

## Klímaparát utazás

Családunk ugyan rendelkezik autóval, de ennek használatát igyekszünk folyamatosan, a lehető legkisebb mértékűre csökkenteni. Jelen állás szerint számunkra úgy tűnik, hogy sikerült egy élehető és vállalható kompromisszumos rendet kialakítanunk az autóhasználat tekintetében.

Amikor az autóhasználatról mint napjaink társadalmi jelenségéről beszélünk, jellemzően két, egymással szöges ellentétben álló véleménnyel bíró csoport érvei feszülnek egymásnak. Van a többség, aki az autóra mint a civilizáció áldására, önmegvalósítási eszközre és életének egyik legfontosabb „kényelmi” berendezésére tekint, és ott vannak az autós közlekedés ugyan kisebbségben lévő de annál hangosabb ellenzői, akik jóformán valamennyi társadalmi és ökológiai „baj” okát a motorizációban látják.



### 1. Mi így használjuk az autót

Családunk tapasztalata szerint ugyanakkor a fontos az, hogy a dolgokat helyükön kezelve, konkrét adatokra és tényekre támaszkodva, és nem pedig feltétlenül csak a hangzatos elvek mentén – tekintsük át autóhasználatunkat.

Ha így teszünk, meglátjuk, hogy vannak olyan élethelyzetek, (ezeket a következőkben igyekszünk részletezni is), amikor a lehető legkevesbé gazdaságos és logikus lépés autóba szállni, de bizony előfordulhat olyan szituáció is, amikor az autó nélkülsége adott esetben jelentős hátránnyal jár.

Általánosságban elmondható, hogy családunk havonta 500-1000 km-t tesz meg autóval, így a közlekedéssel kapcsolatos CO – kibocsátásunk a teljes kibocsátás 5-25%-át teszi ki.

#### *1. tábla*

*Családunk autóhasználatra vonatkozó  
karbon-lábnyoma 2011.november-január*

	Összes CO (kg)	Közlekedési CO (kg)	Százalékban
2011. november	401.12	104.82	26%
2011. december	508.26	36.21	7%
2012. január	553.65	16.4	3%



#### Amikor nem kell az autó

Általánosságban - írjuk ezt a külvárosi, de infrastruktúrával igen jól ellátott lakótelepen A család egy tagja jár rendszeresen dolgozni, – az otthon és a munkahely közti, kb. 8 km-es távolság napi kétszeri megtételéhez megközelítőleg napi 40 perc tömegközlekedés valamint húsz perc tempós séta szükséges. A család további három tagja eseti jelleggel közlekedik, hetente 1-2x kulturális programokon vesznek részt, vagy a barátokat látogatják meg. (Jellemzően ezek olyan távolságok, amelyek gyalogosan megtehetőek.)

Tapasztalatunk szerint ezen „napi rutinhoz” bizony nagy ára lenne az autó igénybevételének. A lassú városi forgalom, a parkolás nehézségek, költségek miatt a városi autós közlekedés kevéssé lenne komfortos, ezért ezekben az esetekben véleményünk szerint mindenképpen a tömegközlekedést érdemes választani.



### Amikor pedig tényleg szükség van az autóra

Esetenként azonban úgy érezzük, szükséges és hasznos az autó igénybevétele. Vannak olyan helyzetek, amikor az autózás konkrét és megfogható gazdasági haszonnal jár. Ilyen pl. a havonta egyszer tartandó nagybevásárlás a közeli hipermarketben – ide azért megyünk autóval, mert a négyfős család egy havi élelmiszer-és háztartási árú igényét nem lehet tömegközlekedéssel, kézben cipekedve hazavinni. (A hipermarketben pedig ugye azért megyünk, hogy jobb ár-érték arányú termékekhez jussunk, ennek megfelelően az autóhasználat konkrét gazdasági előnyhöz segít hozzá minket. )

Másfajta kényszer, amikor az autó igénybevételére azért kerül sor, mert annak mellőzése az adott feladat jellegénél fogva aránytalanul nagy többlet-energiát vagy többlet-áldozatot igényelne. Ilyen helyzet a mi esetünkben a kb. 100 km-re lakó rokonok, nagyszülők meglátogatása. Tekintve, hogy ilyenkor a család négy tagja utazik egyszerre, illetve, hogy jellemzően hosszabb látogatásokról van szó (pl. 1-1 hét) és emiatt ilyenkor ruhákat, gyermekjátékokat, stb. kell vinni, fizikailag is aránytalanul nagy teher-növekedést eredményezne, ha ekkor is a tömegközlekedéshez ragaszkodnánk.

Mindezekén túl az autóval spórolni is lehet. Korunk tömegközlekedése olyan árazással (jobbán mondva: árszerkezettel) rendelkezik, hogy kedvezményekkel nem rendelkező dolgozó emberek számára már két fő összefogása esetén is jelentősen költséghatékonyabb tud lenni az autózás.

*Ha most erre pedig azt mondjuk, hogy a CO-lábnyom csökkentése érdekében lehet és kell anyagi áldozatot hozni, de azt is látni szükséges, hogy az ilyen típusú áldozat „megtermelése” ismételten munkavégzést kíván majd meg, tehát ezáltal pedig növekedni fog CO-lábnyomunk. Tehát azt gondoljuk, hogy akkor járunk helyes úton, ha mindig a lehető leghatékonyabb közlekedési alternatívát találjuk meg, és igen, bizonyos esetekben ez az autó lesz.*

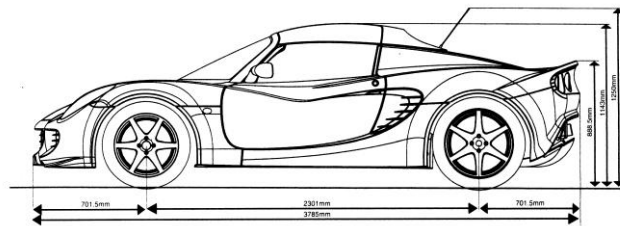
\*\*\*

## 2. Ötletek és családunk gyakorlata, avagy hogyan csökkenthető a közlekedési CO-lábnyom?

### 2.1. Ha autó, nem mindegy mit és hogyan

#### **Mit „tud” az autó?**

Fentiek alapján álláspontunk és tapasztalatunk tehát az, hogy az autó – racionális és tervezett használat mellett - alapvetően szükséges eszköz napjainkban.



Itt a hangsúly az „eszközön” van - fontosnak tartjuk arról is szót ejteni, hogy milyen legyen ez az autó. Napjaink marketing-vezérelt iparára ugyanis jellemző, hogy számos olyan funkcióval látják el az új gépjárműveket és tesznek „alapértelmezetté”, amelyre a fogyasztónak valójában semmilyen szüksége nincsen, illetve, amelyekre vonatkozó igény a fogyasztókban leginkább csak a jól irányzott marketing-üzenetek következtében, mesterségesen került kialakításra.

Tehát ha autót választunk, érdemes jól meggondolni, hogy milyen célra lesz szükségünk a járműre (méret, teljesítmény), és mi az a funkció „felszereltség” amit nem vásárolunk meg, mert tudunk nélkülözni.

#### **Új vagy használt?**

Elméletileg ugyan helyes irány volna új jármű megvásárlása helyett a használt autók között is keresgélni, (hiszen ebben az esetben „kedvünkért” nem gyártanak le egy teljesen új járművet) de ez napjaink piaci viszonyait és gyakorlatát ismerve sajnos a laikus fogyasztó számára olyannyira

bizonytalan vállalkozás lenne, hogy inkább mi is egy új autó megvásárlása mellett tettük le a voksunkat. További érv az új jármű mellett egyébként az a tény is, hogy egy régebbi jármű figyelemmel a technika fejlődésére jelentősen több szennyező anyagot bocsát ki, mint egy modern, környezetkímélő modell. )

### Fenntartható jármű

Nagyon fontos figyelembe venni a jármű megválasztása során a fogyasztást, az alkatrészárakat, és általában minden olyan költséget, amely az autó hosszútávon történő fenntartásával függ össze. Minél kisebb a fogyasztás, annál kevesebb erőforrást használ fel a jármű az egységnyi út megtételéhez és így kevesebb szennyező anyagot is fog kibocsátani. Elfogadható alkatrészárak mellett nem lesz anyagilag sem rentábilis a jól karbantartott autót idő előtt, néhány évesen cserélni, és így meg tudjuk óvni a környezetet az esetleges új jármű legyártásával kapcsolatos terheléstől.

*Ha viszont már autót vásárolunk, fontos, hogy fenntartható, a környezetet előállításával és létevel lehető legkevésbé terhelő járművet válasszunk. Az internet világában mindenre találni egy kalkulátort – erre is! A [www.nextgreencar.com](http://www.nextgreencar.com) weboldal segít a leendő járművünk kiválasztásában!*



### Közlekedés az autóval

Ha már van egy autónk, és jól (tudatosan) megválogatjuk, hogy mikor miért és hova megyünk vele, fontos, hogy közlekedés során is kellően hatékonyak legyünk. Egyrészt, csak a jól karbantartott autó takarékosabb és kevésbé szennyezi környezetét, mint elhanyagolt társai. Lapos gumikkal, elkoszolódott légszűrővel üzemeltetett az autó esetében magas fogyasztásra, rossz határfokra számíthatunk.

Fontos, hogy csak a szükséges terhelést vigyük mindig magunkkal. Ne maradjon semmi felesleges az autóban, a többlet súly többletfogyasztást eredményez.

Nem mindegy az sem, hogyan autózunk! Az autó akkor üzemeltethető a leggazdaságosabban, ha a motor alacsony fordulatszámokon dolgozik, egyenletesen vezetünk, kerüljük a hirtelen gázadásokat. Szintén kevésbé javallott a nehezen megszerzett mozgási energiát pazarló fékezéseken keresztül felemészteni és nem hat jótékonyan a hatékonyságra a magas sebességtartomány sem, ahol a járműnek már komoly légellenállást kell leküzdenie.

Fontos a kiegyensúlyozott, előrelátó vezetés – ehhez pedig ha van rá mód, célszerű olyan napszakot választani az utazáshoz, ahol nem (vagy kevésbé) kell torlódással, fennakadással számolni.

\*\*\*

## 2.2. Lakóhelyünk

Bár hazánkban eltérően az általános európai gyakorlattól nagyon csekély az általános társadalmi mobilitás, a közlekedés okozta terhelés (és az egyre növekvő költségek) csökkentése miatt egyre inkább érdemes elgondolkodni azon, hogy mit tudunk spórolni egy esetleges költözéssel.



Napjainkban egy négytagú család éves BKV-bérlete 2012.02.01-én érvényes Díjszabás szerint évi 325.200 Ft-ba kerül. Három év alatt tehát nagyjából 1 millió forintot spórolhatunk, ha úgy választunk lakhelyet, hogy a munkahely és az iskola gyalog vagy kerékpárral is elérhető legyen.

*Természetesen ennél még jelentősebb lehet a pénztárcánkat és CO- lábnyomunkat illető kedvező irányú változás akkor, ha eddig a napi rutinhoz autót vettünk igénybe.*

\*\*\*



### 3. Gyalogos és tömegközlekedés a babával

Babakocsival sokszor nehézkes a közlekedés, számos megállót és közintézményt csak hosszas lépcsőzések árán közelíthető meg. Könnyebb az életünk, ha a babát a képen is látható háti hordozóba helyezzük el.

Így könnyen megközelíthető a piac, a belváros, az üzletek és a barátok is.

Nem kell magunkkal hurcolnunk a babakocsit, a

baba jól és biztonságban érzi magát az Anyukája hátán, a földközeli szmogtól is jobban óvható csemeténk, és a nagyobb gyermekeket is könnyebb utolérni, aki tanulóbiciklijével kísér bennünket. ☺



\*\*\*

#### *Az ötletek margójára*

*Azt tapasztaljuk, hogy az esetek túlnyomó részében (legalábbis városi-elővárosi környezetben) nem az autómentes lét megvalósításának objektív feltételei hiányoznak, hanem a változásnak először a fejekben, a gondolkodásban kell(ene) bekövetkeznie.*

*Ma Magyarországon autóval járni jellemzően egyfajta státusz-szimbólumnak minősül. Környezetünk számos tagjánál tapasztaljuk, hogy nem is azért jár autóval, mert számára előnyös, gazdaságos, vagy különösebben kényelmes, hanem mert úgy találják, hogy az autózás számukra már a társadalmi lét egy elért szintje, egy olya megszerzett kiváltság, amelyből hatalmas visszalépés lenne kiszállni, és (újra?) együtt közlekedni a „tömeggel”.*

*Nem arra a kérdésre nehéz válaszolni, hogy „hogyan éljek autó nélkül”, hanem azt az előzetes döntést nagyon nehéz meghozni, hogy „hajlandó vagyok autó nélkül élni”.*

Készítette: Pintér Bettina, Pintér András, Pintér Márton, Pintér Viola  
Budapest, 2012.