

A budapesti közlekedés közterület-használatának problémái és megoldási lehetőségek

Szerzők:

Lukács András és Tóth Csaba



**A tanulmány a Budapesti Fejlesztési Központ megrendelésére készült
a Budapest 2030 Fejlesztési Terv keretében**

Levegő Munkacsoport, Budapest

Első változat: 2019. december 16.

Második, kissé kiegészített változat: 2020. március 9.

Tartalom

1. A közlekedés közterület-használatának néhány fő jellemzője.....	5
2. A közlekedés közterület-használatának általános problémái Budapesten	5
3. A gépjármű-közlekedés egyes gazdasági ellentmondásai.....	8
4. Milyen céloknak kell alárendelni a közlekedés közterület-használatát	10
5. Az árak helyretételének szükségessége	11
6. A gépjárművek parkolásának, tárolásának problémái	13
6.1. Parkolási problémák.....	13
6.1.1. Közterület-foglalás.....	13
6.1.2. A teherszállítás miatti parkolóhely-foglalás	16
6.1.3. A városképet különösen rontó parkolóhelyek léte	18
6.1.4. Parkolási nehézségek, forgalomgerjesztés.....	19
6.1.5. Egyéb ökológiai problémák	19
6.1.6. Pénzügyi problémák	22
6.2. A parkolási problémák okai – részletesebben	23
6.2.1. A kínálatot messze meghaladó parkolási kereslet	23
6.2.2. A közterületen kívüli parkolóhelyek alacsony kihasználtsága.....	28
6.2.3. A P+R parkolóhelyek problémái	29
6.3. Javaslatok a parkolási problémák megoldására.....	31
6.3.1. A parkolási kereslet csökkentése	31
6.3.2. Egyéb bevételnövelő intézkedések	37
6.3.3. A városkép javítása	38
6.3.4. Az OTÉK módosítása	38
6.3.5. Egységes fővárosi parkolási rendszer megteremtése	40
6.3.6. A parkolási szabálytalanságok szankcionálása	40
6.3.7. Külföldi példák a parkolás szigorításának kedvező hatásaira.....	41

7. Infrastrukturális és forgalomtechnikai eszközök a közlekedés közterület-használatának átalakítására, megfelelő alternatívák nyújtására	43
7.1. A gyalogos közlekedés feltételeinek javítása	43
7.2. A kerékpár-használat elősegítése	43
7.3. Az újabb mikromobilitási eszközök használatának szabályozása	43
7.4. A villanyrobogók, villanykerékpárok használatának ösztönzése	44
7.5. Forgalomcsillapítás, a közlekedési közterületek újrafelosztása.....	45
7.5.1. Általános 30 km/h sebességkorlátozás	45
7.5.2. Főútvonalak humanizálása	46
7.5.3. Ideiglenes forgalomkorlátozások	52
7.6. A tömegközlekedési járművek forgalmi előnyben részesítése	52
7.7. A tömegközlekedési járműállomány és infrastruktúra fejlesztése	53
7.7.1. Autóbusz-közlekedés	53
7.7.2. Városi és elővárosi vasút	54
7.8. Az autómegosztás ösztönzése.....	54
7.8. A telekocsi-használat elősegítése.....	58
7.9. Újabb P+R parkolók létesítése helyett	60
7.9.1. Ráhordó járatok létesítése	60
7.9.2. B+R parkolóhelyek létesítése	61
7.10. City logisztikai megoldások a teherforgalom észszerűsítése érdekében.....	62
7.11. A Dunán közlekedő hajók légszennyezésének csökkentése	62
7.12. A gépjárművek károsanyag-kibocsátásának fokozott ellenőrzése	62
8. Kommunikáció, társadalmi részvétel	63

„Apám a hatvanas évek közepéig mindennap gyalog járt haza Bajcsy-Zsilinszky úti irodájából a Bajza utcába. Egyik nap aztán abbahagyta. Megnőtt a forgalom, többé nem jelentett sem örömet, sem hasznót a félórás séta.”

Beliczay Erzsébet,
Lélegzet, 1995/07. szám¹

Vezetői összefoglaló

Budapest közterületeinek jelentős részét foglalja el a közlekedés, ezen belül is mindenekelőtt a gépjárművek mozgása és parkolása. Az elmúlt évtizedekben ez utóbbiak egyre inkább kiszorították az egyéb közterület-használatot, az utcák, terek megszűntek a közösségi élet színterei lenni, sok helyen autók vették át a fák, zöldfelületek helyét. Mindez jelentősen rontotta a budapesti lakosok életminőségét.

Szükséges eldönteni, hogy a közterület-használat terén milyen fő célokat kívánunk elérni az elkövetkező években, és ehhez megfelelő indikátorokat és célszámokat kell meghatározni. Ha a lakosság életminőségének javítása a fő cél, akkor újra kell osztani a közterületeket.

A közterületek újrafelosztásának széles eszköztára lehetséges. Elsősorban a közterület használatának valós árát kell megfizettetni a gépjárművek üzemeltetőivel – kilométer- és szennyezésarányos útdíj bevezetésével, valamint a parkolási díjak emelésével és kiterjesztésével. Ezeknek az intézkedéseknek a társadalmi elfogadását megfelelő tájékoztatással és a bevételeknek a lakosság egyetértését bíró felhasználásával lehet megteremteni.

A közterület-használat átalakításának további módjai lehetnek a gyalogos közlekedés feltételeinek javítása, a kerékpározás és – megfelelő szabályozás mellett – az egyéb mikromobilitási eszközök használatának ösztönzése, a gépjármű-forgalom csillapítása, a főútvonalak kivételével 30 km/h sebességkorlátozás bevezetése, a főútvonalak humanizálása, ideiglenes forgalomkorlátozások (hétvége, autómentes nap), a tömegközlekedési járművek forgalmi előnyben részesítése, a tömegközlekedési járműállomány és infrastruktúra fejlesztése, összehangolt közösségi közlekedési járatok egységes tarifával, az autómegosztás ösztönzése, a telekocsi-használat elősegítése, ráhordó járatok létesítése a ritkábban lakott településrészek kiszolgálására, B+R parkolóhelyek létesítése, city logisztikai megoldások megvalósítása a teherforgalom ésszerűsítése érdekében, a Dunán közlekedő hajók légszennyezésének csökkentése, valamint a gépjárművek károsanyag-kibocsátásának fokozott ellenőrzése.

Elengedhetetlen a széles körű kommunikáció, a jelenlegi helyzet, a problémák és a lehetséges megoldások ismertetése a lakossággal és a döntéshozókkal, valamint a lakosság, a civil szervezetek bevonása a döntések előkészítésébe és az intézkedések kivitelezésébe.

¹ <http://www.lelegzet.hu/archivum/1995/07/1228.hpp.html>

1. A közlekedés közterület-használatának néhány fő jellemzője

Az alábbiakban közlekedés alatt a mozgó járműveket és személyeket, valamint az álló (parkoló) járműveket értjük.

A közlekedés a véges és rendkívül értékes közterületekért számos egyéb funkcióval versenyez; ilyenek például a zöldfelületek, a közművek (pl. távközlés), a közlekedésirányítás eszközei (pl. közlekedési lámpák, táblák), a kereskedelmi-vendéglátóipari létesítmények (pl. utcai árusok, éttermi előteraszok), az utcabútorok, az építkezések, a különféle események (pl. fesztiválok).

Ugyanakkor a közlekedés egyes módjai – gyalogos, kerékpáros és egyéb mikroközlekedés (minden típusú közlekedés a gyalogos és a személyautó között), tömegközlekedés, tehergépkocsi, városnéző busz, személygépkocsi, vasút stb. – is versenyeznek egymással a közterületért.

A közlekedés közterület-használata lehet közvetlen és közvetett. Közvetlennek tekintjük, amikor a közlekedő jármű vagy személy az adott felszínen áll vagy mozog. Közvetettnek tekintjük azt az esetet, amikor a közlekedés a közvetlen közterület-használaton túlnyúlóan is befolyásolja a közterület használatát. Ilyen például, amikor a közlekedés légszennyezése, illetve zaja miatt a gyalogosoknak kellemetlen a járdán sétálni, beszélgetni, vagy a kerékpárosnak a kerékpársávon haladni.

A fő kérdés az, hogy a sok különböző közterület-használati igény közül mikor melyiket és milyen mértékben részesítsük előnyben. Ennek eldöntéséhez mindenekelőtt meg kell határoznunk a céljainkat. A döntéshez fontos szempontot jelentenek a gazdasági számítások is.

2. A közlekedés közterület-használatának általános problémái Budapesten

A közlekedés közterület-használatának fő problémája, hogy az elmúlt évtizedekben a gépjármű-közlekedés közvetlenül és közvetve egyre több helyet foglalt el az 1. pontban említett egyéb fontos funkcióktól. Egyebek mellett sok zöldfelület, fasor esett áldozatul útszélesítéseknek, parkolóhelyeknek, benzinkutaknak és a gépjármű-közlekedést kiszolgáló egyéb létesítményeknek. Továbbá a nem motorizált közlekedési módok jelentős hátrányba kerültek, közterület-használati lehetőségük számottevően visszaszorult. Ezek a tények ismertek, így az alábbiakban csak néhány olyan tényezőre hívjuk fel a figyelmet, amelyek kevésbé vannak a köztudatban.

A gépjármű-közlekedés elterjedése következtében a korábbinál sokkal kevesebb fizikai mozgást végeznek az emberek. Egyrészt sokan hozzászoktak ahhoz, hogy rendszeresen autóba üljenek, másrészt a város közterületeinek nagy részén már kellemetlenné, sőt a levegő- és zajszennyezés miatt egészségtelenné is vált a mozgás, a sportolás. A szülők sokszor félnek a gyermekeiket egyedül utcára engedni. (A jelen tanulmány egyik szerzője még emlékszik arra, hogy 1960 körül, amikor még kisgyerek volt, a háza előtti utca úttestén labdázott a környékbeli gyerekekkel; ha nagyritkán elment egy-egy autó, félreálltak. Ma ezt az utcát részben a parkoló autók, részben az állandó autóforgalom foglalja el.) Mindez jelentősen hozzájárult ahhoz, hogy sok felnőtt és a gyerekek egyaránt a négy fal közé, a tévé és a számítógép elé szorult. Márpedig a mozgásszegény

életmód az egyik legsúlyosabb egészségügyi kockázati tényező, napjainkban ez a szív- és érrendszeri betegségek, a rák, a légzőszervi betegségek és a cukorbetegség egyik legfőbb előidézője. A mozgáshiány részben a sportolási lehetőségek beszűküléséből adódik, részben abból, hogy sokan szinte mindenhová autóval mennek. Kutatások bizonyítják, hogy szoros összefüggés van az autóhasználat, valamint az elhízás és az abból eredő megbetegedések között. A mozgászegény életmód az Egészségügyi Világszervezet szerint Európában évente mintegy 600.000 ember idő előtti halálát idézi elő.²

A gépjármű-közlekedés közterület-használatának rendkívüli mértékű növekedése jelentősen hozzájárult az elmagányosodáshoz, különösen azok körében, akik nem járnak rendszeresen munkahelyre. Régebben a közterületek az emberi kapcsolatok színterei is voltak. Napjainkra ez a funkció rendkívüli mértékben visszaszorult. Ez nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy – amint azt számos kutatás kimutatta – sok esetben szétzilált emberi kapcsolatok jellemzik a sűrű gépjárműforgalommal terhelt településeket, településrészeket. Ezt mutatta ki például már egy 1981-ben San Franciscóban végzett felmérés (1. ábra), amelynek során a kutatók három, gépjármű-forgalmában különböző, de egyébként hasonló jellegű utcában vizsgálták az ott lakók közötti kapcsolatokat. A nagy forgalmú utcában (napi 16 ezer, csúcsidőben óránként 1900 gépjármű) lakók közül egy embernek átlagosan 0,9 barátja és 3,1 ismerőse, a közepesen forgalmas utcában (napi 8 ezer, csúcsidőben óránként 550 gépjármű) 1,3 barátja és 4,1 ismerőse, a kis forgalmú utcában (napi 2000, csúcsidőben óránként 200 gépjármű) átlagosan 3,0 barátja és 6,3 ismerőse volt. A kevesebb barát, a rosszabb emberi kapcsolatok pedig hozzájárulnak a lelki és testi betegségek kialakulásához.³

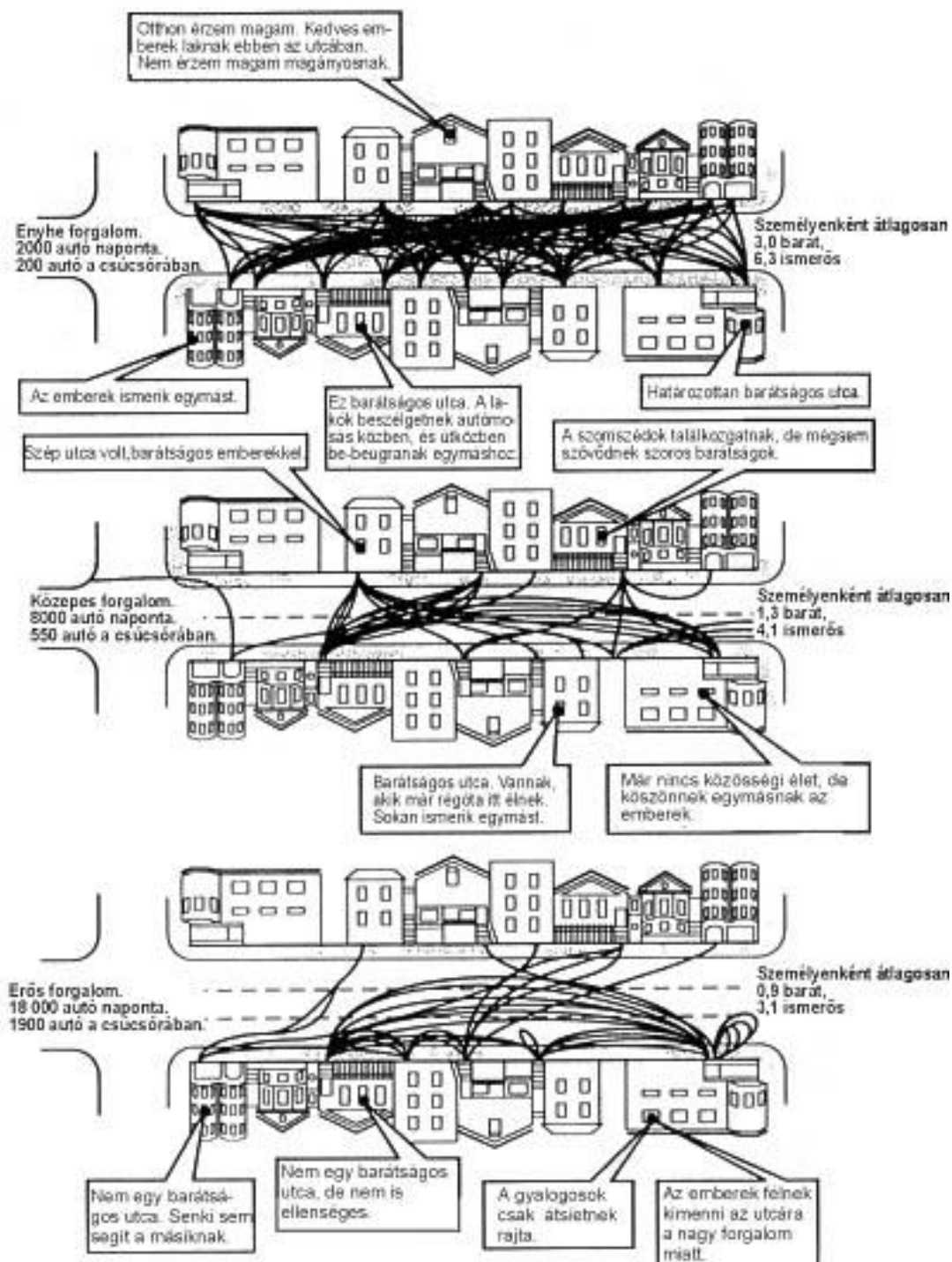
A legfontosabb szempont viszont a következő. Gyakorlatilag konszenzus van a témával foglalkozó tudományos körökben, hogy nincs messze az az idő, amikor az emberek túlnyomó többségének az lesz a legnagyobb gondja, hogy elegendő pénzt teremtsen elő az (egészséges) élelmiszerek megvásárlására és az extrém időjárási viszonyok túlélésére, így nem autótartásra fogja költeni a jövedelmét.⁴ Ezért is döntő felelősségük van az önkormányzatoknak és a kormánynak a gépkocsihasználat és a gépjárművek területfoglalásának mielőbbi visszaszorításában.

² Physical activity and health in Europe: evidence for action, http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0011/87545/E89490.pdf

³ Erről egyebek mellett Freund Tamás és Kopp Mária írt számos alkalommal.

⁴ A témának már óriási szakirodalma van, itt csak néhányat említünk:

- Food Security and HealthPolicy Brief by the Scientific Advisory Board of the UN Secretary-General, 2016. december, <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000246887>
- IPCC Special Report on climate change, desertification, land degradation, sustainable land management, food security, and greenhouse gas fluxes in terrestrial ecosystems. IPCC, 2019, <https://www.ipcc.ch/report/srccl/>
- An IPCC special report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways. IPCC, 2018, <https://www.ipcc.ch/sr15/>
- Amplified Rossby waves enhance risk of concurrent heatwaves in major breadbasket regions. Nature Climate Change, 2019, <https://www.nature.com/articles/s41558-019-0637-z>
- Closer than ever: It is 100 seconds to midnight, 2020 Doomsday Clock Statement (Tudósok – köztük 13 Nobel-díjas – nyilatkozata), <https://thebulletin.org/doomsday-clock/current-time/>
- A világ egyik legelismertebb orvosi kiadójának a The Lancetnek a The Lancet Planetary Health című folyóirata (<https://www.thelancet.com/journals/lanplh/home>) is rendszeresen elemzi a témával kapcsolatos folyamatokat, és általában igen lehangoló eredményekre jut.



1. ábra: Az emberi kapcsolatok és a lakók véleménye három, gyakorlatilag egyforma, csupán az autóforgalom mértékében különböző utcában⁵

⁵ Az ábra forrása: Donald Appleyard: Liveable Streets (Élhető utcák), University of California Press, 1982

3. A gépjármű-közlekedés egyes gazdasági ellentmondásai

A közlekedés közterület-használatának vizsgálatánál és a döntések meghozatalánál ismerni kell a nemzetgazdasági, illetve városgazdasági szintű költségeket (azaz nem csak egyes üzemi költségeket), és ezen ismeretek alapján kell meghozni a döntéseket. Jelenleg egyáltalán nem ez történik, ami az elmúlt évtizedekben és a mai napig is alapvetően elhibázott döntésekhez vezetett.

Jelenleg a közúti gépjármű-közlekedés használói messze nem fizetik meg az általuk okozott költségeket. Ez a tény már régóta ismert, így például az Európai Bizottságnak az 1995-ben megjelent, „Az igazságos és hatékony árak felé a közlekedésben” című Zöld Könyve⁶, majd az 1998-ban közzétett, „Az infrastruktúra igazságos megfizettetése” című Fehér Könyve⁷ is megállapítja, hogy az Európai Unió minden tagországában jelentősek a közúti személy- és teherszállítás azon költségei, amelyeket nem a használó fizet meg, és hogy ezeket a költségeket érvényesíteni kell a közlekedés áraiban. A Zöld Könyv akkori adatai alapján a gépjármű-közlekedést terhelő adókat az EU-ban mintegy kétszeresére kellene emelni csupán annak érdekében, hogy azok fedezzék a közúti közlekedés összes költségét. A dokumentumok hangsúlyozzák, hogy ez nem vezetne a közlekedés összköltségeinek a növekedéséhez, hanem éppen ellenkezőleg, csökkentené azokat. Egyrészt jelentősen mérséklődnének a forgalmi torlódások, valamint a környezeti és egészségi ártalmak miatti veszteségek, amelyek jelenleg súlyos teherként nehezednek az EU gazdaságára. Másrészt a közlekedésből származó többlet adó- és díjbevételeket az állam visszajuttatná a gazdaságnak (például az élmunkát sújtó adók csökkentésével). Mindez javítaná az EU versenyképességét. A Fehér Könyv megerősítette a Zöld Könyvben foglaltakat, és megállapította, hogy „a közlekedés összes résztvevőjének meg kell fizetnie azokat a költségeket, amelyeket okoz, beleértve a környezeti és egyéb hatásokat, mégpedig ott vagy a lehető legközelebb ahhoz a helyhez, ahol a hatás felmerül.” A Fehér Könyv külön hangsúlyozza annak a fontosságát, hogy a városi közlekedés külső költségeit be kell építeni a közlekedés áraiba. Az EU kutatási programjainak keretében megvizsgálták úthasználati és egyéb díjfizetések bevezetésének várható hatását Amszterdamban, Brüsszelben, Dublinban, Helsinkiben, Londonban és Nápolyban. A tanulmányok mindegyik városban kimutatták, hogy ezeknek a díjaknak a megfelelő módon történő bevezetése, illetve emelése mindegyik városban hozzájárulna a lakosság életkörülményeinek és a gazdaság hatékonyságának javulásához. A forgalmi torlódások, a környezetszennyezés és a balesetek számának csökkenése, valamint a többletbevételek visszajuttatása a gazdaságba több előnnyel jár, mint a közlekedési árak emeléséből származó „veszteség”.

Az Európai Bizottság azóta is számos alkalommal készített kimutatást arról, hogy a közlekedés résztvevői milyen mértékben fizetik meg az általuk okozott költségeket az EU tagországaiban. A legutóbbi, 2019 májusában nyilvánosságra hozott tanulmány szerint⁸ Magyarországon a

⁶ Towards Fair and Efficient Pricing in Transport. Policy Options for Internalizing the External Costs of Transport in the European Union. – Commission of the European Communities, Brussels, 20.12.1995, COM(95)691 final, https://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com95_691_en.pdf

⁷ Fair payment for infrastructure use: a phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU - White Paper, 1998-07-22, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/c1c7b216-6024-496d-90dc-30df3fa7049d/language-en/format-PDF>

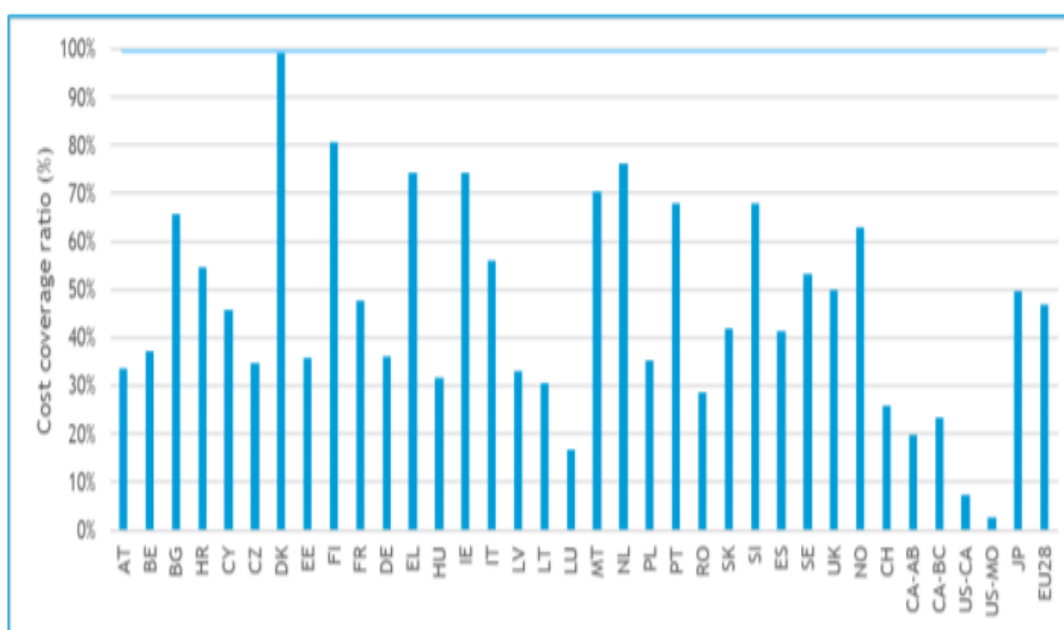
⁸ Internalisation of transport external costs, https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable-transport/internalisation-transport-external-costs_en

közúti közlekedés használói – a személy- és teherszállításban egyaránt – kevesebb mint egy-harmadát fizetik meg az általuk okozott költségeknek (2. és 3. ábra). Más szavakkal: **a közúti közlekedés árait a háromszorosukra kellene emelni**, annak érdekében, hogy érvényesüljön az EU egyik alapelve, „a használó fizet” elv.

Hasonló eredményre jutott még 2010-ben az akkori hazai közlekedési tárca megbízásából készült tanulmány⁹, amely szerint a közúti közlekedésnek a használók által meg nem fizetett költsége a magyar GDP 7-13%-ának megfelelő összeget tesz ki.

Mivel az árak messze elmaradnak a valós költségektől, óriási túlkereslet jelentkezett, amit a kínálat (különösen az utak, parkolóhelyek kapacitása) egyáltalán nem tud követni, és még törekedni sem lenne szabad arra, hogy kövesse.

Figure 17 - Overall cost coverage ratio for road passenger transport in the EU28, Switzerland, Norway the US, Canada and Japan

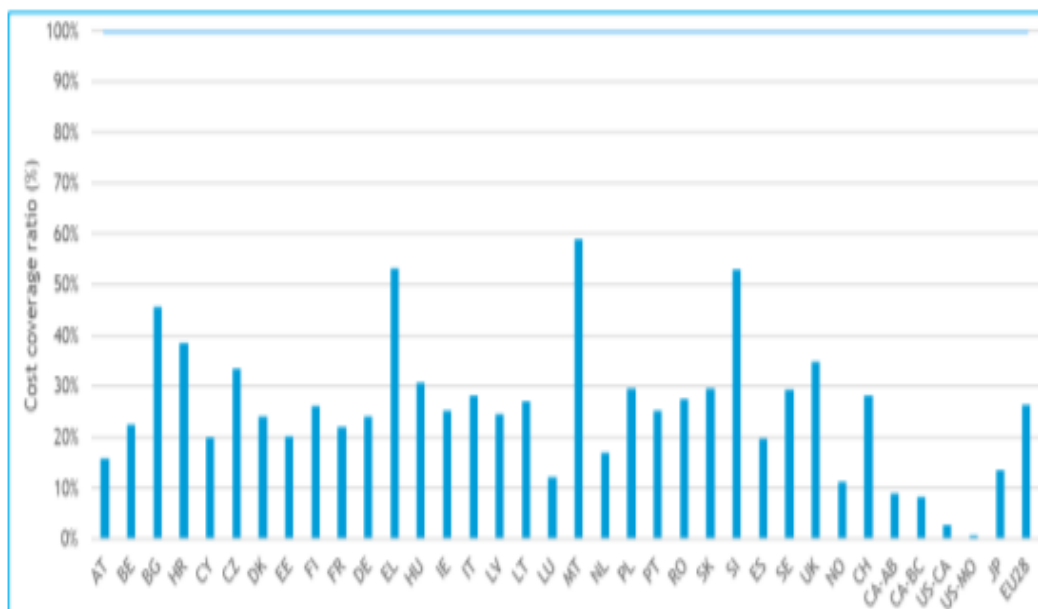


2. ábra: A közúti személyközlekedés költségeinek a használók által fedezett hányada az EU országokban, Svájcban, Norvégiában, Kanadában, az USA-ban és Japánban, százalék¹⁰

⁹ A közúti és vasúti közlekedés társadalmi mérlege Magyarországon. Közlekedéstudományi Intézet, 2010, https://www.levegő.hu/sites/default/files/kozuti_vasuti_kozlekedes_tarsadalmi_merlege_magyarorszagon_0.pdf

¹⁰ State of play of Internalisation in the European Transport Sector. Európai Bizottság, 2019, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-state-of-play-isbn-978-92-76-01413-3.pdf>

Figure 27 - Overall cost coverage ratio for road freight transport in the EU28, Switzerland, Norway, the US, Canada and Japan



3. ábra: A közúti teherszállítás költségeinek a használók által fedezett hányada az EU országokban, Svájcban, Norvégiában, Kanadában, az USA-ban és Japánban, százalék¹¹

4. Milyen céloknak kell alárendelni a közlekedés közterület-használatát

A közlekedés közterület-használatával kapcsolatos döntéseknél a legfontosabb célkitűzés a lakosság életminősége javításának kell lennie, mégpedig oly módon, hogy annak gyümölcseit a jövő nemzedékek is élvezhessék. Ennek érdekében meg kell határozni indikátorokat és a hozzájuk tartozó éves és hosszabb távú, számszerű (rész)célkitűzéseket. Ilyenek indikátorok például a következők (hogy csak néhányat említsünk a sok közül):

- az egy lakosra jutó közhasználatú zöldterület,
- a lakáshoz legközelebbi közhasználatú zöldterület távolsága,
- a lakosságot érintő zaj mértéke,
- a városban kibocsátott szén-dioxid mennyisége,
- a levegőminőségi határértékek betartása.

Világszerte számos város vezetése dolgozik életminőségi, élhetőségi indikátorokkal és hozzájuk tartozó konkrét, meghatározott évben elérendő célkitűzésekkel. Ilyen indikátorok szerepelnek a

¹¹ Uo.

Fővárosi Önkormányzat több dokumentumában (Környezetvédelmi Program¹², Klímastratégia¹³, Városrehabilitációs Program¹⁴, Budapesti Mobilitási Terv 2030¹⁵ stb.), valamint egyes hazai civil szervezetek, szakmai műhelyek anyagaiban¹⁶, azonban még az önkormányzat dokumentumaiban található indikátorokhoz is csak igen elvétve tartoznak konkrét, számszerű célkitűzések. Ezen a helyzeten haladéktalanul változtatni kell. **Ki kell dolgozni és a Fővárosi Közgyűlésnek el kell fogadnia Budapest élıhetőségi indikátorrendszerét az egyes indikátorokhoz tartozó számszerű célkitűzésekkel, határidőkkel!**

5. Az árak helyretételének szükségessége

Amint korábban írtuk, a közúti gépjármű-közlekedés használói csak a kisebbik részét fizetik meg az általuk okozott költségeknek. A közlekedési közterület-használat okozta – a korábbiakban említett – problémák megoldásának **alapfeltétele az árak helyretétele**. Ezt részben egy **kilométer- és szennyezésarányos városi útdíj** bevezetésével, részben pedig a **parkolási díjrendszer átalakításával** javasoljuk megtenni – egy technikailag egységes rendszerben. Egy ilyen rendszerre a Levegő Munkacsoport már korábban részletes javaslatot¹⁷ tett, amit számos szakmai fórumon (Mérnöki Kamara, közgazdász-vándorgyűlés stb.) bemutatott, ahol a javaslatokat általános egyetértés övezte. A bevezetésének tehát nincs technikai vagy gazdasági akadály. A társadalmi elfogadottságot pedig a bevételek átlátható és céltudatos felhasználásával (például a tömegközlekedés javításával), esetleg megfelelő kompenzációval, a díjbevételeknek a lakosság számára történő közvetlen visszajuttatásával lehet elérni. Ez utóbbira számos példa létezik világszerte¹⁸, amelyek közül itt csak az iráni esetet¹⁹ ismertetjük röviden.

Íránban 2010-ig hatalmas állami támogatással tartották rendkívül alacsonyan az üzemanyagok árát. Ez óriási pazarlást, környezetszennyezést, állandó közlekedési dugókat eredményezett. 2010-ben viszont a kormány eltörölte a támogatást, aminek következtében a benzin és gázolaj ára nagymértékben (esetenként a négyszeresére is) megemelkedett. A lakosság nemhogy nem lázadt fel, hanem szinte egyöntetűen támogatta az áremelést, az nagy népszerűségnek örvendett, és megerősítette a kormány helyzetét. A siker titka az alapos előkészítésben, a széles körű

¹² Budapest Környezeti Programja 2017–2021. Fővárosi Közgyűlés 1259/2017. (08.30.) Főv.KGy. határozatával jóváhagyva, 2017. augusztus 30.,

https://budapest.hu/Documents/Bp%202017_2021%20K%C3%B6rnyezeti%20Program.pdf

¹³ Budapest Klímastratégiája. Fővárosi Közgyűlés 348/2018. (IV.25.) Főv.Kgy. határozatával jóváhagyva, 2018. április 25., https://budapest.hu/Documents/klimastrategia/Bp_Klimastrategia%C3%A1ja_vegleges_KGY%20elfogadott.pdf

¹⁴ Budapest Városrehabilitációs Programjának felülvizsgálata és javaslat a Program továbbfejlesztésére, https://www.eukn.eu/fileadmin/Lib/files/HU/2010/184-varosrehab_1.pdf

¹⁵ Budapesti Mobilitási Terv 2030, <https://budapest.hu/Lapok/2019/budapesti-mobilitasi-terv-2030.aspx>

¹⁶ Például: Budapest élıhetőségi indikátorai. Levegő Munkacsoport, 2015, https://www.levego.hu/sites/default/files/budapest_elhetosegi_indikatorai.pdf

¹⁷ Legyen végre dugódíj Budapesten. Levegő Munkacsoport, 2016, <https://www.levego.hu/sites/default/files/dugodij-javaslat-lmcs.pdf>

¹⁸ Lásd például: Case studies on energy subsidy reform: Lessons and implications. IMF, 2013 <https://www.imf.org/external/np/pp/eng/2013/012813a.pdf>

¹⁹ Iran–The Chronicles of the Subsidy Reform. IMF Working Paper WP/11/167. <http://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2011/wp11167.pdf>

tájékoztatásban és a megfelelő kompenzációban rejlett. A háztartások leggazdagabb 20 százaléka kivételével (akik egyébként is könnyűszerrel túltették magukat az áremelésen) minden háztartás személyenként havi 40 USA dollárnak megfelelő kompenzációt kapott. Így a legszegényebbek, akik korábban is a legkevesebb energiát fogyasztották, különösen jól jártak: jelentős többletjövedelemhez jutottak. A reform következtében gyakorlatilag megszűnt a szegénység Iránban! A kormányzat kommunikációjában is az egyik döntő érvelés a társadalmi igazságosság volt.

Budapesten is meg lehetne tenni, hogy az útdíjból, illetve a megemelt parkolási díjból származó összeget visszajuttatjuk személyenként egyenlő mértékben az összes budapesti lakosnak (kivéve esetleg azokat a háztartásokat, ahol az egy főre jutó jövedelem jelentősen meghaladja az átlagot). (Részletesebben ld. a parkolásról szóló fejezetnél.)

A valós költségek megfizettetésének eredményeként jelentősen csökkenne a kereslet a közterületek gépjárművel történő használata iránt.

6. A gépjárművek parkolásának, tárolásának problémái

„A járművel való parkoláshoz való jog nem alapjog.”

Az Alkotmánybíróság

2001. május 16-án hozott határozata

„13. § (2) A lakott területeket, különösen a történelmi városrészeket, a műemléki és védett természeti területeket, továbbá a gyógy- és üdülőhelyeket forgalomszabályozási eszközökkel és megfelelő várakozási díjak alkalmazásával is fokozottan védeni kell a közúti közlekedés károsító hatásaitól.”

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény

„Károly Gusztáv svéd király kérését, hogy maga és családja külön parkolási engedélyt kaphasson, Stockholm város közlekedésének illetékesei visszautasították. A városi tisztségviselők azzal utasították el a király kérését, hogy a kivételezés precedenst teremtené.”

Magyar Nemzet, 1988. október 7.

Elég szétnézni szinte bárhol Budapesten, hogy szembetűnjön, a közterületi parkolás mennyire meghatározó jelentőségű a közterület-használatban. Sőt növekvő jelentőségű, mivel a KSH adatai alapján²⁰ Budapesten az autók száma 2012 és 2018 vége között közel 100 ezerrel (17%-kal, vagyis 660 ezerre), Pest megyében 115 ezerrel (27%-kal, vagyis 538 ezerre) nőtt. (A Pest megyeiek jelentős része napközben szintén budapesti parkolóhelyeket vesz igénybe, hiszen naponta 330 ezer személygépkocsi lép be a főváros határán, köztük 230 ezren Pest megyéből és egyéb vidéki településekről.) Ez az elemzés arra vállalkozik, hogy felmérje a parkolási közterület-használattal kapcsolatos problémákat, feltárja az okokat, és javaslatokat fogalmazzon meg a problémák csökkentésére.

6.1. Parkolási problémák

6.1.1. Közterület-foglalás

A legfontosabb probléma a parkolás közterület-foglalása, ami miatt kevesebb tér marad a parkolástól eltérő funkciók kiszolgálására. Ez minden lakott területen komoly probléma, de különösen a belső kerületekben, ahol az utcákat szinte mindenhol parkolóhelyek szegélyezik. E parko-

²⁰ https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ode006b.html

lőhelyek miatt kevesebb hely jut a zöldfelületeknek, fáknak, (4. ábra), a járdáknak (5. ábra), vendéglátó teraszoknak, padoknak, kerékpárutaknak, kerékpártárolóknak (egy autóparkoló helyén 10 kerékpárt lehetne tárolni) stb. Egyes helyeken már odáig fajult a helyzet, hogy a parkolóhelyek miatt az utca egyik oldalán csak kb. 60-80 cm széles járdát alakítottak ki (pl. a Dob utcának a Rumbach Sebestyén és a Kazinczy utca közötti szakasza), vagy a járdára felfestett parkolóhelyek az utca mindkét oldalán úgy foglalják el a járdák egy részét, hogy gyaloglásra már csak 1-1,2 méter széles sáv marad (pl. a terézvárosi Németh László utcában, a Rózsa utcának a Király utca és az Andrassy út közötti szakaszán, a Káldy Gyula és Vasvári Pál utcában). Ráadásul ez jogszabályellenes is, mivel a kérdést szabályozó jogszabály (20/1984. (XII. 21.) KM rendelet, műszaki szabályzat) csak akkor enged 1,5 méternél keskenyebb járdafelületet biztosítani, ha legalább az utca másik oldalán biztosított az 1,5 méter széles járdafelület.



*4. ábra: A XI. kerületi Bocskai út ma.
Az út közepét az 1960-as években 4 sor fa
és rózsák uralták²¹*

²¹ Lukács András fotója (és a továbbiakban mindenütt, ahol nem jelöltünk meg forrást)



*5. ábra: Sok járdát foglalnak el a parkoló autók.
A gyalogosok ezért semmilyen kompenzációt nem kapnak*

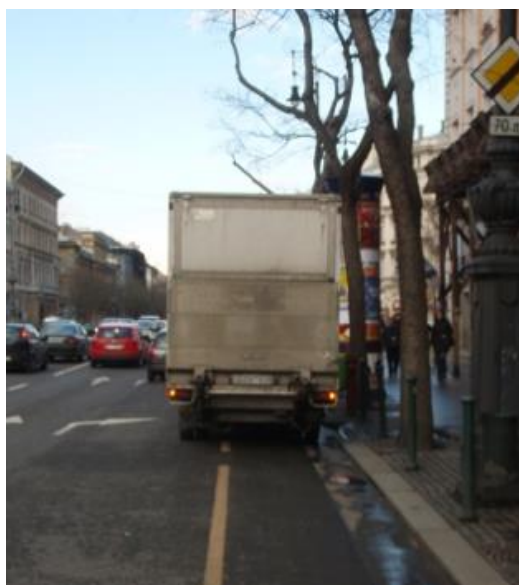
A közterület-foglalás problémája a belső kerületeken kívül is jelentkezik, elsősorban a lakótelepeken. Itt a parkolóhelyek egyre jobban kitöltik a panelházak közötti részt, aminek következtében csökken a zöldterület, továbbá kevesebb hely jut játszótereknek, sportpályáknak stb. (6. ábra).



6. ábra: Számos budapesti lakótelepen több a parkoló autó, mint a fa

6.1.2. A teherszállítás miatti parkolóhely-foglalás

Kevésbé van jelen a köztudatban, azonban az áruszállítás is jelentős közterület-használó, mégpedig nagyrészt amiatt, mert rendkívül rosszul szervezett. Ez igaz az áruszállító járművek parkolására (7. ábra) és mozgására egyaránt. (Egyes becslések szerint Budapesten a teher- és személygépkocsival történő áruszállításnak akár az 50 százaléka is elkerülhető lenne – járműkilométerben mérve – megfelelő city logisztikával.)



7. ábra: Néhány jellemző kép a budapesti áruszállítás problémáiról²²

²² Fotók: Bóna Krisztián

6.1.3. A városképet különösen rontó parkolóhelyek léte

A parkolóhelyek nemcsak elfoglalják a közterületek egy részét, hanem pl. a zöldfelületek, egyes tájelemek, épületek részleges kitakarásával, illetve önmagában a látkép megváltoztatásával sok esetben jelentősen rontják a városképet (8. és 9. ábra). Különösen látványos ez a Széchenyi téri MTA épületénél, ahol az épület előtti parkoló a város egyik legszebb épületét, az MTA székházát, valamint a Lánchidat és a Budai várat is magába foglaló panorámájába rondít bele. Hasonló a helyzet a Városháza Park esetében, ahol a sétálók a Városháza nagyszerű épületének látványa helyett a parkolóhelyek, a parkoló autók, illetve a parkolót határoló igénytelen kerítés látványával kénytelenek beérni.²³



8. ábra: A pesti Duna-part a Gellértheggyel szemben. Más városokban az ilyen nagyszerű panorámájú helyeket vendéglátó terasz foglalja el

²³ További részletek: Jobban is lehetne hasznosítani a belvárosi parkolóhelyeket, https://levegomunkacsoport.blog.hu/2017/08/08/jobban_is_lehetne_hasznositani_a_belvarosi_parkolohelyeket



9. ábra: A turizmus egyik legnépszerűbb helyszíne, a Dísz tér a Budai Várban

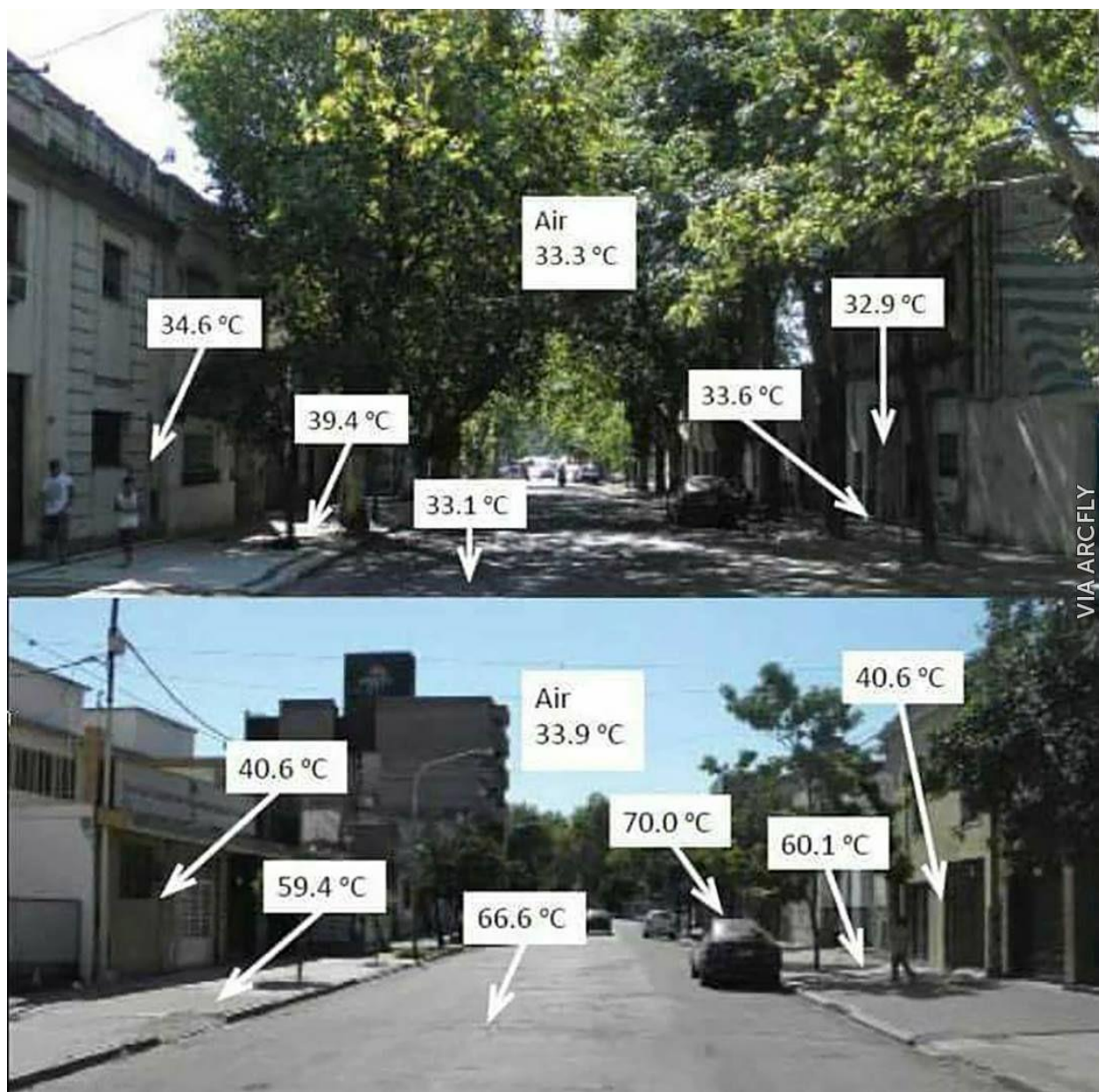
6.1.4. Parkolási nehézségek, forgalomgerjesztés

Mivel a leparkolandó autók száma megközelíti, sőt sok helyen meg is haladja a rendelkezésre álló közterületi (ill. magánterületi) parkolóhelyek számát, a parkolni kívánó autóvezetők az úti céljuktól csak távolabb (adott esetben akár több száz méterre) tudnak megállni, ami idővesztéssel és kényelmetlenséggel jár. Ennél is sokkal nagyobb gond, hogy a parkolóhely-hiány hosszabb-rövidebb ideig tartó parkolóhely-keresésre is kényszeríti az autóvezetőket, ami további idővesztést, nagyobb torlódást, több járműkilométert, és így több lég- és zajszennyezést eredményez.

6.1.5. Egyéb ökológiai problémák

Mivel a parkolóhelyek a legtöbb esetben könnyen felmelegedő anyaggal (pl. aszfalt, térkő) borítottak, minél több ilyen parkoló van, annál erősebb ezen felületek hősziget-hatása. Amennyiben autók állnak rajta, a hősziget-hatás még erősebb, hiszen a tűző nyári nap alatt az aszfalt 60 Celsius fokra melegedhet fel, egy autó teteje viszont 70 fokra is, kályhaként fűtve a környezetét.

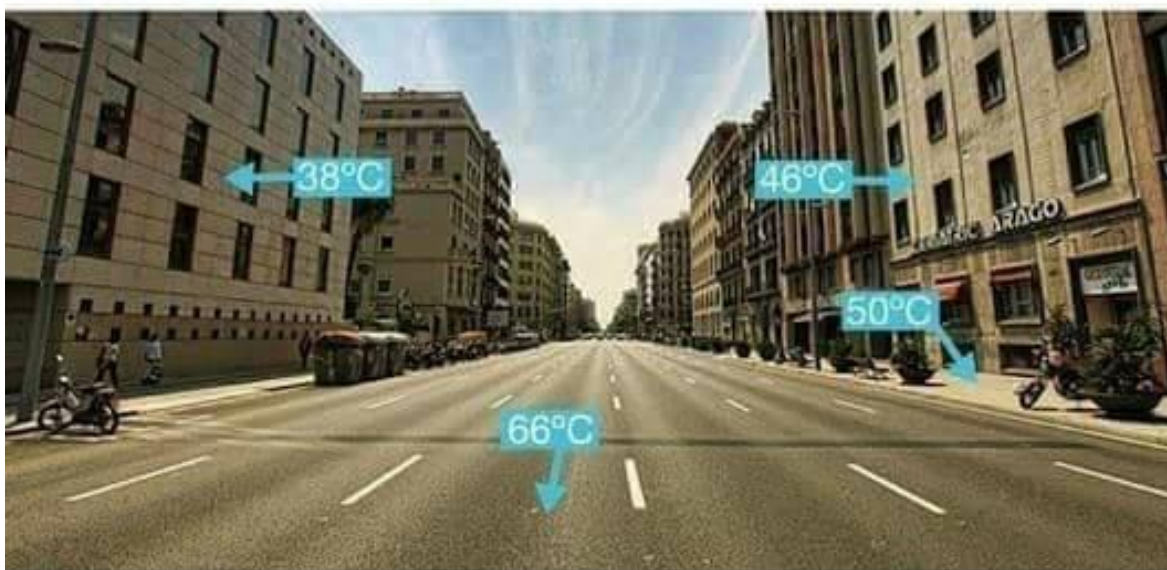
Ezzel szemben egy fákkal borított, természetes talajú területen a földfelszín legfeljebb 25 fokra szokott felmelegedni (10. és 11. ábra). Továbbá a borítás általában nem vízáteresztő képességű, ami miatt rosszabb lesz a parkolóhelyek alatti talaj vízháztartása, illetve nő a lokális áradások veszélye.



10. ábra: Különböző felszínek hőmérséklete a tűző nyári nap alatt²⁴

²⁴ A kép forrása: https://twitter.com/ecs3_com/status/1029376312396447744

Sans les arbres...



Avec les arbres !



11. ábra: Egy fák nélküli terület és egy fával borított terület felületeinek hőmérséklete ugyanazon a nyári napon²⁵

²⁵ A kép forrása: <https://lisahelpsvictoria.ca/2019/02/09/natural-assets-and-infrastructure-services-why-trees-matter/>

6.1.6. Pénzügyi problémák

Budapesten (és különösen a belső kerületekben) a közterület rendkívül értékes, hatalmas iránta a kereslet, de rendkívül korlátozott a kínálat. A helyi lakosok teljes joggal várhatják el, hogy az ő érdekeiket képviselő és a közterületeket tulajdonló önkormányzat bevételekre tegyen szert az értékes közterületek használatából, és a bevételt az érintett közösségek javára fordítsa, ezáltal is kompenzálva őket azért, hogy nekik kevesebb közterület jut, ami csökkenti az életminőségüket. (Természetesen itt nem arra a közterület-használatra kell gondolni, ami egy gyalogos közterületi tartózkodásához kapcsolható, hanem például az autók, vendéglátói teraszok, árusító pultok, reklámtáblák sokkal intenzívebb helyfoglalására.) A probléma abból adódik, hogy a kerületi önkormányzatok sok esetben lemondanak ezekről a bevételekről azáltal, hogy teljesen elengedik a parkolási díjakat, vagy túl alacsony díjakat állapítanak meg. Ráadásul a parkolás üzemeltetése sok esetben korrupcióval vagy akár lopással jár együtt. A fentiek miatt az önkormányzatok és parkolás-üzemeltető cégek rengeteg, hasznos feladatra fordítható bevételtől fosztják meg első sorban a helyben lakókat, de általában is a főváros lakosságát.

Az autósok Budapesten jelenleg évente mintegy 20 milliárd forint parkolási díjat fizetnek.²⁶

Bár pontos számítások, felmérések elvégzésére a jelen tanulmány keretei között nincs lehetőség, nagyságrendileg meg tudjuk becsülni, hogy Budapesten összességében mennyi bevétel kellene, hogy keletkezzen, ha a parkolóhelyek után piaci árat kellene fizetni. Amint alább (6.2.1.1. pont) megbecsültük, egy fizető parkolóhely piaci értéke évi 50-700 ezer Ft között lehet az elhelyezkedésétől függően. Ha vesszük ennek az átlagát, 375 000 forintot, továbbá tudjuk, hogy Budapesten 120 000 fizetős közterületi parkolóhely van, akkor arra az eredményre jutunk, hogy ezen a parkolóhelyek piaci áron történő díjazása esetén a budapesti önkormányzatok évi 45 milliárd forint bevételhez jutnának. Továbbá a nem fizetős parkolóhelyeknek is van legalább létesítési és fenntartási költsége, ezt vegyük szerényen parkolóhelyenként évente 20 ezer forintnak. Ha feltételezzük, hogy Budapesten 500 000 nem fizető közterületi parkolóhely van, akkor ezek ára összesen évi 10 milliárd forint.

Egy másik szempontból is vizsgálhatjuk a parkolóhelyek árát. A főváros közterület-használati rendelete²⁷ szerint egy négyzetméter közterület-foglalási díja rendkívül széles határok között mozog. Vegyük példaként egy viszonylag átlagos esetet, egy ideiglenes könyvtárusító asztalét, ami négyzetméterenként és havonta 8 100 és 15 900 Ft közötti. Ha csak a legkisebb összeggel számolunk, valamint azzal, hogy egy parkoló autó 12 négyzetmétert foglal el, akkor ennek ára évente (12×12×8100) megközelítőleg évi 1,2 millió Ft tesz ki. Összesen 600 000 közterületi parkolóhellyel számolva, ez évi 720 milliárd forintot jelentene. Nyilvánvaló, hogy ilyen mértékű parkolási díjat nem lehetne kivetni (amennyiben pedig feltételezzük, hogy ez mégis megtörténne, ennek az összegnek csak a töredéke lenne az önkormányzatok bevétele, hiszen nagyon so-

²⁶ Az adatok azt mutatják, hogy nagyon gyanúsán üzemeltetik a kerületek a parkolási rendszert. G7, 2019.03.27., <https://g7.hu/kozelet/20190327/az-adatok-azt-mutatjak-hogy-nagyon-gyanusan-uzemeltetik-a-keruletek-a-parkolasi-rendszert/>

²⁷ 3/2013. (III. 8.) Főv. Kgy. rendelet a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában álló közterületek használatáról, [https://budapest.hu/Documents/kozterulet_hasznalat/3%202013%20%20\(III%20%208%20\)%20F%C5%91v%20%20Kgy%20%20rendelet.pdf](https://budapest.hu/Documents/kozterulet_hasznalat/3%202013%20%20(III%20%208%20)%20F%C5%91v%20%20Kgy%20%20rendelet.pdf)

kan lemondanának az autójukról). Ezt az elméleti összehasonlítást csak azért végeztük, hogy így is érzékeltessük, milyen ellentmondások feszítik a közterület-használatot.

Azt is meg kell vizsgálnunk, hogy mennyi társadalmi haszon keletkezne akkor, ha a parkolóhelyeket más célokra használnánk, például fák ültetésére. A Levegő Munkacsoport egy korábbi tanulmánya²⁸ szerint a 25 hektárosra (250 000 négyzetméter) tervezett Podmaniczky park megvalósítása több mint 400 milliárd forint társadalmi haszonnal járna (ezeknek egy kisebb része minden évben keletkezne, nagyobbik része egyszeri haszon), ami négyzetméterenként 1 600 000 Ft. Ha feltételezzük, hogy a 600 000 parkolóhely negyedét sikerülne bezöldíteni, akkor ennek alapján a társadalmi haszon ($12 \text{ nm}^2 \times 150\,000 \times 1\,600\,000 =$) mintegy 3000 milliárd Ft lenne.

Mindezek előzetes nagyságrendi becslések, a pontosításukra további vizsgálatok szükségesek. Azonban ezek a becslések azt mutatják, hogy az autótulajdonosokat csak a parkolási kedvezményeken keresztül évente több százmilliárd, esetleg több ezermilliárd forinttal támogatja az államháztartás. Ennek az óriási támogatásnak a felszámolása nélkül soha nem lehet megoldani a főváros közterület-használati problémáit, felszámolni a közterületekkel történő óriási pazarlást.

6.2. A parkolási problémák okai – részletesebben

6.2.1. A kínálatot messze meghaladó parkolási kereslet

A parkolási problémák elsődlegesen abban tükröződnek, hogy jelenleg a parkolási kereslet sokkal nagyobb, mint a parkolási kínálat. Ezt bizonyítja egyebek mellett az a tény, hogy a fővárosi forgalom 30%-a parkoló- rakodó-, illetve egyéb megállóhelyet keres,²⁹ továbbá az is, hogy az autók sok helyütt elfoglalják a járdákat, a – volt vagy jelenlegi – zöldterületeket, a városképileg meghatározó tereket. Mindez alátámasztja a fenti megállapítást, hogy az árak nem tükrözik a valós költségeket, nem érvényesülnek a piacgazdaság alapelvei. Egy jól működő piacgazdaságban ugyanis az árak úgy alakulnak, hogy a kínálat mindig meghaladja a keresletet. Az alábbiakban sorra vesszük azokat a költségeket, amelyek a parkolást igénybe vevőknek meg kellene fizetniük, de ez mégsem történik meg még a jelenlegi parkolási tarifák mellett sem.

6.2.1.1. Éves lakossági parkolási (várakozási) díj

A parkolási díjakat a Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról szóló 30/2010 (VI. 4.) Főv. Kgy. rendelet (a továbbiakban: parkolási rendelet) szabályozza, amely lehetőséget biztosít a kerületi önkormányzatnak arra, hogy a helyben lakóknak éves várakozási engedélyt adjanak ki (hivatalos nevén: lakossági várakozási hozzájárulás), amivel

²⁸ A Podmaniczky Park kialakításának társadalmi hasznai. Levegő Munkacsoport, 2016, https://www.levegő.hu/sites/default/files/Podmaniczky_Park_t%C3%A1rsadalmi_hasznok_2016marc7.pdf

²⁹ Fővárosi parkolás: örület és mindenki ki van készülve. DigitalHungary, 2016. április 15., <https://www.digitalhungary.hu/e-volution/Fovarosi-parkolas-orulet-es-mindenki-ki-van-keszulve/8384/>

egész évben külön díjfizetés nélkül parkolhatnak a lakóhelyük közelében. A parkolási rendelet (10. § (5) bekezdés) alapján az éves parkolási engedély díja az egyórai várakozási díjnak legfeljebb a 250-szerese lehet, azaz 44-131 ezer Ft/év – a lakás helyétől függően. A parkolási rendelet 10. §-a ugyanakkor arra is lehetőséget ad, hogy a kerületi önkormányzat ezt a díjat részben vagy egészében elengedje. A kerületi önkormányzatok ezt kivétel nélkül meg is teszik, lakásonként az első autó után 100%-os, a második autó után 30-100%-os kedvezményt adnak az autó környezetvédelmi besorolásától függően.

További gond, hogy a 44-131 ezer forintos díj még csak nem is egy parkolóhely éves piaci értéke – bevételtermelő képessége –, hiszen az akár 300 ezer–2,3 millió Ft is lehet.³⁰ (Természetesen, ha a parkolóhelyek száma nem változna, akkor nem minden megüresedő parkolóhelyet foglalnának el a valós parkolási árakon, így egy parkolóhely piaci értéke inkább olyan 50-700 ezer Ft körül lehet az elhelyezkedésétől függően.)

Feltételezve, hogy a kerületben regisztrált autók legalább 70%-a után igénylik az első autó után járó 100%-os lakossági kedvezményt, az V. kerületi önkormányzat évente legalább 1,5 milliárd, a VI.-VIII. kerületek kb. 1 milliárd, a XIII. kerületi pedig legalább 2,1 milliárd Ft-tal kevesebb díjat szed be, mint ami megilletné (ld. az 1. táblázatot).

1. táblázat: A parkolás néhány fő jellemző adata öt kerületben

Kerület	1000 főre jutó autók száma (KSH, 2017)	Autók száma (KSH, 2017)	Átlagos éves parkolási díj (Ft, becsült*)	Autósok részére nyújtott támogatás (millió Ft, becsült**)
V.	657	16940	131000	1553
VI.	356	13816	95000	919
VII.	293	15389	95000	1023
VIII.	343	18583	70000	911
XIII.	460	55331	55000	2130

*Az V. kerületben minden parkolási engedély 131 ezer Ft-os, a VI. és VII. kerületben 87 és 110 ezer Ft a parkolási engedélyek díja (87 ezer Ft-osból több van), a VIII. és XIII. kerületekben pedig 44, 67 és 110 ezer Ft-os parkolóhelyek vannak. (A VIII. kerületben viszonylag kevesen laknak a 44 ezer Ft-os parkolási zónában, a XIII. kerületben viszont a lakosság nagyobb része 44 ezer Ft-os parkolási zónában lakik, a Hungária körúton kívül.)

**Feltételezve, hogy az autók 70%-a után igényelték a 100%-os kedvezményt ('Autók száma' × 0,7 × 'Átlagos éves parkolási díj')

³⁰ A fővárosban a legalacsonyabb közterületi parkolási díj nettó 175 Ft/óra, ami 250 munkanappal és munkanaponként 10 órával számolva éves szinten 300 ezer forintot tesz ki. Az Erzsébetvárosban egy parkolóhely helyén kialakított vendéglátó terasz éves közterület-foglalási díja 2,3 millió forint.

Bár a fővárosi parkolási rendelet előírja, hogy a második autó parkolási engedélyét csak bizonyos feltételek esetén szabad 30-70%-os mértékben támogatni (10. § (5) bekezdés), illetve, hogy csak két autó számára lehet lakossági parkolási engedélyt kiadni (10. § (3) bekezdés), több kerületi önkormányzat fittyet hány ezekre az előírásokra: például a III. kerületi a második autóra is 100%-os engedélyt ad³¹, a XIII. kerületi pedig egyáltalán nem korlátozza az ingyenesen kiadható engedélyek számát³². Valószínűleg nem véletlen, hogy a KSH adatai alapján³³ a XIII. kerületben négyszer olyan gyorsan nőtt az autók száma 2008 és 2018 között (41%-kal), mint egész Budapesten (11%-kal).

Amúgy a két kerületi önkormányzat egy törvényi rendelkezés miatt jogszerűen mondhat ellent a fővárosi szabályozásnak. Ugyanis a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. § (5) bekezdése egy mondaton belül engedi meg azt, hogy a főváros korlátozza a kiadható engedélyek számát és a kedvezmények mértékét, ill. azt, hogy a kerületek ezeket a korlátozásokat figyelmen kívül hagyják.³⁴

Éves parkolási engedélyt nemcsak a saját tulajdonban lévő autók, hanem a munkáltató által kizárólagos használatba adott céges autó után is lehet igényelni. Mivel a munkáltatók a céges autót munkavégzés céljából biztosítják a munkavállalónak, az önkormányzatok a céges autók részére nyújtott kedvezményekkel tulajdonképpen versenytorzító módon támogatnak piaci alapon működő cégeket. Továbbá az önkormányzatok a fizető parkolási zónában székhellyel vagy telephellyel rendelkező cégeknek is adhatnak kedvezményt (legfeljebb 50%-osat) a parkolási díjból, ami szintén versenytorzító vállalkozástámogatás. Ezek a támogatások azért is piactorzítók, mert csak a gépjárművet használó cégeket támogatja, például a kerékpáros közlekedést preferálókat nem.

Az is jelentős probléma, hogy éves parkolási engedélyt feltehetően nemcsak a ténylegesen ott lakók, hanem sok más helyen lakó, de oda bejelentkező autóhasználók is kapnak (pl. aki valamilyen belső kerületben dolgozik, az fiktív bejelentkezéssel hozzájuthat a várakozási engedélyhez).

³¹ Budapest Főváros III. Kerület, Óbuda-Békásmegyer Önkormányzat Képviselőtestületének 35/2013. (V. 31.) önkormányzati rendelete a kerület közterületein a járművel történő várakozás rendjéről, <https://obudaiparkolas.hu/wp-content/uploads/2015/06/egyse%CC%81ges-35-2013-32-2015-ig.doc>

³² 19/2010. (VI. 28.) Budapest Főváros XIII. kerületi önkormányzati rendelet a Budapest Főváros XIII. Kerületi Önkormányzat közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének szabályozásáról, <https://net.jogtar.hu/rendelet?council=budapest13&dbnum=197&docid=A1000019.13R>: „2. § A várakozási övezetben a lakossági várakozási hozzájárulásért várakozási díjat nem kell fizetni, függetlenül a lakásonkénti gépkocsik számától.”

³³ Az adatok a KSH Statinfo v39 oldalra történő rákeresés után érhetők el.

³⁴ <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=98800001.TV>:

„(5) **Felhatalmazást kap** a helyi önkormányzat képviselő-testülete – fővárosban **a fővárosi közgyűlés – hogy rendeletben állapítsa meg** a várakozási területek tekintetében

- a) az egyes díjköteles várakozási területeket, valamint azok kategóriáját,
- b) várakozási területenként vagy kategóriánként a díjköteles várakozási időszakot,
- c) a fizetendő várakozási díj mértékét,
- d) a díjköteles várakozás megengedett leghosszabb időtartamát,
- e) a díjfizetés alól mentesítettek, valamint a kedvezményes várakozásra jogosultak körét, a kedvezményes várakozási díj mértékét, azzal, hogy **a kedvezményes várakozásra jogosultak körének bővítésére a kerületi képviselő-testület jogosult.**” (A szerzők kiemelései)

„(5) **Felhatalmazást kap** a helyi önkormányzat képviselő-testülete – fővárosban **a fővárosi közgyűlés – hogy rendeletben állapítsa meg** a várakozási területek tekintetében

a) az egyes díjköteles várakozási területeket, valamint azok kategóriáját,

b) várakozási területenként vagy kategóriánként a díjköteles várakozási időszakot,

c) a fizetendő várakozási díj mértékét,

d) a díjköteles várakozás megengedett leghosszabb időtartamát,

e) a díjfizetés alól mentesítettek, valamint a kedvezményes várakozásra jogosultak körét, a kedvezményes várakozási díj mértékét, azzal, hogy **a kedvezményes várakozásra jogosultak körének bővítésére a kerületi képviselő-testület jogosult.**” (A szerzők kiemelései)

Ezt onnan is lehet sejteni, hogy a belső kerületek 30%-kal több parkolási engedélyt adnak ki, mint ahány parkolóhelyük van, és ha a kérvényezők mind helyben laknának, akkor éjszaka nyilván nem férne el az összes autó még akkor sem, ha az autók egy részét magánterületen tárolják. Ez a kiskapu is növeli a parkolási keresletet és számottevő bevételtől fosztja meg a kerületi önkormányzatokat.

Szintén komoly bevételkiesést jelent az önkormányzatoknak, hogy számos kerület biztosít lakossági várakozási engedélyt méltányossági alapon – például a kerületben dolgozó tanároknak, rendőröknek, önkormányzati intézményben dolgozóknak, sportolóknak – egyéni vagy csoportos kérelmek alapján.

Továbbá az önkormányzatok jellemzően nem ellenőrzik, ha valaki kijelentkezik egy parkolási övezetben lévő ingatlanból, ezért előfordul, hogy valaki csak a várakozási engedély megszerzésének idejére jelentkezik be valahova, és az engedély megszerzése után visszajelentkezik a valós lakhelyére (pl. hogy ottani kedvezményeket vagy szolgáltatásokat igénybe tudjon venni). Akár az is előfordulhat, hogy valaki több parkolási zónára is kér lakossági várakozási engedélyt.

6.2.1.2. Alacsony órás parkolási díjak

Az egyórás parkolási díjtételek 2010 óta nem változtak, miközben az átlagkereset 2010 és 2018 között 66%-kal nőtt (bár egyes parkolási övezetek magasabb díjkategóriába kerültek). Emiatt a parkolási díjak ma jóval kevésbé csökkentik a parkolási keresletet, mint 2010-ben.

Számos olyan, viszonylag központi elhelyezkedésű közterület van, ahol a parkolás mindenki számára ingyenes. Ilyen közterület pl. a Rottenbiller és a Damjanich utca vagy az Andrássy út szervizútja az Oktogon és a Hősök tere között, ahol 416 parkolóhely található. Ezen közterületek nagy része fővárosi tulajdonú, ezért még a későbbiekben is lesz szó róluk.

6.2.1.3. Rövid díjfizetési időszak

A belső kerületekben sok helyen hétköznapi 8 és 18 óra között kell fizetni a parkolásért, a Nagykörúton belül jellemzően 20 óráig. Ugyanakkor számos helyen magas a látogatói parkolási kereslet e fizetős időszakon kívül is. Tipikusan ilyen a Belső-Erzsébetváros, de lényegében az egész Nagykörúton belüli területre jellemző, hogy a szórakozási célból érkezők nagy száma, illetve az ingyenes parkolási lehetőség miatt 22 vagy akár 24 óráig is (illetve szombat délután és este is) a parkolási kereslet meghaladja a parkolási kínálatot, különösen, mivel este, éjszaka a helyben lakók is a környéken parkolnak.

6.2.1.4. Fővárosi parkolási ügyek

A parkolási keresletet a Fővárosi Önkormányzat fővárosi tulajdonú utakkal kapcsolatos intézkedései is növelik. Mivel a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. 9/D. § (3) és (6) bekezdései alapján a fővárosi tulajdonú parkolóhelyekből származó bevételek egyértelműen a Fővárosi Önkormányzatot illetik meg, és mivel alapesetben ezeken a parkolóhelyeken nem érvényes a környékeliek várakozási engedélye, az ezeken a helyeken történő parkolásból jelentős bevételek

származhatna a Fővárosi Önkormányzatnak. Ugyanakkor a Fővárosi Önkormányzat a parkolási rendelet 10 §. (4) bekezdésében számos helyen engedélyezi azt, hogy kerületi várakozási engedély birtokában a kerületi lakosok ingyen parkolhassanak a fővárosi tulajdonú utakon. Az ingyenesen használható parkolási helyek a parkolási rendelet 5. számú mellékletben (4. rész) vannak felsorolva:

- 1.* Az I. kerületben az Attila út, a Bem rakpart, a Dózsa György tér, a Döbrentei utca, a Fő utca, a Lánchíd utca, a Krisztina körút (Mikó utca és Orvos utca közötti szakasza) és a Szarvas tér.
 - 2.* A II. kerületben a Bem József utca, a Szilágyi Erzsébet fasor (a Széll Kálmán tér és a Pázsit utca közötti szakaszon) és a Tölgyfa utca.
 - 2a.* A IV. kerületben az Árpád út, az István út, a Pozsonyi út és a Tanoda tér.
 - 3.* Az V. kerületben az Alkotmány utca, az id. Antall József rakpart, a Jane Haining rakpart, Erzsébet tér, Jászai Mari tér, Fővám tér, Kossuth tér, Széchenyi István tér és a Március 15. tér.
 - 4.* A VI. kerületben a Városligeti fasor.
 - 5.* A VII. kerületben a Damjanich utca, a Lövölde tér és a Rottenbiller utca.
 - 6.* A VIII. kerületben a Baross utca, a Harminckettesek tere, a Ludovika tér és az Üllői út.
 - 7.* A IX. kerületben a Mester utca, Soroksári út és az Üllői út.
 - 8.* A XI. kerületben az Andor utca, a Bartók Béla út, a Bocskai út, a Bogdánfy utca, a Budaörsi út, az Etele tér, a Fehérvári út, a Galvani utca, a Hegyalja út, az Irinyi József utca, a Karolina út, a Nagyszőlős utca, az Október huszonharmadika utca, a Somogyi utca és a Villányi út.
 - 9.* A XII. kerületben az Istenhegyi út.
 - 10.* A XIII. kerületben a Carl Lutz rakpart, a Dráva utca és a Váci út (Gogol utca és Szekszárdi út közötti szakasza)
 - 11.* A XIV. kerületben a Hungária körút XIV. kerületi szakasza.
- (A listában szerepelnek olyan utcák is, ahol mindenkinek ingyenes a parkolás, pl. a Damjanich utca.)

Mivel ezeken a területeken a parkolók nagy részét elfoglalják a kerületi lakosok, a Fővárosi Önkormányzatnak évről évre sok százmillió Ft-tal kevesebb bevétele keletkezik.

Ez nem volt mindig így. Például az V. kerület honlapja³⁵ arról tájékoztat, hogy 2009-ben elérte a Fővárosi Önkormányzatnál, hogy a kerületiek ingyen parkolhassanak sok fővárosi tulajdonú helyen:

„3. A korábbi egyeztetések eredményeként Önkormányzatunk az alábbiakat érte el a belvárosi lakók érdekében a Fővárosnál:

Korábban az ingyenes lakossági közterületi behajtási-várakozási hozzájárulással rendelkező kerületi lakosok csak a Belváros Önkormányzatának tulajdonában lévő közterületeken parkolhattak ingyenesen, míg a kerületben található fővárosi helyeken fizetniük kellett. Sikert értünk a Fővárosi Önkormányzatnál, hogy mostantól az alábbi tereket, utcákat is ingyen használhassák parkolásra Önök, belvárosiak:

- Erzsébet tér
- Március 15. tér
- Petőfi tér
- Alkotmány u.”

³⁵ https://www.belvaros-lipotvaros.hu/index.php?pg=news_1_192

Továbbá az is elfordul, hogy a Fővárosi Önkormányzat még a kerületi parkolási díjakhoz képest is alacsonyan határozza meg a díjat. A Carl Lutz rakparton például csak 175 forint óránként a parkolás díja³⁶, míg közvetlenül mellette az Újpesti rakparton 440 forint.

Végül meg kell említeni, hogy a fővárosi és a kerületi önkormányzatok költségelszámolása miatt is jelentős bevételtől esik el a Fővárosi Önkormányzat (de mivel ezek a bevételek jelentkezik a kerületi önkormányzatoknál, ez a gyakorlat nem növeli a parkolási keresletet). Az elérhető adatok szerint ugyanis a kerületek 80 és 663 ezer Ft közötti költséget számolnak el parkolóhelyenként³⁷, ami néhány esetben jelentősen meghaladja a valós költségeket, és esetenként oda is vezet, hogy a főváros fizet a kerületeknek a fővárosi tulajdonú parkolóhelyei után (ld. a 2. táblázatot).

2. táblázat: A Fővárosi Önkormányzat parkolásból származó bevétele, költsége és nyeresége kerületenként³⁸

Kerület	Egy fővárosi parkolóra jutó bevétel (ezer Ft)	Egy fővárosi parkolóra jutó kiadás (ezer Ft)	Egy fővárosi parkolóra jutó nyereség (ezer Ft)
V.	456	Nincs adat	Nincs adat
VI.	735	242	493
VII.	428	663	-235
VIII.	368	557	-189
IX.	322	204	118
XIII.	120	79	42
XIV.	466	228	238

6.2.2. A közterületen kívüli parkolóhelyek alacsony kihasználtsága

Sokan azt javasolják, hogy a parkolási nehézségeket újabb közterületen kívüli parkolók (mélygarázsok, parkolóházak stb.), valamint P+R parkolók kialakításával enyhítsék. Csakhogy a belső kerületekben található magánparkolók, parkolóházak, mélygarázsok éjszaka a parkolási nehézségek ellenére is alacsony kihasználtságúak. A környékbeli autóhasználók azért nem használják ezeket a parkolókat, mivel azok az ingyenes utcai parkoláshoz képest nagyon drágák. (A mélygarázsok, parkolóházak építése és üzemeltetése nagyon költséges.) A belső kerületek autóhasználói ezért csak akkor fogják használni azokat, ha vagy a mainál is jóval nagyobb támogatást kapnak, vagy ha az utcai parkolás jelentősen megdrágul.

³⁶ <https://www.nemzetimobilfizetes.hu/articles/view/parkolas-zonak>

³⁷ <http://service.einfoszar.budapest.hu/api/file/fba540aa-d3a1-4249-82d1-ad49b625523b>

³⁸ <http://service.einfoszar.budapest.hu/api/file/fba540aa-d3a1-4249-82d1-ad49b625523b>

6.2.3. A P+R parkolóhelyek problémái

A fővároson belüli személygépkocsi-közlekedés közel felét a Budapesten kívül lakók autói adják. Rendszeresen hallhatjuk – politikusoktól, közlekedéstervezőktől és átlag állampolgároktól is –, hogy ennek a forgalomnak és egyúttal a város belső részei parkolási gondjainak a csökkentéséhez jelentősen hozzájárulhat, ha sok P+R parkolóhelyet létesítünk a város szélein. Egyszerű számítások és a már meglévő P+R parkolók tapasztalatai alapján viszont az a következtetés vonható le, hogy új P+R parkolókkal nemhogy javítanánk, hanem inkább tovább rontanánk a helyzetet.

Budapesten mintegy 5700 P+R parkolóhely van.³⁹ A fővárosba kívülről naponta körülbelül 330 000 személygépkocsi lép be, és mintegy százezer indul befelé a külső kerületekből. Ennek a 75-szörös különbségnek még a töredékét sem lehet áthidalni új P+R parkolóhelyek építésével – erre se hely, se pénz nincs (illetve ami pénz talán van, azt hatékonyabban is fel lehet használni). Ha pedig azt is számításba vesszük, hogy 2012 vége és 2018 vége között Budapesten 94 ezerrel, Pest megyében pedig 116 ezerrel nőtt a személyautók száma (a KSH adatai szerint⁴⁰), akkor még nyilvánvalóbb, hogy az autódömpinget a város belső részeibe a legcsekélyebb mértékben sem lehet új P+R parkolóhelyek létesítésével megállítani.

Már azért sem szabadna szorgalmazni új P+R parkolóhelyek kialakítását, mert nincs hozzá megfelelő terület. Ami „szabad” terület lenne, az zöldfelület, aminek a felszámolása ütközne azzal az alapvető és mindenképp betartandó elvvel, hogy Budapest és környéke zöldfelületeit nem szabad tovább csökkenteni.

Minden egyes parkolóhely létesítése, fenntartása jelentős költséggel jár, de ha ezt az összeget a parkolóhelyeket igénybe vevőkre hárítjuk – díjat szedünk –, akkor aligha fogják használni azokat. Az pedig a piaczgazdasági elvekkel és a társadalmi igazságossággal ellentétes, hogy a magánautóknak nyújtott szolgáltatásokat közpénzből fizessük.

Az eddig tapasztalatok és az elméleti megfontolások alapján ráadásul azt a következtetést is le lehet vonni, hogy több P+R parkolóhely több embert ösztönöz arra, hogy autóval jöjjön be Budapestre. (Néhányan azt gondolják, hogy az autót jól leteszik a P+R-ben, a túlnyomó többség pedig azt, hogy majd mások leteszik az autójukat, és így több hely marad a városban az autóhasználatra.)

Mindezt kiválóan alátámasztják az őrmezői P+R parkolóval kapcsolatos tapasztalatok. A helyi lakosok annak idején élénken tiltakoztak⁴¹ a terv ellen, mivel a megvalósítása érdekében jelentős zöldfelületeket kellett felszámolni. A tiltakozás ellenére 1500 parkolóhelyet alakítottak ki több milliárdos költséggel (az adófizetők pénzéből). Az eredmény: romlottak a 10 ezer őrmezői lakos életkörülményei, a parkolók munkanapokon már korán reggel megtelnek (12. ábra), a Budai-örsi úton pedig változatlanul hatalmas autóáradat (munkanapokon mintegy 45 ezer gépkocsi) ömlik a vároközpont irányába (13. ábra).

³⁹ https://bkk.hu/wp-content/uploads/2019/09/budapest_parkolok_190911.jpg

⁴⁰ <http://statinfo.ksh.hu/Stainfo/haViewer.jsp>

⁴¹ Őrmező: vég vagy állomás? <https://www.levego.hu/hirek/2007/06/ormezo-veg-vagy-allomas/>

Felvethető, hogy ha Budapesten nem is, de az agglomerációs települések vasútállomásainál még érdemes lenne P+R parkolókat létesíteni. Azonban jelenleg a főváros körüli 81 településen (összesen 50 helyszínen) együttesen csak körülbelül 5000 P+R parkolóhely van.⁴² Ezt a mennyiséget nem lehet olyan mértékben növelni, hogy az bármennyire is javítson a helyzeten, így ezt meg sem szabad próbálni, hiszen az – a fentebb részletezett okok miatt – megengedhetetlen pazarlás lenne a közpénzekkel és a közterületekkel.



12. ábra: Az őrmezői P+R egy részlete egy átlagos hétköznapon reggel 8 órakor. A területe a képen láthatónál sokkal nagyobb, és egész területet 100%-ig megtöltik az autók



13. ábra: A Budaörsi út ugyanazon a reggelen

⁴² P+R parkoló rendszer szabályozása. Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft., 2018. december

6.3. Javaslatok a parkolási problémák megoldására

6.3.1. A parkolási kereslet csökkentése

Mivel a parkolási problémák túlnyomó részét a kínálatot jóval meghaladó parkolási kereslet okozza, a problémákat a parkolási kereslet csökkentésével lehet elérni, amire az alábbi lehetőségek vannak.

6.3.1.1. A céges kedvezmények eltörlése

Cégek kétféleképpen kapnak parkolási kedvezményt. Egyrészt lakossági engedélyt a munkáltató által biztosított céges autó után is lehet igényelni, ami nem mellesleg újabb biztatás arra, hogy a cégek bér helyett céges autót biztosítsanak az alkalmazottaiknak. Másrészt a cégek gazdálkodói parkolási kedvezményt is igénybe vehetnek. Szociális szempontból mindkét támogatás fölösleges, és mindkét támogatás piactorzító is, mivel előnyben részesíti a közlekedést és szállítást autók segítségével végző vállalkozásokat.

Az eltörléssel szemben minimális ellenállás várható, mivel az elsősorban cégek számára jelent nem túl jelentős költségeket (a céges autó biztosítása évente önmagában is több százézes vagy akár milliós költségekkel jár, másrészt céges autót elsősorban jól fizetett munkatársak kapnak). Bár a várakozási engedéllyel rendelkező céges autók aránya feltehetően 15% fölött van a belső kerületek nagy részében, rövid távon valószínűleg csak néhány százalékos csökkenés várható, mivel a cégek jelentős része feltehetően ki fogja fizetni a magasabb parkolási díjat. Ebből azonban az önkormányzatok jelentős többletbevételre számíthatnak.

6.3.1.2. Az életvitelszerűen máshol lakók engedélyének eltörlése

A lakossági parkolási engedély kizárólag az adott kerületben állandó lakhellyel rendelkező részére legyen adható. Ez egyébként a legtöbb kerületben ma is így van, Óbuda például nemrég vezetett be ilyen rendelkezést.⁴³

A kerületi parkolási rendeletben elő kell írni, hogy a lakossági parkolási engedély igénylésekor nyilatkozni kell arról, hogy a kérvényező életvitelszerűen a kerületben lakik. A hamis nyilatkozatot tevőkre szankciót kell kivetni, mely pl. az éves parkolási díj kétszerese.

További feltételek is szabhatók. Például amennyiben a kérvényezőnek van máshova bejelentett házasa- vagy élettársa, akkor mindkettőjüknek nyilatkoznia kell, hogy külön laknak. Az is megfontolandó, hogy amennyiben a kérvényezőnek van vele egy címre bejelentett általános iskolába vagy óvodába járó gyermeke, csak akkor kaphat engedélyt, ha a gyermek Budapesten jár általános iskolába, illetve óvodába. Ezekkel a feltételekkel ki lehet szűrni azok egy részét, akik valójá-

⁴³ Majdnem ötvenszeresre drágult a parkolás az óbudai albérleteseknek. Index.hu, 2019. 12. 03., https://index.hu/belfold/2019/12/03/majdnem_otvenszeresre_dragult_a_parkolas_az_obudai_alberleteseknek/

ban nem a kerületben (hanem pl. a külvárosban vagy az agglomerációban) laknak, és csak a parkolási kedvezmény miatt regisztráltatták magukat valamelyik belső kerületben.

Az eltörléssel szemben minimális ellenállás várható, mert az a helyben lakók által teljes mértékben elfogadott elv, hogy a parkolási kedvezmény a helyben lakóknak jár, és az életvitelszerű tartózkodással kapcsolatos nyilatkozat megtétele minimális erőfeszítést igényel. Az intézkedést ugyan nem minden esetben lehet hatékonyan ellenőrizni, de pl. Airbnb-s lakásokban vagy albérletként hasznosított lakások esetén egyértelműen megállapítható, hogy a kérelmező életvitelszerűen a lakásban lakik-e.

Ezekkel a feltételekkel ki lehet szűrni azok egy részét, akik valójában nem a kerületben (hanem pl. a külvárosban vagy az agglomerációban) laknak, és csak a parkolási kedvezmény miatt regisztráltatták magukat valamelyik belső kerületben.

6.3.1.3. A méltányossági alapon adott kedvezmények megszüntetése

A méltányossági alapon adott összes parkolási kedvezményt meg kell szüntetni. Amennyiben az önkormányzatok támogatásokkal kívánják elősegíteni a különböző kerületi intézmények alkalmazottainak megtartását, akkor kedvezményes várakozási engedély biztosítása helyett tömegközlekedési vagy pénzbeli támogatást nyújtsanak. Ez utóbbi azért is célszerű, mert így mindenki számára nyilvánossá, érthetővé válik a támogatás, miközben a parkolási kedvezmény egy rejtett támogatás.

6.3.1.4. A kijelentkezések ellenőrzése, az engedély visszaadását elmulasztók szankcionálása

A kerületi önkormányzatok ellenőrizték rendszeresen, hogy a lakossági várakozási engedéllyel rendelkezők bejelentett lakhelye továbbra is az adott parkolási zónában van-e (az állandó lakhely általában feltétele a lakossági várakozási engedély kiadásának). Amennyiben a várakozási engedély birtokosának már nincs bejelentett lakcíme az adott parkolási zónában, a várakozási engedélyt vissza kell vonni és az engedély visszaadását elmulasztónak az adott évben már nem szabad várakozási engedélyt kiadni, és esetleg egyéb szankciót is célszerű alkalmazni.

6.3.1.5. A parkolási díjak megemelése

Az egyórai parkolási díj mértékét el kell választani a tömegközlekedési vonaljegy áráról, és a kiszámítás alapját 350 Ft-ról 2020-ban 450, 2021-ben 550, 2022-ben 700 Ft-ra kell emelni (ez utóbbi 100%-os emelés, azonban, amint említettük, 2010 óta a bérek legalább 66%-kal növekedtek.) Célszerű lenne a vonatkozó törvényi előírást⁴⁴ úgy módosítani, hogy lehetőséget adjon

⁴⁴ A közterületi parkolás jogi feltételeinek megteremtése érdekében a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, valamint a közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény módosításáról szóló 2010. évi XLVII. törvény 1. §-ának (5) bekezdése a következőképpen rendelkezik: „Az egy órára vonatkozó várakozási díj személygépkocsi, három- vagy négykerekű motorkerékpár, valamint három- vagy négykerekű segédmotoros kerékpár várakozása esetén - a tárgyév január 1. napjától tárgyév december 31. napjáig terjedő időszakban - nem haladhatja meg az állami adóhatóság által az előző naptári év szeptemberében és az azt megelőző tizenegy hónapban egy liter

a díj ilyen mértékű növelésére, majd a későbbiekben a díj évenkénti növelésére az infláció mértékével. Mivel a parkolási rendelet szerint Budapesten az éves parkolási díj az egyórás parkolási díj mértékétől függ, az egyórás parkolási díjak emelése az éves parkolási díjakat is növeli, ezáltal többféleképpen is csökkenti a parkolási keresletet.

6.3.1.6. A fizetési időszak kiterjesztése

A város központi részén (a Nagykörúton belül) ki kell terjeszteni a fizetős időszakot reggel 8 órától éjfélig, pénteken akár hajnali 2 óráig. Továbbá megfontolandó a hétvégi fizetős időszak bevezetése, bár ez valószínűleg nagyon népszerűtlen lenne (kivéve a Belső-Erzsébetvárosban szombat délután és éjszaka, ahol minden bizonnyal élvezné a helyi lakosság támogatását). Egyébként több vidéki városunkban a szombat délelőtti parkolás is fizetős.

6.3.1.7. A kerületi parkolási engedélyek érvényességének korlátozása a fővárosi tulajdonú utakon

A fővárosi tulajdonú utakat két kategóriába kell osztani. A helyi jelentőségű utak azok, melyek elsősorban lakófunkciót ellátó területen vannak és nem vonzanak jelentős célforgalmat (pl. Damjanich utca). A fővárosi jelentőségű utak azok, melyek jelentős célforgalmat vonzanak, és közelükben viszonylag kevés lakóépület található (Nagykörút, Andrássy út, rakpartok stb.) A kerületi parkolási engedélyek legfeljebb csak helyi jelentőségű fővárosi utakon legyenek érvényesek, de célszerű lenne teljes mértékben eltörölni a parkolási engedélyeket a fővárosi tulajdonú területeken.

Ez az intézkedés egyrészt csökkenti a parkolási keresletet, hiszen kevesebb lesz az ingyenesen használható parkolóhely, másrészt jelentős többletbevételt eredményez a Fővárosi Önkormányzat részére.

6.3.1.8. A parkolási díjak fokozott differenciálása környezetvédelmi szempontok alapján

A fővárosi parkolási rendelet 10. §-ának (b) bekezdése már ma is lehetőséget biztosít a parkolási díjak bizonyos differenciálására a jármű környezetvédelmi besorolása alapján. Ez a lehetőség minden bizonnyal okafogyottá válna a Levegő Munkacsoport által javasolt kilométer- és szennyezésarányos városi útdíj bevezetése esetén. Azonban addig is célszerű megfontolni a differenciálás erősítését. Továbbá, tekintettel a városi terepjárók (SUV) egyre növekvő számára (2019-ben az eladott új autók 38%-át a SUV-ok tették ki⁴⁵), érdemes lenne egy progresszív többlet parkolási díjat bevezetni a meghatározott önsúly feletti személygépkocsikra.

ESZ 95-ös ólmozatlan benzin üzemanyagköltség-elszámolással kapcsolatosan alkalmazható áráként havonta közzétett ár egyszerű számtani átlagának a kétszeresét.”

⁴⁵ Új autó eladások 2019-ben. Villanyautósok, 2020.01.11., <https://villanyautosok.hu/2020/01/11/uj-auto-eladasok-2019-ben/>

6.3.1.9. Parkolási zónák csökkentése a VI. és VII. kerületben.

Jelenleg a VI. és VII. kerület egésze egy parkolási zóna. Ez valószínűleg nagymértékben hozzájárul ahhoz, hogy míg a VI. és VII. kerületben az autóval munkába járók aránya a népszámlálási adatok alapján 12%, az autóval munkába járás a két kerület között 5% és 9% (attól függően, hogy melyik kerületben van a lakóhely, és melyikben a munkahely), hiszen az ugyanazon kerületben lakók és dolgozók számára lehetővé teszi az ingyenes közterületi parkolást a munkahelynél. A többletforgalom csökkentése érdekében érdemes úgy kialakítani a parkolási zónákat, hogy más kerületekhez hasonlóan a lakossági várakozási engedélyek csak a lakóhely környékén legyenek érvényesek.

6.3.1.10. A parkolási díjak emelésének ellentételezése

Mivel a parkolási problémák túlnyomó részét a parkolási támogatások (az éves parkolási díj kedvezményei) okozzák, a problémákat csak a támogatások fokozatos felszámolásával lehet megoldani. Mivel a parkolási támogatásokat (azaz az ingyenes parkolást) sokan szerzett jognak tekintik, ezért a parkolási támogatás megszüntetése megfelelő ellentételezés nélkül valószínűleg óriási felháborodással járna. Ezért a parkolási támogatást nem megszüntetni kell, hanem pénzbeli támogatássá kell átalakítani. Viszont mivel nagyon igazságtalan lenne, ha csak az autóhasználók kapnának ilyen pénzügyi támogatást, azt minden kerületi lakos részére biztosítani célszerű. Ezt elsősorban az indokolja, hogy minden lakost károsítanak a közlekedés ártalmai, viszont emiatt eddig semmiféle kompenzációt nem kaptak.

Az átalakítás költségvetés-semleges lenne az önkormányzatok tekintetében: az éves parkolási kedvezmények megszűnnének, az emiatt keletkező bevételeket pedig az önkormányzat egyenlő arányban szétosztaná az adott parkolási zónában lakók között (a kiskorúak részét a szüleik kapnák meg). Az alábbiakban két példa kerül bemutatásra ilyen kompenzációról.

a) Az erzsébetvárosi támogatási rendszer átalakítása

Erzsébetvárosban kb. 50 ezren laknak ⁴⁶, az önkormányzat 12 ezer várakozási engedélyt ad ki⁴⁷, és két parkolási zóna van, ezekben 87 ezer, illetve 110 ezer Ft az éves parkolás engedély díja. Tételezzük fel, hogy a parkolási kedvezmény eltörlése után már csak 9 ezer várakozási engedélyt igényelnek (a 110 ezer Ft-ba kerülőből 3 ezret, a 87 ezer Ft-ba kerülőből 6 ezret), amiből keletkezik kb. 850 millió Ft többletbevétel. Szintén tételezzük fel, hogy a kevesebb autó miatt 1500-zal csökken a parkolóhelyek iránti kereslet. Továbbá tegyük fel, hogy e parkolóhelyek közül százon teraszt fognak üzemeltetni (parkolóhelyenként évi 2,3 millió Ft, összesen 230 millió Ft többletbevétel⁴⁸), 500-on nem helyiek parkolnak majd (parkolóhelyenként évi 500 ezer, összesen 250 millió Ft többletbevétel), 900 parkolóhely helyére pedig szélesebb járda vagy zöldte-

⁴⁶ Csökken a népesség, nem kell annyi önkormányzati képviselő. Index.hu, 2019.03.20., https://index.hu/belfold/2019/03/20/csokkeno_lakossag_onkormanyzati_valasztas/

⁴⁷ Nem csak az önkormányzatok, de az autósok és az állam is egymás zsebéből veszik ki a pénzt a fővárosi parkolásban. G7 2019.05.22., <https://g7.hu/kozelet/20190522/nem-csak-az-onkormanyzatok-de-az-autosok-es-az-allam-is-egymas-zsebebol-veszik-ki-a-penzt-a-fovarosi-parkolasban>

⁴⁸ https://www.erzsebetvaros.hu/download.php?file_id=15018

rület kerül. Ekkor összesen mintegy évi 1,33 milliárd többletbevétel keletkezik. Ezt az összeget arányosan elosztva, a 87 ezer Ft-os parkolási zónában élő mintegy 40 ezer lakos évi 25 ezer Ft, a 110 ezer Ft-os zónában élő mintegy 10 ezer lakos évi 31 ezer Ft kompenzációban részesül (20 millió Ft marad az adminisztrációs és banki költségekre). A számokat nehéz megbecsülni, ezért előfordulhat, hogy az egy lakosra jutó kompenzáció a valóságban némileg kisebb vagy nagyobb. Ami nagyon lényeges, hogy egy négytagú család pénzügyileg még akkor is jobban jár, mint most, ha megtartja az autóját. Mivel Erzsébetvárosban a szavazók kb. 60-70%-ának nincs autója és/vagy legalább négytagú családban lakik⁴⁹, az intézkedéssel a nagy többség járna jól. (Természetesen ehhez az is kell, hogy az önkormányzat ne hagyja, hogy a teraszok elfoglalják a keskeny járdákat, és a teraszokat inkább a parkolóhelyek felé szorítsa. Jelenleg épp az ellenkezője történik, a VII. kerület szinte minden parkolóhelyre igényelt teraszt elutasít, és ezzel lemond parkolóhelyenként évi 2,3 millió Ft bevételről csupán azért, hogy a helyi autósok kedvében járjon.)

Lesznek olyanok is, akiket kedvezőtlenül érint a támogatási rendszer átalakítása. Leginkább az 1-2 fős háztartásokat, amelyeknek évi több tízezer Ft-os többletkiadást jelentene a parkolás, ha megtartják az autójukat (és közterületen parkolnak vele). Az ilyen háztartások száma azonban kevés, és jelentős részük feltehetően jó jövedelmi helyzetben él. Ez alól kivételt képezhetnek a nyugdíjas, illetve az egyszülős háztartások, azonban a szociális problémákat nem parkolási kedvezményekkel kell próbálni megoldani.

Célszerű lenne továbbá, ha csak azok kapnának kompenzációt, ahol a családban az egy főre jutó jövedelem nem halad meg egy meghatározott összeget. A jómódúakat ugyanis nem szabad közpénzekből támogatni.

Az erzsébetvárosi parkolás-támogatási rendszer javasolt átalakítását az összes belső kerület fizető zónáiban alkalmazni lehet (természetesen némileg különböző számokkal), itt csak azért Erzsébetváros került bemutatásra, mert arról volt a legtöbb elérhető adat.

Annak elkerülése érdekében, hogy a megszerezhető „ingyempénz” miatt az eddig nem a kerületben lakók bejelentkezzenek kerületi lakásokba, részben a 6.3.1.2. pontban leírt intézkedéseket lehetne meghozni. Ezeknél is sokkal hatékonyabb lenne, ha az önkormányzat rögzítené: minden lakás után csak annyi személyre lehet kompenzációt igényelni, amennyi egy meghatározott időben (pl. 2020. január 1-jén) ott állandó bejelentkezéssel rendelkezett. Ez alól csak a lakásba újonnan született vagy örökbe fogadott gyermekek jelenthetnek kivételt. Újonnan épült lakásokba költözők esetén azt javasoljuk, hogy vagy ne kaphassanak kompenzációt, vagy pl. szobánként legfeljebb egy lakó kaphasson.

b) A külvárosi parkolási támogatási rendszer átalakítása

A külvárosi, parkolási zónákon kívüli területen kb. 1,2 millióan laknak, akiknek mintegy 500 ezer autójuk van. Ezen a területen ki lehetne alakítani egy külvárosi parkolási zónát, ahol 2 óra par-

⁴⁹ Durva becslés. Erzsébetvárosban van kb. 30 ezer lakás és 12-14 ezer személyautó, a legalább 4 tagú háztartások száma 7-10% lehet. Pontosabb becslés nem lehetséges, mert nem tudjuk, hogy a lakások hány százaléka lakott ténylegesen, mely háztartásoknak van autója, hány háztartásnak van 2 vagy több autója stb. Azzal a feltételezéssel számoltuk ki a 60-70%-os arányt, hogy a háztartások felének van autója, és ezen háztartások 10-25%-a lakik legalább 4 tagú családban (a gyerekesek esetében az autóbirtoklás felülreprezentált).

kolás ingyenes, egyébként meg napi vagy éves (esetleg havi) parkolójeggyel lehet parkolni. A napi parkolójegy ára pl. 300 Ft, az éves parkolójegy ára pl. 20 ezer Ft (bárki igényelheti). A díjfizetés elkerülését elsősorban az alacsony díjak és magas szankciók teszik népszerűtlenné. Tételizzük fel, hogy 450 ezren (főleg külvárosiak, kisebb részben a külvárost napi szinten látogatók, pl. ingázók) igényelnek éves parkolójegyet (9 milliárd Ft bevétel), illetve összesen évi 10 millió (azaz hétköznaponként napi 40 ezer) ember vesz napijegyet (3 milliárd Ft bevétel). A 12 milliárd Ft-os bevételből a működési költségek levonása után évente 9-10 ezer Ft-os kompenzáció juthat a külvárosokban élő minden egyes lakosnak. Eszerint az autóval rendelkező egyfős háztartásokat kivéve senki sem járna rosszabbul. A megemelt parkolás díj hatására csökken a parkolási kereslet, ezért a lebetonozott parkolók egy része (akár több tízezer parkolóhely) zöldfelületté alakítható, melynek fenntartása olcsóbb, illetve ökológiai hatása kedvezőbb.

Az összes fent javasolt intézkedés közül a parkolási támogatási rendszer átalakítása a legnagyobb hatékonyságú. Míg a többi intézkedés csak néhány százalékkal, a belső kerületekben ez az intézkedés több tíz százalékkal is képes csökkenteni a parkolási keresletet úgy, hogy minden bizonnyal óriási többségi támogatottságot élvez, és nem igényel külön önkormányzati forrásokat.

A kereslet csökkentésével a fenti intézkedések az összes parkolási problémára hatnak, mert a kisebb kereslet lehetővé teszi az eddig parkolóként használt közterületek más célú hasznosítását, csökkenti a parkolási nehézségeket és az egyéb ökológiai problémákat, legtöbbjük növeli az önkormányzatok bevételeit.

6.3.1.11. A parkolási díjak emelésének ellentételezése közlekedési alapjövedelemmel

A fentebb ismertetett ellentételezésnek lehetséges egy olyan változata, amely szerint az érintettek az ellentételezési összeget nem használhatják fel korlátlanul, hanem csak közlekedési szolgáltatásokra (tömegközlekedés, közautó, BUBI, taxi stb.). Egy ilyen „közlekedési alapjövedelemnek” az az előnye, hogy a pénz továbbra is a közlekedési ágazaton belül marad. Hátránya, hogy az adminisztrációja, ellenőrzése sokkal bonyolultabb. Ez utóbbi elkerülhető, ha nem történik ellenőrzés. Ez sem lenne precedens nélküli, hiszen például az V. kerületben minden 18 év alatti tanuló – amennyiben a családjában az egy főre jutó jövedelem nem halad meg egy meghatározott összeget – jogosult a kerületi önkormányzattól tömegközlekedési támogatást kapni, amelynek összege megfelel a tanulói bérlet árának; ezt az összeget az érintettek pénzben kapják meg⁵⁰, és – értesüléseink szerint – a felhasználását nem ellenőrzik.

6.3.1.12. Parkolási kvótarendszer

Elképzelhető egy parkolási kvótarendszer bevezetése is.

Első lépésben az önkormányzat meghatározza az „ingyenes” lakossági gépkocsitárolásra alkalmas közterületi parkolóhelyek számát az adott területen. Ezt követően ezeket a parkolóhelye-

⁵⁰ Belváros-Lipótváros Budapest Főváros V. kerület Önkormányzat Képviselő-testületének 26/2016.(XI.22.) önkormányzati rendelete a gyermekvédelmi ellátásokról, https://www.belvaros-lipotvaros.hu/user/browser/File/egyseges_rend_2/2019/2016_26_Gyermekev%C3%A9delmi_2019_06.pdf

ket díjmentesen és egyenlően „szétosztja” a területen található lakások között. Minden lakásra jut X százaléknyi igénybe vehető parkolóhely, vagyis minden lakáshoz tartozik egy X százaléknyi autótárolási célú kvóta. Ezt a kvótát a lakás valamelyik bejelentett lakója jogosult kezelni. Egy informatikai rendszerben – virtuális piactérben – lehetővé kell tenni a parkolási kvóták bérbevételeit valamilyen, de legalább hat hónapos időtartamra.

Ha egy regisztrált állampolgár megszerez 100 százaléknyi kvótát, arra kaphat egy várakozási hozzájárulási engedélyt, aminek birtokában az általa megjelölt kerületi cím Y méteres körzetében a továbbiakban kedvezményesen tárolhatja a gépkocsiját.

A kerületi önkormányzat előre meghatározott ütemben csökkentheti a parkolóhelyek számát, így a kvóták ára évről évre emelkedhet, illetve egyre többen mondanának le az autótartásról.

A rendszer kiegészíthető azzal a lehetőséggel, hogy amennyiben egy ház lakói tartós hozzáférést szereznek egy vagy több közterületi parkolóhely kedvezményes használatára, akkor kibérelhetnek a házuk közelében lévő parkolóhelyeket, és azokra fát ültethetnek, azt parkosíthatják.

6.3.2. Egyéb bevételnövelő intézkedések

6.3.2.1. A költségelszámolás korlátozása

A Fővárosi Önkormányzatnak érdemes lenne korlátoznia a parkolás-üzemeltetés során felmerülő költségek elszámolhatóságát, mert az egyes parkolási cégek által elszámolt magas költségek miatt a főváros jelentős bevételektől esik el. Az elszámolható költségnek parkolóhelyenként legfeljebb 80-200 ezer Ft körül kellene lennie a körülményektől függően.

6.3.2.2. A parkolóórák felszámolása, a mobilfizetés egyszerűsítése

A parkolási rendelet szerint a díjfizetési övezetekben parkolóórákat kell elhelyezni, mégpedig úgy, hogy bármely fizető parkolóhelytől legfeljebb 75 méterre (a rendelet 2019. novemberi módosítása szerint legfeljebb 250 méterre) található legyen egy parkolóóra. Egy parkolóóra mintegy 2 millió forintba kerül és az üzemeltetése is tetemes költséggel jár. Ugyanakkor a parkolási díjak 80 százaléka mobilfizetéssel kerül befizetésre. Mivel ma már lényegében mindenkinek van mobiltelefonja, az említett rendelkezést el kell törölni. (Az egyik gyakran emlegetett ellenérv, hogy a külföldiek nem tudnak mobilfizetéssel fizetni. Szerencsére az ő díjfizetésük megoldására léteznek technikai lehetőségek.) Az intézkedés bevezetésével több milliárd forintot takaríthatnak meg az önkormányzatok.⁵¹

Egyúttal egyszerűsíteni szükséges a mobilfizetést. Jelenleg ugyanis túl bonyolult (előre kell regisztrálni stb.). Külföldi városokban ezt sok helyütt jóval felhasználóbarátabb módon oldották meg, például vannak olyan városok, ahol egy emelt díjas sms-sel lehet fizetni. Egy egyszerűbb

⁵¹ Ld. például Zugló esetét: „Az automaták darabja több, mint 2 millió forintba kerül, amiket ... a C-Ware Kft. szállít, telepít és helyez üzembe, majd darabját havi 40 ezer forintért négy éven át karbantart.”

<https://444.hu/2019/11/05/zuglo-most-azoktol-vesz-egy-rakas-parkoloautomatat-akiket-korabban-tobb-tizezer-rendbeli-parkolasi-csalasert-elitettek>

megoldás jóval olcsóbb is lehet, aminek következtében az önkormányzatok több bevételhez is jutnának.

6.3.3. A városkép javítása

A városkép javítása érdekében meg kell tiltani a városképet különösen rontó parkolók kialakítását, illetve a meglévőket meg kell szüntetni. Első lépésben érdemes lenne egy olyan tanulmányt készíttetni, mely meghatározza a városképet különösen rontó parkolók kritériumait, majd felméri az ezeknek a kritériumoknak nem megfelelő parkolókat. Második lépésben ezeket a parkolókat meg kell szüntetni, vagy amennyiben ez nem lehetséges, akkor méretüket jelentősen csökkenteni kell, hogy kevésbé zavarják a városképet.

6.3.4. Az OTÉK⁵² módosítása

Haladéktalanul el kell törölni az OTÉK-nak a személygépkocsik elhelyezésére vonatkozó kötelező előírásait, a 42. § (2) bekezdését⁵³, valamint az OTÉK 4. mellékletét („Az elhelyezendő személygépkocsik számának megállapítása”). Ezek a rendelkezések ugyanis kötelezővé teszik a parkolóhelyek kialakítását akkor is, ha nincs rá igény, továbbá ösztönzik az autótárolást és az autóhasználatot. Annak eldöntését, hogy mennyi parkolóhelyre van szükség egy adott új építményhez, a beruházóra kell bízni. Megfontolandó, hogy az OTÉK a létesíthető parkolóhelyek maximumát írja elő.



14. ábra: A 2001 és 2003 között épült londoni Gherkin (Uborka) épület. Az épületben 46 250 négyzetméter iroda és 1400 négyzetméter kereskedelmi terület van. Négyezren dolgoznak benne, és a látogatók száma is több ezer naponta. Nincs egyetlen parkolóhely sem az alkalmazottak, sem a látogatók autói részére, kivéve 5 helyet mozgáskorlátozottaknak. Van viszont 118 kerékpár- és 52 motorkerékpárhely. Ötszáz méteren belül kettő, egy kilométeren belül további négy metrómegálló található az épület közelében. Ez az Egyesült Királyság legdrágább irodaépülete, 2006-ban 630 millió angol fontért, mintegy 1 milliárd amerikai dollárért értékesítették!⁵⁴

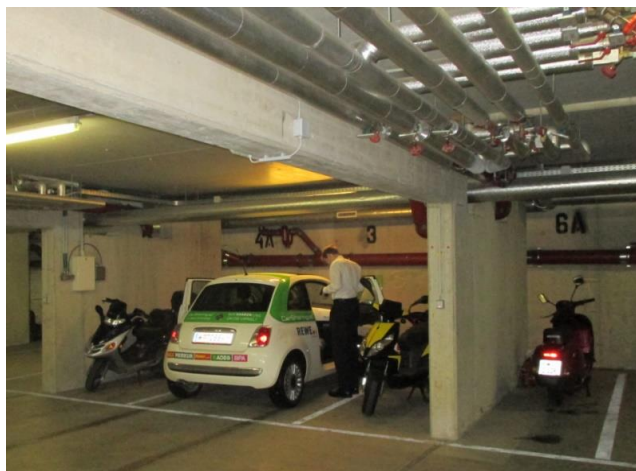
⁵² Az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 53/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet, http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=31189.375005

⁵³ „Az egyes telkek és építmények rendeltetésszerű használatához a telken – a helyi építési szabályzatnak a terület településen belüli elhelyezkedése, tömegközlekedési ellátottsága és forgalmi terheltsége és az építmény rendeltetése alapján, a (10) bekezdésben foglaltak figyelembe vételével meghozott eltérő rendelkezése hiányában – a 4. számú melléklet szerint meghatározott számú személygépkocsi elhelyezését kell biztosítani.”

⁵⁴ A kép forrása:

https://en.wikipedia.org/wiki/30_St_Mary_Axe#/media/File:30_St_Mary_Axe_from_Leadenhall_Street.jpg

Számos külföldi példa bizonyítja (14. és 15. ábra), hogy a parkolóhely kötelező létesítésének hiánya komoly előnyökkel is járhat.



15. ábra: Akik ebben az átlagosnak tűnő bécsi lakótelepi háztömbben laknak, mind vállalták, hogy nem tartanak saját gépkocsit. A garázsukban három közautó, valamint sok kerékpár és néhány robogó található, a felszínen pedig a szokásosnál sokkal több zöldfelület, közösségi tér

6.3.5. *Egységes fővárosi parkolási rendszer megteremtése*

Rendkívül ésszerűtlen és sok visszaélésre ad okot az, hogy a 23 kerületi önkormányzat külön-külön üzemeltet parkolási rendszert. Ezért sürgető egy egységes fővárosi parkolási rendszer megteremtése. Az ez ellen felhozott egyik fő ellenérv az, hogy ezáltal a kerületi önkormányzatok jelentős bevételtől esnének el. Ezt a problémát azonban könnyű megoldani: minden kerületi önkormányzatot a kezelésében lévő területen beszedett parkolási díj összege illeti meg (a vonatkozó költségek levonása után).

6.3.6. *A parkolási szabálytalanságok szankcionálása*

Súlyos gondot jelent, hogy a parkolási szabályokat megsértők szankcionálása igen gyakran elmarad. (Ez alól a fizető parkolóhelyeken a fizetés elmaradása miatti bírságolás a kivétel.) Ez a helyzet a parkolási szabályok megsértésére ösztönöz, amire sok példa van. (Erre mutat egyebek mellett, hogy a jarokelo.hu oldalon az egyik leggyakrabban bejelentett probléma a parkolási szabálytalanság.)

Sok az olyan autós, aki a gyalogosokat vagy kerékpárosokat akadályozza, illetve a zöldfelületeket rongálja a szabálytalan parkolással. Ennek megakadályozására erősíteni kell a szabálytalan parkolással szemben fellépő hatóságokat, és ösztönözni kell őket, hogy határozottabban lépjenek fel ilyen esetekben. Gyakrabban kell alkalmazni a kerékbilincs használatát (különösen a kirívó szabálytalanságok esetén).

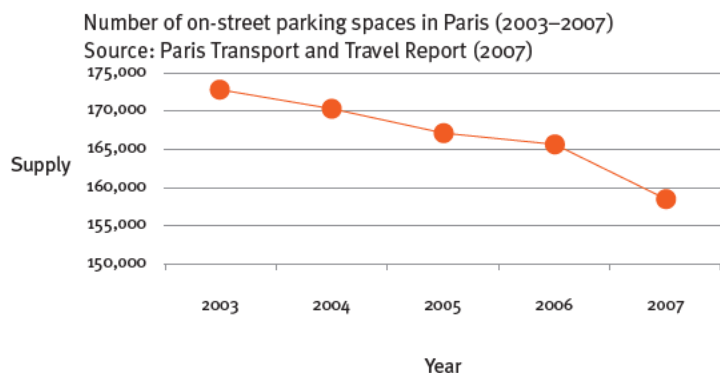
Rendkívül nagy károkat okoz, amikor a parkoló járművek a tömegközlekedési járművek mozgását akadályozzák. Évente több ezer ilyen eset történik, alkalmanként utasok százait, ezreit kényszerítve rövidebb-hosszabb várakozásra.⁵⁵ Ennek a jelenségnek a felszámolása érdekében több elszállító járművet kell alkalmazni, mégpedig olyan módon, hogy azok rövid időn belül el tudják szállítani a forgalmat akadályozó autót. Megfontolandó, hogy néhány esetben a BKK indítson kártérítési (próba)pert is a vétkes autós ellen, hiszen szabálysértő magatartásával komoly károkat okoz a tömegközlekedésnek, illetve a tömegközlekedési szolgáltatások megítélésének, és így az érintett szolgáltatóknak.

A hatósági fellépések eredményeit széles körben szükséges kommunikálni annak érdekében, hogy mindenki tudatosuljon a szabálytalan parkolások következményei.

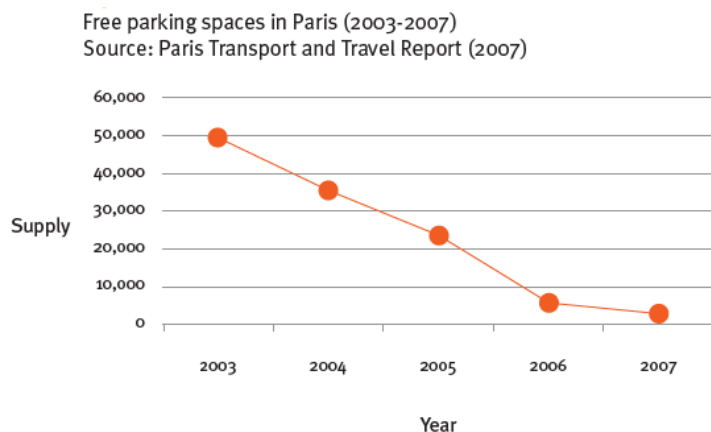
⁵⁵ Ld. <https://www.facebook.com/vitezydavid/photos/a.792002570868851/2725654227503666/?type=1&theater>

6.3.7. Külföldi példák a parkolás szigorításának kedvező hatásaira

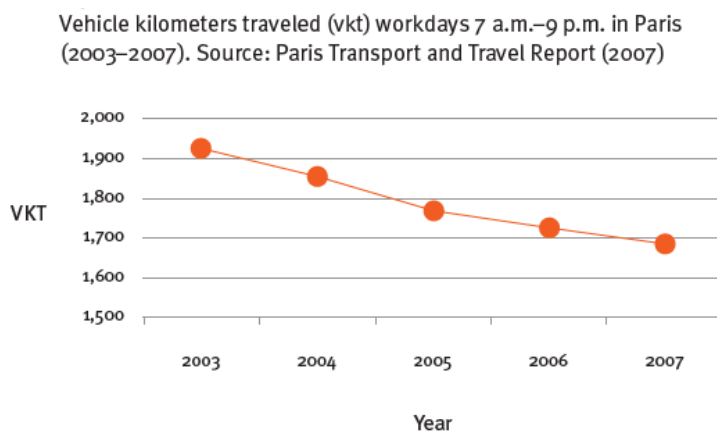
Amint több külföldi példa mutatja, a parkolási rendszer átalakításával érdemben lehet csökkenti a gépjárművek területfoglalását. A témáról számos tanulmány készült, az egyik ilyenből⁵⁶ vettük át a 16-18. ábrát.



16. ábra: A közterületi parkolóhelyek számának alakulása Párizsban 2003 és 2007 között



17. ábra: A díjmentes közterületi parkolóhelyek számának alakulása Párizsban 2003 és 2007 között



18. ábra: Az egy munkanapon személygépkocsival megtett járműkilométerek számának alakulása Párizsban 2003 és 2007 között

⁵⁶ Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation. ITDP, 2011, https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/Europes_Parking_U-Turn_ITDP.pdf

A francia főváros polgármestere, Anne Hidalgo jelenleg folyó újraválasztási kampányának egyik legfontosabb programpontja, hogy az elkövetkező években a közterületi parkolóhelyek csaknem felét, 60 000-et fog felszámolni, és az így felszabaduló területet a gyalogosoknak és kerékpárosoknak adja át.⁵⁷ Párizshoz hasonlóan több más európai nagyváros is évről évre csökkenti a közterületi parkolóhelyek számát. Amszterdam például 2019 és 2025 között 11 200-at fog megszüntetni, és a helyükre fákat ültetnek, kerékpársávokat, szélesebb járdákat létesítenek.⁵⁸ Oslo belvárosában 700 parkolóhelyet szüntettek meg, az így felszabaduló helyeket pedig a gyalogosoknak, a kerékpárosoknak és a növényzetnek adták át.⁵⁹ Berlin 2018-ban elfogadott mobilitási rendelete⁶⁰ alapján minden főúton az egyéb forgalomtól fizikailag védett kerékpársávokat hoznak létre (helyenként buszsávval közösen) – az autós sávok és autóparkolók rovására (19. ábra). A példákat még hosszan lehetne sorolni.



19. ábra: Újonnan létesített, az egyéb forgalomtól leválasztott közös busz- és kerékpársáv Berlinben

⁵⁷ Anne Hidalgo veut supprimer la moitié des 133 000 places de stationnement de Paris. L'Express, 2020.01.18., https://www.lexpress.fr/actualite/societe/environnement/anne-hidalgo-veut-supprimer-la-moitie-des-133-000-places-de-stationnement-de-paris_2116622.html

⁵⁸ A Modest Proposal to Eliminate 11,000 Urban Parking Spots. Citylab, 2019.03.29., <https://www.citylab.com/transportation/2019/03/amsterdam-cars-parking-spaces-bike-lanes-trees-green-left/586108/>

⁵⁹ What happened when Oslo decided to make its downtown basically car-free? Fast Company, 2019.01.24., <https://www.fastcompany.com/90294948/what-happened-when-oslo-decided-to-make-its-downtown-basically-car-free>

⁶⁰ Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018, http://gesetze.berlin.de/jportal/portal/t/zdz/page/bsbeprod.psml;jsessionid=715BB8CEF7AF465FB4C27C7DCD9E0476.jp26?pid=Dokumentanzeige&showdoccase=1&js_peid=Trefferliste&documentnumber=1&numberofresults=1&fromdocdoc=yes&doc.id=jlr-MobGBErahmen&doc.part=X&doc.price=0.0#jlr-MobGBErahmen

7. Infrastrukturális és forgalomtechnikai eszközök a közlekedés közterület-használatának átalakítására, megfelelő alternatívák nyújtására

A fentebb ismertetetteken túlmenően számos egyéb – infrastrukturális, forgalomtechnikai, szervezési – lehetőség áll a rendelkezésünkre a közlekedés közterület-használatának észszerűbbé tételére, az autótulajdonlás és -használat korlátozásával egyidejűleg alternatívák nyújtására. Az alábbiakban ezek közül soroljuk fel az általunk legfontosabbnak tekintetteket.

7.1. A gyalogos közlekedés feltételeinek javítása

Sokkal többen gyalognának akár nagyobb távolságra is, ha a gyaloglás mindig kellemes, biztonságos, egészséges lenne. A gyaloglás népszerűsítését és a jobb feltételek megteremtését nagymértékben elősegítené – a jelen tanulmányban felsorolt intézkedések mellett – egy törvény a gyalogosok jogairól. Ennek elkészítéséhez javasoljuk alapul venni a Gyalogosok Jogairól szóló európai parlamenti határozatot.⁶¹

7.2. A kerékpár-használat elősegítése

A Magyar Kerékpárosklubnak részletesen kidolgozott javaslatok vannak a kerékpárhasználat népszerűsítésére, a kerékpározás feltételeinek javítására, ezeket célszerű felkarolni, megvalósítani.

7.3. Az újabb mikromobilitási eszközök használatának szabályozása

Az újonnan elterjedőben lévő elektromos mikromobilitási eszközök (villanyroller, Segway stb.) szabályozásáról komoly vita folyik világszerte. Álláspontunk szerint ezek az eszközök megfelelő szabályozás esetén hasznos szerepet tölthetnek be a közterület-használat ésszerűsítésében. Szükségesnek tartjuk a közlekedésük megtiltását a járdán, mivel ez balesetveszélyes és gyakran félelmet keltő, különösen a kisgyermekesek és az idősek körében. A hazai szabályozás alapelveire már készült konkrét javaslat⁶²; a Levegő Munkacsoport álláspontja szerint ezen alapelvek szerint szükséges megalkotni a vonatkozó szabályozást.

⁶¹ European Parliament: Resolution on the protection of pedestrians and the European charter of pedestrians' rights. Official Journal of the European Communities, 1988.11.14., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:1988:290:FULL&from=EN> (51. oldal)

⁶² Itt az ideje az villanyroller és társai szabályozásának!, <https://www.levegő.hu/hirek/2020/02/itt-az-ideje-az-villanyroller-es-tarsai-szabalyozasanak/>

Ld. még: Innovációs összefoglaló – A mikromobilitás gyors elterjedéséről a városokban. Mobilissimus Kft., 2019, <http://sump->

7.4. A villanyrobogók, villanykerékpárok használatának ösztönzése

Budapesten szinte elhanyagolható a robbanómotoros robogóknak a közlekedésben betöltött szerepe, ennek ellenére rendkívül nagy mértékben járulnak hozzá a levegő- és zajszennyezéséhez. Különösen súlyos a helyzet azokon a helyeken, ahol koncentráltan és nagy gyakorisággal használnak ilyen robogót, hiszen az itt lakók, illetve közlekedők közvetlenül vannak kitéve a szinte elviselhetetlen töménységű kipufogógáznak és gyakori erős zajnak. A robbanómotoros robogók közlekedése számos forgalomcsillapított utcában sokszor igen kellemetlenül érinti az ott kikapcsolódni vágyó embereket is a (például a Ráday utcában a vendéglátóhelyek szabadban ülő hazai és külföldi vendégeit). Megfelelő intézkedések hiányában a helyzet várhatóan tovább fog romlani, mivel az autózást korlátozó (egyébként helyes és támogatandó) intézkedések, mint például egyes utak, területek forgalomcsillapítása vagy a dugódíj bevezetése, ösztönzi a robogó használatát a fővárosban. Ezért szükségesnek tartjuk a belső égésű motorral ellátott robogók fokozatos kitiltását Budapestről és helyette a villanyrobogók, illetve villanykerékpárok alkalmazásának ösztönzését, amint ezt számos más országban teszik. Ezt annál is inkább érdemes megtenni, mert Budapesten is egyre szaporodnak azok az eszközök, amelyekkel környezetkímélő módon oldják meg a kiscsomagok szállítását (20. ábra).



20. ábra: A melegétel házhoz szállítása Berlinben általánosan hagyományos vagy villanykerékpárral történik (bal felső kép), és Budapesten is egyre terjednek a kerékpáros házhoz szállítások (jobb felső kép), azonban még mindig sok a rendkívül környezetszennyező motorkerékpáros, robogós szállítások (alsó kép)

7.5. Forgalmcsillapítás, a közlekedési közterületek újrafelosztása

A forgalmcsillapítás lényege az, hogy a járművezető lelkére hassunk, hogy a környezetében lévő emberek partnerévé váljon. Arra kell rávenni őket, hogy Budapesten sehol ne menjenek túlságosan gyorsan, viselkedjenek kulturáltan, ne hagyják akárhol leállítva az autóikat. Legyenek másokra is figyelemmel, de ne csupán a szabályok miatt, vagy azért, mert ott a rendőr, hanem azért, mert ezt diktálja a lelkiismeretük. Ezt részben táblákkal, transzparenszekkel, lámpákkal is elő lehet segíteni, de ennél is fontosabbak a beépített akadályok és a szép környezet. A forgalmcsillapítás célja az, hogy egy lakott környezetben, ahol gyerekek szaladgálnak, biciklisek ke-rekeznek, értsék meg az autósok, akik áthajtanak: itt emberek élnek.

7.5.1. Általános 30 km/h sebességkorlátozás

Mindenekelőtt javasoljuk, hogy a főváros egész területén legyen 30 km/h sebességkorlátozás (azzal, hogy egyes helyeken ennél alacsonyabb megengedett sebességet is előírhatnak), kivéve a főútvonalakat, illetve tömegközlekedési útvonalakat. Ilyen rendszer működik például Grácban (21. ábra).



21. ábra: Közlekedési tábla Grác városhatárán:
30 km/h sebességkorlátozás a város egész területén a főútvonalakat kivéve⁶³

⁶³ A kép forrása: <https://rue-avenir.ch/ressources/villes-dici-et-dailleurs/autriche/graz/graz-ville-30/>

7.5.2. Főútvonalak humanizálása

Célszerű elkészíteni néhány jelentősebb fővárosi főútvonal (pl. Kossuth Lajos utca–Rákóczi út, Üllői út, Bajcsy-Zsilinszky út) forgalomcsillapításának terveit, hogy amikor egyébként is sor kerül az út felújítására, akkor ezeket a terveket meg tudják valósítani.⁶⁴ Ilyen tervek részben már készültek, a BKK-nál fellelhetők például a Kossuth Lajos utca–Rákóczi út tengely és az Üllői út egy szakaszának humanizálásáról szóló tervek (22-23. ábra).



22. ábra: A BKK 2013-ban készült látványterve a Kossuth Lajos utca–Rákóczi út tengely humanizálásáról⁶⁵

⁶⁴ Ilyen javaslatok már a korábbi évtizedekben is rendszeresen napirenden voltak, ld. például:

<https://www.levegő.hu/kapcsolodo-anyagok/ferenciek-tere-megint-nem-omlott-ossze-a-kozlekedes-budapesten/>

⁶⁵ https://www.youtube.com/watch?v=QXqWbRq_dDQ&t=5s



23. ábra: Tervezett kétoldali parkolósáv és kerékpársáv (látványterv) az Üllői úton⁶⁶

Sok külföldi példa van a főutak forgalomcsillapítására a legkülönbözőbb városi területeken (24-27. ábra).⁶⁷

⁶⁶ Budapest belső városrészének komplex kerékpárosbarát fejlesztéséhez szükséges tervek elkészítése (I., II., VIII., IX., XI. kerület) – Üllői út, Döntés- előkészítő terv. BKK, 2013

⁶⁷ Ld. még például:

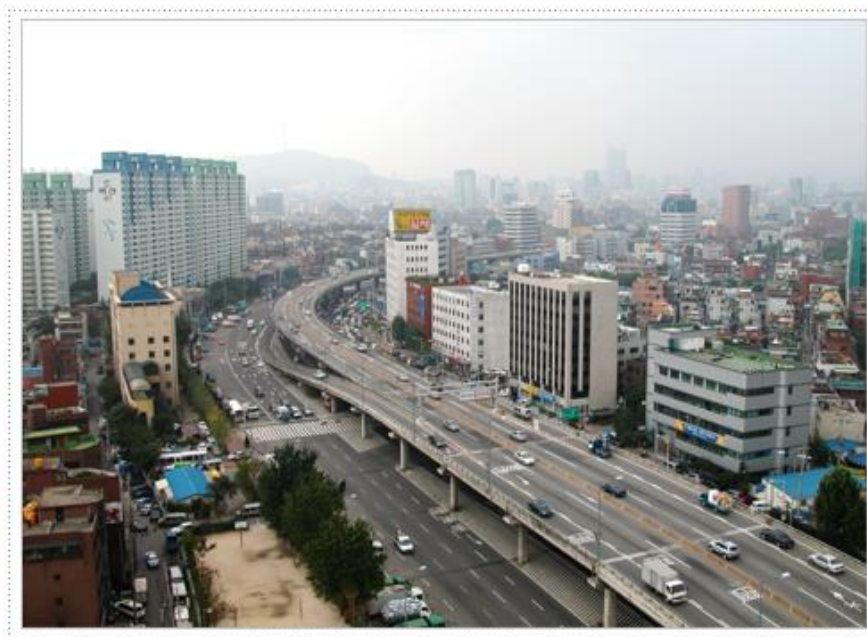
- Hódítsuk vissza a Kossuth Lajos utcát és a Rákóczi utat!
https://www.levegő.hu/sites/default/files/kapcsolodo/kossuth-rakoczi_0901.pdf
- Megszűnő városi autópályák,
https://www.levegő.hu/sites/default/files/megszuno_varosi_autopalyak_1203_0.pdf
- Terv a Budapest központján átvezető Kossuth Lajos utca és Rákóczi út forgalomcsillapítására,
https://www.youtube.com/watch?v=QXqWbRq_dDQ&t=97s (video)



24. ábra: Párizs rakpartja 2015-ben és 2017-ben.

Franciaország fővárosában július közepétől augusztus közepéig – 2016-ban már szeptember elejéig – zárták le évről évre a Szajna jobb partján a Georges Pompidou gyorsforgalmi utat az autók elől, és nyitották meg a sétálók előtt. Még strandröplabdázni is lehet ott ilyenkor! A Paris Plages sikerén felbuzdulva, a városi levegő tisztábbá tételéért harcoló Anne Hidalgo polgármester javaslatára úgy döntött a párizsi városi tanács, hogy a lezárást állandósítani kell: 3,3 kilométer hosszan tiltottak ki minden gépjárműforgalmat a Szajna jobb partjáról a belvárosban.⁶⁸

⁶⁸ Források: <http://www.bfmtv.com/planete/paris-anne-hidalgo-inaugure-les-rives-de-seine-1134353.html>
<http://www.leparisien.fr/paris-75/paris-75005/politique-anti-voitures-paris-met-le-turbo-23-10-2015-5213683.php>
<http://www.rtl.fr/actu/societe-faits-divers/en-images-paris-le-parc-des-rives-de-seine-inaugure-7787923979>



25. ábra: Szöul központja 2002-ben és 2005-ben

A dél-koreai fővárost átszelő folyót az 1960-as években befedték és utat építettek rá. Rövid idő elteltével hatalmas forgalom alakult ki rajta, és ezért egy emelt szintű autópályabővítés mellett döntöttek. Az 1971-ben befejeződött munkálatok egy 16 méter széles, 5,8 kilométer hosszú gyorsforgalmi utat eredményeztek a városközpontban a már korábban meglévő út felett. A forgalmi problémákat így sem sikerült megoldani, viszont az életminőség a városközpontban elviselhetetlenné vált. Egy huszárvágással 2003-ban elkezdték bontani az autópályát, és 2005 októberében hatalmas ünnepség keretében átadták a város lakóinak a helyreállított folyót. Azóta ez lett a lakosok és turisták egyik legkedveltebb helye a városban, a környező ingatlanok ára pedig az egekbe emelkedett.⁶⁹

⁶⁹ A képek forrása: <http://www.preservenet.com/freeways/FreewaysCheonggye.html>



26. ábra: Lyoni rakpart az 1990-es években és napjainkban.

A harmadik legnagyobb francia várost kettészeli Rhône folyó bal partját 5 kilométer hosszan teljes egészében átadták a városlakóknak 2007 tavaszán. A rakparton a parkoló autók helyén sétányt és bicikliutat létesítettek, mellettük természetes növényzet, botanikus kertek, játszóterek és éttermek, pihenőhelyek váltják egymást, összesen 10 hektáros területen.⁷⁰

⁷⁰ Források: <https://www.lyonmag.com>
<https://divisare.com/projects/250396-in-situ-les-berges-du-rhone>



27. ábra: Koppenhága egyik főutcája az 1960-as években és napjainkban. A dán fővárosban a helyi üzlettulajdonosok heves tiltakozása ellenére kialakították Európa egyik leghosszabb sétálóutcáját. Itt ma naponta 80 ezer gyalogos fordul meg, és az átalakítás óta a helyi üzlettulajdonosok vagyonokat kerestek.⁷¹

⁷¹ A képek forrása: <https://i.pinimg.com/750x/08/67/48/086748ddb408097862a15d8b69c8b9ee.jpg>

7.5.3. Ideiglenes forgalomkorlátozások

A főútvonalak forgalomcsillapításának társadalmi elfogadottságát nagy mértékben elősegítenék az ideiglenes forgalomkorlátozások, amikor a lakosság meg tapasztalhatja annak előnyeit. Erre jó lehetőséget biztosítana az autómentes napok kiterjesztése időben és térben egyaránt. A nemzetközi tapasztalatok ugyanis azt bizonyítják, hogy az autómentes napok jelentős tudatformáló szerepet tölthetnek be, különösen akkor, ha az autómentesség nagyobb területre terjed ki, és viszonylag gyakran ismétlődik.⁷² Erre számos jó példa létezik szerte a világon (Brüsszel, Párizs, Bogotá⁷³ stb.). Az eddigi tapasztalatok azt is bizonyítják, hogy a gépjármű-forgalom megtiltása egy-egy területet akkor is vonzóvá tehet, ha semmilyen eseményt nem rendeznek ott. Néhány évvel ezelőtt egy hétköznapi (szeptember 22-én, az Európai Autómentes Napon) lezárásra került az Andrassy út úgy, hogy senki semmilyen rendezvényt nem szervezett oda. Délutánra így is megtelt sétáló, kerékpározó emberekkel, játszó gyermekekkel.

Egyebek mellett hétvégén fel kellene szabadítani az autóforgalom alól a pesti alsó rakpartot. Az eddigi tapasztalatok szerint egy ilyen intézkedés egyáltalán nem okoz zavart a főváros gépjármű-közlekedésében. Például 2013. augusztus 19-én és 20-án a budai és a pesti alsó rakpartot, sőt számos más utcát is lezártak anélkül, hogy ez komolyabb fennakadást idézett volna elő Budapesten.⁷⁴

7.6. A tömegközlekedési járművek forgalmi előnyben részesítése

Folytatni kell a programot a tömegközlekedési járművek forgalmi előnyben részesítésére. Ilyen intézkedés lehet az egyéb forgalomtól elkülönített sávok létesítése; a közlekedési lámpáknak a tömegközlekedési járművekre hangolása; az útkereszteződések és kanyarodási lehetőségek alárendelése a tömegközlekedési járatok szempontjainak; ahol célszerű, negatív buszöböl kialakítása stb. Szükséges, hogy a BKK/BKV ütemezett, részletes tervet készítsen a forgalmi előnyben részesítési intézkedésekre.

A tömegközlekedés előnyben részesítése a forgalomban és általában is a személyautó-közlekedéssel szemben nagyon sok közterületet szabadíthat fel (28. ábra).

⁷² Ld. például itt:

Korommentes városok – követendő példák a közlekedési légszennyezés csökkentésére,

https://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/korommentesvarosok_0.pdf

⁷³ Ld. A sikeres városok titka,

https://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/automentes_osszefoglalo_0.pdf és

https://levegomunkacsoport.blog.hu/2017/06/29/miert_nem_kiterjedtebb_az_automentes_nap_budapesten

⁷⁴ Nagy sikerű autómentes napok a fővárosban, <https://www.levego.hu/hirek/2013/08/nagy-sikeru-automentes-napok-a-fovarosban/>

7.7. A tömegközlekedési járműállomány és infrastruktúra fejlesztése

A jó színvonalú tömegközlekedés elengedhetetlen ahhoz, hogy az autóval közlekedők minél nagyobb része elfogadja a személygépkocsi-közlekedés korlátozását. Itt a tömegközlekedés fejlesztésének csak két vonatkozását emeljük ki.



28. ábra: Ennyi közterületet foglal el 200 személy, ha személygépkocsival, illetve autóbusszal közlekedik⁷⁵

7.7.1. Autóbusz-közlekedés

Ha gyorsan és viszonylag alacsonyabb költséggel kívánunk kedvező változást elérni a járműállomány, illetve az infrastruktúra bővítésével a tömegközlekedésben, akkor az egyetlen lehetőség az autóbuszállomány növelése, korszerűsítése. A témával kapcsolatban érdemes megfontolni a Levegő Munkacsoport kezdeményezésére 2006-ban készült tanulmány eredményeit,

⁷⁵ A kép forrása: <http://www.transportpublic.org/images/stories/20100502-200people.jpg>

amely azt vizsgálta, mennyi autóbusz szükséges ahhoz, hogy átterelhetők legyenek agglomerációból Budapestre bejövő utasok személygépkocsiról autóbuszra.⁷⁶

7.7.2. Városi és elővárosi vasút

Budapest és környéke vasúthálózatának fejlesztéséről már számos tanulmány készült.⁷⁷ Itt ennek egyik elemére hívjuk fel külön a figyelmet.

Immár elodázhatatlan a Nyugati pályaudvar és Déli pályaudvar felújítása, korszerűsítése; ennek költsége összevethető egy olyan alagút megépítésének költségével, amely ezt a két pályaudvart kötné össze. Egy ilyen alagút révén gyakorlatilag megduplázódna a Dunán átmenő vasúti kapacitás Budapest térségében. Lehetővé válna a nagyvasút jobb integrálása a főváros közlekedésébe. A jelenleg fővárosi belterületen zajló vonatfordítási tevékenység zömét ki lehetne helyezni az elővárosi vasúti hálózat külső állomásaira, amivel jelentős vasútüzemi terület szabadulna fel városfejlesztési célokra. Így a telkek ugrásszerűen megnövekvő értéke jelentős mértékben fedezné a beruházás költségeit. Megvalósulhat a Podmaniczky Park, amit – reprezentatív közvéleménykutatás szerint – a budapestiek 85 százaléka támogat, és ami több százmilliárd forinttal növelné a környékbeli ingatlanok értékét.⁷⁸ Megszűnne a Rákosrendező–Szegedi úti vasúti átjárónak szinte állandó lezárt állapota, javulna a kapcsolat a XIV. és XV., valamint a XIII. és IV. kerületek között. Jelentősen javulna a vasúti tehertranszit-forgalom folyamatossága a teljes közép-magyarországi régióban. Szintén jelentősen javulna az ország keleti és nyugati felének vasúti kapcsolata személyszállítási szempontból az átszállásmentes kapcsolat biztosítása révén, miáltal fokozódna a vasúti közlekedés vonzereje, és így csökkenne a főváros térségét érintő közúti nyomás. Az alagút kiváltaná a tervezett V0 vasútvonal megépítését, aminek bekerülési költsége nagyságrendileg azonos a javasolt alagútéval. Továbbá elkerülhető lenne a természeti értékek jelentős pusztítása, amit a V0 megépítése okozhat.

7.8. Az autómegosztás ösztönzése

Sokan azért tartanak saját autót, mert vannak olyan helyzetek, mikor mindenképp autóra van szükségük. (pl. nagyméretű vagy nehéz tárgy szállítása, nagybevásárlás, hétvégi kirándulás, hétvégi családlátogatás gyerekekkel), de a saját autóhasználat alternatívái körülményesek, nem ismertek, vagy túl költségesnek tartják azokat (pl. taxi). (Ez utóbbi gondolkodásmód igen gyakran nem konkrét számításokon, hanem előítéleteken alapul.⁷⁹)

⁷⁶ A városhatáron átlépő egyéni közlekedést használók tömegközlekedési eszközökre történő átterhelésének kapacitás vizsgálata, 2006, <https://www.levego.hu/sites/default/files/kapcsolodo/atterheles.pdf>

⁷⁷ Ld. például: A Budapesti Regionális Gyorsvasúti Rendszer koncepciója. Megrendelő: Budapesti Közlekedési Szövetség, 2006, <http://merlin2.bgk.bme.hu/entities/documents/download/830>

⁷⁸ A Podmaniczky Park kialakításának társadalmi hasznai. Levegő Munkacsoport, 2016, https://www.levego.hu/sites/default/files/Podmaniczky_Park_t%C3%A1rsadalmi_hasznok_2016marc7.pdf

⁷⁹ Ld. Havi bruttó 500 000 forint jövedelem alatt nincs értelme autót fenntartani Budapesten, <https://www.levego.hu/hirek/2010/09/havi-brutto-500-000-forint-jovedelem-alatt-nincs-ertelme-autot-fenntartani-budapesten/>

Meglátásunk szerint egy modern közautórendszer két alapelvnek kell megfeleljen:

1. Alapelv: Hozzá 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 is, 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 benzines 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, például elkészül a Nemzeti Elektronikus Jegyrendszer Platform⁸⁰) a vállalkozás elfogadja, hogy a foglalási rendszere egy nagyobb egységes rendszer része (annak érdekében, hogy a felhasználó a számára

⁸⁰ <https://nejp.hu/>

legkedvezőbb foglalatást 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 támogatják 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 foglalatást. 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 kötött állomásos rendszerek is működtethetők önfenntartó módon, üzleti alapon. A már 15 éve működő, 40 ezer taggal rendelkező belga Cambiótól megtudtuk, hogy az önkormányzatok ugyan átadták nekik az állomások parkolóhelyeinek haszonélvezeti jogát (a 160 négyzetkilométer alapterületű Brüsszelben közel 200 állomáson 550 autót üzemeltetnek), és az alaptőkét fele részben tömegközlekedési vállalatok adták, de ezeken túl nem részesülnek működési támogatásban, a kiadásokat a tagbevételek fedezik. A flandriai Cambio hálózat állomásain elektromos modellek is elérhetők a robbanómotorosok mellett.

Brüsszelben létezik egy tisztán elektromos kötött állomásos közautó hálózat is, a Zencar (29. ábra). Az állomások értelemszerűen töltővel is fel vannak szerelve, viszont az autók hatótávolsága és a tarifarendszer csak a budapesti Greengóhoz hasonló városi felhasználást tesz lehetővé, hosszabb utakat nem.

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.



29. ábra: A Zencar villanyautós autómegosztó-szolgáltatás egyik dedikált állomása Brüsszelben

Fentebb említettük, hogy a kerületi önkormányzatok ódzkodnak a parkolóhelyeik átadásáról közautók céljára (vagy bármilyen egyéb közlekedési célra). Félnek 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 mintegy 120 000 közterületi fizető parkolóhely van⁸¹, 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.

⁸¹ <https://g7.hu/kozelet/20190327/az-adatok-azt-mutatjak-hogy-nagyon-gyanusan-uzemeltetik-a-keruletek-a-parkolasi-rendszer/>

A közautók témájában a Levegő Munkacsoport korábban több anyagot is készített, amelyek további információkat tartalmaznak.⁸²

7.8. A telekocsi-használat elősegítése

A telekocsirendszer növelni képes az egy személygépkocsira eső utasok számát (ami Magyarországon 1,3-1,4 körül van), és így csökkenti a dugókat és a légszennyezést. Ezt az utazási módot azzal is elő lehetne segíteni, ha az önkormányzat létrehozna olyan telekocsi-találkozási pontokat, ahol az agglomerációból, a külvárosokból a városközpontba (illetve vissza) együtt utazni kívánók találkozhatnak. Minél több olyan, táblával ellátott hely van a városokban (30. ábra), ahol a gépkocsik meg tudnak állni arra a legfeljebb egy percre, amíg az utas beszáll vagy kiszáll az autóból, annál népszerűbbé válhat a telekocsizás. Különösen hozzájárulhatnak a telekocsizás népszerűsítéséhez a tömegközlekedési csomópontokban kialakított a telekocsis találkozási pontok („Kiss&Ride”) kijelölése.⁸³



30. ábra: Telekocsik részére kijelölt parkolóhely az egyik francia vasútállomásnál⁸⁴

⁸² Milyen közautórendszer legyen Budapesten?

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

Állomásokkal kiegészítve hatékonyabb lehet a közautózás Budapesten

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

Megvenne-e egy pohár tej kedvéért egy tehenet?

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

Lehet-e a közautózás a saját autótartás alternatívája Budapesten?

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

(Ezen írás végén hivatkozás található a Levegő Munkacsoportnak a témával kapcsolatos két korábbi tanulmányára.)

⁸³ Ld. <https://www.levego.hu/kampanyok/telekocsi/>

Van hova fejleszteni a telekocsizást,

https://levegomunkacsoport.blog.hu/2020/02/18/van_hova_fejleszteni_a_telekocsizast

⁸⁴ A kép forrása: <https://www.la-croix.com/Economie/Entreprises/iDVroom-SNCF-ouvre-15-lignes-covoiturage-France-2017-09-20-1200878322>

Az OECD megbízásából készült egyik tanulmány felmérte, hogy Lisszabonban mennyi magán személygépkocsit tudna helyettesíteni egy jól működő autómegosztásos, illetve autómegosztásos-telekocsis rendszer. Arra az eredményre jutottak, hogy amennyiben a magánautók 100 százalékát lecserélnék ilyen rendszerre, akkor ugyanannyi utast ugyanolyan távolságra el tudnának szállítani (különböző forgatókönyvek szerint) az autók 10-23 százalékával, és a jelenlegi parkolóhelyek mindössze 7-16 százalékára lenne szükség (3. és 4. táblázat). Bár a számítások önvezető autókra készültek, bizonyára nem sokkal kedvezőtlenebb eredményt lehetne elérni nem önvezető autók esetén is.⁸⁵

3. és 4. táblázat: A hivatkozott OECD-tanulmány modellezésének néhány eredménye

Table 4. **Fleet size for different TaxiBot and AutoVot scenarios**
(% of current Lisbon car fleet, 24-hour weekday average)

			Fleet size	% of baseline
Baseline			203 000	
100% shared self-driving fleet	Ride sharing (TaxiBot)	No high-capacity public transport	25 917	12.8
		With high-capacity public transport	21 120	10.4
	Car sharing (AutoVot)	No high-capacity public transport	46 249	22.8
		With high-capacity public transport	34 082	16.8
50% private car use for motorised trips	Ride sharing (TaxiBot)	No high-capacity public transport	13 265 + 194 537*	102.4
		With high-capacity Public transport	10 900 + 147 767*	78.2
	Car sharing (AutoVot)	No high-capacity Public transport	22 887 + 194 275*	107.0
		With high-capacity Public transport	18 358 + 148 050*	82.0

* = shared + private cars

Table 10. **Maximum number of parked vehicles for different TaxiBot and AutoVot scenarios**
(for 24-hour weekday)

			Max. Parking requirements	% of baseline
Baseline			160 000	
100% shared self-driving fleet	Ride sharing (TaxiBot)	No high-capacity public transport	11 563	7.2
		With high-capacity public transport	8 901	5.6
	Car sharing	No high-capacity public transport	25 621	16.0
		With high-capacity public transport	17 110	10.7
50% private car use for motorised trips	Ride sharing (TaxiBot)	No high-capacity public transport	5 928 + 153 122*	99.4
		With high-capacity public transport	4 622 + 116 689*	75.8
	Car sharing	No high-capacity public transport	12 705 + 153 330*	103.8
		With high-capacity public transport	9 561 + 116 467*	78.8

* = shared + private cars

⁸⁵ Urban Mobility System – Upgrade How shared self-driving cars could change city transport. International Transport Forum, OECD, 2015 https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cpb_self-drivingcars.pdf

7.9. Újabb P+R parkolók létesítése helyett

7.9.1. Ráhordó járatok létesítése

A kudarcot vallott P+R létesítési program helyett – az egyéb pontokban ismertetett intézkedések mellett – javasoljuk ráhordó járatok létesítését a ritkábban lakott területek kiszolgálására. Szerte a világban sok helyen közlekednek ezzel a céllal kisbuszok vagy nagyobb személygépkocsik, hol menetrendszerűen, hol pedig igény szerint, akár hívásra is (31. ábra). Hasonló ráhordó járatokat célszerű kialakítani Budapest külső kerületeiben és a környező településeken annak érdekében, hogy ritkábban lakott, a fő tömegközlekedési járatoktól messzebbre eső területekről a tömegközlekedési csomópontokba szállítsák az utasokat.



31. ábra: Ráhordó járatok helyi tömegközlekedési tarifával francia nagyvárosok agglomerációiban⁸⁶ („Transport à la demande”: igény szerinti közlekedés)

⁸⁶ Ld. Községi közlekedés ritkán lakott területeken,

https://levegomunkacsoport.blog.hu/2020/01/20/kozossegi_kozlekedes_ritkan_lakott_teruleteken

7.9.2. B+R parkolóhelyek létesítése

Szintén szükséges az őrzött, illetve kamerával felügyelt B+R parkolóhelyek (kerékpáros tárolóhelyek a tömegközlekedési csomópontoknál) számának jelentős növelése. Az ilyen tárolóhelyek nagy népszerűségnek örvendenek Európa számos városában (32. ábra).



32. ábra: B+R parkoló vasútállomás mellett Delftben, Amszterdamban, illetve Koppenhágában

7.10. City logisztikai megoldások a teherforgalom észszerűsítése érdekében

Amint korábban említettük, egyes becslések szerint Budapesten a teher- és személygépkocsival történő áruszállításnak akár az 50 százaléka is elkerülhető lenne (jármű-kilométerben mérve) megfelelő city logisztikával. Erre vonatkozóan részletes – és véleményünk szerint mielőbb megvalósítandó – javaslatokat tartalmaz Budapest Fenntartható Városi Logisztikai Terve (SULP),⁸⁷ illetve a már korábban készült „Budapest citylogisztikai célkitűzéseinek egységes koncepció javaslata” című dokumentum⁸⁸.

7.11. A Dunán közlekedő hajók légszennyezésének csökkentése

Sokszor teljesen élvezhetetlenné teszi a Duna melletti közterületek, különösen a rakpartok használatát a hajók levegő- és zajszennyezése. A megoldásra a Levegő Munkacsoport az érintett hajózási szervezetekkel egyeztetve konkrét javaslatokat tett, ezek mielőbbi megvalósítása szükséges.⁸⁹

7.12. A gépjárművek károsanyag-kibocsátásának fokozott ellenőrzése

A közutakon közlekedő gépjárművek számottevő része nem teljesíti a károsanyag-kibocsátásra vonatkozó követelményeket, és sajnos ennek ellenőrzése jelenleg egyáltalán nem hatékony, sem a teher-, sem a személygépjárművek esetében. Szükséges lenne az ellenőrzési tevékenység fokozása, a közlekedésben résztvevő jogsértő járművek kiszűrése. Ennek egyik eleme lehet, ha a közlekedési hatóság bevezetné és ellenőrzései során rendszeresen alkalmazná a távérzékeléses emissziómérés módszerét (33. ábra).



33. ábra: Gépjárművek károsanyag-kibocsátásának ellenőrzése távérzékeléssel – Szófiában⁹⁰

⁸⁷ Budapest Fenntartható Városi Logisztikai Terve (SULP), Megalapozó dokumentum. Mobilissimus Kft., 2018. december, <https://www.budcluster.eu/wp-content/uploads/2015/11/Budapest-Fenntarthat%C3%B3-V%C3%A1rosi-Logisztikai-Terve.pdf>

⁸⁸ Készült a Budapesti Közlekedési Központ megbízásából 2014-ben.

⁸⁹ Ld. Hatalmas légszennyezést mutattak ki a mérések a pesti Duna-part mentén, <https://www.levego.hu/hirek/2019/09/hatalmas-legszennyezest-mutattak-ki-a-meresek-a-pesti-duna-part-menten/>

⁹⁰ Képek az „АКЦИЯ МРЪСЕН ВЪЗДУХ: Мерят вредните газове от колите в София - Здравей, България (07.09.2017r.)” című videóból, https://youtu.be/3E_LWrKBx6Q

8. Kommunikáció, társadalmi részvétel

A jelen tanulmányban javasolt intézkedések megvalósításához elengedhetetlen a széles körű kommunikáció, a jelenlegi helyzet, a problémák és a lehetséges megoldások ismertetése a lakossággal és a döntéshozókkal, valamint a lakosság, a civil szervezetek bevonása a döntések előkészítésébe és az intézkedések kivitelezésébe. Ezt a témát részletesebben kifejtettük a „BUDAPESTI KÖZTERÜLETEK TERVEZÉSE, MENEDZSELÉSE, FENNTARTÁSA” című tanulmányban, itt csak arra hívjuk fel a figyelmet, hogy világszerte sok ötletes minta van arra, miként lehet felhívni az embereket rávenni arra, hogy változtassanak a közterület-használati szokásaikon (ilyen példák láthatók a 34. és 35. ábrán).



34. ábra⁹¹

⁹¹ A kép forrása:

Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation. ITDP, 2011,
https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/Europes_Parking_U-Turn_ITDP.pdf



35. ábra⁹²

⁹² A kép forrása: <https://www.smartcitiesdive.com/ex/sustainablecitiescollective/how-we-allocate-street-space/1019971/>

A képet az alkotója, Karl Jilg engedélyével használtuk fel.