



Autó, kerékpár, busz, villamos, vonat vagy gyalog – milyen szempontok alapján döntünk nap mint nap a közlekedésünk kapcsán?

Budapest, 2022. október 26. - Minden élethelyzetnek megvan maga ideális közlekedési eszköze – nem fordulhat elő, hogy mindig az autó, a kerékpár vagy épp a vonat a legjobb megoldás. Ezért a Jövő Mobilitása Szövetség azt tűzte ki célul, hogy elfogadtassa: nem autósok, tömegközlekedők és kerékpárosok, hanem egyszerűen közlekedők vannak az utakon, akiknek minden adott helyzetben más eszközzel érdemes utazniuk. De egyáltalán milyen szempontokat mérlegelünk – ha mérlegelünk - akkor, amikor közlekedési eszközt választunk? Néhány alapvető tényen túl egészen meglepő okok is szerepet kaphatnak közlekedési döntéseinkben.

Amikor el akarunk jutni valahová – hacsak nem vagyunk feketeöves autósok/gyaloglók/kerékpárosok, akik minden helyzetben ragaszkodnak jól bevált gyakorlatukhoz – általában több szempontot mérlegelünk, majd ezen szempontok alapján dönthetünk arról, hogy mi a legjobb megoldás, mi jár a legkevesebb idegeskedéssel és mindemellett ár-érték arányban is a legjobban jöjjünk ki. Azt se felejtsük el, hogy a közlekedési módok közül több használatával (gyaloglás, kerékpározás) az egészségünkért is tehetünk egy kis lépést.

A költségek és a környezeti terhelés

A KSH ideai adatai szerint **egy átlagos háztartás esetében a kiadások között a harmadik legnagyobb tételt a közlekedés jelenti:** évek óta összes kiadásunk 11-12 százalékát erre fordítjuk. Érdemes tehát odafigyelni a közlekedéssel kapcsolatos kiadásaink alakulására, mivel tudatosabb választással éves szinten akár tíz-, sőt tudatos tervezéssel akár százazreket is megtakaríthatunk.

Évről évre egyre nő azoknak a száma, akik a költségekkel szorosan összefüggő szempontként tekintenek egy adott közlekedési eszköz ökológiai lábnyomára. Ez nem azt jelenti, hogy a heti bevásárlást kerékpárral vagy gyalog kell megtenni, hanem azt, hogy egy belvárosi program esetén nemcsak az alacsonyabb költségek, hanem fenntarthatósági szempontok miatt is érdemes megfontolni, hogy mivel indulunk útnak.

Természetesen költség és fenntarthatósági szempontból egyaránt a gyaloglás és a kerékpározás áll az első helyen, ezután pedig a tömegközlekedés, abból is a kötöttpályás járművek következnek. Budapesten egy 2022-es felmérés szerint 52 százalékra tehető a [kerékpározók száma](#). Az elsősorban kerékpárral közlekedők aránya a budapesti felnőttek között 5 százalék volt – ami a 2009-es 1 százalékhoz képest jelentős növekedést jelent. A gyaloglás és a kerékpározás mellett szól még érvként az egészségre gyakorolt pozitív hatásuk is, mivel a közlekedés idejét aktív sportolással töltjük. Az elektromos rásegítésű kerékpárokkal pedig akár izzadásmentesen is megérkezhetünk az úticélunkhoz ellenszélben és emelkedőkön haladva, de a rásegítés mértékét mérsékelve a sportértéke is jelentős.

Jelenleg Magyarországon 1000 lakosra 420 autó jut, ennek 0,77 százaléka tisztán elektromos hajtású és ez a szám folyamatos és dinamikus növekedést mutat. Ez persze önmagában nem sok mindent árul el, mert rengetegen csak hétvégén használják gépjárművüket, hétközben pedig más közlekedési eszközöket részesítenek előnyben. [Egy felmérés szerint](#) az autóvezetők többsége – 67 százalék – kevesebb, mint 20 kilométert tesz meg a kocsijával naponta, sőt, ennek a 67 százaléknak a fele alig 10



Jövő Mobilitása szövetség

kilométert, miközben a saját tulajdonú autók fenntartási költségei a parkolás közben is ugyanúgy felmerülnek.

A Jövő Mobilitása Szövetség szakértői szerint az autós közlekedés környezeti terhelését azzal is mérsékelhetjük, ha figyelmet fordítunk autónk műszaki állapotára, valamint, ha ismerjük a környezettudatos vezetési stílus jellemzőit, amelyekkel jelentősen csökkenthetjük járműünk üzemanyag- illetve energiafogyasztását.

Megoldás lehet, hogy ha autóval indulunk útnak, utast is vigyünk, hiszen az autók átlagos kihasználtsága még a kettő főt sem éri el. Ehhez csatlakozhatunk helyi autómegosztó közösségekhez, de a gyerekeink óvodájában/iskolájában is kereshetünk olyan szülőket, akikkel megoszthatjuk az utazás költségeit és idejét. És természetesen ott vannak a közösségi autómegosztó cégek is mint fontos [opció](#), hiszen egy ilyen jármű 6-12 saját tulajdonú eszközt képes helyettesíteni, arról nem is beszélve, hogy ha csak alkalmanként autózunk, költséghatékony közlekedési alternatívát biztosít számunkra.

A környezeti terhelés és költségek csökkentését jelenti az is, ha lehetőségeink szerint csökkentjük a közlekedésünket a tevékenységeink csoportosításával, átszervezésével.

A tömegközlekedés elérhetősége

A közlekedési eszköz választását befolyásolja, hogy egyáltalán elérhető-e az adott közlekedési mód: a fővárosban például az utazók közel fele a tömegközlekedés mellett teszi a le a voksát nap mint nap. Ám bizonyos lélekszám és településszerkezet alatt helyi tömegközlekedés nem feltétlen áll rendelkezésre, így itt nem valós alternatíva a közösségi közlekedés. Hiába van egy településen busz vagy vonat helyközi közlekedés, ha maga az állomás nem közelíthető meg közösségi közlekedéssel. Ilyen esetekben egyre reálisabb alternatíva a saját kerékpár és roller mellett a közösségi bérrollerek használata, melyek a fővároson kívül az agglomerációban és egyre több településen (köztük Szegeden, Veszprémben, Székesfehérváron, Siófokon) is megjelentek már, kiváló lehetőséget adva a helyközi közlekedésre vagy éppen a busz és vonatállomás megközelítésére. A közösségi rollerek elterjedésének is köszönhetően a saját tulajdonban lévő rollerek száma is folyamatosan nő, becslések szerint több mint 50 ezer roller van az országban jelenleg. A Jövő Mobilitása Szövetség adatai szerint mikromobilitási eszközökkel jellemzően 5-8 kilométeres utat tesznek meg használóik, azaz ilyen távolság esetén jelentős előnnyel bíró alternatívát jelentenek akár az autókkal szemben is, hiszen a forgalmi dugók elkerülése és a parkolási nehézségek, illetve költségek elhagyása jelentős, forintosítható előnyököt biztosít.

Fontos az időbeni elérhetőség is – tehát hogy milyen gyakran és mennyire kiszámíthatóan indulnak az egyes járatok, és mennyi ideig tart velük az utazás, át kell-e szállni akár többször is. A kiszámíthatóságon sokat segít a városi tömegközlekedésben megjelent olyan alkalmazások, melyekben látható, hogy mikor ér a megállóba az adott járat. A kerékpár és a rollerek mellett szól, hogy sosem kerülhetünk velük dugóba, így kellő tapasztalattal, ami akár néhány hét alatt megszerezhet egészen pontosan kiszámítható, hogy mikor érünk a célunkhoz.

Az agglomerációból a fővárosba ingázva megoldás lehet a P+R parkolók igénybevétele. Azonban felmérések szerint a Pest megyében élők Budapestre autóval történő utazásaik során jellemzően nem váltanak közlekedési eszközt, nem teszik le az autójukat, hogy a fővárosi tömegközlekedést vagy egyéb mobilitási formákat vegyenek igénybe. Holott az autónkat leparkolva, a csomagtartóból előkapott saját elektromos rollerünkkel vagy összecukható elektromos kerékpárunkkal közel azonos vagy akár rövidebb idő alatt érhetjük el a városon belüli célunkat - elkerülve a dugókat és a parkolóhely



Jövő Mobilitása szövetség

keresgélés idegőrlő folyamatát vagy megosztott autóra váltás esetén a jelentős (és egész napos) parkolás díjait is.

Fontos megjegyezni, hogy a roller és az összecukható kerékpár (20", vagy annál kisebb kerékméretű) a BKV, a MÁV és a Volánbusz járatain összehajtva ingyenesen szállítható. A sikeres átálláshoz azonban a gondolkodásunk megváltoztatása mellett a meglévőkön túl még további megfelelő helyen és nagyságban kiépített P+R rendszer szükséges.

„Az eddiginél sokkal nagyobb átjárhatóságra van szükség a közlekedési módok között, hogy hatékonyabb lehessen az életünk. Minden élethelyzetnek megvan a maga legalkalmasabb közlekedési eszköze, a célunk az, hogy mindenki sokféle közlekedési eszközt használjon” – mondta Pukler Gábor, a Jövő Mobilitása Szövetség elnöke. „2022-ben szövetségként a városi közlekedés fejlesztésére fordítunk kiemelt figyelmet, arra szeretnénk rávilágítani, hogy egyre szélesebb az elérhető lehetőségek tárháza az autón túl is, az egyéni közlekedésünkbe érdemes minél több más megoldást is beépíteni, hiszen sok esetben azokkal olcsóbb, gyorsabb, stresszmentesebb vagy kényelmesebb lehet a célunkig való eljutás.”

Biztonság és kényelem

Talán sokak számára szempont lehet a közösségi közlekedés biztonságossága: az általánosan alkalmazott közlekedésbiztonsági mutató az egyes közlekedéstípusok esetén az egy évre jutó halálesetek száma. A KSH adatai szerint Magyarország tekintetében ez a mutató a közúti közlekedésben 2017-ben egy millió lakosra jutót 64 haláleset volt, míg a vasúti közlekedésben 2012–2016 között egy millió lakosra mintegy 8 haláleset jutott.

A közösségi közlekedés nemcsak biztonságos, hanem kényelmi színvonala is folyamatosan nő: egyre több a légkondicionálóval ellátott, internetelérést biztosító modern közlekedési eszköz, bár nagy különbségek vannak régiók, városok között. Távolsági forgalmú buszon, vonaton nem jellemző olyan mértékű zsúfoltság, hogy álló utasok fordulnának elő, de Budapesten utazva ez rendszeres.

Kényelmi szempont lehet a háztól-házig utazás lehetősége, ami a parkolási nehézségek miatt autóval nem mindig áll fenn, azonban a kerékpár vagy roller éppen amiatt tud versenyképes megoldás lenni, mert közvetlenül úticélunkon parkolhatunk le vele, anélkül, hogy ezért helyet keresve keringenénk és parkolási díjat fizetnénk.

Bekerülési és fenntartási költség

Az autók megvásárlásának költsége még a különféle hitelek és részletfizetési konstrukciók mellett is igen magas. Kerékpárhoz, motorkerékpárhoz, robogóhoz vagy éppen egy elektromos rollerhez ráadásul nagyságrendekkel kisebb összegért lehet hozzájutni, mint személyautóhoz, a hagyományos és elektromos rásegítésű kerékpárokat pedig adómentes béren kívüli juttatásként is adhatják a cégek dolgozóiknak. Emellett persze még ott van az üzemanyag, biztosítás, adók, parkolás (meg néha büntetés) – illetve a jármű kopása, valamint az ebből eredő karbantartás és javítás költsége is. Ha mégis maradnánk az autózásnál, használati szokásoktól függően a flottaüzemeltetők szolgáltatásai közt is érdemes lehet szétnézni – sőt a flottakezelés immár elérhető elektromos rollerekre is –, illetve mindenki számára ott a carsharing lehetősége, amelynek használata a [Jövő Mobilitása Szövetség korábbi számításai szerint](#), évi 3900 km-es futásteljesítmény esetén feleannyiba kerül, mintha saját autót tartanánk fenn. Költségük pedig csak a használat mértékében merül fel, tehát nem fizetünk folyamatosan az esetek jelentős részében csak az utcán parkoló autó birtoklásáért.



Jövő Mobilitása szövetség

A Jövő Mobilitása Szövetség szakértői szerint a közlekedési eszközök kombinálása azt jelenti, hogy szabadon dönthetünk: ha az autónk csomagtartójában mindig van egy roller vagy összecsuksukható elektromos kerékpár, akkor távolabbi (és akár olcsóbb) parkolóhelyeket is választhatunk. Ha a tömegközlekedés mellett Bubi-bérlésünk vagy bérroller alkalmazásunk is van, akkor a dugóba került buszt gyorsan lecserélhetjük kerékpárra vagy egy még gyorsabb rollerre. Vagy ha épp bevásárolni carsharinggel megyünk, de hétköznap maradunk a közösségi közlekedésnél. A lehetőségek és kombinációk száma végtelen, kár lenne beszorítanunk magunkat egyetlen eszköz határai közé.

További információ a [Jövő Mobilitása Szövetség weboldalán](#).

A legfrissebb iparági hírekért, történésekért [kövessen minket a Facebookon](#) is!