

Budapest, 2019. december 18.

Dorosz Dávid
főpolgármester-helyettes
Fővárosi Önkormányzat
Budapest

Tisztelt Főpolgármester-helyettes Úr!

A Fővárosi Közgyűlés legutóbbi ülésén arról döntött, hogy meg kell vizsgálni az autómegosztó-szolgáltatások lehetséges fővárosi szabályozását.

Meglátásunk szerint egy modern közautó rendszer két alapelvnek kell megfeleljen:

1. Alapelv: Hozzál kell járulnia ahhoz, hogy alternatívát nyújtson a saját autó tulajdonlásának, és ezáltal zsugorodjon az autóállomány. Így csökkentjük az autógyártás súlyos ökológiai lábnyomát és a városi utak zsúfoltságát, a parkolóhelyek egy részét pedig felszabadítjuk más célokra.

2. Alapelv: A karbonsemlegességre és a levegőtisztaságra való törekvés érdekében előnyben kell részesíteni a tisztán elektromos hajtású autókat.

Ezen alapelvek gyakorlati megvalósításának egyik elemeként ki kell alakítani egy közautó-kínálatot szabad parkolású és a kötött parkolású szolgáltatásokkal. Álláspontunk szerint egy ilyen kínálat kialakítását a Fővárosi Önkormányzat többek között az alábbi intézkedésekkel segítheti:

- 1) Minél több dedikált, szétszórt, csak a szabad parkolású közautók által használható parkolóhelyet szükséges létrehozni. Mivel a kerületi önkormányzatok egy részéről ez a törekvés bizonyára ellenállásba ütközik, ezeket először a fővárosi közterületeken kell kialakítani. A díjmentes parkolást ezeken a parkolókon, mint általában a fővárosban, kizárólag villanyautók részére szabad biztosítani. Ezen parkolók egy részén elektromos töltőállomást is ki kell alakítani.
- 2) Biztosítani kell állomáshelyeket kötött parkolású közautó-rendszerek részére is. Ezek személyzet nélkül fenntartott parkolóhelyek, ahol a közautót fel lehet venni mágneskártyával vagy mobiltelefonnal, de ugyanoda vissza is kell vinni. Ezeken a helyeken is kizárólag villanyautók parkolhatnak díjmentesen, a benzinüzeműek kedvezményt kaphatnak. Minden egyéb fizető parkolású területen a benzinés közautók parkolása után is fizetni kelljen a parkolási díját bármiféle kedvezmény nélkül.
- 3) A kötött parkolású közautóknál a foglalási rendszer tegye lehetővé, hogy adott állomáson átvehető autót órákkal, napokkal, sőt hetekkel előre le lehessen foglalni. Legyen alacsony az óradíj, ami kilométerdíjjal egybekötve megfizethetővé teszi, hogy az autó órákig vagy akár néhány napig is a felhasználónál maradjon – anélkül, hogy az állandó kibérlés vonzó lenne. (Belgiumban a cambio.be szolgáltató működik ilyen feltételekkel, de Budapesten is volt már rá példa teljesen üzleti alapon: az Avalon autókölcsönző cég a Cambióval szinte azonos tarifarendszerben és elveken működtetett néhány autót Budapest belvárosában 4-5

évig. Azonban felszíni parkolóhelyek hiányában autóik parkolóházak mélyén, a lehetséges felhasználók szeme elől rejtve bujkáltak.)

- 4) Az autómegosztási szolgáltatásokat kizárólag külön működési engedéllyel szabadjon létrehozni. Ezek feltételei egyebek mellett a következők:
 - a) a kötetlen parkolású közautók kizárólag villanyautók (nem hibridek!) lehetnek (a már meglévő közautókra ez a szabály nem vonatkozna);
 - b) a kötött parkolású közautók kizárólag Euro 6-os benzines vagy villanyautók lehetnek;
 - c) a vállalkozás megfelelő flottaméretű legyen;
 - d) hosszabb távon (amikor ennek megvalósulnak a feltételei) a vállalkozás elfogadja, hogy a foglalási rendszere egy nagyobb egységes rendszer része (annak érdekében, hogy a felhasználó a számára legkedvezőbb foglalást tudja megtenni függetlenül attól, hogy az adott közautó melyik céghez tartozik).
- 5) A Fővárosi Önkormányzat lehetőség szerint rendszeresen vegye igénybe a közautó-szolgáltatásokat, továbbá ösztönözze arra a saját cégeit, valamint a kerületi önkormányzatokat és cégeiket, hogy használják a közautó-szolgáltatásokat. Számításokat kell végezni arra, hogy a használatuk mennyivel előnyösebb vagy hátrányosabb annál, mintha saját gépkocsit üzemeltetnének.
- 6) Közterületen kizárólag közautók részére dedikált töltőállomásos parkolóhelyeket támogathatják közpénzből mindaddig, amíg számukra megfelelő mennyiségű ilyen hely nem létesül, addig a magánautók részére a töltőállomások kialakítása piaci alapon történjen.

Mivel a kötött parkolású közautó-rendszerek Budapesten még nem honosodtak meg, az alábbiakban indokoljuk a szükségességüket.

A magas percdíj alapú, szabad parkolású közautók a városon belüli használatot célozzák, nem foglalhatók előre, és arra ösztökélik a felhasználót még a díjmentes parkolási lehetőséggel is, hogy amint nem gurul az autóval, inkább szálljon ki belőle és fejezze be a foglalást. Ugyanakkor számos olyan eset fordul elő, például gyerekes családoknál, munkacélú használatban, ahol a kiszámíthatóság előfeltétel, továbbá egy többórás vagy egész napos, hosszabb megállásokkal tarkított út során nem életszerű az egyik közautóból kiköltözni például gyerekülésekkel együtt és később áthurcolkodni egy másikba (ha egyáltalán találunk). Ha ezeket az igényeket nem szolgálja ki a rendszer, akkor az emberek egy jó részénél nem jelent majd olyan alternatívát a közautó, mely vonzóvá tenné a saját autóról való lemondást. A fenti eseteket is jól kiszolgáló, kötött állomásos közautó-szolgáltatás egy gépkocsija felmérések szerint akár 13-15 magánautót is kiválthat, ráadásul a felhasználói kevesebbet autóznak, mint előtte, mert minden egyes alkalommal mérlegelhetik, melyik közlekedési mód kerül a legkevesebbe (a költségminimum egy saját autónál általában már adott, hiszen a fenntartást fizetni kell, az adott helyzetben az utazás közvetlen költsége rendszerint alacsony).

A villanyautók használatának további ösztönzése érdekében javasoljuk azt is, hogy a kötött parkolású közautókra olyan tarifarendszert határozzanak meg, hogy a benzines járművek által megtett utak első 10 kilométere kötelezően legyen drágább, mint a további kilométerek, illetve mint a villanyautós közautó-szolgáltatásoké. A benzines közautókra ugyanis – az 1. alapelv teljesülésének érdekében – csak azért van ideiglenesen szükség, hogy lehetővé tegyenek hosszabb utakat, melyeknek célja többnyire Budapesten kívül van. A rövid útra való igénybevétele azért is kerülendő, mert a hideg motornak a legnagyobb a levegőszennyezése. Az első 10 kilométerre meghatározott magasabb díjtétel azt a célt szolgálja, hogy a felhasználók rövid útra ne, vagy csak akkor használjanak benzines közautót, amikor más járművel nem tudják megoldani a kérdéses helyváltoztatást.



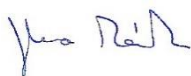
Fentebb említettük, hogy a kerületi önkormányzatok ódzkodnak a parkolóhelyeik átadásáról közautók céljára (vagy bármilyen egyéb közlekedési célra). Félnék ugyanis a lakossági ellenállástól és talán még inkább a bevételek elvesztésétől. Az utóbbi probléma azonban könnyen megoldható. Budapesten több mint 660 000 személyautó van bejegyezve, és naponta 330 000 lép be a fővároson kívüli területekről. Egy autónak pedig több parkolóhelyre is szüksége van (lakás, munkahely, bevásárlóhely stb.), bár számításba kell venni azt is, hogy az autók egy része közterületen kívül parkol. Ha csak 600 000 közterületi parkolóhellyel és ezen belül 6000 dedikált közautó-parkolóhellyel számolunk (jelenleg mintegy 1000 közautó van Budapesten), akkor ebben az esetben is a parkolóhelyeknek mindössze egy százalékát kellene átadni a közautók részére. Ráadásul ezeknek a parkolóhelyeknek csak egy része jut majd a jelenleg fizető parkolóhelyekre. Budapesten jelenleg 120 000 közterületi fizető parkolóhely van¹, és ha ezekből az önkormányzatok akár 3000-et átadnának díjmentesen a közautók részére, akkor is csak a fizető parkolóhelyek 2,5 százalékát és így a bevételnek legfeljebb 5 százalékát veszítenék el (feltételezve, hogy a közautó-parkolóhelyek többségét a drágább helyeken alakítják ki). Ez azt jelenti, hogy a legfeljebb 5 százalékkal kellene emelni a parkolási díjakat, hogy az önkormányzatok a pénzüknél maradjanak.

Az autómegosztás-szolgáltatások témakörével kapcsolatban több anyagot is készítettünk, amelyek a blogunkon olvashatók.²

Végezetül arra hívjuk fel szíves figyelmét, hogy a közautó-használat elterjedése csak úgy javíthat érdemben Budapest közlekedésének és környezetének állapotán, ha az kiegészül egyéb intézkedésekkel, különösen azokkal, amelyeket a „Számunkérhető döntéshozókat a Zöld Budapestért” kezdeményezés 25 pontja³ tartalmaz. Ezen intézkedések elmaradása esetén előreláthatóan tovább fog növekedni az autóforgalom még a közautó-használat nagyobb elterjedése esetén is.

Kérjük, a fenti javaslatainkkal kapcsolatos álláspontjáról szíveskedjék tájékoztatni bennünket.

Üdvözlettel:



Vargha Márton
közlekedési témafelelős



Lukács András
elnök

¹ <https://g7.hu/kozelet/20190327/az-adatok-azt-mutatjak-hogy-nagyon-gyanusan-uzemeltetik-a-keruletek-a-parkolasi-rendszert/>

²

Milyen közautórendszer legyen Budapesten?

https://levegomunkacsoport.blog.hu/2019/12/10/milyen_kozautorendszer_legyen_budapesten

Állomásokkal kiegészítve hatékonyabb lehet a közautózás Budapesten

https://levegomunkacsoport.blog.hu/2018/03/07/allomasokkal_kiegeszitve_hatekonyabb_lehet_a_kozautozas_budapesten

Lehet-e a közautózás a saját autótartás alternatívája Budapesten?

https://levegomunkacsoport.blog.hu/2017/12/17/lehet-e_a_kozautozas_a_sajat_autotartas_alternativaja_budapesten

(Ezen írás végén hivatkozás található a témával kapcsolatos két korábbi tanulmányunkra.)

³ <https://szbd.hu/ajanlasok/>

