

Civil szervezetek javaslata a fővárosi parkolási rendelet módosítására

2024.11.19.

Budapest Főváros | Főpolgármestere

ikt. szám:

tárgy: Javaslát a Parkolási rendelet módosítására

előkészítő:

cím: 1052 Budapest, Városház utca 9-11. | levélcím: 1840 Budapest 1 / 6 oldal

Előterjesztés

a Közgyűlés részére

Tisztelt Közgyűlés!

Jelen előterjesztés 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.) önkormányzati rendelet módosítását javasolja.

A módosítás célja elsődlegesen a meglévő parkolóhelyek tekintetében a kereslet és kínálat egyensúlyának megteremtése, a parkolóhely-használat díjának értékalapú meghatározása a kedvezményezettek részére, valamint a közterületek funkcióváltásának elősegítése (parkolóhelyek egy részének felszabadítása a gyalogosok, kerékpárosok részére és a zöldfelületek növelésére).

A módosítás elfogadásának eredménye a gépjárműforgalom és ezzel együtt a káros környezeti hatásainak csökkenése, az ilyen jellegű közterülethasználat értékének tudatosítása, a közterületi funkcióváltások lehetőségének megteremtése.

Fentiek alapján kérem a Tisztelt Közgyűlést az előterjesztés döntési és határozati javaslatainak elfogadására.

Döntési javaslat

A Fővárosi Közgyűlés úgy dönt,

hogy megalkotja .../2024. (... ..) önkormányzati rendeletét 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.) önkormányzati rendelet módosításáról, az 1. melléklet szerint.

határidő: 2024. december 31.

felelős: Karácsony Gergely főpolgármester

Döntéshozatal módja: minősített szavazattöbbség szükséges.

Kelt Budapesten, a minősített elektronikus aláírásba foglalt időbélyegző szerinti időpontban.

Karácsony Gergely
főpolgármester

Láttam:

dr. Számadó Tamás
főjegyző

mellékletek:

1. 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.) önkormányzati rendelet módosításáról szóló...../2024. (...) önkormányzati rendelet
2. A rendelettervezet indoklása

függelék:

1. hatásvizsgálati lap

**Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének
.../2024. (...) önkormányzati rendelete**

**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.) önkormányzati rendelet**

módosításáról

Budapest Főváros Közgyűlése

az 1. § és a 3–4. § tekintetében a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. § (5) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján, és a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (4) bekezdés 10. pontjában meghatározott feladatkörében eljárva; a 2. § tekintetében az Alaptörvény 32. cikk (2) bekezdésében meghatározott eredeti jogalkotói hatáskörében, és a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (4) bekezdés 10. pontjában meghatározott feladatkörében eljárva a következőket rendeli el:

1. §

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.) önkormányzati rendelet 2. §-a a következő (o) ponttal egészül ki:

„(o) várakozási megváltási díj: a területre érvényes várakozási óradíj kétezer-ötszázszorosának kedvezménnyel csökkentett díja.”

2. §

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.) önkormányzati rendelet 9. §-a a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A 2000 kilogramm saját tömeget meghaladó személygépkocsi, személygépkocsival vontatott pót- vagy lakókocsi, és a 2000 kilogramm saját tömeget meghaladó, de 3500 kilogramm megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó tehergépkocsi várakozási díja az (1) bekezdésben meghatározott várakozási díj kétszerese.

3. §

(1) 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.) önkormányzati rendelet

- a) 5. § (1) bekezdésében a „munkanapokon az „A” várakozási övezetekben a 8.00 óra és 22.00 óra közötti, a „B” várakozási övezetekben” szövegrész helyébe a „minden nap az „A” várakozási övezetekben a 8.00 óra és 22.00 óra közötti, munkanapokon a „B” várakozási övezetekben” szöveg,
- b) 9. § (1) bekezdésében a „személygépkocsi, három- vagy négykerekű motorkerékpár, három- vagy négykerekű segédmotoros kerékpár, személygépkocsival vontatott pót- vagy

- lakókocsi és 3500 kilogramm megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó tehergépkocsi esetében*” szövegrész helyébe a *„2000 kilogramm saját tömeget meg nem haladó személygépkocsi és tehergépkocsi esetében”* szöveg,
- c) 9. § (1) bekezdés a) pontjában a *„600 forint/óra”* szövegrész helyébe a *„900 forint/óra”* szöveg,
- d) 9. § (1) bekezdés a) pontjában a *„450 forint/óra”* szövegrész helyébe a *„750 forint/óra”* szöveg,
- e) 9. § (1) bekezdés a) pontjában a *„300 forint/óra”* szövegrész helyébe a *„600 forint/óra”* szöveg,
- f) 9. § (1) bekezdés a) pontjában a *„200 forint/óra”* szövegrész helyébe a *„300 forint/óra”* szöveg,
- g) 10. § (2) bekezdés a) pontjában a *„várakozási díj”* szövegrész helyébe a *„várakozási megváltási díj”* szöveg,
- h) 10. § (4) bekezdés a) pontjában az *„adott terület”* szövegrész helyébe az *„adott várakozási övezet”* szöveg,
- i) 10. § (5) bekezdésében a *„várakozási díj”* szövegrész helyébe a *„várakozási megváltási díj”* szöveg, a *„várakozási díj kétszázötvenszerese”* szövegrész helyébe a *„várakozási díj kétezer-öttszázszorosa”* szöveg,
- j) 10. § (5) bekezdés (a) pontjában a *„legfeljebb 100%”* szövegrész helyébe a *„legfeljebb 97%, amennyiben annak a lakos az üzemben tartója és saját tömege a 2000 kilogrammot nem haladja meg, és legfeljebb 90%, amennyiben annak saját tömege a 2000 kilogrammot meghaladja, vagy azt a lakos a munkáltatótól kizárólagos használatba kapta és az a munkáltató üzemben tartásában, lízingelésében vagy tartós bérletében van”* szöveg,
- k) 10. § (5) bekezdés (a) pontjában a *„kedvezmény mértéke”* szövegrész helyébe a *„kedvezmény mértéke legfeljebb 90%”* szöveg,
- l) 10. § (5a) bekezdés (a) pontjában a *„kiadását megtagadhatja, vagy”* szövegrész helyébe a *„kiadását megtagadja, vagy”* szöveg,
- m) 10. § (5a) bekezdés (b) pontjában a *„várakozási hozzájárulás díját az (5) bekezdésben meghatározottnál magasabban is megállapíthatja”* szövegrész helyébe a *„várakozási megváltási díj kedvezményét 90%-ban állapítja meg”* szöveg,
- n) 10. § (6) bekezdés a) pontjában a *„várakozási díjat kell”* szövegrész helyébe a *„várakozási megváltási díjat kell”* szöveg, és a *„várakozási díjat a hozzájárulást”* szövegrész helyébe a *„várakozási megváltási díjat a hozzájárulást”* szöveg,
- o) 12/A. § (1) bekezdésében az *„általá megjelölt személygépkocsikra”* szövegrész helyébe az *„általá megjelölt gépjárművekre”* szöveg
- p) 12/A. § (2) bekezdés a) *„a közösségi autóbérleti rendszer használatára vonatkozó, egy alkalommal legfeljebb 72 óra időtartamra szóló személygépkocsi-használatot megengedő szerződés megkötésére”* szövegrész helyébe *„a közösségi autóbérleti rendszer használatára vonatkozó gépjármű-használatot megengedő szerződés megkötésére”* szöveg
- q) 12/A. § (2) bekezdés d) pontjában a *„személygépkocsinként”* szövegrész helyébe a *„gépjárművenként”* szöveg,
- r) 12/A. § (2a) bekezdésében a *„személygépkocsi”* szövegrész helyébe a *„gépjármű”* szöveg,
- s) 12/A. § (2a) bekezdés a) pontjában a *„legfeljebb 125 kW lehet”* szövegrész helyébe *„legfeljebb 125 kW lehet”* szöveg,
- t) 12/A. § (3) bekezdésében a *„személygépkocsi”* szövegrész helyébe a *„gépjármű”* szöveg, a *„személygépkocsinként”* szöveg a *„gépjárművenként”* szöveg,
- u) 12/A. § (4) bekezdésében a *„közösségi autóbérleti várakozási hozzájárulás közúti várakozóhelyen”* szöveg a *„közösségi autóbérleti várakozási hozzájárulás közúti várakozóhelyen, ideértve a kizárólagos lakossági várakozóhelyeket”* szöveg,

- v) 25. § (3) bekezdés a) pontjában a „várakozási díj” szövegrész helyébe a „várakozási megváltási díj” szöveg, az „alapdíj kétszázötvenszerese” szövegrész helyébe az „alapdíj kétezer-ötszázszorosa” szöveg,
- w) 25. § (4) bekezdésében a „várakozási díjából” szövegrész helyébe a „várakozási megváltási díjából” szöveg,
- x) 25. § (4) bekezdés (a) pontjában a „legfeljebb 100%” szövegrész helyébe a „legfeljebb 98%, amennyiben annak a lakos az üzemben tartója és saját tömege a 2000 kilogrammot nem haladja meg, és legfeljebb 90%, amennyiben annak saját tömege a 2000 kilogrammot meghaladja, vagy azt a lakos a munkáltatótól kizárólagos használatba kapta és az a munkáltató üzemben tartásában, lízingelésében vagy tartós bérletében van” szöveg,
- y) 25. § (4) bekezdés (b) pontjában a „kedvezmény mértéke” szövegrész helyébe a „kedvezmény mértéke legfeljebb 90%” szöveg lép.

4. §

- (1) 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.) önkormányzati rendelet 7. § (5) bekezdése hatályát veszti.
- (2) 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.) önkormányzati rendelet 10. § (5) bekezdés ba), bb), bc) és bd) pontjai hatályát veszti.
- (3) 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.) önkormányzati rendelet 25. § (4) bekezdés ba), bb), bc) és bd) pontjai, valamint (5) bekezdése hatályát veszti.
- (4) 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.) önkormányzati rendelet 33. § (5) bekezdése hatályát veszti.

5. §

- (1) Jelen rendelet – a (2) bekezdésben foglaltak kivételével – 2025. január 1-jén lép hatályba.
- (2) A 3. §, j), l) és m) pontjai 2026. január 1-jén lépnek hatályba.

Általános indokolás

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.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: Parkolási rendelet¹) módosítására a parkolási nehézségek mérséklése, a közlekedési dugók visszaszorítása és a parkolás közterületi helyigényének csökkentése érdekében van szükség. Továbbá annak érdekében is, hogy a lakosság jobban érzékelje a közterület valódi értékét.

A rendelet-tervezethez a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény (a továbbiakban: Jat.) 17. § előírásainak megfelelően hatásvizsgálat készült.

A Jat. 19. § (2) bekezdésében előírtaknak megfelelően megtörtént a lakosság közvetlen tájékoztatása a www.budapest.hu honlapon keresztül annak érdekében, hogy az érintettek tudomást szerezzenek a készülő rendelet-tervezetről.

Részletes indokolás

Az 1. §-hoz

A javaslat meghatározza a várakozási megváltási díj fogalmát. A közterület értékét egyebek mellett az is jelzi, hogy mennyit kellene éves szinten fizetni az adott parkolóhelyet elfoglaló autó után, ha a fizetésre kötelezett időszak teljes tartama során az egész évben fizetnék az adott területre érvényes díjat. Ezért az eljárási díj helyett parkolási megváltási díj megfizetéséhez köti az engedély megadását. A parkolási megváltási díj az éves parkolási díj – az egy órai parkolási díj szorozva az éves fizetésre kötelezett órák számával – fővárosi parkolási rendeletben meghatározott százaléka.

A 2. §-hoz

A javaslat a nagy méretű autók parkolási óradíjára a kisebb autókénál magasabb mértéket határoz meg. Egy ilyen autó egy átlagos autónál nagyobb helyet foglal el. A többi városi közlekedőre – különösen a gyalogosokra és kerékpárosokra – az átlagos autónál nagyobb veszélyt is jelent: ütközés esetén átlagosan 30 százalékkal növeli a gyalogosok és kerékpárosok halálzásának kockázatát. A nagyobb súlya miatt sokkal több egészségkárosító mikroszemcse kerül a levegőbe a gumikopás következtében. Egyre több városban vezetnek be magas díjat a nagyméretű autókra. A javaslat a Párizsban alkalmazott eljárást vette alapul, ahol az 1,6 tonna feletti dízeles, benzines és hibrid autók és a 2 tonna feletti elektromos autók parkolási díja háromszor akkora, mint az ezeknél kisebb autók után fizetendő díj.

A 3. §-hoz

A javaslat a parkolási problémák csökkentése érdekében kiterjeszti a fizető parkolási időszakot, illetve magasabb díjakat és hozzájárulást határoz meg.

a) Az „A” övezetben hétvégén is jelentős a parkolóhelyek iránti túlkereslet, a javaslat ennek visszaszorítása érdekében terjeszti ki a fizetési időszakot.

b) A javaslat értelemszerűen összefügg az 1. § javasolt módosításával.

c)–f) A javaslatot a parkolási díjak legutóbbi emelése óta bekövetkezett infláció és a lakossági jövedelmek emelkedése miatti nagyobb mértékű autótulajdonlás és -használat, a rossz közlekedési és parkolási helyzet, valamint a mindebből következő károk indokolják.

¹ <https://or.njt.hu/eli/735638/r/2010/30>

- g) A javaslat értelemszerűen összefügg az 1. § javasolt módosításával.
- i) A javaslat értelemszerűen összefügg az 1. § javasolt módosításával.
- j) A javaslat kezdetben az első autóra 97%-os kedvezményt irányoz elő, amivel a parkolási zónákban történő lakossági várakozás díja az első autó esetén a következőképp alakulna:
- A zóna: 2,25 millió Ft/év (100%) – 67 500 Ft/év (kedvezményes)
 - B zóna: 1,875 millió Ft/év (100%) – 56 250 Ft/év (kedvezményes)
 - C zóna: 1,5 millió Ft/év (100%) – 45 000 Ft/év (kedvezményes)
 - D zóna: 750 ezer Ft/év (100%) – 22 500 Ft/év (kedvezményes)
- A javaslat megengedett össztömegről szóló része összefügg a 2. § javasolt módosításával.
- A javaslat cégautókról szóló részét az indokolja, hogy a cégautós parkolási kedvezmények rendkívül piactorzítóak: versenyhátrányt okoz azoknak a vállalkozásoknak, amelyek autói nem parkolnak közterületen (például azért, mert nincs autójuk).
- l)-m) A javaslat egységesíti a kerületek gyakorlatát. Ez egyrészt azért fontos, hogy az alacsonyabb kedvezményt bevezető kerületekben az autótulajdonosok ne hivatkozassanak más kerületek gyakorlatára, másrészt azért, hogy a közterületen kívüli parkolóhelyek kihasználtsága az optimálishoz közeledjen.
- o)-r) A javaslat elősegíti, hogy Budapesten is minél többen vegyenek igénybe közösségi furgont. Ez a gyakorlat már Európa sok városában elterjedt, és a tapasztalatok szerint hozzájárul ahhoz, hogy kevesebben vegyenek saját autót, illetve kisebb autókat vegyenek. A p) pontban leírt javaslat azt segíti elő, hogy a közautókat sokkal kiszámíthatóbb módon lehessen igénybe venni – sok nyugat-európai város gyakorlatának megfelelően.
- s) A javaslat lehetőséget ad a furgonok szélesebb körének, valamint nagyobb hatótávolságú elektromos közautók alkalmazására.
- t) Ugyanaz, mint az o)-r) pontok vonatkozó indokolása.
- u) A javaslat lehetővé teszi a közösségi autók (közautók) időtartam-korlátozás és külön díjfizetés nélküli várakozását a kizárólagos lakossági parkolóhelyeken. A közautók használatának elterjedése jelentős mértékben csökkentheti a főváros közlekedési és környezeti problémáit. Az elmúlt időszakban azonban több kerület vezetett be kizárólagos lakossági parkolási övezeteket oly módon, hogy ezeken a területeken nem parkolhatnak közautók. Ezek a változások több 10 000 olyan családot is érintettek, akik rendszeresen választják a közösségi autózást, és így tevékenyen hozzájárulnak környezetünk állapotának javításához. Ugyanakkor jelenleg a közautóhasználat elterjedésének egyik legnagyobb akadályát az jelenti, hogy a használói nehezen találnak a céljuk közelében szabad parkolóhelyet. Ezért szerte a világon igyekeznek megkönnyíteni a közautók parkolását, nem pedig nehezíteni azt. A Budapesten összesen kb. 1600 megosztott autó van, ezeknek parkolási igénye elhanyagolható az összes parkoló autóhoz képest, viszont valós alternatívát jelentenek a saját autó tartásával szemben, ami szintén azt bizonyítja, hogy rendkívül kontraproduktív a közautók diszkriminálása.
- v)-w) A javaslat értelemszerűen összefügg az 1. § javasolt módosításával.
- x)-y) Ugyanaz, mint a j) pont vonatkozó indokolása.
- Annak érdekében, hogy a kerületi önkormányzatoknak elegendő ideje legyen a felkészülésre, illetve a vonatkozó kerületi rendeletek elfogadására, j), l) és m) pontban leírt javaslatok hatályba lépését a kerületi önkormányzat 2026. január 1-jéig elhalaszthatják.

A 4. §-hoz

A javaslat a parkolási problémák csökkentése érdekében megszünteti a zöld alapszínű rendszámmal ellátott gépkocsik és a lakásonkénti 2. autók kiemelt kedvezményeit. A zöld alapszínű rendszámmal ellátott autók kedvezménye azt a célt szolgálta, hogy az újdonságnak számító és különlegesen drága elektromos autókat versenyképesé tegye a nem elektromos autókkal. Mivel azonban az elektromos autók már nem számítanak újdonságnak, továbbá az

elektromos és nem elektromos autók ára közötti különbség jelentősen csökkent, ezt a kedvezményt nem indokolt fenntartani. Azért sem célszerű fenntartani, mert már jelenleg is nagyszámú autót érint, ami érdemben csökkenti a parkolási díj forgalomszabályozási szerepét.

Lakásonként két autó közterületi parkolása Budapest belső részén luxusnak számít, hiszen már lakásonként egy autó közterületi parkolására sincs elég hely, és a jövőben még kevesebb hely lesz, ha a kerületek tovább zöldítik közterületeiket, amire óriási lakossági igény van. Luxusigényt nem szabad közpénzből támogatni akkor sem, ha az autó, amelyre az engedélyt kérik, az átlagos autónál kevésbé környezetszennyező. Ezért célszerű a kedvezőbb környezetvédelmi autók korábbi kiemelt kedvezményeinek megszüntetése, és 90%-os kedvezmény biztosítása minden 2. autó részére. A jövőben a rendeletet érdemes úgy módosítani, hogy a különösen környezetszennyező 2. autók egyáltalán ne kaphassanak lakossági várakozási hozzájárulást, ezzel is közelítve a sok európai városban elterjedt alacsony kibocsátási övezetek kijelölésének gyakorlatához.

Az 5. §-hoz

A rendelet hatálybalépésről rendelkezik.

HATÁSVIZSGÁLATI LAP

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.) önkormányzati rendelet módosításához

A jogszabály megalkotása szükségességének indokai:

Budapest hosszú évek óta az „élvonalban” van a közlekedési dugókat tekintve: az [Inrix Globális Forgalmi Eredménytáblája](#) szerint a világ több mint ezer nagyvárosa közül a 2022 előtti 15 évben rendszeresen a legrosszabb 30 között volt. Bár 2023-ra javult a helyzet, azonban még mindig csak a 72. helyre futotta. A javasolt módosítás a dugók, a felesleges gépjárműforgalom visszaszorítása érdekében szükséges.

A parkolási díjfizetés kiterjesztése, illetve a parkolási díjak emelése három ok miatt is csökkentheti a gépjárműforgalmat. A magasabb parkolási díjak önmagukban is visszatartó erővel bírnak. Több lesz a szabad parkolóhely, így csökken a parkolóhelyet kereső forgalom, ami a városok belső területein jelenleg sok esetben a teljes forgalom 30 százalékát is kiteszik. Továbbá a felszabaduló parkolóhelyek lehetővé teszik több forgalomcsillapított utca kialakítását, ami szintén az autóhasználat ellen hat.

Mindez nem csupán elmélet, hiszen sok gyakorlati példa bizonyítja. [Párizsban](#) 2003 és 2007 között 50 000-ről csaknem nullára csökkentették az ingyenes közterületi parkolóhelyek számát, és ennek hatására 12 százalékkal csökkent a személygépkocsikkal megtett kilométerek száma. Bécsben 2022-ben a parkolási díjat a város egész területére kiterjesztették és megemelték: nem helyben lakóknak óránként 2,50 eurót kell fizetniük, a helyi lakosoknak pedig évi 120 eurót. Az Osztrák Közlekedési Klubtól (VCÖ) kapott tájékoztatás szerint az intézkedés hatására jelentősen csökkent az autóforgalom, a parkolóhelyek telítettsége pedig reggelenként a korábbi 76 százalékról 63-ra mérséklődött.

[Koppenhágában](#) 2006-2007-ben 50 százalékkal emelték a parkolási díjakat és jelentősen kiterjesztették a fizető parkolást, aminek eredményeként 6 százalékkal csökkent az autóforgalom. [Freiburgban](#) a közterületi parkolóhelyek foglaltsága fizető parkolás bevezetését követően a korábbi 97 százalékról 79 százalékra esett vissza. [San Franciscóban](#) a 2011-ben megemelt parkolási díjak hatására 56-70 százalékkal csökkent a parkolóhelyet kereső forgalom.

Azonban nem is kell külföldre mennünk az ehhez hasonló példáért. Miután a budapesti [Józsefvárosban](#) a helyi lakók számára is fizetőssé tették a parkolást, a korábbi 95 százalékkal szemben ma már átlagosan 70-80 százalék között van a parkolók foglaltsága nappal, és ez sok helyütt a belvárosi utcákban este is 90 százalék alatt marad.

A szakértők által általánosan elfogadott ökölszabály szerint a parkolási díjnak mindenütt olyan mértékűnek kell lennie, hogy az adott szűkebb területen (például egy háztömb körül) mindig legyen 15 százaléknyi szabad parkolóhely. Az elméleti megfontolások és a gyakorlati tapasztalatok is azt mutatják, hogy ennek a szabálynak az érvényesítése gazdaságilag is előnyös a város számára. Az ingyenes, illetve túl

alacsony árú (a piaci viszonyokat nem tükröző) parkolásnak ugyanis tetemesek a költségei.

Budapesten a közlekedési dugók évente mintegy 300 milliárd forint [nemzetgazdasági veszteséget](#) okoznak. Ha a parkolási díjak emelésének hatására 10 százalékkal csökkenne a csúcsidei autóforgalom, a dugók nagyobb része azonnal megszűnne, ami önmagában évi 100 milliárd forint nagyságú kár elkerülését jelentené.

A jelenlegi állapot a közúti fuvarozók munkáját is jelentősen nehezíti. Az áru fuvarozók, csomagszállítók egyik [leggyakoribb panasza](#) az, hogy az állandó dugók és parkolóhelyek hiánya nagymértékben növeli a költségeiket, hiszen több járművet kell üzemeltetniük és több munkavállalót alkalmazniuk.

A dugókban és parkolóhelyek keresése során araszoló, szinte pillanatonként fékező és gyorsító autók sokkal több szennyező anyagot bocsátanak ki, mint ha egyenletesen és nagyobb sebességgel haladnának. Márpedig a légszennyezés Budapesten – egy [2020-ban közzétett tanulmány](#) szerint – évente 1200 milliárd forint kárt idéz elő.

A parkolóhelyek elveszik a területet a zöldfelületektől, ami szintén rontja a lakosság egészségi állapotát. Egy [Torontóban több mint 30 ezer lakoson](#) végzett átfogó elemzés kimutatta, hogy ha egy utcán 15-20 méterenként áll egy közepes fa, akkor annyival jobb az ott élők egészsége a hasonló jellegű, de fák nélküli utcákéban élőkhez képest, mint ha ez utóbbiaknál 7 évvel fiatalabbak lennének.

Az utakat, parkolóhelyeket és a közlekedéshez kapcsolódó egyéb létesítményeket a legtöbb esetben könnyen felmelegedő anyag (aszfalt, beton, fém, térkő) borítja. Minél több ilyen felszín van, annál erősebb hősziget hatásuk, vagyis annál melegebb lesz az érintett területen. Egy fák nélküli utcában akár 8-10 Celsius fokkal magasabb lehet a hőmérséklet, mint ahol sok fa van. Amennyiben a területen autók állnak, a hősziget hatás különösen erős, hiszen a tűző nyári nap alatt az aszfalt 60 Celsius fokra melegedhet fel, egy autó teteje viszont 80 fokra is, kályhaként fűtve a környezetét. Ezzel szemben egy fákkal borított, természetes talajú területen a földfelszín legfeljebb 25 fokra szokott felmelegedni. Márpedig a nagy hőség rendkívül [megviseli az emberi szervezetet](#). (Az idei hőségnapokon [Budapesten 40 százalékkal](#) többen hívtak mentőt, mint az előző év azonos napjaiban, és sokkal többen kerültek kórházba.)

Az egyre több leburkolt terület azt is eredményezte, hogy az éghajlatváltozás következtében egyre többször előforduló heves esőzések során a vizet nem a talaj nyeli el, hanem [túlterhelik a csatornarendszereket](#), hiszen ezeket annak idején „normális” esőkre tervezték. A csatornák telítődése miatt a víz sokszor elárasztja az épületeket, utcákat, továbbá a szennyvízzel keveredett esővíz a folyókba és tavakba kerül. (Az ilyen káros folyamatok visszafordítása érdekében vezettek be [leburkolási díjat](#) a német városokban.)

A gépjárműforgalom és a parkoló autók miatt a város közterületeinek nagy részén már kellemetlenné vált, sőt a levegő- és zajszennyezés (nyáron pedig az említett hőszigetjelenség miatt is) egészségtelenné vált a mozgás, a sportolás. Mindez jelentősen hozzájárult ahhoz, hogy sok felnőtt és gyerek egyaránt a négy fal közé, a tévé és a számítógép elé szorult. (A Német Közlekedési Klub által közzétett adatok szerint Németországban a forgalomcsillapított utcákban lakó gyerekek 79 százaléka játszik rendszeresen a szabadban, miközben a nagyforgalmú utak esetén ez az arány mindössze 18 százalék.) 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. Az

[Egészségügyi Világszervezet](#) adatai szerint Európában évente mintegy 600 000 ember idő előtti halálát okozza.

Régebben a városi közterületek az emberi kapcsolatok színterei is voltak. Napjainkra a sok parkoló autó és a gépjárműforgalom miatt ez nagyrészt megszűnt. Ugyanakkor már egy 1981-ben [San Franciscoban készült felmérés](#) is kimutatta – amit később sok más kutatás is megerősített –, hogy jóval több barátjuk és ismerősük van azoknak, akik forgalomcsillapított utcában laknak, mint akik nagyforgalmú utak mentén. Az elmagányosodás viszont számos lelki és testi betegség kialakulásához járul hozzá. (Az [Egyesült Államok tisztifőorvosa](#) szerint a magány még a mozgásszegény életmódnál is károsabb: olyan hatással van egy ember egészségére, mintha naponta elszívna 15 szál cigarettát.)

A jogalkotás elmaradásának várható következményei:

Jobb esetben maradnak a hatalmas forgalmi dugók és a sok parkolóhely-keresés ezek minden gazdasági, társadalmi, közlekedési és egészségügyi hátrányaival együtt. Rosszabb esetben mindezen problémák tovább fokozódnak.

Társadalmi hatások:

Élhetőbbé válik a főváros, jobb környezet-egészségügyi körülmények közé kerülnek az itt élő emberek.

Gazdasági hatások:

Gazdasági hatások a Fővárosi Önkormányzat szempontjából nincsenek.

Költségvetési hatások:

A Fővárosi Önkormányzat költségvetése várhatóan több százmillió forinttal, a kerületi önkormányzatoké összességében több milliárd forinttal növekszik.

Környezeti, egészségi következmények: Rendkívül kedvezőek: csökken a légszennyezés, a zaj, területek szabadulnak fel a növényzet, a gyaloglás, a kerékpározás, a társas élet számára.

Adminisztratív terheket befolyásoló hatás: nincs.

Jogszabály alkalmazásához szükséges személyi, tárgyi és pénzügyi feltételek: A rendeletmódosítás nem ró érdemi többletfeladatokat sem a Főpolgármesteri Hivatalra, sem a kerületi polgármesteri hivatalokra.

Budapest, 2024. november 18.

Összeállította: *Levegő Munkacsoport*

Támogató szervezetek:

*A Járda Gyalogosoké
Járókelő Közhasznú Egyesület
Közlekedő Tömeg Egyesület
Magyar Közlekedési Klub
Miutcánk
Város és Mobilitás Intézet*