

Állítsuk meg a parkolás guruló forintjait!

Háttéranyag a Levegő Munkacsoport sajtótájékoztatójához

Budapest, 2007. december 7.

A mostani konferenciát azért rendezte meg a Levegő Munkacsoport – a Közlekedéstudományi Egyesület Városi Közlekedési Tagozatával együttműködve –, mert az érintettekkel közösen egy olyan **kulturált parkolási rendszerre** kívánnak javaslatot tenni, amely arra ösztönözné az autósokat, hogy a környezetkímélőbb közlekedési módokat használják.

Budapesten és környékén évente 40 ezerrel növekszik a személygépkocsik száma. **Naponta 280 ezer autó lép be a főváros területére** és több mint százezer indul el a külső kerületekből. Nagyobbik részük a városközpont felé tart, és valahol ott is akar parkolni. Ezt a hatalmas és egyre növekvő terhelést már nem bírja el a város: az utakon állandósulnak a dugók, elviselhetetlen a levegőszennyezés és a zaj, s alig van már olyan közterület, ahol nyugodtan lehetne sétálni, kikapcsolódni, élvezni a természetet. 2006-ban **a levegő porszennyezettsége 163 napon volt az egészségügyi határérték felett**, miközben a hatályos jogszabály szerint legfeljebb 35 napon lépheti túl ezt a határértéket. A fővárosban az elmúlt 30 évben **az asztmások száma megtízszereződött, a tüdőrákosoké pedig több mint háromszorosára emelkedett**.

A helyzet megoldásának egyik kulcskérdése a parkolás. A forgalom igen jelentős részét (a belvárosban nemegyszer a 30 százalékát) teszik ki a parkolóhelyet kereső járművek, a feleslegesen futott kilométerek és kifújó kipufogógázok. Az éghajlatváltozás különösen fontossá teszi, hogy minél kevesebbet szennyezzük a levegőt és minél több **zöldfelület** legyen a városban. Az újabb kutatások ráadásul azt is kimutatták, hogy a parkoló autók sokkal inkább hozzájárulnak a városi a **hőszigetek** kialakulásához, mint akár maga a gépjármű-forgalom. A parkoló autók magukba szívják a hőt és az utcákat kályhaként fűtik, sok helyütt elviselhetlenné fokozva a hőséget.

Egy jó parkolási rendszer viszont jelentős mértékben hozzájárulhat a gépjármű-forgalom csökkenéséhez, a kedvező környezeti állapot kialakításához.

Az elmúlt időszakban Budapesten a közvéleményben igen kedvezőtlen kép alakult ki nem csak magáról a parkolásról, de a parkolási díjak beszedéséről és bevételek felhasználásáról is. Ezért bármilyen más intézkedést meg kell előzzön a parkolási díjbeszedő rendszerek és a bevételek felhasználásának a tisztázása. **Még a gyanú árnyéka se vetődhet az üzemeltető cégekre, hogy esetleg tisztességtelen módszereket alkalmaznak.** Teljesen átláthatóvá kell tenni a parkolási rendszert: a személyi adatok kivételével minden más adat, szerződés teljes egészében nyilvános, hozzáférhető kell legyen. A gazdálkodást valódi társadalmi ellenőrzés alá kell vonni. A bevételek közösségi célokat szolgálnanak, ne magánzsebeket hizlaljanak.

A Levegő Munkacsoport álláspontja szerint a bevételeket arra kell felhasználni, hogy megfelelő alternatívát nyújtsunk a közlekedőknek. **A köz területéből befolyt összegnek a közt kell szolgálnia**, tehát ebből a forrásból elsősorban a tömegközlekedés javítását kell finanszírozni, (többek között azért is, hogy az autósok tudjanak mire átszállni), utána pedig a P+R parkolóhelyek bővítésére is szükség lenne, hogy az autókat legyen hová leparkolni a városon kívül.

A szocialista tervutasításos rendszerben szinte mindenből hiány volt: lakásból, telefonból, autóból, munkaerőből... A mai gazdaságban szinte mindenből túlkínálat van, hiszen a piacgazdaságoknak ez az egyik legfontosabb jellemzője. Az egyik szembevetendő kivétel a budapesti parkolóhelyek, amelyekből állandósult a hiány. Tehát itt **nem működik a piacgazdaság**,

aminek az oka az, hogy az árak nem felelnek meg a piaci helyzetnek. A megoldás tehát az árak helyzetétele. Amiből kevés van, azt nem szabad ingyen vagy nagyon olcsón adni. A földterület pedig ilyen, sőt: ez a legértékesebb vagyonunk az itt élő emberek után. A városi területek pedig különösen szűkösek: versengenek értük az épületek, zöldterületek, sétálóutcák, közutak...

Tehát **a parkolási díjakat úgy kell megállapítani, hogy összhangba kerüljön a kereslet és a kínálat.** A díjakat ki kell terjeszteni Budapest egész területére, mivel a közterület mindenütt érték, és mindenütt szűkösen áll rendelkezésre. Ezt mutatja például, hogy a Levegő Munkacsoporthoz rendszeresen érkeznek bejelentések a külső kerületek lakóitól, akik arról panaszkodnak, hogy munkanapokon ellepik a lakóterületeiket a parkoló autók, amelyek a környező településekről érkeznek. Természetesen a különböző területeken a díjak eltérő mértékűek kell hogy legyenek.

Az elmúlt években a Fővárosi Önkormányzat díjpolitikája e tekintetben sajnos éppen a helyzet romlásához járult hozzá, és nem is kis mértékben: **2001 és 2006 között a BKV-vonaljegy árát 130 százalékkal, a dolgozói bérletét 92 százalékkal emelték, miközben a parkolási díjakat mindössze 10-15 százalékkal.**

A parkolási díjat a helyi lakosokra is ki kell vetni, hiszen az ő járműveik ugyanúgy közterületet foglalnak el, mint a nem helyben lakóké. Azonban a helyben lakók részére jelentős kedvezményt kell biztosítani. Egyebek mellett így lehet ösztönözni az embereket, hogy környezetbarátabb közlekedési módokat vegyenek igénybe.

Meg kell szüntetni azt a helyzetet, hogy a szabálytalanul parkolók részére nem lehet kiivetni parkolási díjat. Ha valaki ellop valamit egy üzletből, és elkapják, akkor nemcsak a büntetést kell kifizetnie, hanem az ellopott áru értékét is.

A magasabb parkolási díj megfizetése ellen nem lehet érv, hogy az autósok már így is sokat fizetnek. Egyrészt a közhiedelemmel ellentétben **az autótulajdonosok nem fizetik meg mindazokat a költségeket, amelyeket okoznak** (beleértve a környezeti és egészségi károk költségeit). Másrészt a terület ára nem azonos sem a főváros különböző részein, sem az ország különböző területeink. Ha valaki egy hátrányos helyzetű szabolcsi faluban egy telket ugyanolyan négyzetméter-áron szeretne értékesíteni, mint Budapest belvárosában, minden bizonytalansággal örülnék tekintenek. Ugyanakkor kevesen gondolkodnak el azon, milyen örülség az, ha a Belvárosban közterületen ugyanúgy ingyenesen lehet parkolni, gépkocsit tárolni, mint egy kis szabolcsi faluban.

A megfelelő parkolási díjak alkalmazásával javul a közterületi rend, csökken a parkolóhelyet kereső forgalom, könnyebb lesz szabad parkolóhelyet találni, és érezhetően mérséklődhet a város belső kerületeibe irányuló forgalom. Csak azok fognak bejönni a belső kerületekbe, akiknek ez a megemelt parkolási díjak mellett is megéri. Megszűnnek vagy legalább is ritkábbá válnak a közlekedési torlódások. Javul a környezet állapota, kevesebb szennyezőanyagot leszünk kénytelenek belélegezni. Ez utóbbi leginkább az autósoknak kedvező, hiszen a személygépkocsik utasterében ülők általában szennyezettebb levegőt szívnak be, mint a járdán sétáló vagy tömegközlekedési járműveken utazó emberek.

Mindez összességében **számottevő anyagi előnyökkel is jár** az egész város, és így az autósok számára is.

A Fővárosi Közgyűlés 2004-ben parkolási stratégiát fogadott el, amely fő elemei meg egyeznek a Levegő Munkacsoport fent kifejtett álláspontjával. A Levegő Munkacsoport a mostani konferenciával ahhoz kíván hozzájárulni, hogy a gyakorlatban is megvalósuljanak a stratégiában kifejtett elvek.

Az Alkotmánybíróság határozatában kimondta, hogy a parkolás nem alapjog. Az egészséges környezethez való jog viszont alapjog.