



Előterjesztés

Budapest Józsefvárosi Önkormányzat
Képviselő-testülete számára

7.

Előterjesztő: Pikó András polgármester, Rádai Dániel alpolgármester

A képviselő-testületi ülés időpontja: 2022. szeptember 22.

..... sz. napirend

Tárgy: Javaslát a kerületi parkolási rendszerrel kapcsolatos változtatások bevezetésére és a kedvezményes várakozásra jogosultak körének bővítéséről szóló rendelet megalkotására

A napirendet nyilvános ülésen kell tárgyalni, a határozat elfogadásához egyszerű többség, a rendelet megalkotásához minősített többség szükséges.

ELŐKÉSZÍTŐ SZERVEZETI EGYSÉG: KERÜLETGAZDÁLKODÁSI ÜGYOSZTÁLY

KÉSZÍTETTE: DR. KISS ÉVA JOGI REFERENS, GAÁL KRISZTIÁN ÜGYINTÉZŐ

PÉNZÜGYI FEDEZETET NEM IGÉNYEL:

JOGI KONTROLL:

BETERJESZTÉSRE ALKALMAS:

DR. VÖRÖS SZILVIA
ALJEJYZŐ

Költségvetési és Pénzügyi Bizottság véleményezi

X

Kulturális, Civil, Oktatási, Sport és Esélyegyenlőségi Bizottság véleményezi

-

Szociális, Egészségügyi és Lakásügyi Bizottság véleményezi

-

Tulajdonosi, Vagyongazdálkodási és Közterület-hasznosítási Bizottság véleményezi

X

X

Városüzemeltetési Bizottság véleményezi

X

Kerületfejlesztési, Környezet- és Klímavédelmi Bizottság véleményezi

Határozati javaslat:

A Költségvetési és Pénzügyi Bizottság, a Tulajdonosi, Vagyongazdálkodási és Közterület-hasznosítási Bizottság, a Városüzemeltetési Bizottság és a Kerületfejlesztési, Környezet- és Klímavédelmi Bizottság javasolja a képviselő-testületnek az előterjesztés megtárgyalását.

Tisztelt Képviselő-testület!

I. Tényállás és a döntés tartalmának részletes ismertetése

A díjfizető rendszert és a parkolás rendjét a Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelenjárművek tárolásának szabályozásáról szóló 30/2010. (VI. 4.) Főv. Kgy. rendelet (a továbbiakban: Fkgy. rendelet) és a Józsefváros közigazgatási területén a járművel történő várakozás kiegészítő, helyi szabályozásáról szóló 26/2010. (VI. 18.) sz. önkormányzati rendelet (Parkolási rendelet) szabályozza egyéb jogszabályok, szakági előírások mellett.

A Fővárosi Közgyűlés 2022. június 29-ei ülésén döntött az Fkgy. rendelet módosításáról, mely alapján módosultak a VIII. kerületi díjfizető övezetek határai és díjai is. Az új, egységesített díjzónák 3 részre (A, B, C) osztják a kerületet 600, 450 és 300 Ft-os tarifákkal. Ennek köszönhetően egy parkolóhelyből származó éves bevétel elméletben akár 2.1000.000

ÉRKEZETT

2022. SZEPT. 14.

1620
G

Vh 1

Ft is lehet a Palota, Csarnok és Corvin negyedekben. („A” díjzónában 250 munkanappal, napi 14 órával számolva.)

A 2021-es bevételi adatok alapján a parkolóhelyek fizető kihasználtsága a gyakorlatban 5-20%, átlagosan kb. 15% körüli, tehát a parkolóhelyekből származó tényleges bevétel sokkal kevesebb. A Fővárosi Önkormányzat a kerület minden lakásához biztosít 2 db lakossági várakozási engedélyt, melynek éves díját 250 munkanap 1 parkolási órájával számolva, ez az éves érték Józsefvárosban most 75.000 Ft-tól 150.000 Ft-ig terjed.

A hatályos józsefvárosi Parkolási rendelet 2011. január 1-től 100%-os támogatást biztosít lakosonként 2 autóra. Ez lakosonként 2 autónak a többszöröse is lehet, a lakásban lakók számától függően. Így kialakul egy gazdaságtalan és fenntarthatatlan rendszer.

<i>Övezet</i>	<i>Üzem: H-P</i>	<i>Tarifa</i>	<i>Éves érték</i>	<i>Fővárosi lakossági várakozási díj</i>
A	8:00-22:00	600	2,100,000	150,000
B	8:00-20:00	450	1,350,000	112,500
C	8:00-18:00	300	750,000	75,000

A 2021-es forgalomtechnikai felmérés alapján az összes józsefvárosi parkolóhely **11.957 db**, ebből jelenleg 1.547 db a fővárosé, és 10.410 db a kerületé.

A 2021-ben kiadott lakossági várakozási hozzájárulások száma 10.453 db első autóra, és 1255 db a második autóra, így összesen **11.687 db** lakossági várakozási engedély került kiadásra. Ezek a számok 2022. szeptember 7. napján lekért adatok alapján az első autóra 10.424 db, a második autóra 1592 db, tehát összesen **12.038 db** kiadott kedvezményes engedély. Jól látható, hogy a szomszédok egymás elől veszik el a parkolóhelyeket, a rendszer túltelített, a parkolási rendszer újragondolására van szükség.

Ugyanakkor, miközben a közterületeinket ellepi az autók, csupán körülbelül minden harmadik lakos rendelkezik gépjárművel, és csak minden negyedik lakáshoz került kiadásra kedvezményes várakozási engedély. Ez a működésképtelen, kontraproduktív rendszer kevés lakost támogat közel 1,5 milliárd forintos értékben. Az egész fővárosban fennálló lakossági parkolási rendszer egy alapfokú (köz)gazdasági kudarc, egy működési anomália, ami ráadásul exkluzívvá teszi a közterületeket, súlyos demokrácia deficitet eredményezve.

Az Önkormányzat már 2020-ban felismerte a problémát, az év végén Vitairatot bocsátott ki lakossági véleményezésre, melyre 1500 kitöltés érkezett és lakossági fórum keretében is bemutattuk a megoldási lehetőségeket. A képviselő-testület által 2021. júniusában elfogadott Klímastratégia kiemelt intézkedési pontként kezelte a lakossági parkolás rendezését. Az érdemi változtatás lehetőségét azonban a vészhelyzettel összefüggő átmeneti szabályokról szóló 2021. évi XCIX. törvény 147. §-a 2022. június 30. napjáig megtiltotta.

Egy olyan adatalapú reformra van szükség, ami maga mögött hagyja a gépkocsihasználatot ösztönző berendezkedést és célja:

- a lakók és a kerületben dolgozók számára rendelkezésre álló szabad helyek növelése,
- a parkolóhelyet kereső járművek keringésének minimalizálása,
- mobilitási támogatás, közszolgáltatás igazságosabb újraosztása,
- közterületek demokratikus felszabadítása, gazdasági élet ösztönzése.

A Parkolási Stratégia (előterjesztés 1. melléklete) rávilágít a rendszer problémáira és megoldási lehetőségeire, amelynek egyik fő eszköze a 2. mellékletként előterjesztett új rendelettervezet. Ennek legfontosabb változása, hogy lakóhelyenként ezentúl legfeljebb két gépjárműre lehet igényelni kedvezményes lakossági várakozási hozzájárulást, mely kedvezmények mértéke - várakozási övezettől függően - az első gépjárműnél a korábbi 100%-ról legfeljebb 80%-ra, a második gépjárműnél a korábbi 100%-ról legfeljebb 50%-ra változik.

Zóna	Üzem	Órák	Tarifa	Nap	Éves érték	Főv. Kedv.	1. / hó	1. / év	Tám.	2. /hó	2. /év	Tám.
A	8-22	14	600	250	2,100,000	150,000	2,500	30,000	80%	6,500	78,000	48%
B	8-20	12	450	250	1,350,000	112,500	2,000	24,000	79%	5,000	60,000	47%
C	8-18	10	300	250	750,000	75,000	1,500	18,000	76%	3,500	42,000	44%

A szemléletváltást tükrözi, hogy ezentúl az újonnan épített, használatbavételi engedélyt ezt követően megszerző új építésű lakóépületekben lakók már nem igényelhetnek az Önkormányzat által adott kedvezményes lakossági várakozási hozzájárulást, csak a fővárosi kedvezmény érvényes rájuk, tekintettel arra, hogy ezen épületekben az ide költözők rendelkezésére áll az ingatlanon belül a gépjárművek tárolására alkalmas megfelelő számú parkolóhely. Továbbá, a Fővárosi Önkormányzat által meghatározott éves díj összegéhez nem lesz igényelhető kerületi kedvezmény a lakossági várakozási hozzájáruláshoz a munkáltató által üzemben tartott vagy lízingelt vagy tartósan bérelt és a lakos kizárólagos használatban lévő gépjárműre.

Természetesen az új rendeletben is beépítésre kerültek azok az esetek, melyek lehetővé teszik a 100%-os díjkedvezmény kérelmezését. Orvos által kiadott igazolás benyújtásával 100%-os kedvezményt igényelhetnek a tartós betegségben szenvedő vagy rendszeresen járóbeteg-szakellátást igénybe vevő lakosok, illetve a kerületbe gépjárművel érkezők az ilyen ellátásokat igénylő kerületi lakosok szállítása érdekében. A nagycsaládosok az első autójukra 90%-os, a második autóra 75%-os kedvezményt igényelhetnek. A kerületi nyugdíjasok az első gépjárműre 90%-ot kérelmezhetnek. Azok, akik ezen kategória egyikébe sem tartoznak, de szociálisan rászorulnak, továbbra is a Polgármesteri Hivatal Családtámogatási Irodájához fordulhatnak a különböző rendkívüli települési támogatások kérelmezéséért.

A rendelettervezet 2023. január 1. napjával lép hatályba tekintettel arra, hogy elegendő felkészülési időt biztosítsunk a lakosság számára a jogszabályban foglaltak megismerésére, illetve a tényleges díjfizetés bevezetése előtt lehetősége legyen a jogosultaknak arra, hogy 2023. januárjában kedvezményes várakozási hozzájárulás kiadására kérelmet nyújtsanak be.

II. A beterjesztés indoka

A fenntartható közlekedés követelménye, valamint a kerületet terhelő személygépkocsi-forgalom csökkentéséhez fűződő lakossági és környezetvédelmi érdek miatt a kerületi közterületi parkolás folyamatos és átgondolt szabályozására van szükség.

A Parkolási rendelet az elmúlt 12 évben számtalan alkalommal módosult, az Fkgy. rendelet összesen 55 alkalommal került módosításra. Mind a felhatalmazásokban és szóhasználatban, mind a helyi rendeletben szereplő részletszabályok bővítése miatt indokolt a Parkolási rendelet újra-kodifikációja.

III. A döntés célja, pénzügyi hatása

A döntés célja a 12 éve hatályos Parkolási rendeletben meghatározott kedvezményezett kör újragondolása egy hatékonyabb hosszú távú parkolási stratégia alkalmazásával. Az új

szabályozást továbbá az egyes kedvezményes várakozási hozzájárulások kibocsátási feltételeinek pontosítása indokolja, a várakozási övezetek fővárosi módosítására is figyelemmel.

A döntés pénzügyi fedezetet nem igényel. A korábbi évek adatai és javasolt támogatásintenzitás-változás alapján több, mint 300.000.000 Ft éves önkormányzati bevételnövekedés várható.

IV. Jogszabályi környezet

A parkolással kapcsolatos feladatok ellátása közfeladat, melyet a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (23. § (5) bekezdés 3. pont) az önkormányzatok hatáskörébe utal.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. 48. § (5) bekezdése szerint: „[felhatalmazást kap a helyi önkormányzat képviselőtestülete - 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 rendeletalkotáshoz minősített többség szükséges az Mötv. 42. § 1. pontja és 50. §-a alapján.

Fentiek alapján kérjük a képviselő-testületet a határozati javaslat, majd a 2. számú melléklet szerinti rendelettervezet elfogadására.

Rendeletalkotási javaslat!

Budapest Józsefvárosi Önkormányzat Képviselő-testülete megalkotja a/2022. (.....) önkormányzati rendeletét a kedvezményes várakozásra jogosultak körének bővítéséről.

Mellékletek:

- 1. számú melléklet: Józsefvárosi Parkolási Stratégia
- 2. számú melléklet: a kedvezményes várakozásra jogosultak körének bővítéséről szóló rendelettervezet

Határozati javaslat
Budapest Józsefvárosi Önkormányzat Képviselő-testületének
..../2022. (.....) számú határozata

Javaslat a Józsefvárosi Parkolási Stratégia elfogadásáról

Budapest Józsefváros Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, hogy

elfogadja Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat Józsefvárosi Parkolási Stratégiáját az előterjesztés 1. számú melléklete szerint.

Felelős: polgármester

Határidő: 2022. szeptember 22.

A döntés végrehajtását végző szervezeti egység: Kerületgazdálkodási Ügyosztály

Budapest, 2022. szeptember 14.

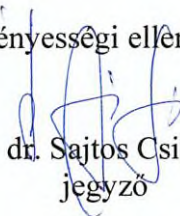


Pikó András
polgármester



Rádai Dániel
alpolgármester

Törvényességi ellenőrzés:



dr. Sajtos Csilla
jegyző





Józsefvárosi Parkolási Stratégia 2.0

Budapest Főváros VIII. Kerület
Józsefvárosi Önkormányzata



Vezetői összefoglaló	3
Háttér	4
Problémák	6
Stratégiai lépések	8
Célrendszer	9
Komplex eszközrendszer	10
Jegyzetek	12
Függelék	13

Alapfogalmak:

Megállás: be- és a kiszálláshoz, vagy folyamatos fel- és lerakáshoz, vagy egyéb okból - ha a vezető a járműnél marad - legfeljebb 5 percig történő egy helyben tartózkodás.

Várakozás: 5 percnél hosszabb ideig történő egy helyben tartózkodás.

Díjzóna: A fővárosi parkolási rendeletben szerint 2022.09.05-től egységes, gépjárművárakozás számára díjfizető övezet koncentrikus területi felosztása.

Várakozási díj: Tarifa, amelyet a járművezető díjzónában való várakozás esetén óradíj alapon megfizet a járművel való köztérfoglalásért cserébe.

A zóna) 600 Ft/h 8:00 és 22:00 óra között, max. 3 órán keresztül lehet várakozni,

B zóna) 450 Ft/h 8:00 és 20:00 óra között, max. 3 órán keresztül lehet várakozni,

C zóna) 300 Ft/h 8:00 és 18:00 óra között, max. 3 órán keresztül lehet várakozni.

Parkolási Alzóna: A kerületi parkolási rendeletben foglalt gépjármű várakozásra alkalmas útfelületek területi felosztása, logisztikai igazgatási területekre bontva: 3081-3089.

Lakossági Engedély: A kerületben állandó lakcímmel rendelkező, gépjárművet üzemben tartó lakók által igényelhető kedvezményes éves lakossági várakozási hozzájárulás.

Körözés: Elérhető parkolóhely hiányában keresés céljából történő forgalomban való folyamatos mozgás a célállomás környékén *(nemzetközi irodalomban: cruising)*

Közreműködött:

Barta Ferenc, Borbás Gabriella, Gaál Krisztián, Györfi Dániel, Kiss Éva, Lennert Zsófia, Magyar Balázs, Nagy Zsófia, Péterffy Márton, Rádai Dániel, Somogyi István, Varga Zsolt, Vo Son Nam

Köszönet:

Bart István, Édes Balázs, Hörcher Dániel, Jakabfy Tamás, Kabos Eszter, Németh Ders, Pogonyi Csaba, Somogyi Gábor, Szaló Péter, Tóth Csaba,

Vh 4

Vezetői összefoglaló

Józsefvárosban a fizetős zónák bevezetésén és kiterjesztésén kívül nem történt érdemi lépés egy hatékonyabb parkolási rendszer érdekében (ahogy a fővárosban sem). Budapest belső kerületeiben a lakossági várakozási engedélyek 100%-os támogatása tévút és Józsefvárosban sem fenntartható környezeti, közterület-használati, társadalmi és gazdasági szempontból. A kerületi adminisztrációs díj eltörlése óta pedig a lakossági engedélyek még ráfizetések is az Önkormányzat számára. A korlátlan ingyenes lakossági parkolás beépült az autótulajdonosok tudatába, csakúgy, mint ahogy a mindennapos belvárosi autóhasználat is.

A Józsefvárosi Önkormányzat feladata a kerület lakosainak védelme és támogatása, így a kedvezményes lakossági parkolás biztosítása nélkülözhetetlen, azonban a teljes ingyenesség a kerület autóval nem rendelkező jelentős többségi lakosságát hozza hátrányos helyzetbe és a parkolóhelyekért versenyzők is konfliktusban állnak egymással. A fővárosi parkolási szabályozás felülvizsgálata elérte az egységes díjszabást és területi felosztást, ami után a 2020 vége óta húzódó, a kerületi Klímastratégiában is kiemelt felülvizsgálat sem várhat tovább.

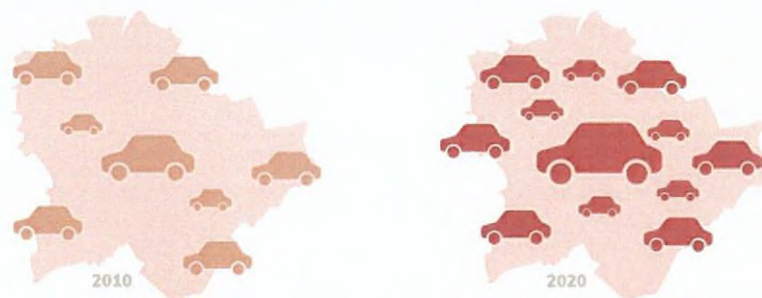
Ez a Józsefvárosi Parkolási Stratégia meghatározza azokat az új szabályozási és műszaki lépéseket, amelyeknek köszönhetően felszabadulhatnak a városi környezetben jelentős konfliktusokat okozó zsúfoltan parkolt közterületek és igazságosabb mobilitás-támogatási rendszer alakulhat ki. Ez a Stratégia javaslatot tesz (1) a lakásonként regisztrálható gépkocsik kettőben maximalizálására, (2) a lakossági engedélyek kerületi 100%-os támogatásának csökkentésére, 80%-ra az első és kb. 50%-ra a második autók esetében, jelentős méltányosság megtartása mellett (pl. tartós betegségben szenvedőket ápolók, nagycsaládosok, nyugdíjasok, rászoruló),

(3) újonnan épülő lakások kerületi támogatásának megszüntetésére és ezeknél a fővárosi kedvezmények alkalmazására, (4) céges autók támogatásának megszüntetésére.

Ennek a parkolási reformnak a fő célja rövid távon a közterek használatának demokratizálása, azaz csökkenteni a közterületen parkoló gépjárművek számát és rendezni a közterületi parkolás "társadalmi költségének" legalább egy töredékét, azaz kevesebb pénzzel támogatni egy környezetszennyező és a városi jólétet rontó tevékenységet.

Az új szabályozás eredményeképpen (1) növekszik mind a helyben lakók, mind az itt dolgozók számára rendelkezésre álló szabad helyek száma, az utcai parkolóhelyek terheltsége 80-90%-ra csökken, (2) több korábban elérhetetlen közterület felszabadul hasznosításra, illetve a gyalogos és alternatív közlekedési módok számára, (3) lecsökken a parkolóhelyet kereső járművek száma és a keringésre fordított idő, (4) csökken a károsanyag kibocsátás és jobb lesz az életminőség, (5) az aktuális költségvetési helyzet függvényében pedig más programokra is jut forrás, tehát az alternatív mobilitási formákat használók is részesülhetnek mobilitási támogatásban.

Nem utolsó sorban, a parkolás szabályozása és a forgalomcsillapítási program együttes hatással képes katalizálni a többlet gépjármű forgalom felszámolását és következetesen támogatni a gyaloglást, az aktív mobilitást, vagy éppen a közösségi közlekedést választók számát. Csak ilyen összetett erőfeszítésekkel érhetjük el a Zöld8 Klímastratégiában 2030-ra kitűzött közlekedés eredetű CO₂ kibocsátás 40%-os csökkenését, a levegőminőség 30%-os javulását, és a szállópor koncentráció alacsony szinten tartását. A lakók egészségügyi jóléte mellett párhuzamosan növekszik a kerületi ingatlanok értéke is.

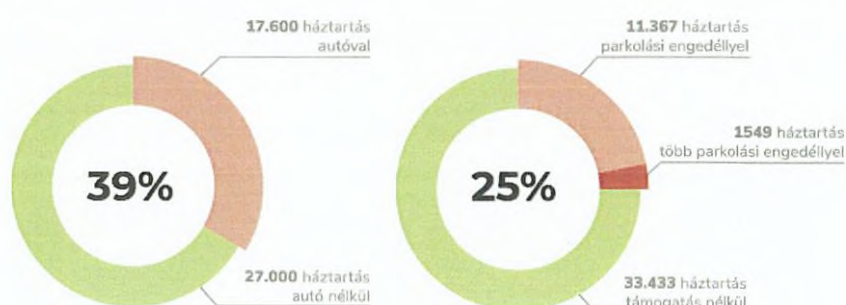


Háttér

Budapesten 2010 és 2020 között közel **20%-al nőtt a gépjármű-állomány 573 ezerről 684 ezerre**. Eközben az agglomerációban ez az arány már 36%, 418 ezerről 568 ezerre. Így Pest megyében összesen 991 ezerről 1,25 millióra (26%) nőtt a gépkocsiállomány (BFK, 2020). Az Európai Unióban átlagosan 497 személyautó jut 1000 emberre, míg Magyarországon 390 (/2019; 338/2015), tehát **várható, hogy ez a szám még tovább is nő**, miközben a gépkocsiállomány átlagos életkora 14 év. A köztudatban ma még az autó vagyonelem, „státuszszimbólum” és nem használati eszköz. A gépkocsiforgalom megjelenik a mindennapos dugókban és az **ingyenes lakossági parkolástól katalizálva meglátszik a túltelített parkolórendszeren is**.

A Polgármesteri Hivatal Adóosztályának adatai alapján 2020-ban 31 ezer gépjármű volt bejegyezve a kerületben, ebből 17 ezer volt magánszemély tulajdonában. A 2021-es forgalomtechnikai felmérés alapján az összes józsefvárosi parkolóhely 11.957 (1.547 fővárosi, 10.410 kerületi tulajdonú közterületen). A földhivatali nyilvántartás szerint **magánszemélyek tulajdonában 4100 garázs** volt 2020-ban, a jogi személyek tulajdonában álló garázsok és parkolóházak teljes számossága nem ismert, de a nagyobb garázsokban 4797 parkolóhely van (Corvin Plaza 820, Europeum 220, Víg parkolóház 450, Rákóczi tér 98, Pollack 409, Aréna Plaza 2800), tehát **összesen 8900 darab parkolóhely**. Ebből az látszik, hogy 31 ezer autó talál magának helyet, de a közterületeken már így is konfliktus van.

A lakossági engedélyek tekintetében 2022 szeptemberéig: **12.038 (10.424 első, 1592 második), 2022-ben 11.687 (10.453 első, 1255 második), 2020-ban 13.540 (11.098 első, 2462 második), 2019-ben 14.500 (12.700 első, 1800 második)** lakossági engedély volt kiadva. Sőt 2020-ban gazdálkodó és egészségügyi engedély is több volt, mint 500. Tehát közel 12.000 helyre folyamatosan több engedélyre jogosult kérelem van. 2021 március és szeptember között megszűnt a 2. és többedik autók teljes ingyenessége, **ekkor drasztikusan lecsökkent a korábbi engedélyek száma**. Miközben a közterületeket ellepik az autót, a 76.000 fős lakónépességgel és 44.800 db lakással rendelkező Józsefvárosban 2020-ban a **háztartásoknak csak közel 40%-ának volt autója (17,6 ezer/44,8 ezer), míg kb. a 25%-ának parkolási engedélye**, azaz parkolt közterületen. A Fiumei - Orczy út tengelyen belül **2019-ben 150%, 2022-ben 123% az engedélyek terhelése** az elérhető helyeket tekintve.

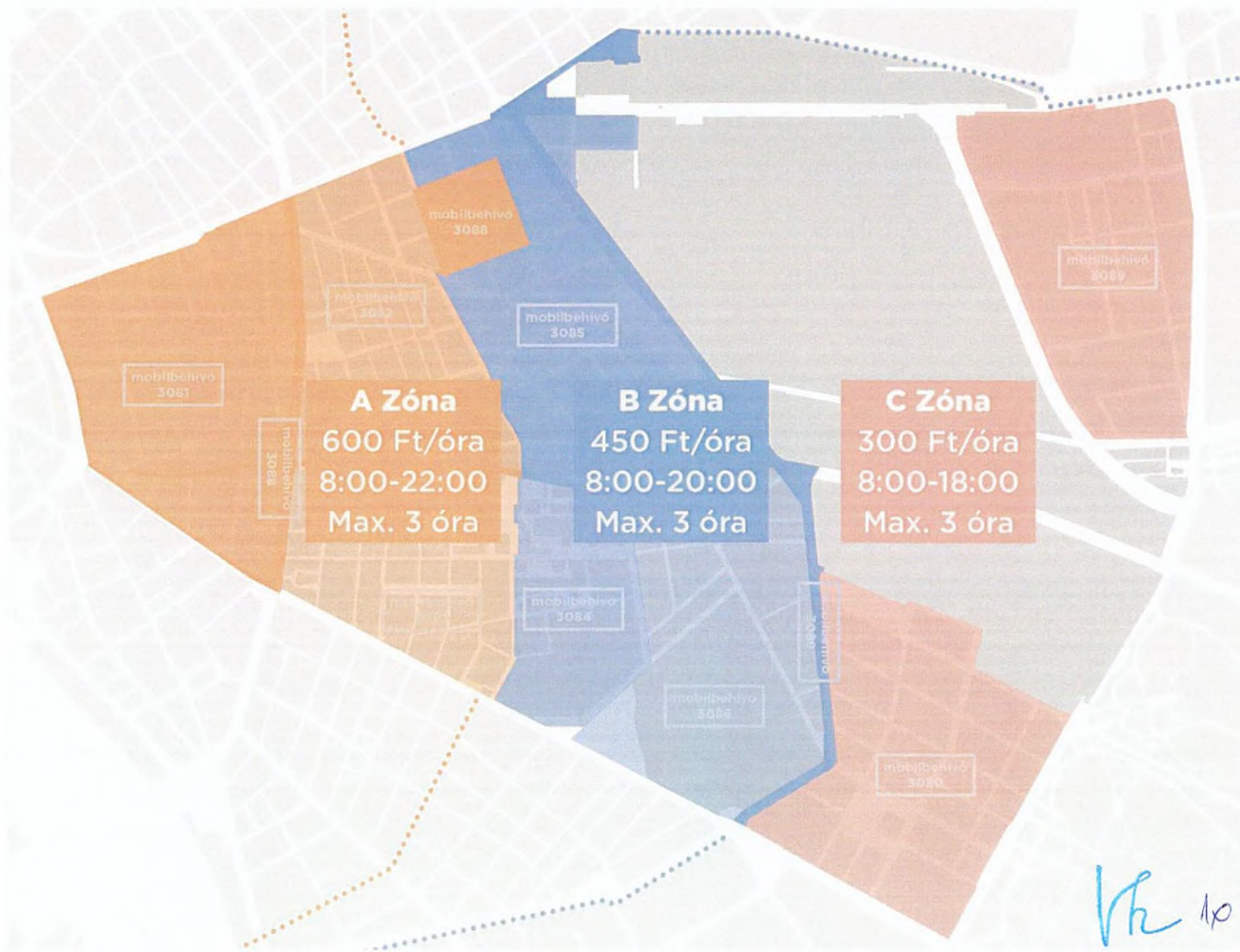


Vh 9

2022 szeptembere óta friss, a jelen kihívásaira jobban reagáló parkolási struktúra van érvényben a fővárosban, módosultak a kerület díjfizető zónáinak határai is. 3 új díjzóna jött létre (A, B, C) 600, 450 és 300 Ft-os tarifákkal 14, 12 és 10 órás üzemiidőben. Így egy parkolóhely éves értéke elméletben akár 2.100.000 Ft is lehet a Palota, Csarnok és Corvin negyedekben. A 2021-es bevételi adatok alapján a parkolóhelyek **fizető kihasználtsága 5-20%, átlagosan kb. 15%** körüli és a Nagyfuvaros – Szigony utca vonalon belüli magas telítettség azt mutatja, hogy a **parkolóhelyek közel 80%-án nappal is a helyben lakók parkolnak, a parkolóhelyekből bevétel értéke pedig töredéke az elméletinek.**

A Fővárosi Önkormányzat a kerület minden lakásához biztosít 2 db lakossági várakozási engedélyt, melynek kedvezményes éves díját 250 munkanap 1 parkolási órájával határozza meg. **Ez az éves érték Józsefvárosban most 150.000, 112.500 és 75.000 Ft az A, B és C zónákban.** A hatályos Parkolási rendelet az említett 7 hónapos kivételtől eltekintve 2011. január 1-től a 100%-os támogatást nemcsak a lakásokhoz tartozó első autóra, hanem korlátlan számúnak is biztosítja. Ez rendkívül káros a parkolómérleg szempontjából és visszaélésekre ad lehetőséget, pl. háztartások 5 db. engedéllyel.

Ábra 1: Józsefváros parkolási díjzónái 2022.09.05-től

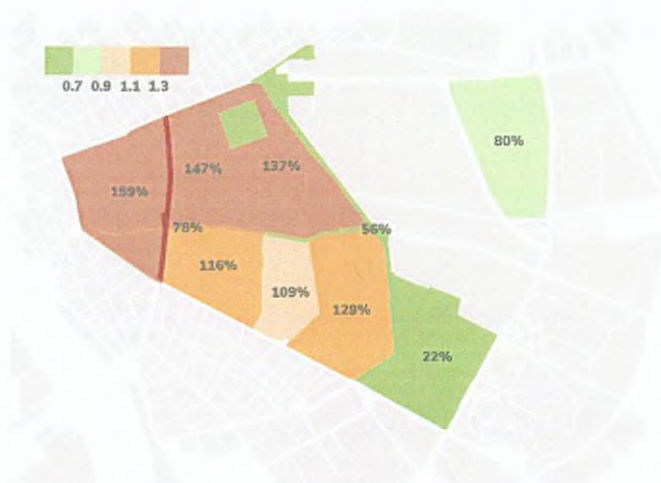




Problémák

Az eddigiekből is jól látható, hogy a várost megbénító és megfullasztó teltház van, ami számos konfliktust okoz:

- 1) Környezeti:
 - a. A közterületeinken fák, **zöldfelületek helyett parkoló autók** állnak.
 - b. A parkolóhelyet keresők **keringenek, zajszennyezést, levegőszennyezést, hőmérséklet emelkedést** okozva.
 - c. A **járdákra parkolósávok vannak festve**, sokszor egy kerekesszék sem fér el.
 - d. A szabadterek, közterületek, **pihenőhelyek véges jóságok** a sűrű városban.
- 2) Közterület-használati demokrácia deficit:
 - a. **Exkluzívá teszi a közterületeket**, 1-1 háztartás ingyen használ közterületet, amíg másoknak nincs is rá lehetősége.
 - b. Egy közösségi közlekedéssel jól ellátott területen egy **olyan közlekedési formát támogatunk nagy összeggel, amelynek jóval magasabbak a társadalmi költségei.**
 - c. Azoknak az **életét is megnehezíti**, akinek valóban autót kell használnia.
- 3) Társadalmi igazságosság:
 - a. A háztartások **negyedét támogatja az Önkormányzat kb. 1,5 milliárd forinttal**, háztartásonként egy éves BKV-bérlet árával, fővárosi léptékben 15 milliárd Ft.
 - b. A KSH adatai alapján a **legtehetősebb 10%-hoz tartozó háztartásoknak 2,7-szer akkora eséllyel** van autója, mint a legszegényebb 10%-nak (Németh).
 - c. **7 józsefvárosi lakó finanszíroz 1 parkolóhelyet**, akik közül több mint a felének nincs autója.
 - d. közterületi várakozási engedéllyel nem rendelkező háztartások, különösen, ahol még autó sincs, **nem kapnak ilyen léptékű mobilitási támogatást.**
- 4) Gazdasági:
 - a. A városszerte meglévő ingyenes lakossági parkolási egy alapfokú (köz)gazdasági kudarc, **a korlátozott kínálatra a korlátlan túlkereslet még ösztönözve** is van.
 - b. Sok kocsit hétköznap csak tárolnak, **nem forognak a parkolóhelyek.**
 - c. Az áruszállítók csak a **forgalom akadályozásával tudnak megállni.**
 - d. A meglévő **teremgarázsok nincsenek jól kihasználva**, elégtelen kereslet.
 - e. A korlátlan engedélyeket lehetővé tevő szabályozások **viSSzaélésekre adnak lehetőséget.**



Ábra 2: Lakossági engedélyek és parkolóhelyek aránya 2022-ben az új díjfizető zónák felosztása szerint

Ha valaki a telített parkolóhelyek miatt csak **minden munkanapon összesen 10 percet kering, annak az éves költsége 86 ezer forint** (ebből 40 ezer forint csak a benzin 450 forintos benzinárral számolva). Tehát a lakossági parkolás **csak elméletben van ingyen, az autót használók sokkal többet fizetnek** a rendszer anomáliái miatt. Ebbe az összegbe az autózás társadalmi költségeit (környezetszennyezés, zajszennyezés, közterületek túlterhelése, közútamortizáció, stb.) még nem számoltuk bele.

Mivel a garázshelyekkel nem rendelkező épületek előtt nem lehet annyi parkolóhelyet létrehozni, amekkora igény lenne, a **szomszédok egymás előtt veszik el a parkolóhelyeket**. Budapesten a fizetős parkolás bevezetése óta, illetve azon és 1-1 kerületi résztörekvésen kívül gyakorlatilag nem történt érdemi előrelépés a véges kínálatot jelentő parkolóhelyekre nehezedő egyre növekvő keresleti nyomás enyhítése érdekében. Az egész városban szükség lenne a teljes parkolási rendszer felülvizsgálatára, hogy egy **gazdaságtalan és fenntarthatatlan rendszert felválthasson hatékony gazdálkodás a közjavakkal**.

A kerületi – és fővárosi – lakossági parkolási rendszer újragondolásra szorul.



VH₁₂

*“Az emberek számára drága lakhatásunk van, a kocsik számára ingyenes parkolás.
Rossz irányban vannak a prioritásaink. (...) Megöljük a városainkat.”
– Donald Shoup –*

Stratégiai lépések

Az Önkormányzat már 2020-ban felismerte a felvázolt konfliktusrendszert és az év végén Vitairatot bocsátott ki széleskörű lakossági véleményezésre. A megoldási lehetőségeket [lakossági fórumon](#) is bemutatta, ezt követően [publikálta a véleményezés eredményét](#). A Képviselőtestület 2021 tavaszán elfogadta az Önkormányzat **Klímastratégiáját, amely kiemelt intézkedési pontként kezelte a lakossági parkolás rendezését**, de ekkor már hatályban volt a 2022 június végéig tartó kormányzati díjemelési moratórium.

Ez a **Józsefvárosi Parkolásszabályozási Stratégia** összegzi a megoldandó adatalapú kihívásokat és azokat a fő lépéseket, amelyek rendeleti szinten és műszakilag elengedhetetlenek az előrelépéshez. A rendszerszintű megoldás előre mutató parkolóhely-gazdálkodás szempontjából és maga mögött hagyja a gépkocsihasználatot ösztönző berendezkedést, hogy **autóval és anélkül is jobb legyen közlekedni és jobb élni a köztereken**.

Elvárás, hogy csökkenjen a parkolási nyomás, tudjanak a lakók parkolni amikor hazaérnek! Ugyanakkor a lakosság többsége által mostanra követelt **élhető környezethez a közterületi parkolóhelyek számának moderált csökkentése is nélkülözhetetlen**. Ezért a rendszernek azokat a gépkocsikat kell ösztönözze, amelyekre valóban szükség van, pl nagycsaládosok vagy a lakhelyüktől távol dolgozók. A helyzet javulása gyakorlatilag kizárt a finanszírozási modell változtatása nélkül (tőlünk nyugatabbra ismeretlen fogalom a lakossági parkolás teljes ingyenessége). A lakossági engedélyek számának **10-20%-os csökkentésével megszüntethető az utcák zsúfoltsága és csökkenthetőek az ebből eredő környezeti, társadalmi és gazdasági kihívások**.

Stratégiai szempontból növeli a rendszer demokrácia értékét, ha nemcsak széleskörű kedvezményrendszer segíti a rászorulókat, de a **mobilitási támogatás és bővebb támogatotti körnek kedvez és releváns infrastruktúra-fejlesztések valósulnak meg**.



Célrendszer

A Parkolásszabályozás felülvizsgálata és javasolt lépései összetett célrendszerben mozognak.

Közvetlen célok

- 1) Lakók és területben dolgozók számára rendelkezésre álló **szabad helyek növelése.**
- 2) Parkolóhelyet kereső járművek **keringésének minimalizálása.**
- 3) Parkolási lehetőségek és mobilitási **közszolgáltatás igazságosabb újraosztása.**
- 4) Adatalapú döntéshozási **mechanizmus bevetése.**

Közvetett célok

- 5) **Forgalomcsillapítás.**
- 6) **Közterületek demokratikusabb felosztása:**
 - a. Közterületek felszabadítása a közösségi életnek.
 - b. Közterületek felszabadítása az aktív mobilitás és közösségi közlekedés számára.
 - c. Járdánparkolás teljeskörű, konfliktusmentes megszüntetése.
 - d. Közterületek zöldítése, a levegő minőség, helyi klíma javítása.
- 7) Közlekedés **társadalmi egyenlőtlenségeinek csökkentése.**
- 8) **Helyi gazdaság élénkítése.**
- 9) **Javuló környezeti értékek,** lakók általános egészségügyi jólétének javítása.
- 10) Ingyenességből fakadó túlhasználat és **visszaélések megszüntetése.**
- 11) Azok a gépkocsik parkoljanak közterületeken, amelyekre **a legnagyobb szükség van.**
- 12) Távlati cél, hogy a kerületi autóflootta legyen **egyre újabb és tisztább.**

Elvárások

- 1) Többlet **gépjármű forgalom felszámolása.**
- 2) **Aktív mobilitást és közösségi közlekedést választók növekedése.**
- 3) Közlekedési balesetek számának, a **sérülések súlyosságának csökkenése.**
- 4) Nappal és éjszaka egyaránt **10-20%-os folyamatos szabad parkolókapacitás.**
- 5) **Áttekinthetőbb parkolási zónák és díjszabás.**
- 6) **Csökkenő károsanyag kibocsátás** és zajszennyezés, akár 30%-al javuló levegőminőség.
- 7) Légúti **betegségek kockázatának csökkentése,** lakosságarányos **egészségügyi ellátási kiadások csökkenése.**
- 8) Nagyobb **kereslet a kereskedelmi és szolgáltató szektorokban.**
- 9) Kerületi **ingatlanok értékének növekedése.**
- 10) **Javuló infrastruktúra, egészséges utcák** a változó közlekedési kultúra hatására.

11) Elérni a ENSZ Fenntartható Fejlődési Céljaiban és a Zöld8 kerületi klímastratégiában 2030-ra kitűzött célokat:

- Közlekedés eredetű CO és CO₂ kibocsátás 40%-os csökkentését.**
- A **levegőminőség 30%-os javulását**, PM10 és PM2.5 szállópor koncentráció alacsony szinten tartása WHO irányelvek alapján.
- A **forgalmi zajszennyezés csökkentését.**
- Levegőminőség és **fenntartható város ENSZ indikátor célok elérése** (SDG 11):
 - A kerületi autóállomány kibocsátási szabvány korszerűsítésének ösztönzése (SDG 11.6.2.).
 - Mobilitási egyenlőség bővítése: elérhető közösségi közlekedés biztosítása mindenki számára, különösképp, nők, gyermekek, fogyatékkal élő személyek és idősek (SDG 11.2.1.).
 - Helyi civil és lakossági bevonással létrejött döntéshozási mechanizmus (SDG 11.3.2.).

Komplex eszkörendszer

Stratégiai szabályozási intézkedések

- Lakosonként helyett **lakásonként** 2 db autóra kérhető lakossági engedély.
- Lakásonként 1. és 2. autó** kerületi 100%-os támogatású kedvezményének csökkentése 80 és közel 50%-ra. Így a fővárosi kedvezményes lakossági tarifa 20 és 50 %-át kell megfizetni. engedélyének támogatásának csökkentése, önrész részletfizetési lehetőséggel.
 - Aki az „A” zónában lakik, az évente az 1. autójára 30.000 Ft-ot, a „B” zónában 24.000 Ft-ot, a „C” zónában 18.000 Ft-ot fizet.

Zóna	Üzem	Órák	Tarifa	Nap	Éves érték	Föv. Kedv.	1. / hó	1. / év	Tám.	2. /hó	2. /év	Tám.
A	8-22	14	600	250	2,100,000	150,000	2,500	30,000	80%	6,500	78,000	48%
B	8-20	12	450	250	1,350,000	112,500	2,000	24,000	79%	5,000	60,000	47%
C	8-18	10	300	250	750,000	75,000	1,500	18,000	76%	3,500	42,000	44%

- Díjzónák és mobilbehívó-zónák rendezése, lakossági **zónásítás**:



- Lakossági engedélyek méltányossága** tartós betegségben szenvedő felnőttet vagy gyermeket ápolók családok, nagycsaládok, nyugdíjasok, szociálisan rászorulóknak esetén.
- Újonnan épülő társasházi lakások** parkolási engedélyeihez 0%-os kerületi támogatás.
- Magánhasználatú céges autók** esetén 0%-os kerületi támogatás.

Vt 15

Szolgáltatásminőség

Az Önkormányzat költségvetési helyzetének függvényében a lakossági parkolás kedvezményintenzitásának csökkentésével arányosan más mobilitási formák támogatása indokolt egy új **Józsefvárosi Mobilitási Alap** felállításával, amely támogatja:

- 1) **Közösségi és kerékpáros közlekedési pályázatokban** résztvevő lakosságot.
- 2) **Fedett magángarázsokban** parkoló gépjármű tulajdonos háztartásokat,
- 3) **Közösségi közlekedés** kényelmét, utasvárók létesítését.
- 4) **Aktív mobilitás kényelmének javítását**, járdaszélesítést, kerékpáros infrastruktúrát, utcai és udvari kerékpártárolókat.
- 5) **Közúti és járdafelújításokat.**
- 6) **Forgalomcsillapítási** intézkedéseket (sebességküszöbök, forgalomtechnika).
- 7) **Utcaszélesítést.**

Műszaki intézkedések

- 1) Közterületi **várakozóhelyek újraosztása**:
 - a. Kizárólagos lakossági „kék” parkoló zónák bevezetése terheléstől függően.
 - b. Koncentrált rakodóhelyek sűrítése – kb. 200m-enként és terheléstől függően.
 - c. *Kizárólagos autómegosztó parkolóhelyek bevezetése (Share-point).*
- 2) **Okos parkolási monitoring rendszer** bevezetése – akár a meglévő köztérfigyelő kamera rendszer felhasználásával.
- 3) **Járdánparkolás fokozatos megszüntetése**, ahol akadályozza a gyalogosforgalmat.
- 4) **Környékbeli üres telkek** átmeneti hasznosítása parkolóként.
- 5) **Nagyobb magángarázsokban** önkormányzati kedvezmény vizsgálata.

Gépkocsi elhelyezés kötelezettsége

A rendelkezése komplex rendszerben működik, ahol egyszerre cél az adott terület gépkocsi forgalmának csillapítása (kevesebb épített parkolóhely) és a közterületi parkolónyomás csökkentése (nem lehet túl kevés épített parkolóhely). Fontos szempont, hogy minél több lakás épüljön – ezek árát emeli a parkoló kialakítás, illetve megváltás költsége – és a gazdaságélénkítés, **ezért az üzlethelyiségekbe megtelepülő szolgáltatások számára nem szükséges parkolóhely-létesítést előírni.**

Nyugat-európai mintára az Önkormányzat differenciálja az új társasházak parkolóhely-létesítési minimumát és maximumát. Pl. a külső területeken vagy tömegközlekedéssel jól ellátott területen támogatott a parkolóhely-megváltás. A jelenleg hatályos, építésügyi szabályozások (OTÉK) alapján a **kötelezően megépítendő parkolóhelyek szám csökkentendő**, ugyanakkor a további **megváltandó parkolóhelyek ára növelendő**. Az irodaépületek kötelezettségének jelentős csökkentése (1 db parkolóhely / 100m² irodaterület) alternatív közlekedési módok felé tereli a munkavállalókat. Esetileg építési, vagy létesítési kedvezményekkel (szintterület, parkolóhely nagyobb arányú beszámítása) is lehet ösztönözni az extra közcélú garázshely építést. Szükséges **kerékpártárolás előírása 20m² lakóterületenként.**

Vh^{1/}₁₆

Jegyzetek

Christopher B. Goodman (2019) The Price of Residential Street Parking,

<https://www.cgoodman.com/blog/archives/2020/09/15/the-price-of-residential-street-parking/>

Hörcher daniel (2017) Szmogriadó idején hiányzik a legjobban a dugódj, Index,

https://index.hu/gazdasag/penzbeszel/2017/01/26/szmogriado_idejen_hianyzik_a_legjobban_a_dugodij/

Healthy Streets Approach, Transport for London <https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/how-we-work/planning-for-the-future/healthy-streets>

Juhász Mattias (2020) A lakossági parkolás csapdája, Népszava, https://nepszava.hu/3083471_a-lakossagi-parkolas-csapdaja

Németh Ders (2020) A 8. kerületi parkolás és az elmaradó bevételek, Közjó.eu

<https://kozjo.eu/2020/05/parkolas-bevetel/>

Francis Ostermeijer, Hans Koster, Jos van Ommeren (2019) a Residential parking costs and car ownership: Implications for parking policy and automated vehicles, Regional Science and Urban Economics 77 276–288, http://stad.tudelft.nl/wordpress/wp-content/uploads/2019/07/Residential-parking-costs_Francis.pdf

Donald Shoup (2006) The Price Of Parking On Great Streets, Planetizen,

<https://www.planetizen.com/node/19150>

Donald Shoup, Robert C. Hampshire (2018) What Share of Traffic is Cruising for Parking?, Journal of Transport Economics and Policy, 52/3 184–201

Victoria Transport Policy Institute (2019) Parking Pricing: Direct Charges for Using Parking Facilities, TDM Encyclopedia <https://www.vtpi.org/tdm/tdm26.htm>

ENSZ Fenntarthatóági Gólok 11: SDG11.6.2. A kerületi autóállomány kibocsátási szabvány korszerűsítésének ösztönzése <https://unstats.un.org/sdgs/metadata/files/Metadata-11-06-02.pdf>

ENSZ Fenntarthatóági Gólok 11: SDG11.2.1. Mobilitási egyenlőség bővítése: elérhető közösségi közlekedés biztosítása mindenki számára, különösképp, nők, gyermekek, fogyatékkal élő személyek és idősek <https://unstats.un.org/sdgs/metadata/files/Metadata-11-02-01.pdf>

ENSZ Fenntarthatóági Gólok 11: SDG11.3.2. Helyi civil és lakossági bevonással létrejött döntéshozási mechanizmus <https://unstats.un.org/sdgs/metadata/files/Metadata-11-03-02.pdf>

World Health Organization (2021) WHO Global Air Quality Guidelines. Geneva. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.



Függelék

Smart Parking ideális lehetősége

Egy 2011-től 2014-ig tartó pilot programban San Franciscóban elkezdtek kereslet-alapúvá tenni az árazást a Donald Shoup-i elvek alapján:

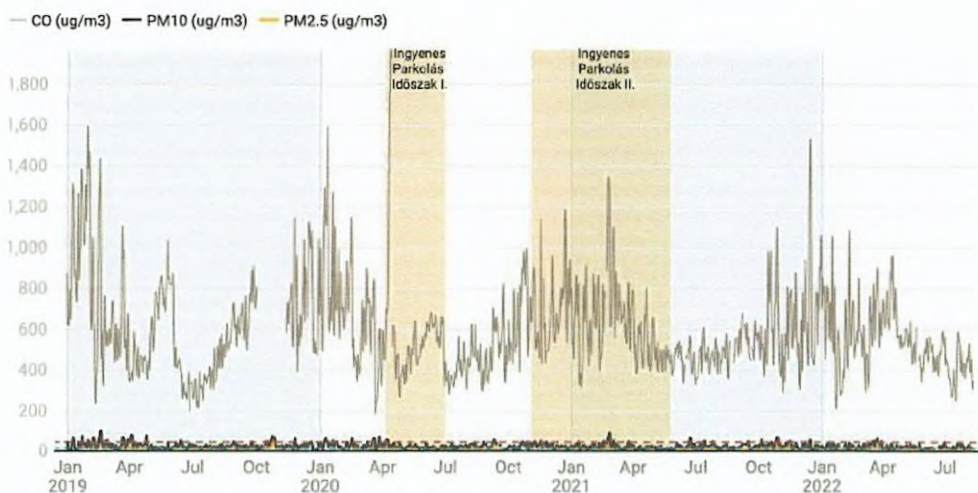
- 1) Érzékelővel szerelték fel a pilot-környékek összes parkolóhelyét, így követhetőek lettek azok.
- 2) Árazással arra törekedtek, hogy a nap legnagyobb részében egy-egy utcaszakaszon mindig legyen legalább 1 db szabad hely
 - a. Havonta legfeljebb 25 centtel változtatták az árakat, hogy figyeljék, mikor éri el a helyek telítettsége ezt az optimális szintet

Eredmények:

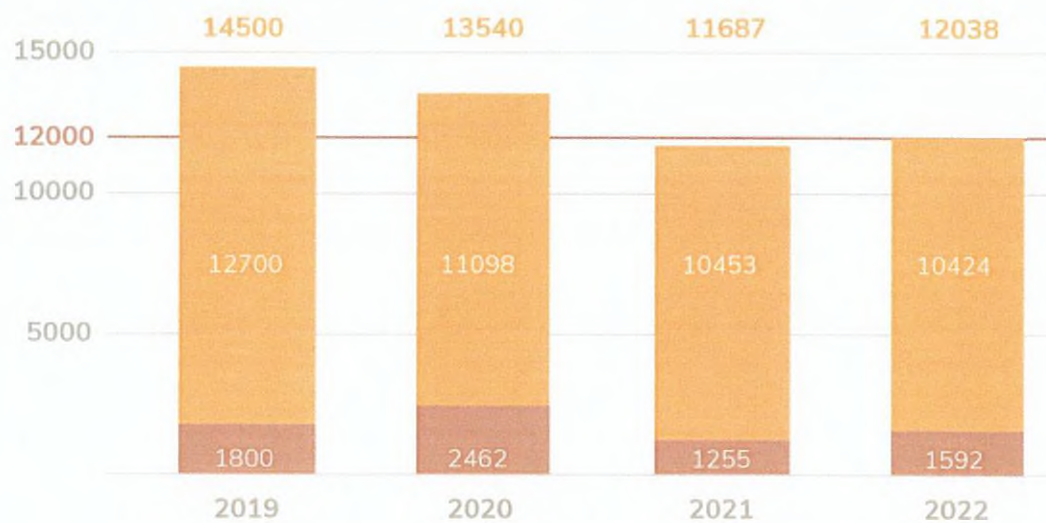
- 1) A parkolás átlagára csökkent az adott időszakban.
- 2) A remélt 60-80%-os kihasználtság az idő jóval nagyobb részében működött, mint másutt.
- 3) A 100%-os kihasználtság ideje az egyes utcaszakaszokon 16%-kal csökkent a teszterületeken, míg 50%-kal nőtt máshol.
- 4) Csökkent a keringés ideje, az általuk megtett táv és az okozott kibocsátás.
- 5) Nagyobb mértékben nőtt a környező üzletek bevétele, mint más környékeken.
- 6) A hatások ott voltak igazán effektívek, ahol kevesebb volt a bicicelés.

2017 végétől elkezdtek bevezetni a rendszert a város összes parkolóórájára.

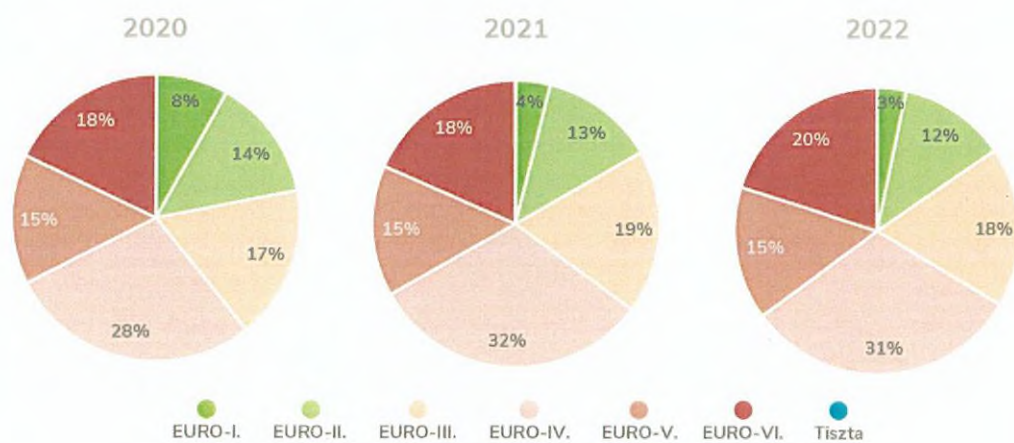
Ábra 3: Légszennyezettség változása (CO) és szállópor (PM2.5 és PM10) szennyezőanyag-kibocsátás 2020-2022 között a Teleki téri mérőállomáson kiemelve a járványhelyzet alatti ingyenes parkolás bevezetésekor. Forrás: OMSZ



Ábra 4: Lakossági engedélyek alakulása 2019 és 2022 szeptembere között



Ábra 5: Lakossági engedéllyel rendelkező gépkocsik környezetvédelmi kategória besorolása 2019 és 2022 szeptembere között a személyesen regisztrált gépkocsik alapján



Ábra 6: Lakossági parkolóengedélyek aránya 2022.ben közterületek 50x50m-es felosztásban



Ábra 7: Lakossági parkolóengedélyek aránya 2022.ben az épületekre viszonyítva



Budapest Józsefvárosi Önkormányzat Képviselő-testületének

...../2022. (.....) önkormányzati rendelete

a kedvezményes várakozásra jogosultak körének bővítéséről

Budapest Józsefvárosi Önkormányzat Képviselő-testülete (a továbbiakban: képviselő-testület) a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. § (5) bekezdés e) pontjában kapott felhatalmazás alapján, a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (5) bekezdés 3. pontjában meghatározott feladatkörében eljárva a következőket rendeli el:

1. § (1) A rendelet hatálya kiterjed Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat (a továbbiakban: önkormányzat) közigazgatási területén található önkormányzati tulajdonú, várakozás céljára igénybe vett közterületre (továbbiakban: várakozási övezet), kivéve a taxiállomást, amelyen történő várakozás feltételeiről külön jogszabály rendelkezik, valamint a sétáló övezetet.

(2) A rendelet hatálya kiterjed a rendszámmal rendelkező gépjárműre és annak tulajdonosára, üzembentartójára.

2. § E rendelet alkalmazásában

1. gépjármű: a személygépkocsi, a három- vagy négykerekű motorkerékpár, a három- vagy négykerekű segédmotoros kerékpár, a 3500 kilogramm megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó tehergépkocsi;
2. lakos: az a nagykorú személy, akinek lakóhelye az önkormányzat közigazgatási területén található;
3. lakóhely: lakcímet igazoló hatósági igazolványban szereplő állandó, bejelentett lakóhely;
4. nagycsaládos: aki három vagy több 18 év alatti gyermeke után családi pótlékra jogosult;
5. nyugdíjas: a társadalombiztosítás ellátásaira jogosultaktól, valamint ezen ellátások fedezetéről szóló 2019. évi CXXII. tv. (a továbbiakban: Tbj.) szerinti saját jogú nyugdíjas, vagy a reá irányadó nyugdíjkorhatárt betöltött özvegyi nyugdíjban részesülő személy, aki nem minősül a Tbj. 4. § 11. pontja szerinti kiegészítő tevékenységet folytató személynek;
6. parkolás üzemeltető: az önkormányzat közigazgatási területén a várakozási hozzájárulások és kedvezmények iránti eljárás lebonyolítását, az önkormányzatot megillető várakozási díjak beszedését, a várakozási díjak és pótdíjak behajtását, valamint a parkolás üzemeltetési feladatokat - közszolgáltatási szerződés alapján - ellátó Józsefvárosi Gazdálkodási Központ Zrt.

3. § (1) A lakossági várakozási hozzájárulást a lakos kérelem benyújtásával igényelheti.

(2) Ha egy lakóhely vonatkozásában két gépjárműre kéri a lakossági várakozási hozzájárulás kiadását, a kérelmeket a beérkezés sorrendje szerint kell elbírálni. A kérelmek ugyanazon a napon történő beérkezése esetén a lakosoknak a kérelem benyújtásakor írásban kell nyilatkozniuk arról, hogy melyik gépjárműre kéri elsőként, melyikre másodikként a várakozási hozzájárulás kiadását. Egybehangzó írásbeli nyilatkozat hiányában a várakozási hozzájárulás nem adható ki.

(3) A lakossági várakozási hozzájárulás igénylése - a (13) bekezdés szerinti hozzájárulások kivételével - térítésmentes.

(4) A lakossági várakozási hozzájárulás éves díjának kerületi kedvezménnyel (a továbbiakban: kerületi kedvezmény) csökkentett összege

- a) „A” várakozási övezetben található kerületi lakóhely esetén a lakos által megjelölt
 - aa) első gépjárműre 30.000 forint,
 - ab) második gépjárműre 72.000 forint;
- b) „B” várakozási övezetben található kerületi lakóhely esetén a lakos által megjelölt
 - ba) első gépjárműre 24.000 forint,
 - bb) második gépjárműre 60.000 forint;
- c) „C” várakozási övezetben található kerületi lakóhely esetén a lakos által megjelölt
 - ca) első gépjárműre 18.000 forint,
 - cb) második gépjárműre 48.000 forint.

Vt 2

(5) A hozzájárulás (4) bekezdés szerinti díja 4 (négy) részletben is teljesíthető. Az első részlet a jelen rendelet szerint megállapított várakozási díj tárgyév március 31. napjáig számított időarányos része. A hozzájárulás kiadásának feltétele ezen összeg megfizetése. A lakosnak a további három részletet a jelen rendelet szerint megállapított várakozási díj 3 hónapra kiszámított összegét negyedévenként, az önkormányzat által megküldött számla alapján kezdő hónap 5. napjáig kell teljesítenie, azaz a második részletet április 5. napjáig, a harmadik részletet július 5. napjáig és az utolsó részletet október 5. napjáig kell teljesítenie. Amennyiben a lakos fizetési kötelezettségének jelen rendeletben foglalt időpontig nem tesz eleget, a kiadott hozzájárulás visszavonásra kerül.

(6) Az érvényességi időn belül egy lakóhelyre egyidőben legfeljebb két lakossági várakozási hozzájárulás lehet érvényben. További hozzájárulást - a (8) bekezdésben foglaltakra tekintettel - a parkolás üzemeltető kizárólag a korábban kiadott hozzájárulás visszavonását követően adhat ki.

(7) A parkolás üzemeltető a már kiadott hozzájárulás jogosultsági feltételeknek való megfelelését rendszeres időközönként ellenőrzi.

(8) A lakos köteles a parkolás üzemeltetőnél írásban bejelenteni, amennyiben

a) az üzemeltető személyében év közben változás következik be, illetve a gépjárművet a forgalomból kivonják, vagy

b) a kérelem benyújtásakor bejelentett lakóhelye megváltozik.

(9) Amennyiben a lakos a (8) bekezdésben foglaltaknak a változást követő 15 napon belül nem tesz eleget, a hozzájárulás visszavonásra kerül, és a hozzájárulás jogosulatlan igénybevétele időtartamára nyújtott kerületi kedvezményt 30 napon belül meg kell téríteni.

(10) A lakossági várakozási hozzájárulás éves díjából 100% kerületi kedvezmény adható annak, aki - vagy akinek a kerületben lakóhellyel rendelkező hozzátartozója - orvos által igazolt egészségi állapota miatt otthonában rendszeres gondozásra szorul, illetve rendszeres és orvos által igazolt járóbeteg-szakellátást vesz igénybe.

(11) A nagycsaládos lakos a (4) bekezdés szerinti összegből általa megjelölt első gépjárműre további 50%-os, a második gépjárműre további 25%-os kedvezményre jogosult.

(12) A nyugdíjas lakos az általa megjelölt első gépjárműre a (4) bekezdés szerinti összegből további 50%-os kedvezményre jogosult.

(13) A (4) bekezdés a) pont ab) alpontjában meghatározott összegű éves díjon lakossági várakozási hozzájárulás adható ki 4.000 forint költségtérítés megfizetése mellett

a) az önkormányzat, Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Polgármesteri Hivatal, az önkormányzat fenntartásában működő intézmény, az önkormányzat 100%-os tulajdonában álló gazdasági társaság és ezek vezetői által meghatározott alkalmazottainak üzemeltetésében vagy használatában lévő gépjárműre;

b) a képviselő-testület illetékes bizottságának javaslatára a kerületi székhelyű, Józsefváros lakosai számára közfeladatot ellátó nonprofit és egyházi szervezetek tulajdonában vagy üzemeltetésében lévő gépjárművekre, vagy a szervezet vezető tisztségviselője által javasolt tag, a szervezetnél jogviszonyban lévő személy tulajdonában vagy üzemeltetésében lévő gépjárművekre;

c) a rendőrség tulajdonában vagy üzemeltetésében lévő gépjármű, vagy parancsnoki támogató javaslat esetén a rendőrségnél szolgálati jogviszonyban lévő személyek tulajdonában vagy üzemeltetésében lévő gépjárművekre.

(14) A lakossági várakozási hozzájárulás teljes - kerületi kedvezmény nélküli - éves díja fizetendő

a) az olyan lakóhelyre benyújtott lakossági várakozási hozzájáruláshoz, amely olyan új építésű épületben található, melyre e rendelet hatályba lépését követően került benyújtásra a használatbavételi engedélyezési eljárás megindítására vonatkozó kérelem, továbbá

b) a munkáltató által üzemben tartott vagy lízingelt vagy tartósan bérelt gépjárműre, melyet a lakos a munkáltatótól kizárólagos használatba kapott.

4. § (1) Gazdálkodói várakozási hozzájárulás kérelem benyújtásával igényelhető.

(2) A gazdálkodói várakozási hozzájárulás kerületi kedvezménye a várakozási övezetekben fizetendő egyórai várakozási díj 50%-a.

(3) A gazdálkodói várakozási hozzájárulás költségtérítése gépjárművenként bruttó 3000 Ft, mely összeg az eljárás megindulását követően nem igényelhető vissza. A gazdálkodói várakozási hozzájárulás költségtérítése a parkolás üzemeltető bevételeit képezi.

22

22

5. § (1) Egészségügyi várakozási hozzájárulás - kérelem benyújtásával - az önkormányzattal vagy az önkormányzat valamely intézményével szerződéses viszonyban az adott területen a szociális utcai gondozási tevékenységet, illetve házi-, utcai-és családgondozási tevékenységet kiegészítő szolgáltatást nyújtó személynek adható, az általa megjelölt egy darab gépjárműre, továbbá a területi kötelezettséget vállaló utcai szakápolási szolgálat, illetve azt támogató szolgáltatást ellátó szervezet által megjelölt, az ellátást végző gépjárműre is igényelhető.

(2) Az egészségügyi várakozási hozzájárulásra irányuló kérelemhez csatolni kell továbbá a Józsefvárosi Szociális Szolgáltató és Gyermekjóléti Központ által kiállított igazolást is.

(3) Az egészségügyi várakozási hozzájárulás igénylése - a (4) bekezdés kivételével - térítésmentes.

(4) 4.000 forint egyszeri költségtérítési díj megfizetése mellett egészségügyi várakozási hozzájárulás adható a kerületi székhelyű vagy telephelyű, tevékenységét az önkormányzattal kötött feladat-ellátási szerződés alapján végző egészségügyi intézmény - vezető által meghatározott - alkalmazottjának.

6. § (1) A rendeletben meghatározott kérelmet a parkolás üzemeltetőnél kell benyújtani.

(2) A kérelemnek tartalmaznia kell

a) a magánszemély nevét, lakóhelyét, születési helyét és idejét, anyja nevét,

b) a jogi személy megnevezését, székhelyét, telephelyét, cégjegyzékszámát, adóigazgatási számát, nyilvántartási számát, a képviselő nevét és elérhetőségét,

c) a gépjármű üzembentartójának, gyártmányának és típusának megnevezését, gyártási évét, össztömegét, forgalmi rendszámát, műszaki érvényességének végét,

d) a hozzájáruláshoz és a kerületi kedvezményhez való jogosultságot igazoló dokumentumok másolatát.

(3) A kiadott hozzájárulást adó- illetve parkolási díjtartozás esetén vissza kell vonni, és az a tartozás fennállásáig nem adható ki.

(4) Amennyiben az a jogszabály előírásainak megfelel, a parkolás üzemeltető a hozzájárulást azonnal kiadja, ennek tényét az elektronikus rendszerben rögzíti.

(5) A 3. § (13) és az 5. § (4) bekezdése szerint kiadott hozzájárulások száma a tárgyévét megelőző évben a 3. § (4) bekezdése szerint kiadott hozzájárulások számának legfeljebb 4%-a lehet.

7. § (1) A parkolás üzemeltető a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 9/D. § (7) bekezdésében meghatározott adatokat az ott meghatározott célból és ideig, valamint e rendeletben meghatározott adatokat a rendeletben meghatározott célból és ideig kezeli.

(2) Az adatkezelés célja, hogy a parkolás üzemeltető megállapítsa a kérelmező jogosultságát a várakozási hozzájárulásra vagy kedvezményre, a jogosultság fennállása esetén biztosítsa a kérelmezett várakozási hozzájárulást vagy kedvezményt mind közterületen, mind a más szolgáltatók által üzemeltetett területen, egyértelműen azonosítsa és megkülönböztesse a kérelmezőket és jogosultakat, meghatározhassa a kedvezmények területi hatályát.

(3) Az adatkezelés időtartama - az adatkezelési célokkal összhangban - a várakozási hozzájárulás vagy kedvezmény megállapítása esetén a hozzájárulás vagy kedvezmény megszűnésének vagy megvonásának időpontjától számított 1 év.

8. § Ez a rendelet 2023. január 1. napján lép hatályba.

9. § Hatályát veszti a Józsefváros közigazgatási területén a járművel történő várakozás kiegészítő, helyi szabályozásáról szóló 26/2010. (VI. 18.) önkormányzati rendelet.

Budapest, 2022.

dr. Sajtos Csilla
jegyző

Pikó András
polgármester

 23

INDOKOLÁS

Budapest Józsefvárosi Önkormányzat Képviselő-testületének a kedvezményes várakozásra jogosultak körének bővítéséről szóló/2022. (.....) önkormányzati rendelethez

Általános indokolás

A parkolással kapcsolatos feladatok ellátása közfeladat, melyet a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (23. § (5) bekezdés 3. pont) az önkormányzatok hatáskörébe utal.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. 48. § (5) bekezdése szerint: „[felhatalmazást kap a helyi önkormányzat képviselőtestülete - 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 rendeletalkotás indoka a 12 éve hatályos, a Józsefváros közigazgatási területén a járművel történő várakozás kiegészítő, helyi szabályozásáról szóló 26/2010. (VI. 18.) sz. önkormányzati rendeletben (a továbbiakban: Parkolási rendelet) meghatározott kedvezményezett kör újragondolása egy hatékonyabb hosszú távú parkolási stratégia alkalmazásával. Az új szabályozást továbbá az egyes kedvezményes várakozási hozzájárulások kibocsátási feltételeinek pontosítása indokolja, a várakozási övezetek tekintetében a Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelenjárművek tárolásának szabályozásáról szóló 30/2010. (VI. 4.) Főv. Kgy. rendelet (a továbbiakban: Fkgy. rendelet) 2022. szeptember 5. napján hatályba lépett módosítására is figyelemmel.

Részletes indokolás

az 1. §-hoz

A rendelet területi és személyi hatályát tartalmazó rendelkezések.

a 2. §-hoz

A rendeletben használt fogalmakat értelmező rendelkezések.

a 3. §-hoz

A lakossági várakozási hozzájáruláshoz az önkormányzat által adható kedvezményes díj kérelmezésére, jogosultsági feltételeire vonatkozó rendelkezéseket rögzíti a kedvezményezettek körének kibővítésével.

a 4. §-hoz

A gazdálkodói várakozási hozzájáruláshoz az önkormányzat által adható kedvezményes díj kérelmezésére, jogosultsági feltételeire vonatkozó rendelkezéseket rögzíti. Változatlan formában, 2023-tól ig költségterítés, és a fővárosi díj 50%-os kedvezményével vehető igénybe ez a várakozási mód a kerületi gazdálkodó szervezetek részére.

az 5. §-hoz

Az egészségügyi várakozási hozzájárulásra jogosult kedvezményezettek körét az Fkgy. rendeletben meghatározottakhoz képest tovább bővíti, egyösszegű költségterítési díj megfizetése ellenében.

a 6. §-hoz



A díjkedvezmény igénylésével kapcsolatos kérelem eljárási szabályokat rögzítő rendelkezés. Rögzítésre kerül, hogy a kibővített kedvezményezett kör tekintetében kiadott hozzájárulások száma az előző évben a 2. § (4) bekezdés szerint kiadott hozzájárulások számának legfeljebb 3%-a lehet.

a 7. §-hoz

A rendeletben szabályozott kedvezményekkel kapcsolatos adatkezelési rendelkezést tartalmaz.

a 8-9. §-hoz

Hatályba léptető és hatályon kívül helyező rendelkezéseket tartalmaz.

HATÁSVIZSGÁLAT

Budapest Józsefvárosi Önkormányzat Képviselő-testületének a kedvezményes várakozásra jogosultak körének bővítéséről szóló/2022. (.....) önkormányzati rendelethez

A rendelettervezet esetében figyelembe kell venni, hogy a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény (a továbbiakban: Jat.) 17. § (1) bekezdése előírja az előzetes hatásvizsgálatot: „A jogszabály előkészítője – a jogszabály feltételezett hatásaihoz igazodó részletességű – előzetes hatásvizsgálat elvégzésével felméri a szabályozás várható következményeit. Az előzetes hatásvizsgálat eredményéről a Kormány által előterjesztendő törvényjavaslat, illetve kormányrendelet esetén a Kormányt, önkormányzati rendelet esetén a helyi önkormányzat képviselő-testületét tájékoztatni kell. Miniszteri rendelet rendelkezhet úgy, hogy az általa meghatározott esetben a közjogi szervezetszabályozó eszköz elkészítője előzetes hatásvizsgálatot végez.”

A hatásvizsgálat során a Jat. 17. § (2) bekezdésben meghatározottakat kell különösen vizsgálni.

1. Társadalmi, gazdasági hatása: A fenntartható közlekedés követelménye, valamint a kerületet terhelő személygépkocsi-forgalom csökkentéséhez fűződő lakossági és környezetvédelmi érdek miatt a kerületi közterületi parkolás folyamatos és átgondolt szabályozására van szükség.

2. Költségvetési hatása: A korábbi évek adatai és javasolt támogatásintenzitás-változás alapján várhatóan több, mint 300.000.000 Ft marad az önkormányzatnál, illetve ez bevételként jelenik meg.

3. Környezeti és egészségi következményei: A rendelet megalkotásának környezeti és egészségi következménye az, hogy jobban szolgálhatja a klímavédelmi intézkedési tervek végrehajtását. A kedvezményezettek számának csökkenésével együtt jár a közterületek zöldítésének lehetősége, valamint a várakozási övezetek területén a zaj-, por- és a forgalomterhelés csökkenése.

4. Adminisztratív terheket befolyásoló hatása: A várakozási hozzájárulásokhoz adható kerületi kedvezmények újraszabályozásával az adminisztratív terhek kismértékben növekednek, mellyel kapcsolatos intézkedések az intézkedések bevezetéséig megtörténnek.

5. A jogszabály megalkotásának szükségessége, a jogalkotás elmaradásának várható következményei: A rendeletalkotás elmaradásával belátható időn belül Józsefvárosban nemcsak a parkolás, hanem a közlekedés is lehetetlen lesz.

6. A jogszabály alkalmazásához szükséges személyi, szervezeti, tárgyi és pénzügyi feltételek: A feladat ellátáshoz szükséges személyi, pénzügyi és tárgyi feltételek biztosítottak a Polgármesteri Hivatal szervezetén belül.

Vh⁶