

Autózás saját autó nélkül

Vargha Márton

I. Bevezetés

Korszakváltás zajlik a közlekedésben. A gépjárművek – vonatok, gépkocsik, repülők, hajók – irányítását átveszik az intelligens gépek. A városi közlekedésben ez a változás hozhat jót, de hozhat rosszat is. Rosszat hoz, ha megnöveli a városokban a forgalmat azáltal, hogy jogosítvány nélkül is bárki számára lehetővé teszi az autózást, és ettől megugrik a gépkocsik száma. Ma Budapesten, az ötödik kerületben van mintegy 5000 közterületi parkolóhely, ezeken több mint 7000 helyi lakos tarthatja naphosszat az autóját ingyen. Vajon jó lenne-e, ha ezek az autók sofőr nélkül keringenének akár napokig, parkolóhelyet keresve, miután a gazdájukat letették a ház előtt, ahol lakik? Szerintem nem. Sokkal inkább szeretnék olyan városban élni, ahol az elsődleges a tömegközlekedés mellett sok bicikli és a mainál jóval kevesebb, de mindig mozgásban lévő, tehát csak ritkán, keveset parkoló személygépkocsi szolgálja ki a közlekedési igényeket, és a mai közterületi parkolók zömének helyét viruló zöld, fás, bokros sávok foglalják el.

Minden attól függ, hogy a városi önkormányzatok választott tagjai időben felismerik-e az idők szavát, és átalakítják-e multimodálissá a mai, nagy részben az egyéni gépkocsitulajdont kiszolgáló, kihasználó közlekedést. Segítik-e az embereket a környezet átrendezésével megszabadulni a XX. századból itt maradt kötődéstől a saját autóhoz. Mert a XXI. századi technika megvan hozzá, sőt világszerte számos városban sikerrel ki is próbálták. Minden a döntéshozókon múlik. Azon, hogy éreznek-e felelősséget a város élhetőségéért, választóik, megbízóik, a városlakók életminőségéért.

Mint az alábbiakból kiderül, sok nagyvárosnak van felelősen gondolkodó vezetése. Budapesten még csak ezután derül ki, végleg megrekedtek-e a döntéshozók a XX. (XIX.?) században, vagy sem.

Tartalom

I. Bevezetés.....	1
II. Autózás és közterület.....	2
III. Közautó	3
IV. A villanyautó jelentősége	7
V. A közigazgatás szerepe és feladata a környezetbarát közlekedés elősegítésében, elterjedésében	12
1. A közautószolgáltatás stratégiai definíciója.....	13
2. Anyagi támogatás a közautózás elterjesztése érdekében Budapesten	13
3. Szabályozás	13
4. Erkölcsi támogatás	14

II. Autózás és közterület

Városaink jelentős részét foglalják el a gépkocsik. Nemcsak az utakat, utcákat tartjuk fenn számukra, de a közterületek további jelentős részét is gépkocsik foglalják el. Budapest belvárosában általánossá vált, hogy korábban az emberek rendelkezésére álló területeket, járdákat, zöldfelületeket sajátítanak ki parkolás céljára, akadályozva a gyalogosokat és sok helyen lehetetlenné téve a babakocsival és a kerekesszékekkel közlekedést. Ugyanakkor a gépkocsik túlnyomó része teljes élettartamának 95 százalékában áll¹, és mindössze öt százalékában mozog. Ez is csak átlag: van, akinek hétszámra áll ugyanott az autója. Hatalmas holt tőke hever ezekben a kocsikban.

Világunkban sok ember csak személyautóval éri el azt a mobilitást, amire szüksége van az élethez. Vagy legalábbis úgy gondolják. Ezt a gondolkodást erősítette a XX. században világszerte a társadalmi és gazdasági környezet, de még a közlekedéspolitika is. Magyarországon például az, hogy szinte állampolgári jog a

¹ David Z. Morris: Today's Cars Are Parked 95% of the Time Fortune magazin (2016. március 13.)
<http://fortune.com/2016/03/13/cars-parked-95-percent-of-time/>



gépkocsinknak az utcán, a lakásunk közelében tartása, jelentősen fölértékeli a saját autó társadalmi értékét. Pedig az emberek mobilitási igénye a városban szinte teljes mértékben lefedhető gyaloglással, kerékpározással és tömegközlekedéssel is. Amikor pedig feltétlenül gépkocsira van szükség, a feladat megoldható taxival vagy autókölcsönzéssel². Tekintve azonban, hogy az autótulajdonos általában csak az üzemanyaggal számol, a gépkocsitartás teljes költségével nem, a saját autó nélküli mobilitásra való áttérés nem egyszerű folyamat. Jelentős előnyei lennének pedig, ha a városlakók tömegesen szabadulnának meg a gépkocsijuktól. Már az is sokat segítene, ha azok így tennének, akik alig utaznak autóval. A csökkenő parkolási igény lehetőséget adna a járdák visszaszármaztatására a gyalogosoknak, valamint a zöldítésre, a felszabaduló közúti parkolóhelyek föltörésére és beültetésére cserjékkel, fákkal, pázsittal.

III. Közautó

Városainkban tehát hatalmas területeket foglalnak el gépkocsik, amelyek teljes élettartamuk 95 százalékában állnak, vagyis igen alacsony a kihasználtságuk. Az utóbbi években gyorsuló ütemben terjed a fejlett világban egy megoldás erre a problémára. Nem egyetlen ember vagy család használ egy autót, hanem sokan: mindig az, akinek éppen szüksége van rá. Könnyen belátható, hogy ha például öt család autózási igénye kielégíthető egyetlen járművel, azzal a parkolási igény máris az ötödére csökken. Az autómegosztás vagy közautózás (angolul *car sharing*) az autóbérlés egy speciális fajtája, melyben a résztvevők egy alapdíj befizetésével lehetőséget kapnak arra, hogy bármikor bárhol beüljenek egy éppen üres közös autóba, és azt használják, amíg szükséges. Népszerűségét mutatja az 1. ábra és a 2. ábra. Céges flottánál természetes, hogy vannak „kulcsos” autók, amiket felváltva használnak az alkalmazottak; a közautó ennek nyilvános, bárki által igénybe vehető formája. Az autók ilyen közös használatának több változata is kialakult^{3,4}.

A huszadik század öröksége, hogy a saját autóra úgy tekintünk, mint a szabadság jelképére. Csak beleülünk, és hipp-hopp ott vagyunk, ahol akarunk. A közautózás is

² A személygépkocsi-használat valós költségei Budapesten, Levegő Munkacsoport (É.n.)

http://www.euroastra.info/files/kmop_autohasznalat.pdf

³ Kurcz Linda: Közösségi autózás és telekocsizás

http://levegomunkacsoport.blog.hu/2015/10/06/kozossegi_autozas_es_telekocsizas

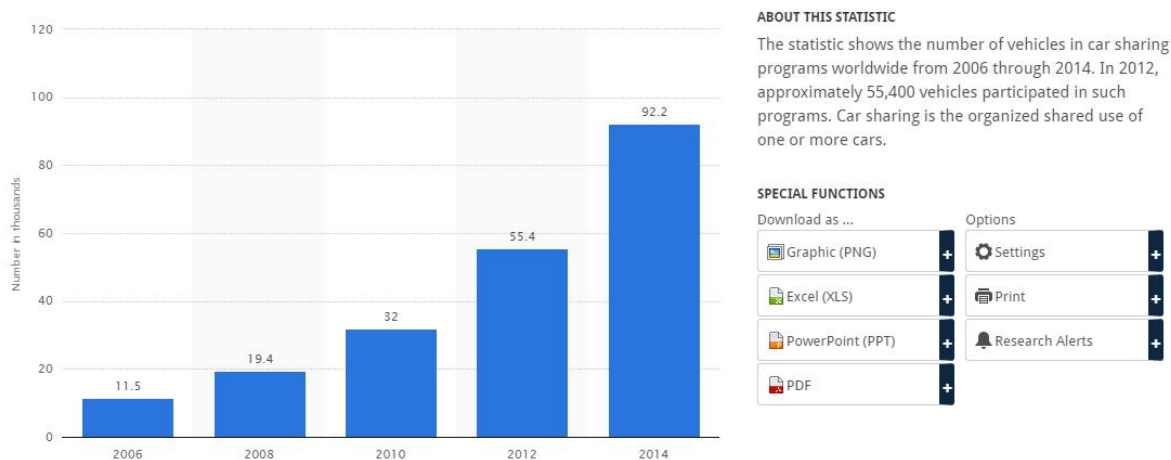
⁴ Kurcz Linda: Közösségi autózás és telekocsizás a fenntartható közlekedés tükrében

https://www.levego.hu/sites/default/files/kozossegi_autozas_a_fenntarthatosag-tukreben.pdf



megadja ezt az élményt, viszont felszabadít a háttérmunkától. Attól, hogy a gépkocsi nem fog csak úgy pöccintésre elindulni, ha nem gondoskodunk folyamatosan a megfelelő műszaki állapotáról, arról, hogy legyen benne üzemanyag, és a keréknyomás is rendben legyen. A saját autónak kényszerítő ereje is van. Hiába lenne egyszerűbb valahova busszal, villamossal menni például a parkolási nehézségek miatt, sokszor mégis az autót választjuk. Gyakorlott közautóznál ez a kényszer megszűnik, a gépkocsi egyikévé válik a választható közlekedési eszközöknek.

Number of vehicles in car sharing programs worldwide from 2006 to 2014 (in 1,000s) PREMIUM +



1. ábra: A közautóként használt gépkocsik számának alakulása

Forrás: Statista, Inc., <https://www.statista.com/statistics/276084/number-of-vehicles-on-the-car-sharing-market-by-country/>

Számos tanulmány tárgyalja a közautózás hatását a gépkocsitartásra, az autózási szokásokra. Az alábbiakban ezekből idézünk. Az amerikai AlixPartners 2014-ben megjelent tanulmánya⁵ arra a megállapításra jut, hogy egy közautó 32 autóvásárlást tud meghíúsítani. Becslésük szerint a tanulmány megjelenéséig az USA-ban összesen

⁵ AlixPartners Study Indicates Greater Negative Effect of Car Sharing on Vehicle Purchases, Sajtóközlemény 2014. február 5.

<http://legacy.alixpartners.com/en/MediaCenter/PressReleases/tabid/821/articleType/ArticleView/articleId/950/AlixPartners-Study-Indicates-Greater-Negative-Effect-of-Car-Sharing-on-Vehicle-Purchases.aspx>



fél millió autóvásárlás maradt el a közautózás miatt, és 2020-ig további 1,2 millió elmaradása várható. Tíz olyan városban kérdeztek meg közautózókat, összesen ezret, ahol a szolgáltatás népszerű. Kiderült, nem kell környezettudatosnak lennie valakinek, hogy saját autó helyett a közautózást válassza, elég a józan ész is. A felajánlott válaszok közül a legkevesebben választották a közautózás környezetvédelmi előnyeit, inkább a közautó könnyű elérhetőségét, kényelmességét és gazdaságosságát tartották fontosnak. Minden második megkérdezett saját autó vásárlása helyett vágott bele a közautózásba, és a fiatal, gyerekes válaszadók csoportjában mondták ezt aránylag a legtöbben.

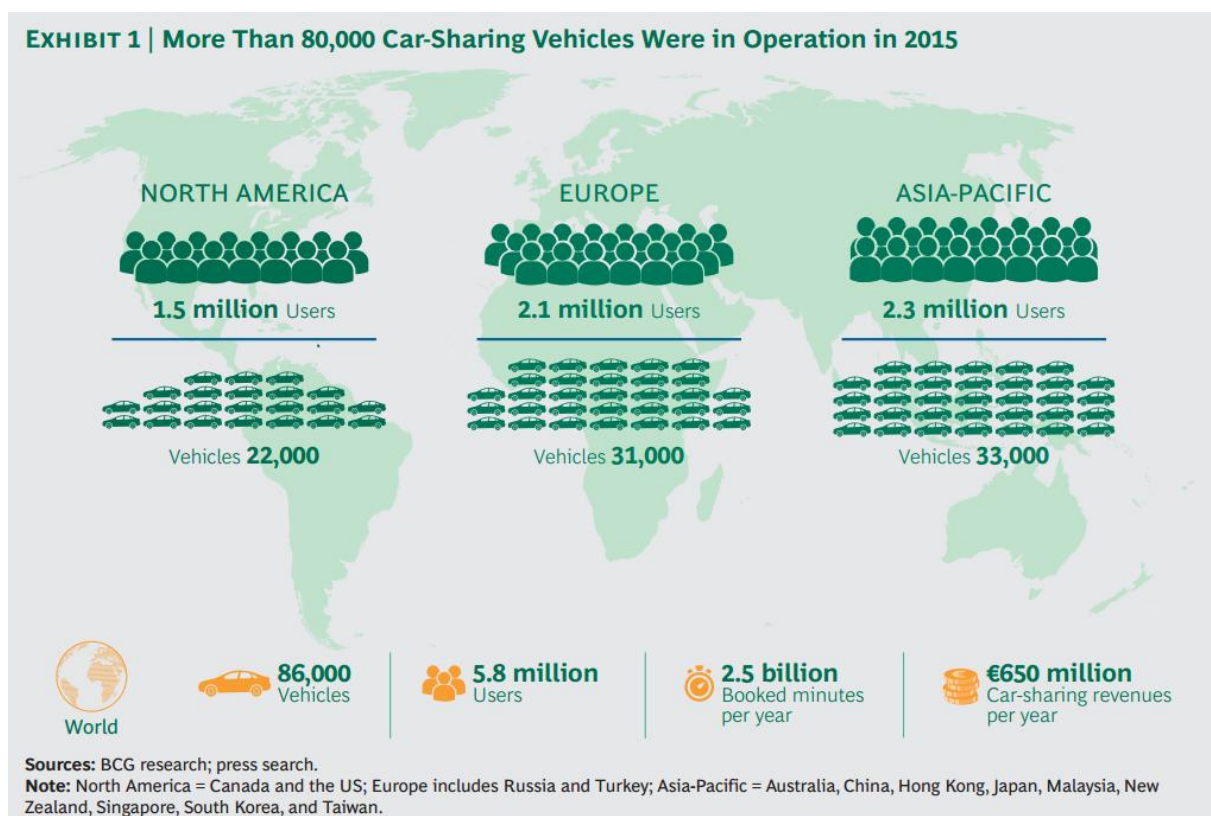
Sidney városában a Nemzetközi Közautó Szövetség (International Carsharing Association) megbízásából készült tanulmány⁶ azt vizsgálta, milyen haszon származik abból, hogy a lakosság húsz százaléka, 40 000 ember közautózik. Többségük a város sűrűn lakott részén él, saját autójukat korábban ritkán használók közül került ki. Ezek az emberek ritkán használt közautóra váltottak a ritkán használt sajátáról, amikor megnyílt rá a lehetőség. 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 szüksége egy újonnan épített házban. Sidney városának minden egyes közautó évente 71 000 ausztrál dollár hasznot hoz, miközben a vele kapcsolatos közkiadások 11 500 dollárt tesznek ki.

Megkezdődött annak elemzése, hogy vajon a közautózás terjedése hogyan hat az autóeladásokra. A Boston Consulting Group tanulmányának⁷ fő megállapításai szerint bár a közautózás gyorsan és egyre szélesebb körben terjed a világban a következő években, nem veti vissza drasztikusan a gépkocsieladásokat. Az elemzők azt várják, hogy 2021-re a világszerte összesen 35 millió közautózó évente másfél milliárd percen át közautózik majd. Szerintük 2021-ben a közautózás évi fél millió új autó eladását fogja meghiúsíthatni.

⁶ The Impact of Car Share Services in Australia (Phillip Boyle & Associates 2016.)
<http://phillipboyle.com.au/wp-content/uploads/2016/10/Carsharing-Association-FINAL-Report-4.0.pdf>

⁷ Julien Bert, Brian Collie, Marco Gerrits, Gang Xu: What's Ahead for Car Sharing? (Boston Consulting Group 2016.) www.bcg.de/documents/file206078.pdf





2. ábra: A Boston Consulting Group szerint valamivel kevesebb közautó van szolgáltatban a világban, mint amennyivel az AlixPartners elemzői számoltak

Smart márkájú villanyautós közautó-szolgáltatást, a car2gót üzemelteti a világ sok nagyvárosában a Daimler-Mercedes. Thomas Beermann, a car2go Europe vezetője szerint⁸ a közautó három problémával segít megbirkózni. Csökkenti a forgalmat, a levegőszennyezést és a parkolási igényt. Van város, amelynek a vezetői ezt már felismerték, és vannak városok – például Budapest –, ahol még tartunk itt. Thomas Beermann jó példája Olaszország, ahol sok helyi hatóság támogatja a közautózást. A car2go több tanulmányt is készítettett a közautózás helyzetéről, és az európai vizsgálatok azt találták, hogy egy car2go közautó átlagosan 6-8 magánautót tud kiszorítani a városokból. Van car2go ügyfél, aki eleve lemond a saját autó vásárlásáról, és van, aki miután megtapasztalta az előnyöket, eladja a gépkocsiját.

⁸ Walther Wuttke: “We’re reducing the burden on cities.” (Mercedes Benz Mobility Concept 2017)
<https://www.mercedes-benz.com/en/mercedes-benz/next/mobility-concept-next/were-reducing-the-burden-on-cities/>



Közel 9500 car2go-val közautózó autózási szokásait elemezte Elliot Martin és Susan Shaheen öt amerikai és kanadai városban⁹. Egy közautóra a három évig tartó vizsgálat idején legalább hét, de volt város, ahol 11 forgalomból kimaradó (eladott vagy nem használt) gépkocsi jutott. Összességében 28 000-nél is több gépkocsi tűnt el az utakról a car2gónak köszönhetően, és ez együtt járt a parkolási igények jelentős csökkenésével. Évente 5,5–12,7 tonnára becsüli a tanulmány annak az üvegházhatású gáznak a mennyiségét, amennyivel kevesebb kerül a légkörbe minden évben egy közautónak köszönhetően.

IV. A villanyautó jelentősége

Pár évtized alatt kell drasztikusan csökkentenie az emberiségnek a fosszilis energiahordozók (szén, kőolaj, földgáz) felhasználását ahhoz, hogy elkerülje a klímakatasztrófát. A kőolaj-felhasználásban leginkább a közlekedés jeleskedik, Európa olajfelhasználásából 64,5 százalék égett el robbanómotorban 2014-ben¹⁰. Másrészt a robbanómotorból sok egészségre veszélyes szennyezés jut a levegőbe, ami a településeken, különösen a nagyvárosokban szedi áldozatait. Mindkét problémára megoldás a villanyautó, amelyet villanymotor hajt, az energiát pedig magával viheti üzemanyagcellában, akkumulátorban vagy kondenzátorban, illetve fölveheti útközben.

Felvetődik a kérdés, vajon mennyi üvegházhatású gáz (széndioxid) kibocsátását lehet elkerülni egy villanyautó használatával, de ez elsősorban attól függ, miként állítják elő az autó által felhasznált villamos energiát. Erre különféle számítások vannak^{11,12,13}. Mikor a villanyautó áll a dugóban vagy egy útkereszteződésnél, akkor

⁹ Elliot Martin, Susan Shaheen: Impacts of car2go on Vehicle Ownership, Modal Shift, Vehicle Miles Traveled, and Greenhouse Gas Emissions: An Analysis of Five North American Cities (Transportation Sustainability Research Center, 2016)

http://innovativemobility.org/wp-content/uploads/2016/07/Impactsofcar2go_FiveCities_2016.pdf

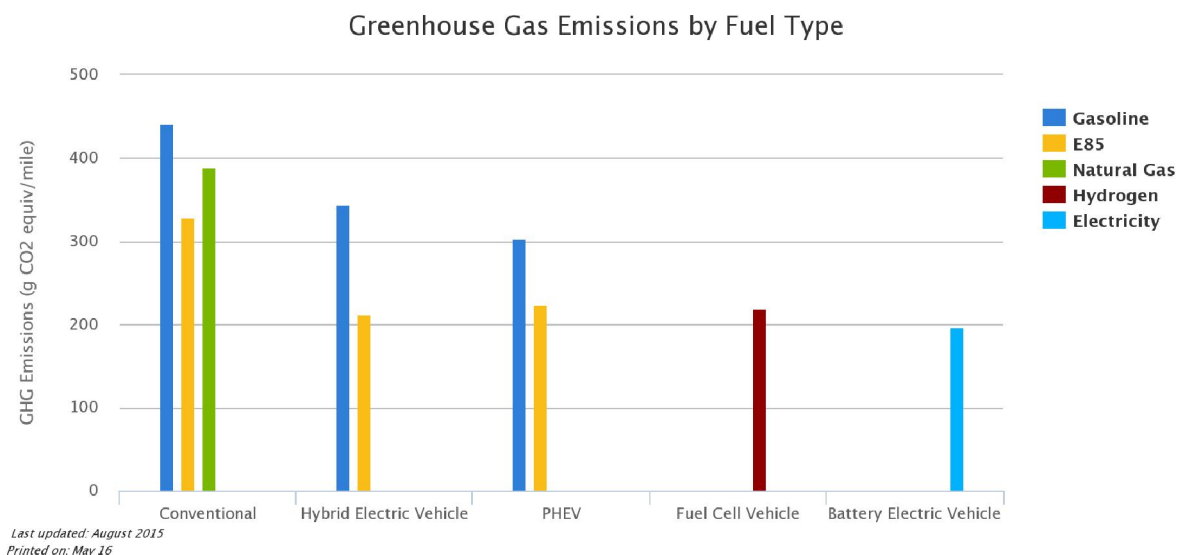
¹⁰ Electric vehicles to be 35% of global new car sales by 2040, Bloomberg New Energy Science honlap 2016. http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Consumption_of_oil_EU-28,_2014,_percentage_update.png

¹¹ Elgowainy, A, Han, J, Poch, L, Wang, MQ, Vyas, AD, Mahalik, M, Rousseau, A: Well-to-Wheels Analysis of Energy Use and Greenhouse Gas Emissions of Plug-In Hybrid Electric Vehicles, Argonne National Laboratory 2010 <https://anl.app.box.com/s/nbvtrg15xt42e94x1gtoyvfb5ofxcm0d>

¹² Joyce McLaren, John Miller, Eric O'Shaughnessy, Eric Wood, and Evan Shapiro: Emissions Associated with Electric Vehicle Charging: Impact of Electricity Generation Mix, Charging Infrastructure Availability, and



nem fogyaszt energiát, de a robbanómotorok többnyire akkor is égetik az üzemanyagot. Amikor a villanyautó fékez vagy lejtőn lefelé megy, energiát táplál vissza az akkumulátorba, ami szintén csökkenti a fogyasztását, végső soron a haladásához előállított villannyal kapcsolatos üvegházhatású gázkibocsátást.



3. ábra: Egy becslés a különféle hajtású gépkocsik okozta CO₂-kibocsátásra mérföldenként

Forrás: <http://www.afdc.energy.gov/data/10741>¹⁴

A Bloomberg becslését mutatja be a 4. ábra a villanyautó-eladások alakulásáról a következő években. Előrejelzésük szerint 2030-ra az eladott új személygépkocsik 20 százaléka lesz a villanyhajtású: hibrid vagy csak akkumulátoros¹⁵.

Vehicle Type, National Renewable Energy Laboratory, 2016

http://www.afdc.energy.gov/uploads/publication/ev_emissions_impact.pdf

¹³ Electric vehicles in Europe (Európai Környezetvédelmi Ügynökség 2016.)

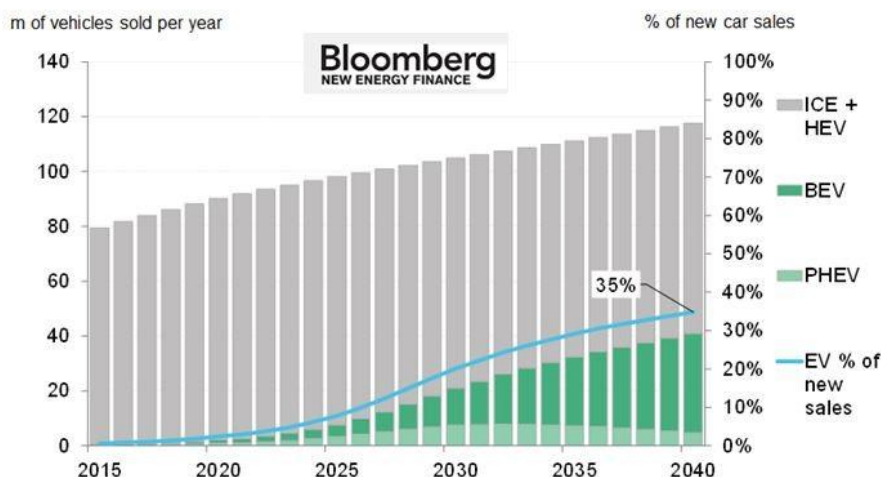
http://www.eea.europa.eu/publications/electric-vehicles-in-europe/at_download/file

¹⁴ Nick Nigro and Shelley Jiang: Lifecycle Greenhouse Gas Emissions from Different Light-Duty Vehicle and Fuel Pathways: A Synthesis of Recent Research Center for Climate and Energy Solutions, 2013

<http://www.c2es.org/docUploads/fuel-pathways-brief-07-2013.pdf>

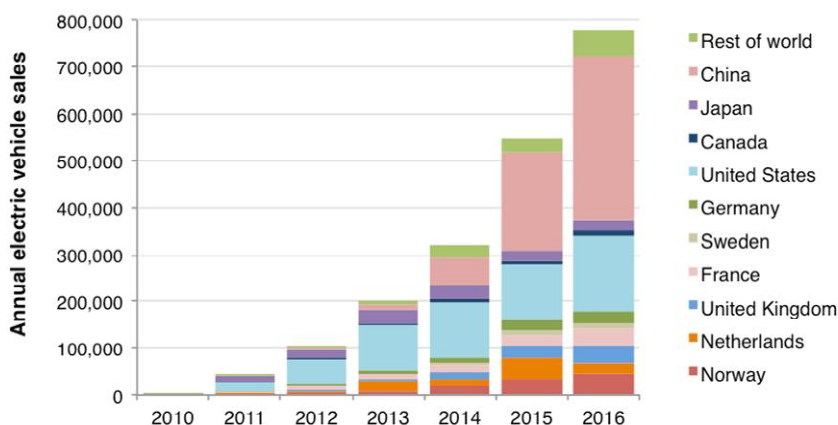
¹⁵ <https://about.bnef.com/blog/electric-vehicles-to-be-35-of-global-new-car-sales-by-2040/>





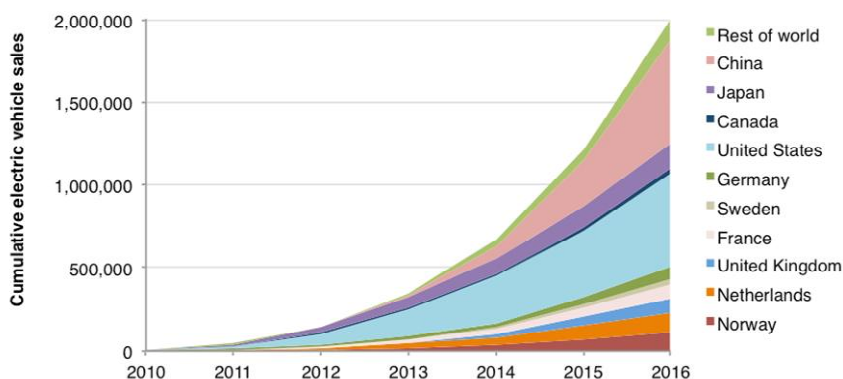
4. ábra: A Bloomberg New Energy Science grafikonja a villanyautók piaci részesedésének alakulásáról

A Nemzetközi Nulla Kibocsátású Gépkocsi Szövetség – tagjai országok, például Németország, Norvégia, Kalifornia – honlapján megjelent írás szerint 2017 januárjában kétmillió villanyautó rötta a világ útjait¹⁶. Nem sok ez, de optimizmusra adhat okot a terjedés dinamikája, az, hogy 2015-ben még csak egy millió. Talán sikerül elérni a Szövetség deklarált célját, hogy minél előbb, de legkésőbb 2050-től már csak villanyautó gördüljön le az autógyárak futószalagairól. Az eddigi fejlődést, és a villanyautó legnagyobb piacait veszi számba az írás két grafikonja (5. és a 6. ábra).



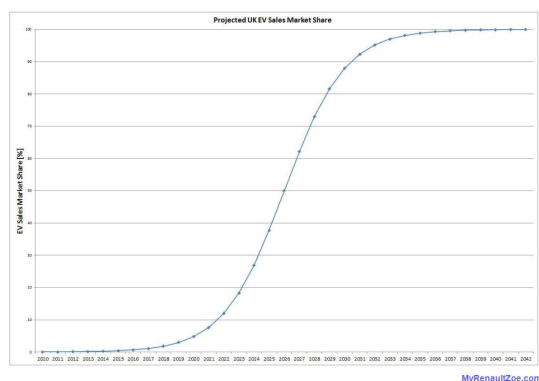
¹⁶ The rise of electric vehicles: The second million (International Zero-Emission Vehicle [ZEV] Alliance Jan 31), 2017 <http://www.zevalliance.org/second-million-electric-vehicles/>

5. ábra: Az éves villanyautó-eladás alakulása a világban, 2010-2016



6. ábra: Kumulatív villanyautó-eladás, 2010-2016

A remélt eredmény eléréséhez a következő években a villanyautó-eladás exponenciális növekedése kell, amit T. Larkum a 7. ábrán látható görbeillesztéssel demonstrál¹⁷. Ez egy szokásos telítődési görbe, amit az ismert, 2014 előtti adatokra illesztett.



7. ábra: Mi várható az Egyesült Királyság villanyautópiacán a következő években – T. Larkum telítődési görbeillesztése a korábbi adatokra 2014-ben (Utolsó adat: 2014. március)

¹⁷ T. Larkum blogja, http://myrenaultzoe.com/wp-content/uploads/2014/04/Projection_EVSales-Chart_UK2010-40_TLarkum2.jpg Figure 1: Projected UK Electric Car Sales Market Share (Image: T. Larkum)



Amennyiben a villanymotor nem sokkal az évszázad közepét követően ki tudja szorítani a gépkocsiipacról a robbanómotort, és a villamosáram-termelést sikerül átállítani megújuló energiákra, azzal a közlekedés megszabadulhat az üvegházhatású gázkibocsátástól. A közlekedés okozta levegőszennyezés pedig a töredéke lehet a mainak. A nagyobb tömegű tehergépkocsiknál is biztatóak a kísérletek, a villanyhajtáshoz szükséges energia biztosítása a következő évtizedekben ott is megoldódik.

Több ponton is kapcsolódik a villanyautózás és a közautó-szolgáltatás. A villanyautózás kezdetekor – amit most élünk Magyarországon – az elkötelezett állam különféle kedvezményeket ad azoknak a prémiumautó-vásárlóknak, akik nem dízelt vagy benzineszt, hanem elektromos gépkocsit választanak. Ezek az előnyök elsősorban a gyártók érdekeit szolgálják, azt, hogy minél előbb elérjenek egy olyan eladásszámot, ahonnan már át lehet térni a tömegtermelésre. De nem árt, ha az autógyáraké mellett figyelembe veszik a lakosság érdekeit is. A villanyautó legnagyobb előnye a városokban, hogy jóval kevésbé szennyezi a környezetet, mint a robbanómotoros gépkocsik. Ezért az a jó, ha a villanyhajtású gépkocsik jóval arányukon felül vesznek részt a városi utasszállításban, vagyis ha legalább az egy töltésnyi energiát – de ha lehet, újratöltéssel még többet is – elhasználnak naponta. Ez az erőteljes használat pedig legkevésbé a gépkocsit munkába járó magántulajdonosoktól, leginkább a taxisoktól és a közautózóktól várható. Vagyis akkor jár el célszerűen az állam, ha nem általában támogatja a villanyautózást, hanem célzottan, úgy, hogy a támogatással megvásárolt gépkocsik taxiként vagy közautóként üzemeljenek.

A másik szempont, amiről nem szabad megfeledkeznünk, az önvezető gépkocsi megjelenése, ami erősen összekapcsolódik a villanyautózáséval. Évtizedek óta dolgoznak a tervezők olyan megoldásokon, amelyek növelik a gépkocsi biztonságát és levesznek terheket a sofőr válláról. Az eszközöket, amelyek erre szolgálnak a gépkocsiban, összefoglaló néven fejlett vezetőtámogató rendszernek nevezik (Advanced Driver Assistance Systems; ADAS). Ilyen például az adaptív sebességtartó automatika, a holtter-felderítés, a parkolási segítség, a sávellhagyás-figyelmeztető, a keréknyomás-figyelő, az álmoságmonitor vagy az éjjellátó¹⁸. Ezekből nő ki napjainkban az a számítógépes rendszer, amely már emberi beavatkozás nélkül képes elvezetni az autót egy kiindulás helyről a megadott

¹⁸ Mészáros Csaba: Az autóvezetést támogató rendszerek technológia trendjei (Computerworld, 2015.)
<http://computerworld.hu/computerworld/az-autovezetest-tamogato-rendszerek-technologia-trendjei.html>



célpontra. Pár évtized, és kitiltják a forgalomból – vagy különleges engedélyhez kötik a használatukat – azoknak a gépkocsiknak, amelyeket ember vezet.

Az önvezető gépkocsi megjelenése különösen fontossá teszi a közautózást a városok számára. A gépkocsik által elfoglalt közterület jó része felszabadítható, ha egy városban csak annyi gépkocsi van az utcákon, amennyi a mobilitási igények kiszolgálásához szükséges, és nincsenek olyanok, amelyeket csak hébe-hóba használ valaki. Valószínű, hogy magától is így alakul 50-70 év múlva a városi közlekedés, az emberek többsége lemond a saját gépkocsiról¹⁹, de nem árt, ha szabályozók, intézkedések vonzóvá teszik a saját gépkocsi nélküli gépkocsihasználatot, vagyis a közautózást.

V. A közigazgatás szerepe és feladata a környezetbarát közlekedés elősegítésében, elterjedésében

Amíg kevés volt a gépkocsi, addig egy-egy kedvelt autós célpont kivételével bárhol lehetett közterületen – a csillaggarázsban – ingyen parkolni. Miután az autók számának növekedése miatt egyes városrészekben minden talpalatnyi közterületet elfoglaltak a gépkocsik, és még mindig voltak, akik ott álltak volna meg, valamit tenni kellett. Megjelentek az óradíjas parkolóhelyek, hogy az emberek csak addig hagyják ott az autójukat, amíg szükséges. Csakhogy miután ezek a parkolóhelyek lakások közelében vannak, és az autósokkal egy politikus sem mer ujjat húzni, párhuzamosan kialakult az óradíjas parkolóhelyek ingyenes használatának rendszere is. Egyetlen dolgot mindenki tarthat ingyen a lakása közelében a közterületen, és ez az autó (akár több is). Budapestnek van olyan kerülete, ahol több autóra adnak ki évről évre ingyen parkolási engedélyt, mint amennyi parkolóhely van.

Ráadásul az önkormányzatoknak törvényben feladatául szabta az Országgyűlés, hogy gondoskodjanak parkolási lehetőségről. Csakhogy a magyarországi autóállomány nő, köszönhetően az egyre olcsóbb roncsimportnak, amit csak erősíteni fog a következő években a villanyautók erőltetett – államilag támogatott – térnyerése a fejlett európai országokban. Sokféle közlekedésszervezési intézkedésre van lehetősége a fővárosi és kerületi önkormányzatoknak, ha elejét akarják venni a magántulajdonú – ráadásul elavult, elhasznált gépkocsikból álló – autópark további

¹⁹ <https://www.morganstanley.com/ideas/car-of-future-is-autonomous-electric-shared-mobility>



növekedésének. Az egyik ilyen lehetőség az emberek szemléletének átalakítása a közautó támogatásával, népszerűvé tételével.

1. A közautószolgáltatás stratégiai definíciója

Arról, hogy a budapesti önkormányzatok támogatják-e a közautózást, és ha igen, hogyan, érdemes stratégiai döntést hozni. Meg kell vizsgálni az előnyeit és hátrányait, azt, hogy miben és mennyire szolgálhatja ez a szolgáltatás a városlakók érdekeit. A döntés lehet semleges, lehet ellenséges és lehet támogató. Tekinthető a közautózás egy olyan közlekedési módnak, amely nem igényel külön támogatást – mint látjuk ma Budapesten a zöld rendszám előnyeire építő villanyközautós flottánál –, de kezelhető a mobilitásmenedzsment fontos eszközének is. Ilyen korábban tárgyalt előny a magánautók kiszorítása, a csökkenő gépkocsi-futásteljesítmény és parkolói igény. 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 autója lenne az embernek. Ha egy települési önkormányzat úgy dönt, hogy a lakosságnak előnyei származnak a közautózásból, adhat neki anyagi, erkölcsi és szabályozási támogatást.

2. Anyagi támogatás a közautózás elterjesztése érdekében Budapesten

Megteheti a Fővárosi Önkormányzat, de akár a kerületi önkormányzatok is, hogy létrehoznak saját közautó-társaságot. A városi tulajdonú társaságok – közszolgáltatók, közterület-fenntartók, rendelőintézetek, polgármesteri hivatalok stb. – mobilitási igényeit kiszolgáló gépkocsikat összevonhatják egy egységbe, és közautóként üzemeltetik őket. Ekkor a városi társaságok dolgozói mint tagok használhatják utazásaikkor a közautókat. A saját szolgáltatás fenntartása hasonló a közkönyvtárhoz vagy más közszolgáltatásokéhoz. Kevésbé szoros anyagi támogatása a közautózásnak, ha az önkormányzat tőkével támogat közautós magánvállalkozásokat. Abban az esetben, ha az önkormányzat megelégszik a független közautós szolgáltatásokkal, még mindig lehetősége van arra, hogy – számára is előnyös módon – igénybe vegye a szolgáltatást, és ezzel elősegítse annak megerősödését. Történhet például közautóval az önkormányzati ételszállítás a rászorultaknak.

3. Szabályozás



Amikor az Avalon autókölcsönző megalapította Budapesten a közautó-szolgáltatását²⁰, egyetlen önkormányzat sem adott hozzá kiemelt parkolási lehetőséget, még pénzért sem. Így végül nem látható helyen, garázsokban alakították ki azokat a végpontokat, ahol a közautóikat föl lehet venni és le lehet adni. A GreenGo²¹ társaság, amely 2016 novemberében kezdte meg szolgáltatását, jobban járt. Villanyautókat üzemeltetnek, és ezért a közautóik ingyen megállhatnak majd' minden közterületi parkolóban. Ezt a kedvezményt mindenképp meg kell tartani: az a természetes, ha a közautók ugyanolyan feltételekkel állíthatók meg a közterületen, mint a magántulajdonban lévő gépkocsik a tulajdonos lakása közelében, azaz nulla forint parkolási díjért. Annál is inkább, mert egy közautót sokkal többen használnak, mint egy magánautót, és ezért helyfoglalás tekintetében előnyösen különbözik a magánautótól: jóval rövidebb ideig áll ugyanazon a parkolóhelyen.

A közautó ingyenes parkolóhely-használata csak egy a szabályozási lehetőségek közül. Forgalmas helyeken érdemes a taxidrosztok mintájára érdemes kijelölni parkolóhelyet kifejezetten a közautóknak – ezért akár már pénzt is kérhet az önkormányzat a közautós társaságoktól. De akár szabályozhatja is egy rendeletben a közautózást, és a lehetőségek – elsősorban az ingyenes parkolás – fejében szerződést követhet a közautós szolgáltatóktól, amelyben aztán tehet szolgáltatási minőségi kikötéseket, biztosítva az elérhetőséget és a megbízhatóságot. A szerződés külön megemlíkezhet a szociálisan hátrányos vagy egyenlőtlen helyzetbe lévőkéről is. Kérdéses ugyanakkor, hogy érdemes-e az önkormányzatnak magára vonnia a felelősséget a közautózás minőségéért, hiszen az ellenőrzés, felügyelet, a szerződésszegés szankcionálása költségeket emészt föl, különös előnyök viszont nem származnak belőle.

Az önvezető gépkocsik világát előlegezi meg, ha a tömegközlekedési villanyjegy-rendszert úgy alakítja a Fővárosi Önkormányzat, hogy az a közautó – és persze a Bubi – igénybevételére is alkalmas legyen. Egy ilyen kártya a legkedvezőbb multimodális utazási lehetőség kiválasztásának szabadságát nyújtja az embernek.

4. Erkölcsi támogatás

Számos lehetősége van egy önkormányzatnak arra, hogy a közautózást, ha fontosnak tartja, népszerűsítsen, elfogadottá tegyen a lakosság körében. Például

²⁰ Vargha Márton: Megvenne egy pohár tej kedvéért egy tehenet? (Levegő Munkacsoport, 2013)

<https://www.levego.hu/hirek/2013/09/megvenne-egy-pohar-tej-kedveert-egy-tehenet>

²¹ <https://www.greengo.hu/>



megjelenhetnek írások a kerületi ingyenes újságokban a közautózásról általában, megszólaltatva tapasztalatot szerzett embereket.

Budapest, 2017. május

