem.

Pedig a mobilitás iránti igény a városban – akár Budapesten is – szinte teljes mértékben lefedhető lenne gyaloglással, kerékpározással és tömegközlekedéssel is. Amikor pedig feltétlenül gépkocsira van szükség, az igény teljesíthető taxival vagy autókölcsönzéssel. Utóbbit válthatja ki az autómegosztás.

A városok haszna

Az autómegosztásból nemcsak használnának, hanem az adott település gazdaságának is jelentős haszna származik. A Levegő Munkacsoport az autómegosztás egyik fellegvárának számító Sydney példáján mutatja be, miként lehetséges ez.

Az ausztráliai Sydney városában a Nemzetközi Közautó Szövetség (International Carsharing Association) meg-



bízásából készült tanulmány azt vizsgálta, milyen haszon származik abból, hogy a lakosság 20 százaléka, 40 000 ember közautózik. Többségük a város sűrűn lakott részén él, saját autójukat korábban ritkán használók közül került ki. Ezek az emberek váltottak a közautóra, amikor lehetőség nyílt rá. A városnak ebből a változásból komoly haszna

származik. Mintegy tízezer egységgel csökkent a parkolási igény, és évente 37 millió járműkilométerrel a város útjainak terhelése. Aki megszabadult a gépkocsijától, annak megszűntek a fenntartási gondjai és költségei. Ingatlanfejlesztők szerint komoly költségmegtakarítással jár, hogy aki nem tart saját autót, annak garázsra sincs szükség-

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSMEGOSZTÁS EURÓPÁBAN 2017-BEN

Helyezés	Város	Kerékpár		Autó		Moped	
		db/10 000 lakos	átlagár/1 óra* (Ft)	db/10 000 lakos	átlagár/1 óra* (Ft)	db/10 000 lakos	átlagár/1 óra* (Ft)
1.	Párizs	105	303,41	19	1847,75	4,50	5097,24
2.	Brüsszel	42	151,70	8	4095,99	0,60	4551,11
3.	Berlin	15	758,52	8	5006,22	3,10	2639,64
4.	Varsó	28	72,82	5	4733,15	0,40	2967,32
5.	Bécs	8	0,00	7	4338,72	0,70	3458,84
6.	Amszterdam	11	12,14	4	5643,37	1,27	5461,30
7.	Koppenhága	32	1304,65	10	4405,47	–	–
8.	Dublin	27	151,70	3	2427,26	–	–
9.	Lisszabon	–	–	1	4520,76	3,10	4369,06
10.	Róma	–	–	5	5643,37	2,30	4520,76
19.	Budapest	7	497,59	1	2163,29	–	–

*Az összeállítás néhány eleme tartalmaz hozzáadott regisztrációs díjat
 Forrás: ShopAlike

sege egy újonnan épített házban. Sydney városának minden egyes közautó évente 71 000 ausztrál dollár hasznot hoz, miközben a vele kapcsolatos közkiadások 11 500 dollárt tesznek ki.

Egy másik ausztrál városban, Melbourne-ben például tömegközlekedésnek tekintik a közautózást. A több mint félszáz közautós szolgáltatás része a város integrált közlekedési rendszerének, ami sokak számára azt jelenti, hogy élni és dolgozni lehet Melbourne belvárosában anélkül, hogy autójuk lenne.

gáltatás magánszemélyek számára is igénybe vehető, mégis inkább üzleti ügyfelek vannak. Autóik parkolóházakban vehetők át.

2016 novemberében Budapesten is elindult a GreenGo elnevezésű, elektromos autók bérletére szakosodott szolgáltatás. Járműveik már okostelefonos applikáció segítségével helyezhetők üzembe, és ingyen állhatnak meg a közterületi parkolóknál. A GreenGo igénybevételével Pest megyén belül bárhova el lehet menni, az autók rendelkeznek érvényes megyei matricával.

közautót sokkal többen használnak, mint egy magánautót, és ezért helyfoglalás tekintetében előnyösen különbözik a magánautótól: jóval rövidebb ideig áll ugyanazon a parkolóhelyen.”

Közös nyeregben

Végül, de nem utolsósorban a megosztáson, közös használaton alapuló közlekedési eszközök hazai zászlóshajója, a MOL Bubi is idesorolandó. Annál inkább, mert az indulásától kezdve mind a helyiek, mind a külföldi turisták körében töretlen népszerűségnek örvendő budapesti közbringarendszer ma már 123 helyszínen 1486 kerékpárral várja a használóit. 2014 óta a gyűjtőállomások száma 62 százalékkal, a kerékpárok száma 35 százalékkal nőtt.

A MOL Bubi közbringarendszert jeggyel vagy bérlettel lehet igénybe venni. A jegy lehet 24 órás, 72 órás vagy heti-jegy, a bérlet negyedéves, féléves vagy éves. A megvásárolt jegy vagy bérlet érvényességi ideje alatt a kerékpár alkalmanként maximum 30 perces időtartamban további díj fizetése nélkül bárhol használható. 30 percnél tovább már díjat kell fizetni érte. Egy felhasználói azonosítóval (jeggyel és bérlettel egyaránt) egyszerre akár 4 db kerékpár is bérelhető.



Felmerülhet a kérdés, hogy miként támogathatja egy önkormányzat az autómegosztás elterjesztését. Adhat a szolgáltatásoknak anyagi, erkölcsi és szabályozási támogatást (pl. ingyenes parkolási lehetőséget) – vagy akár maga is indíthat egyet.

Első fecskék

Magyarországon elsőként az Avalon Car(e) Services Kft. indította el autómegosztási üzletágát 2013 szeptemberében. Bár az általuk kialakított szol-

Hosszabb táv esetén azonban figyelembe kell venni az autó töltöttségét. A bérleti idő maximum 72 óra lehet (azon felül külön konstrukció áll a használok rendelkezésére).

A Levegő Munkacsoport szerint lényeges, hogy a közautók ingyenesen parkolhassanak: „Az a természetes, ha a közautók ugyanolyan feltételekkel állhatnak közterületen, mint a magántulajdonban lévő gépkocsik a tulajdonos lakása közelében, azaz nulla forint parkolási díjért. Annál is inkább, mert egy

2017 nyarán készült el a ShopAlike átfogó elemzése az európai fővárosok közös használatú, megosztott közlekedési rendszereiről, amelyből kiderül, hol tartanak az egyes országok a környezetbarát megoldások átvételében. Budapest jelenleg az átlagár/óra és a 10 000 lakosra vetített darabszám tekintetében a 19. helyen áll. Igaz, hogy nálunk ezek a szolgáltatások még gyerekcipőben járnak, de ha megkapják a szükséges társadalmi, anyagi és jogszabályi támogatást, akkor mi is a környezetbarát közlekedés útjára léphetünk.