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, gépjármű-várakozás számára díjfizetős 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, Győrfi 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,

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 ráfizetésesek is az Önkormányzat számára. A korlátlan ingyenes lakossági parkolás beépült az autótulajdonosok tudatába, csakúgy, mint ahogy a mindennapos belvárosi autóhasználat is.

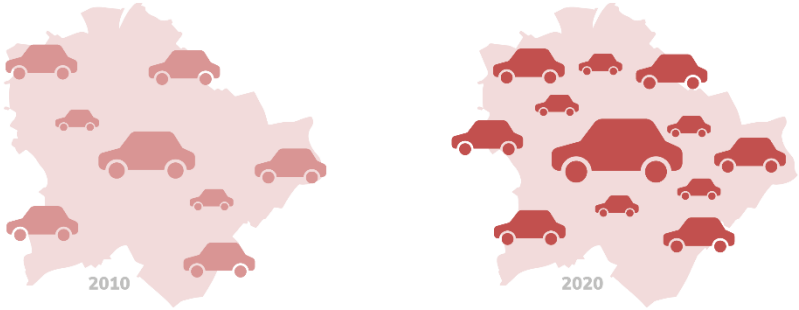
A Józsefvárosi Önkormányzat feladata a kerület lakosainak védelme és támogatása, így a kedvezményes lakossági parkolás biztosítása nélkülözhetetlen, azonban a teljes ingyenesség a kerület autóval nem rendelkező jelentős többségi lakosságát hozza hátrányos helyzetbe és a parkolóhelyekért versenyzők is 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, rászorulók), (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 CO_2 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.

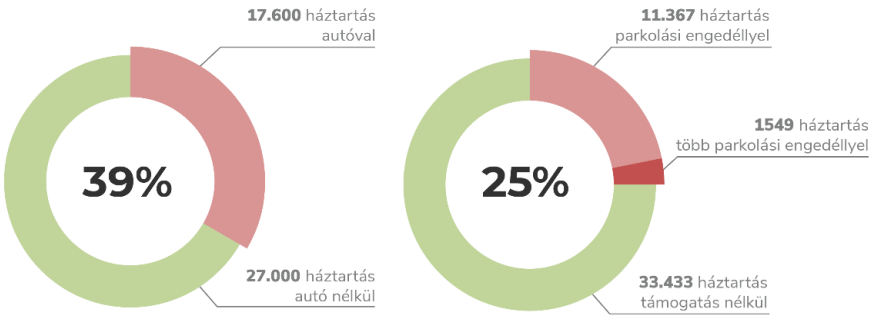


Háttér

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.

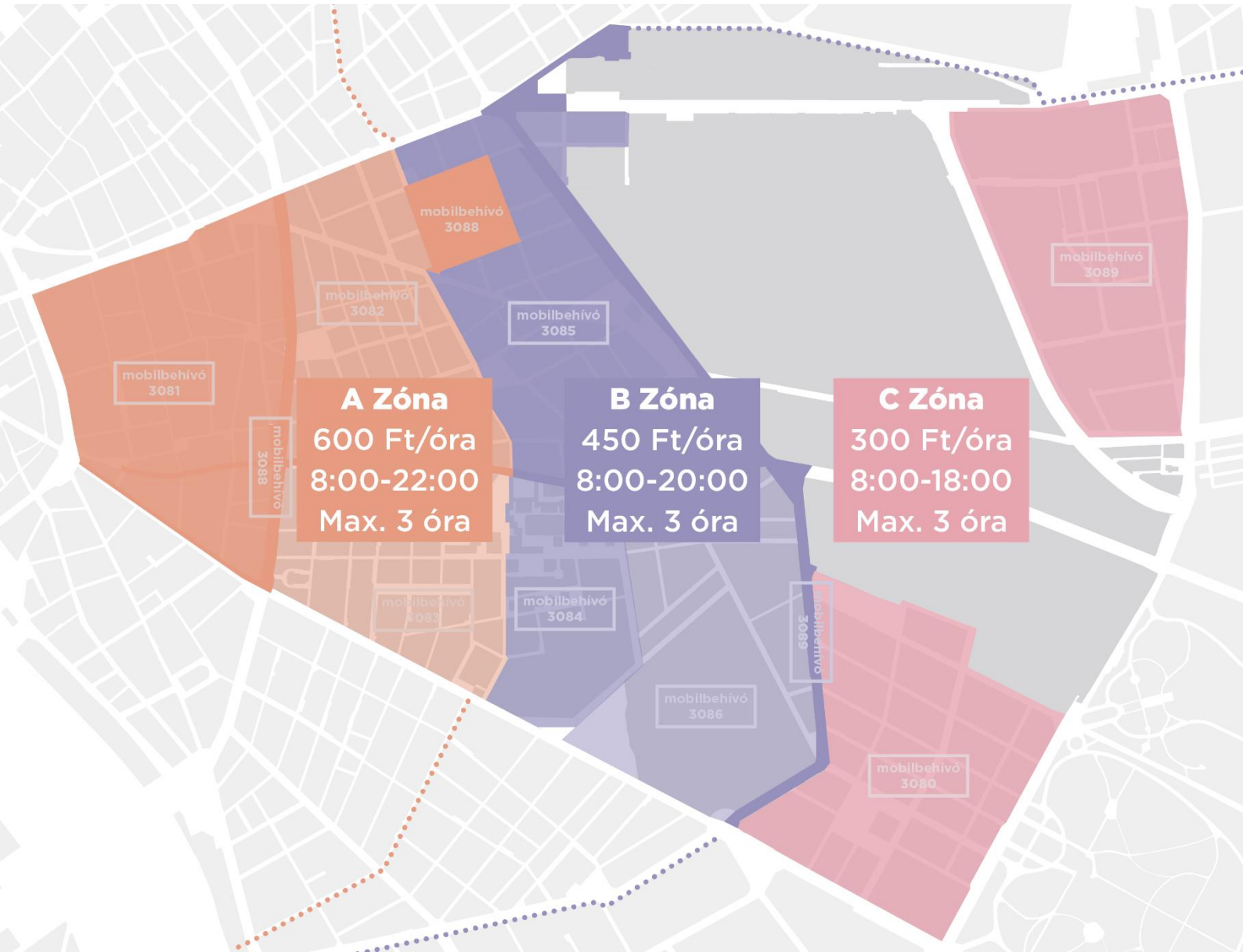
A lakossági engedélyek tekintetében 2022 szeptemberéig: **12.038 (10.424 első, 1592 második), 2022-ben 11.687 (10.453 első, 1255 második), 2020-ban 13.540 (11.098 első, 2462 második), 2019-ben 14.500 (12.700 első, 1800 második)** lakossági engedély volt kiadva. Sőt 2020-ban gazdálkodó és egészségügyi 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.



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 üzemidőben. 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 éa 75.000 Ft az A, B lés 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.

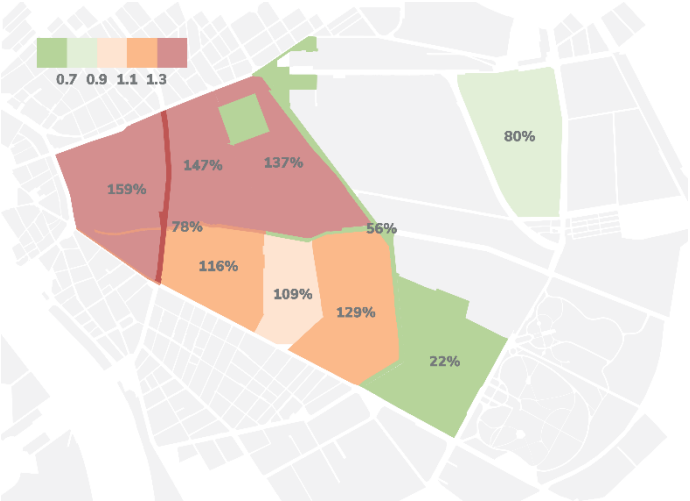
Ábra 1: Józsefváros parkolási díjzónái 2022.09.05-től



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 jószágok** a sűrű városban.
2) Közterület-használati demokrácia deficit:
    a. **Exkluzívvá 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 elől 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 pakolóhelyekre 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.

"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 kerületben 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 autóflotta 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:
    a. **Közlekedés eredetű CO és CO_2 kibocsátás 40%-os csökkentését**.
    b. A **levegőminőség 30%-os javulását**, PM10 és PM2.5 szállópor koncentráció alacsony szinten tartása WHO irányelvek alapján.
    c. A **forgalmi zajszennyezés csökkentését**.
    d. Levegőminőség és fenntartható város ENSZ indikátor célok elérése (SDG 11):
        i. A kerületi autóállomány kibocsátási szabvány korszerűsítésének ösztönzése (SDG 11.6.2.).
        ii. Mobilitási egyenlőség bővítése: elérhető közösségi közlekedés biztosítása mindenki számára, különösképp, nők, gyermekek, fogyatékkal élő személyek és idősek (SDG 11.2.1.).
        iii. Helyi civil és lakossági bevonással létrejött döntéshozási mechanizmus (SDG 11.3.2.).

Komplex eszközrendszer

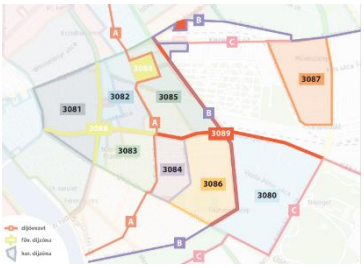
Stratégiai szabályozási intézkedések

1) Lakosonként helyett **lakásonként** 2 db autóra kérhető lakossági engedély.
2) **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	Fő̈v. 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%

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

->



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

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) **Utcazöldítést.**

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. K&R parkolóhelyek kijelölése iskolák környékén
    d. 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 parkolókialakítás, 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 / 100m^2 irodaterület) alternatív közlekedési módok felé tereli a munkavállalókat. Esetileg építési, vagy létesítési kedvezménnyekkel (szintterület, parkolóhely nagyobb arányú beszámítása) is lehet ösztönözni az extra közcélú garázshely építést. Szükséges **kerékpártárolás előírása 20m^2 lakóterületenként**.

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 dániel (2017) Szmogriadó idején hiányzik a legjobban a dugódíj, 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

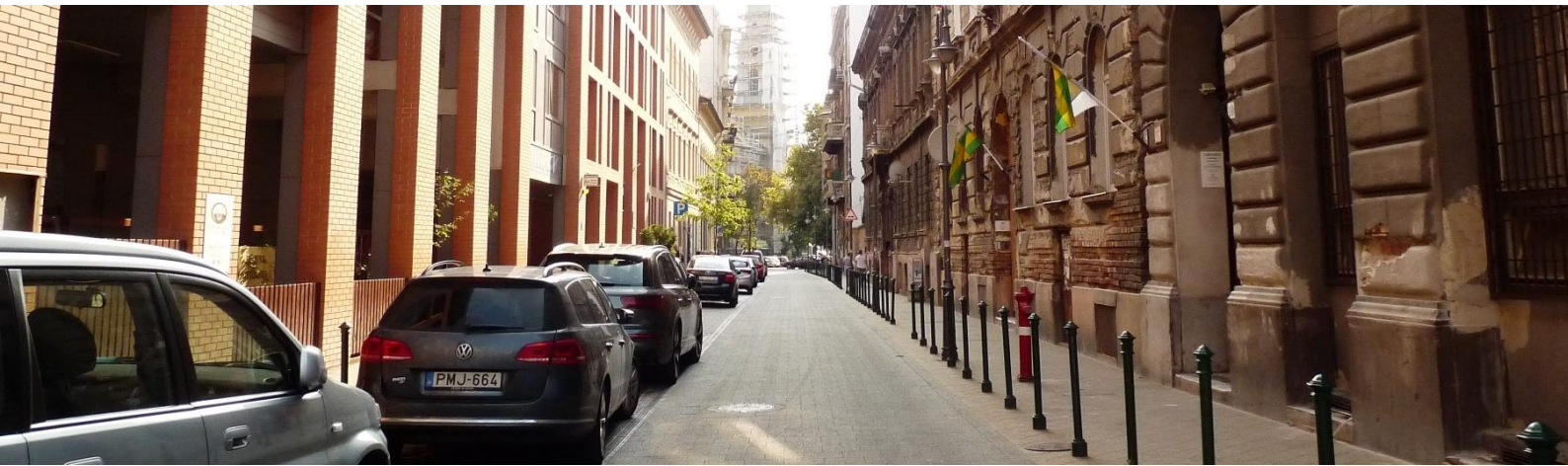
Victoria Transport Policy Institute (2019) Parking Pricing: Direct Charges for Using Parking Facilities, TDM Encyclopedia https://www.vtpi.org/tdm/tdm26.htm

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 Franciscoban elkezdték kereslet-alapúvá tenni az árazást a Donald Shoup-i elvek alapján:

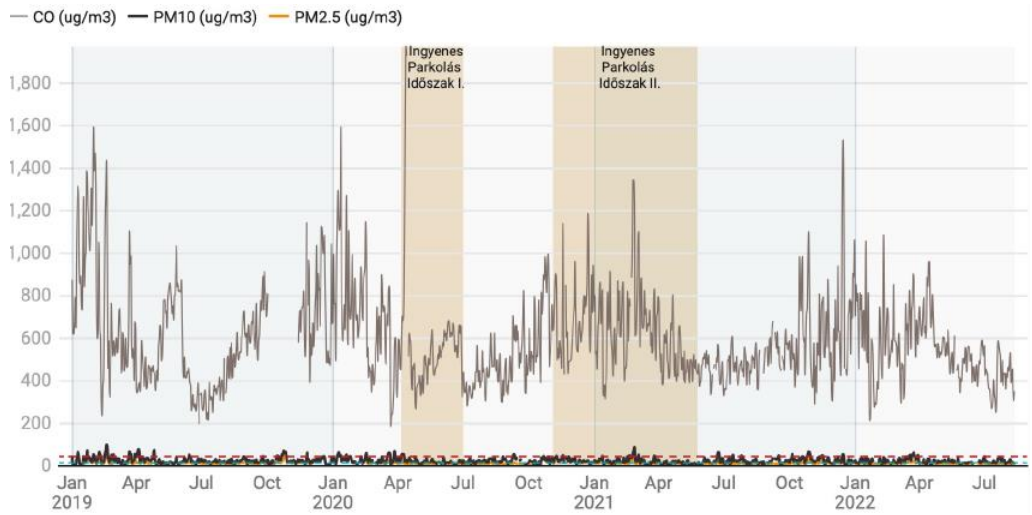
1) Érzékelővel szerelték fel a pilot-környékek összes parkolóhelyét, így követhetőek lettek azok.
2) Árazással arra törekedtek, hogy a nap legnagyobb részében egy-egy utcaszakaszon mindig legyen legalább 1 db szabad hely
    a. Havonta legfeljebb 25 centtel változtatták az árakat, hogy figyeljék, mikor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

Eredmények:

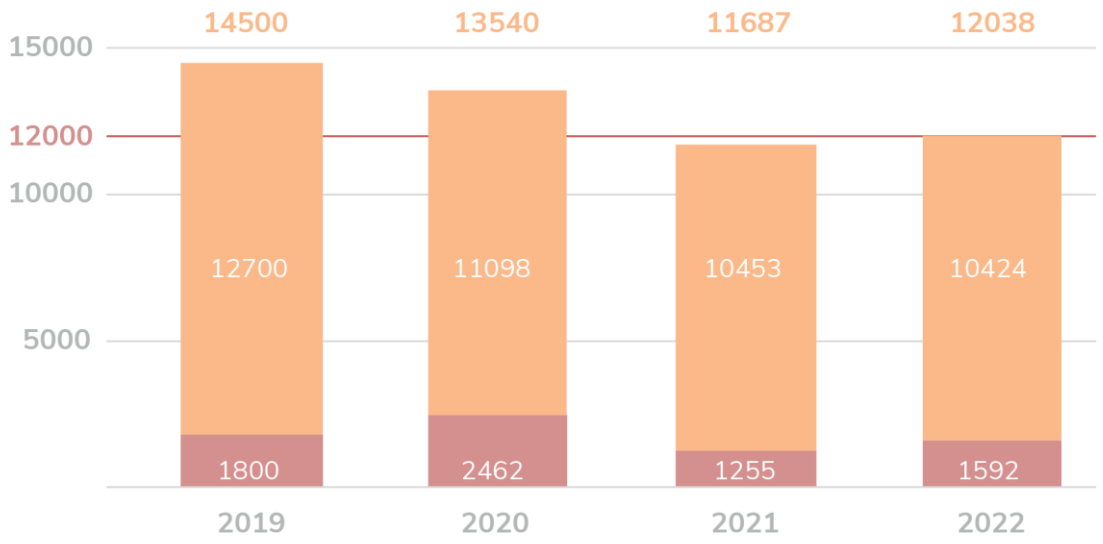
1) A parkolás átlagára csökkent az adott időszakban.
2) A remélt 60-80%-os kihasználtság az idő jóval nagyobb részében működött, mint másutt.
3) A 100%-os kihasználtság ideje az egyes utcaszakaszokon 16%-kal csökkent a teszterületeken, míg 50%-kal nőtt máshol.
4) Csökkent a keringés ideje, az általuk 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 bliccelés.

2017 végétől elkezdték bevezetni a rendszert a város összes parkolóórájára.

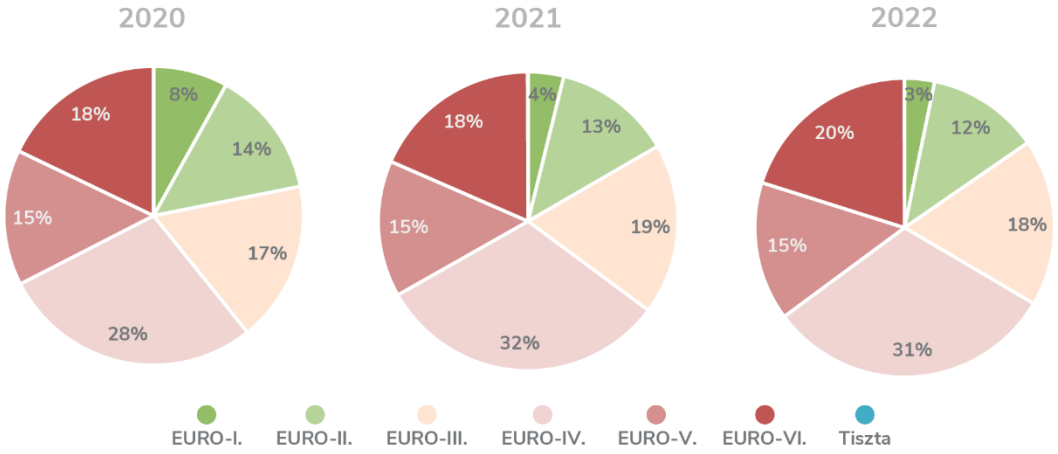
Ábra 3: Légszenyezettség váltakozása (CO) és szállópor (PM2.5 és PM10) szennyezőanyag-kibocsátás 2020-2022 között a Teleki téri mérőállomáson kiemelve a járványhelyzet alatti ingyenes parkolás bevezetésekor. Forrás: OMSZ



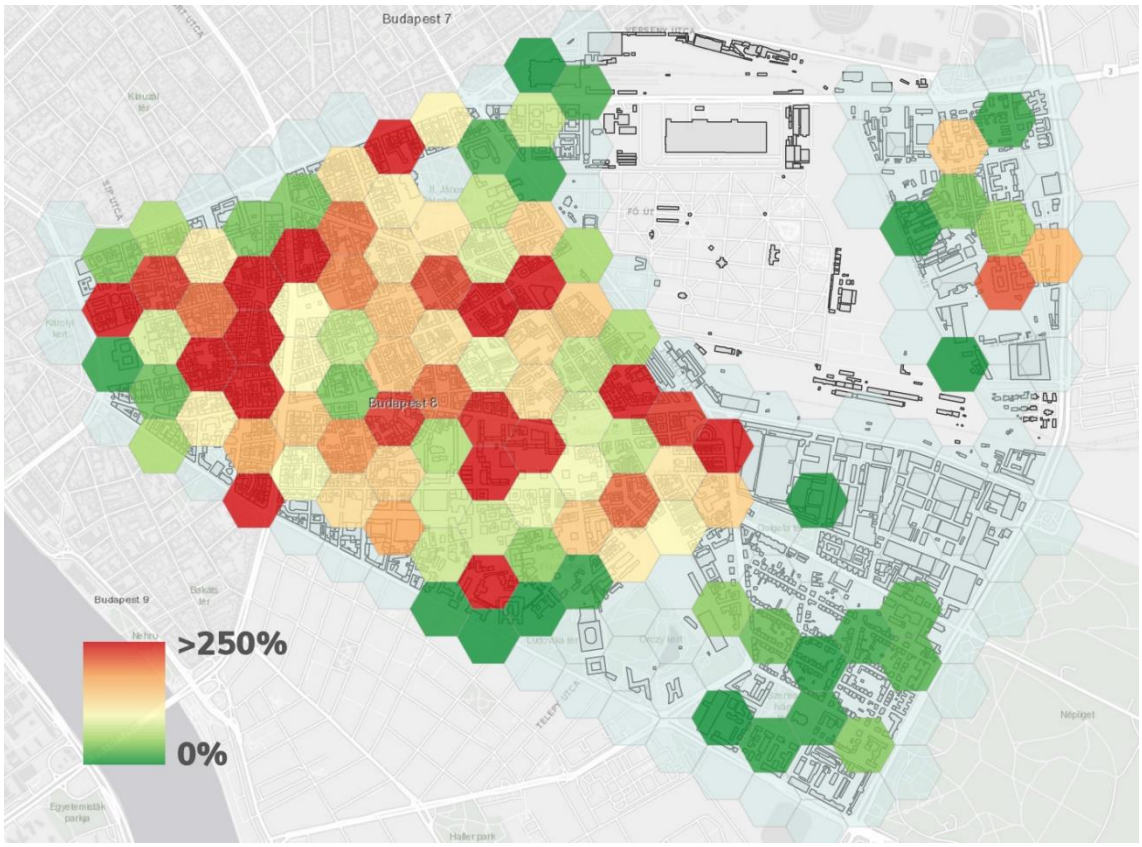
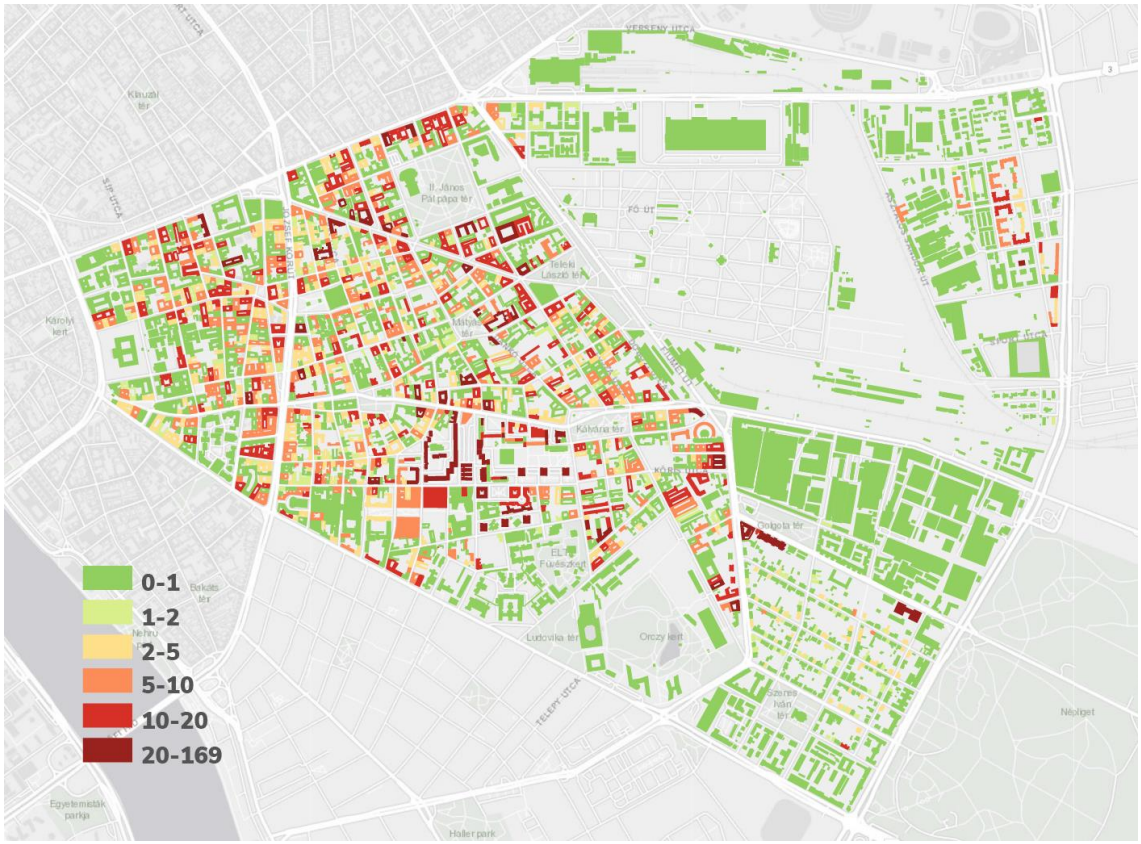
Ábra 4: Lakossági engedélyek alakulása 2019 és 2022 szeptembere között



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



Ábra 6: Lakossági engedélyek és közterületi férőhelyek terheltségi aránya 2022. szeptemberben



Ábra 7: Lakossági engedélyek száma az egyes épületekben 2022. szeptemberben