



A Levegő Munkacsoport észrevételei

**a „Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás
rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról
és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról”
szóló .../2004. (...) Főv. Kgy. rendelet-tervezet**

Általános észrevételek

A rendelet elfogadása jelentős előrelépést jelenthet a főváros közlekedési helyzetének, környezeti állapotának és az életfeltételeknek a javításában, valamint gazdasági versenyképességének növelésében. Annak érdekében azonban, hogy ezeket a célokat valóban el lehessen érni, a rendelettervezet több ponton módosításra szorul. Erre teszünk javaslatokat az alábbiakban.

A rendelet elfogadását, bevezetését széles körű és alapos tájékoztató-felvilágosító munka kell, hogy megelőzze. Ennek rá kell mutatnia a jelenlegi helyzet fenntarthatatlanságára, a gépjármű-közlekedés okozta károk súlyosságára, valamint a megoldás kínálta előnyökre. A folyamatot megfelelő társadalmi részvétellel, a civil szervezetek aktív közreműködésével kell lebonyolítani.

Konkrét módosító javaslatok

1.

Javasoljuk a preambulum módosítását, illetve kiegészítését az alábbiak szerint:

„Budapest főváros életminőségének javítása, versenyképességének növelése, közútjain a levegőszennyezés és zajterhelés csökkentése, a forgalom csillapítása, Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve megvalósíthatósága, ~~a városi közlekedés okozta életminőség-romlás megakadályozása~~, a forgalmi rend, a közúti forgalom jobb szervezése és, a forgalom szabályozása, a gépjárművek közterületen közutakon történő várakozásának és tárolásának egységes, átlátható, racionális és méltányos szabályozása érdekében...”

Indokolás:

A legfontosabb cél az életminőség javítása, ezért ezt kell tenni első helyre. Nem fogadható el célként csak a további életminőség-romlás megakadályozása, hiszen a jelenlegi helyzet annyira tragikus, hogy azon mindenképpen javítani kell. Fontos kihangsúlyozni, hogy a rendelet elősegíti a főváros versenyképességének növelését, tehát gazdasági szempontból is előnyös a bevezetése. A „várankozás”-t azért javasoljuk kiegészíteni a „tárolás”-sal, mert az esetek túlnyomó részében valójában erről van szó: nem egy rövidebb idejű várankozásról, hanem a tartós tárolásról.

2.

Javasoljuk a 2. § (2) és (3) bekezdésből törölni az „– amennyiben a területen kerületi önkormányzati tulajdonú közút is van, úgy az érintett kerületi önkormányzat képviselőtestületének felterjesztése alapján –” részt.

Hasonlóképpen javasoljuk a 6. § (1) bekezdéséből törölni „a tulajdonos önkormányzatok egyetértésével” részt.

Indokolás:

Budapest közlekedését és parkolási rendszerét csak egységesen, egészében lehet és kell kezelni. Soha nem lehet rendet teremteni ezen a téren, ha folyamatosan 24 önkormányzatnak kell egymás között egyeztetni. Például a kerületi képviselőtestületek nyilvánvalóan a végsőig fogják ellenezni a lakossági fizető parkolás bevezetését, mivel félnek a szavazatok elvesztésétől.

A helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény is (63. § *h*) pontja) a Fővárosi Önkormányzat hatáskörébe utalja a főváros parkolási és parkolásgazdálkodási rendszerének, a kiemelten védett és védett parkolási övezeteknek a szabályozását és az alkalmazható várankozási díjak megállapítását. Ebben a kérdésben valóban elengedhetetlen, hogy a Fővárosi Önkormányzat éljen a törvény biztosította jogaival.

3.

Javasoljuk a 3. § (1) bekezdésének (Parkolás-gazdálkodás) kiegészítését az alábbiak szerint:

„Az önkéntesen csatlakozó kerületi önkormányzatok társulás és/vagy önkormányzati intézmény, illetve gazdasági társaság útján gondoskodik a parkolás-gazdálkodási célok eléréséről, a rendszer megvalósításáról és működéséről, valamint a parkolási bevételek parkolási, forgalomcsillapítási, illetve tömegközlekedési célra történő visszaforgatásáról.”

Indokolás:

A parkolási bevételeket nem elsősorban parkolási célokra kell felhasználni. A parkolási díjjal ugyanis egyik legértékesebb vagyónunk, a terület használatát fizetik meg, amiért nem jár további ellenszolgáltatás. Ez utóbbira csak akkor kerülhetne sor, ha az adott terület piaci

értékénél magasabb „bérleti” díjat fizetnének, de egyrészt ettől még igen távol vagyunk, másrészt akkor is csak az ezen felüli mértéket lehetne olyan többletnek tekinteni, amelyért többletszolgáltatást kell nyújtani. A közterület-foglalás ugyanúgy egy szolgáltatás igénybe vétele, mint például a villany-, gáz-, víz- vagy csatornaszolgáltatás. Ma már senkinek nem jutna eszébe, hogy ezeket ingyen adja a szolgáltató, vagy esetleg valamilyen, bevétellel nem fedezett további szolgáltatást nyújtson érte. A parkolási díjak visszaadása az autóhasználatot elősegítő célokra tehát gazdaságilag értelmetlen és ellentmond a piacgazdaság alapelveinek is. Sérti továbbá az Európai Unió Alapszerződésében – és a ratifikálás előtt álló Alkotmányában – rögzített „szennyező fizet” elvet is.

Nem fogadható el az az érv, hogy az autótulajdonosok amúgy is „túladóztatottak”. Egyrészt az állam valójában súlyosan ráfizet a motorizációra: az ezzel összefüggő kiadásai legalább négyszer akkora, mint a bevételei. Másrészt figyelembe kell venni a társadalmi igazságosság szempontjait.

A parkolási díjak visszaforgatása azért is igazságtalan, mert az autókkal eddig általában díjmentesen lehetett elfoglalni a közterületet, miközben semmiféle ellentételezésben nem részesültek azok, akiktől ezt a területet elvették: a gyalogosok, a kerékpárosok, az emberi körülmények között élni kívánó lakosok. Mindez különösen hátrányosan érintette a nehezebb anyagi körülmények között élőket, illetve az időseket és a gyermekeket, hiszen számukra szinte semmi mással nem pótolható szolgáltatást nyújtanak a kellemes, zöldfelületben gazdag közterületek.

A bevételeknek parkolási célra történő visszaadása azért is elhibázott, mert az általános tapasztalat szerint minél több anyagi forrást fordítunk a parkolásra, vagyis minél inkább megnöveljük a parkolási kínálatot, annál inkább nő a parkolásra való igény, vagyis a gépkocsi-használat. A parkolási bevételek parkolási célra történő visszaforgatásának előírásával a rendelet fő céljaival kerülne ellentmondásba, amelyek többek között „a főváros közútjain a levegőszennyezés és zajterhelés csökkentése, a forgalom csillapítása” és „a városi közlekedés okozta életminőség-romlás megakadályozása” (1. oldal, preambulum).

Jelenleg a fővárosban a személygépkocsi-használat évi több százmilliárd forint nyílt és rejtett támogatást élvez. Tehát meglehetősen etikátlan és gazdasági szempontból is rendkívül káros az a törekvés, hogy újabb tíz- és százmilliárdokat fordítsunk közpénzekből az autózásra. Különösen elítélendő a magánautók parkolásának támogatása annak ténynek a fényében, hogy az önkormányzatok évtizedekig nem tudják felújítani az épületeiket, pazarló fűtési rendszereket üzemeltetnek, nem telik zöldterületek, sportlétesítmények kialakítására (sőt, ezeket sorra számolják fel pénzügyi okokra hivatkozva), az utak karbantartására.

Csak azzal lehet egyetérteni, ha a bevételt a környezet állapotát javító és az autóközlekedéssel szemben alternatívát nyújtó közlekedési szolgáltatások javítására fordítják. Ennek megfelelően a rendeletben foglalt parkolás-gazdálkodási rendszer kiépítésén és üzemeltetésén túl fennmaradó parkolási bevételeket ezért nem a parkolási kínálat bővítésére, hanem a személygépkocsi használatának alternatíváira kell fordítani, vagyis a tömegközlekedés fejlesztésére, valamint a gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek javítására, a közterületek felújítására. (Ez utóbbival kapcsolatban már történt néhány példamutató kezdeményezés Budapesten is: a Ferencvárosban a Ráday utca, a Tompa utca és környékük átalakítása, a Belvárosban a Váci út déli részének és a Szomory Dezső térnek az újjáélesztése stb.)

A személygépkocsik után beszedett díjaknak a tömegközlekedésre, vagy a forgalomcsillapításra fordítása széles körben elfogadott gyakorlat a világ városaiban. Például New Yorkban a Manhattanre (a 2 millió lakosú központi területre) behajtó járműveknek minden hídon és alagútban – a Brooklyn-i híd kivételével – általában magas díjat kell fizetniük. A díj személyautók részére a hídtól vagy alagúttól függően 2-től 8 dollárig terjed, a tehergépkocsikra pedig a mérettől függően akár a 62 dollárt is elérheti. A rendszert, amelyet

1968-ban kezdtek el bevezetni, a város közlekedéséért felelős Metropolitan Transport Authority (MTA) működteti, amely az útdíjából származó bevételeket a tömegközlekedésre fordítja. De nem is kell külföldre mennünk jó példáért: Debrecenben a fizető parkolókat a helyi tömegközlekedési vállalat, a DKV Rt. üzemelteti, és a bevételeket a tömegközlekedésre fordítja.

Egyébként a növekvő díjtételek egyre inkább kifizetődőbbé teszik majd a parkolási, gépkocsi-tárolási létesítmények építését és üzemeltetését. Tehát a kérdés legalább részben piaci alapon megoldódik, azaz közpénzek felhasználása nélkül.

Alapvetően fontos szempont az is, hogy megfelelő mértékű parkolási díj esetén a bevétellel számottevően enyhíthetők az önkormányzatok pénzügyi gondjai. Ha azt feltételezzük, hogy gépkocsinként az üzemeltetési költségeken felül átlagosan napi 100 forint tiszta bevétel keletkezik, akkor – 500 ezer közterületen parkoló autóval számolva – évi 18 milliárd forint tiszta bevétellel számolhatnak az önkormányzatok.

4.

Javasoljuk pontosítani a 25. § (1) bekezdését: „A fizető várakozóhelyen csak a 45 § (3) bekezdésében meghatározott díj megfizetése ellenében szabad várakozni”.

Indokolás:

Nem világos, hogy a fizető várakozóhelyekre melyik terület díjtételeit kell alkalmazni a K, I, II vagy III közül, és ki határozza meg ezt.

5.

Javasoljuk a 38. § kiegészítését egy új, (6) bekezdéssel:

„(6) Nem mentesít a parkolási díj megfizetése alól, ha az adott területen üzemképtelen a parkolóautomata.”

Indokolás:

Ismerve a hazai közmorál állapotát, joggal feltételezhető, hogy egyesek a parkolóautomaták megrongálásával igyekeznek elkerülni a parkolási díj megfizetését. (Ilyen fenyegetés már érkezett az egyik hallgatótól az Info Rádió 2004. július 17-én késő este elhangzott műsorában, ahol a tervezett új fővárosi parkolási rendelet volt a téma.) Ezt megelőzendő, szükséges a fenti kiegészítés. A parkolási rendszer üzemeltetőjének pedig olyan kiegészítő eljárást is alkalmaznia kell (parkolóőr, mobiltelefonos fizetés stb.), amely a parkolóautomata meghibásodása esetén is biztosítja a díj beszedését.

6.

Javasoljuk a 42. § kiegészítését egy új, (4) bekezdéssel:

(4) „A várakozási díjat szabálytalanul elhelyezett jármű esetében is meg kell fizetni.”

Indokolás:

A szabálytalanul elhelyezett jármű is közterületet foglal el, így az esetleges egyéb büntetéstől függetlenül is meg kell fizettetni utána a várakozási díjat. Itt jegyeznénk meg, hogy jelenleg óriási – és rendkívül erkölcstelen, igazságtalan – kedvezményben részesül az autótulajdonosok jelentős része azáltal, hogy büntetlenül tárolhatja szabálytalanul a gépkocsiját. Ez is indokolja a parkolási díjak minél szélesebb körű mielőbbi kiterjesztését.

7.

A 45. §-sal – amely a jelenlegi parkolási díjak jelentős emelését irányozza elő – egyetértünk. Azonban itt vagy egy másik §-ban rögzíteni kell, hogy a díjakat a kereslet-kínálat függvényében rendszeresen (legalább évente) felül kell vizsgálni és szükség esetén módosítani szükséges.

Indokolás:

A parkolási díjakat úgy kell megállapítani, hogy összhangba kerüljön a kereslet (a parkolóhelyek iránti igény) és a kínálat (a rendelkezésre álló parkolóhelyek), sőt, inkább túlkínálatnak kellene jellemzővé válnia. Az, hogy ez valójában megtörténik-e, csak az új parkolási díjak bevezetése után derül ki. A helyzet ugyanakkor számos tényező következtében változhat (infláció, a lakossági jövedelmek emelkedése, a parkolóhelyek számának csökkenése stb.). Mindezen okok miatt a díjrendszer folyamatos „karbantartására” van szükség.

8.

Javasoljuk a 49. § a)–h) pontjában („Az őrzött, fizető P+R parkolóknak fizetendő parkolási díjak”) megjelölt díjtételek emelését.

Indokolás:

Az a) – h) pontban felsorolt parkolási díjak nagyon alacsonyak. Félő, hogy ilyen díjak mellett a P+R nem működhet nyereségesen, és közpénzekből kell a P+R működését fenntartani, ami azt jelentené, hogy a főváros vagy a budapesti kerületek anyagilag támogatják azokat, akik a főváros határain kívül, illetve a főváros külső kerületeiben laknak, személygépkocsival rendelkeznek, és az út egy részén a személygépkocsit használják. Ez társadalmilag igazságtalan és gazdaságilag ésszerűtlen. A P+R parkolók igénybevételét az egyéb területen történő magasabb parkolási díjak alkalmazásával és úthasználati díjak bevezetésével lehetne ösztönözni.

Egyébként véleményünk szerint Budapest közlekedési problémáit a P+R rendszer nem tudja érdemben enyhíteni. Naponta 230 ezer személygépkocsi lép be a főváros határára és több mint százezer autó indul el a külső kerületekből. Ezzel szemben a P+R (parkolj és utazz tovább tömegközlekedéssel!) férőhelyek száma jelenleg mintegy 3 ezer. Hiú ábránd, hogy ennek a százszoros különbségnek akár csak egy kis részét is el lehet tüntetni újabb parkolók építésével – különösen, ha figyelembe vesszük, hogy Budapesten és környékén az autók száma havonta 4 ezerrel növekszik. A hatalmas parkolók kialakítására a tömegközlekedési végállomásoknál elegendő hely sincsen, még akkor sem, ha hajlandóak lennénk az amúgy is

vészesen megfogyatkozott zöldterületeket tovább leaszfaltozni, vagy a szűkösen rendelkezésre álló közpénzeket értelmesebb feladatok helyett parkolóházak és mélygarázsok építésére fordítani. (A tapasztalatok ugyanis azt mutatják, hogy piaci áron ez utóbbiakra alig van igény. Például a Szent István téri mélygarázs kihasználtsága mindössze 18 százalékos!). Azt is figyelembe kell venni, hogy Budapesten az úgynevezett átmeneti zónák, amelyekben a P+R parkolókat el kívánják helyezni, általában sűrűn beépített területeket jelentenek, amelyek bármiféle további környezeti terhelése megengedhetetlen!

Ha a bécsi szintre akarnánk növelni a P+R férőhelyek számát a fővárosban (tehát 33200 helyre), és feltételezzük, hogy minden parkoló minden munkanapon ki lenne használva, még akkor is csak az ingázó autósok töredékét (mintegy 10 százalékat) tudnánk átterelni a tömegközlekedési eszközökre. Azonban érdemes e tekintetben figyelembe más országok azon tapasztalatait, amelyek szerint a P+R parkolók arra ösztönöznek, hogy még azok is autóval induljanak el a város felé, akik korábban tömegközlekedéssel jöttek...

9.

Javasoljuk az 53. § (3) bekezdését módosítani az alábbiak szerint:

„(3) Közterület-használati engedély főútvonalra egyáltalán nem, mellékútvonalra csak határozott időtartamra évente legfeljebb 60 napra adható ki.

Indokolás:

Az üzemképtelen járművek közterületen történő tárolása esztétikai, környezetvédelmi és területgazdálkodási okokból sem kívánatos – még akkor sem, ha a tulajdonos megfizeti a megfelelő díjat. Ezért még az is igen méltányos a tulajdonossal szemben, hogy évente 2 hónapig tárolhatja üzemképtelen járművét közterületen. Ennél hosszabb időt semmiképp sem szabad engedélyezni.

10.

Javasoljuk az 57. § módosítását az alábbiak szerint:

„57. § A 8. §-ban meghatározott lakossági behajtási-várakozási engedély behajtási-várakozási díját és a 20. §-ban meghatározott lakossági közterületi várakozási engedély kedvezményes várakozási díját az alábbiak szerint kell bevezetni

- ~~2009-ig a megjelölt díj 0%-a,~~
- ~~2010-ben a megjelölt díj 20%-a,~~
- ~~2011-ben a megjelölt díj 40%-a,~~
- ~~2012-ben a megjelölt díj 60%-a,~~
- ~~2013-ban a megjelölt díj 80%-a,~~
- ~~2014-től a megjelölt díj 100%-a.”²²~~
- 2005-ig a megjelölt díj 0%-a,
- 2005-ben a megjelölt díj 40%-a,
- 2006-ban a megjelölt díj 60%-a,
- 2007-ben a megjelölt díj 100%-a.

Indokolás:

A lakossági díjak bevezetésének elhalasztása 2010-re rendkívül célszerűtlen. Ezzel a lakossági parkolás a főváros közterületein a rendelet hatályba lépésétől még öt évig továbbra is ingyenes maradna, a teljes mértékű díjakat pedig csak a hatályba lépéstől számított kilenc év múlva kellene fizetni a lakosoknak. Ezzel e rendelet ellentmondásba kerül a „Egységes parkolási rendszer kialakításának stratégiája Budapesten” című dokumentummal, amely szerint a budapesti parkolási stratégia egyik fő eleme a lakossági gépkocsik ingyenes közterületi tárolásának és parkolásának megszüntetése.

A közterületen történő ingyenes parkolás, gépkocsi-tárolás társadalmilag rendkívül igazságtalan és ésszerűtlen az alábbi okokból.

A díjtalan közterületi parkolás azt jelenti, hogy minél értékesebb területen tárolja valaki az autóját, annál több támogatást kap közpénzből. Így az kapja a legtöbb támogatást, aki a például Belváros legdrágább helyein parkol. Aki pedig Soroksáron vagy esetleg egy alföldi faluban tartja a gépkocsiját, ahol sokkal olcsóbb a terület, és ahol sokkal kevesebb környezeti problémát okoz a gépkocsi tárolása és használata, az jóval kisebb támogatásban részesül! (Ha valaki egy eldugott szabolcsi faluban ugyanolyan ugyanolyan négyzetméter-áron szeretne értékesíteni egy telket, mint Budapest központjában, minden bizonnyal örülnekné tekintenek. Hasonlóképpen örültség ugyanolyan árért adni a parkolási-tárolási helyet a Belvárosban, mint egy szabolcsi faluban – azaz, ingyen.)

A díjtalan közterületi parkolás igazságtalan azokkal szemben is, akik saját telkükön, saját pénzükből létesítettek tárolóhelyet, és ott tartják járművüket. Szintén méltánytalan azon cégekkel szemben, amelyek munkatársaik vagy a nagyközönség számára (is) létesítettek közterületen kívül akár ingyenes, akár fizető parkolóhelyeket.

A díjtalan közterületi parkolás a legigazságtalanabb mindazokkal szemben, akiknek nincs autójuk. Ők ugyanis semmiféle hasonló támogatásban nem részesülnek, ugyanakkor megfosztották őket a közterület jelentős részétől. Sok helyütt ma már a járdán is igen nehézkes a gyaloglás a sok parkoló autó miatt. Az utcák és terek, amelyek évezredekig a közösségi kapcsolatok színterei voltak, egy-két évtized alatt szinte teljesen alkalmatlanná váltak erre. A kellemes zöldfelületeket aszfalt és szenny váltotta fel. (Csak egy példa a sok közül: nem is olyan régen a XI. kerületi Bocskai út közepét végig négy sor fa és sok szép virág díszítette.) Különösen sújtja mindez a gyermekeket.

Komoly ellentmondás, hogy amennyiben gépkocsival magáncélra foglalnak el egy közterületet, akkor ezt ingyen megtehetik, miközben bármilyen más használat esetén díjat kell fizetni. Így például ha egy rendezvényt kívánnak ott tartani, vagy egy asztalt elhelyezni könyvtárusításra, akkor általában – esetenként igen borsos – bérleti díjat kell fizetni.

A világ számos városában megfizettetik a közterületen történő lakosság parkolást. A közép- és kelet-európai országokban is terjed ez az eljárás. Így például Varsó belvárosában a helyben lakóknak is fizetniük kell a parkolásáért. Japán és Dél-Korea egyes nagyvárosaiban pedig csak akkor engedélyezik új autó megvásárlását, ha a leendő tulajdonos igazolja, hogy járművét közterületen kívül tudja tárolni.

A közterület-foglalást tehát már most minden olyan gépkocsi után meg kell fizettetni, amely közterületet foglal el. Ha ezt az intézkedést tovább halogatják, akkor még inkább romlik majd Budapest környezeti állapota, a lakosság egészsége, egyre nagyobb lesz a közlekedési káosz, és hatalmas, részben forintban is kifejezhető veszteség éri a fővárost. (A közlekedésből eredő károk – levegőszennyezés, zaj, balesetek, forgalmi torlódások, ésszerűtlen területhasználat stb. – mértéke Budapesten már ma is évente legalább 400 milliárd forintot tesz ki.)

11.

Javasoljuk a várakozási övezetek (2. számú melléklet) általános kibővítését.

Indokolás:

A parkolási igények nem csak a mellékletekben meghatározott területeken haladják meg a kínálatot. Ez különösen igaz a lakossági parkolásra. A személygépkocsik tárolása a közterületeken nem csak a mellékletekben megjelölt területeken okoz óriási területhasználati feszültségeket, hanem a főváros egyéb területein is. A gépkocsi-tulajdonosok gyakorlatilag a főváros egész területén ingyen használják a közterületeket gépkocsijuk tárolására. Azonban az egyre növekvő gépkocsi-állomány miatt egyre nagyobb a feszültség a közterületek felhasználását illetően ezen területek közösségi funkciói és a gépkocsi-tárolás között. Nagyon sok helyen esnek áldozatul a gépkocsi-tartás területi igényeinek a zöld, füves, fás területek, az utakat szegélyező sövények, a játszóterek, a virágágyások. A gépkocsik számának növekedésével párhuzamosan folyamatosan csökken a zöldfelületek és a közösség életminőségét javító felületek aránya a gépkocsi-tárolásra szolgáló felületek javára. Mindez teljesen szabályozatlanul és átláthatatlan módon történik, gyakran öntörvényű területfoglalások és a terület felhasználásának a közösség által követhetetlen megváltoztatása által.

A fővárosban általánosak a területfelhasználási feszültségek, vagyis a terület egyértelműen ritka erőforrás, ezért a gépkocsi-tárolás ingyenességét – beleértve a lakossági gépkocsi-tárolást is – a közterületeken mindenütt meg kell szüntetni. Csak ily módon lehet elérni a rendelet kinyilvánított fő céljait, amelyek a „főváros közútjain a levegőszennyezés és zajterhelés csökkentése, a forgalom csillapítása, Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve megvalósíthatósága, a városi közlekedés okozta életminőség-romlás megakadályozása, a forgalmi rend, a közúti forgalom szervezése, a forgalom szabályozása, a közutakon történő várakozás egységes, átlátható, racionális és méltányos szabályozása”.

12.

Javasoljuk a rendelet olyan kiegészítését, vagy a zöldfelületekről szóló rendelet olyan módosítását, amely megóvná a magánterületeken lévő zöldfelületeket attól, hogy azokat leaszfaltozzák gépkocsi-tárolási célokra.

Indoklás:

Az „Adatok Budapest környezeti állapotáról” című kiadvány (kiadta Budapest Főváros Önkormányzata 2000-ben) a következőket állapítja meg: „A települések lakhatóságának egyik mértékét a beépített területek és a biológiailag aktív felületek aránya adja meg. ... A világ számos fővárosában a hazai viszonyokhoz képest jelentősebb az ilyen felület, ami önmagában kedvező hatással van az ott lakók egészségére, kedélyére. Budapest egyik legnagyobb környezetvédelmi gondja a kirívóan kedvezőtlen zöldfelületi arálynak köszönhető. Sok más tényező mellett a zöldfelületek hiánya is hozzájárul a város kedvezőtlen levegőminőségének kialakulásához. A városi lakosság számára szükséges közcélú zöldterületek nagyságát az 1970-es években irányelvként meghatározott mennyiségi mutatók jelzik: legalább 7 m²/lakos lakókert, legalább 7 m²/lakos lakóterületi közpark, legalább 7 m²/lakos városi szintű közpark. Az irányelv teljesülése Budapest egészét tekintve mintegy 50%-os, vagyis kb. ugyanannyi közcélú zöldterület hiányzik, mint amennyi jelenleg van.”

A fizető parkolás kiterjesztése azzal a komoly veszéllyel jár, hogy a tulajdonosok felszámolják a jelenleg növényzettel beültetett előkertjeiket, udvaraikat és egyéb területeiket annak érdekében, hogy ott gépkocsi-tárolókat alakítsanak ki.

A telken belüli parkolóhelyek kialakítása miatt már eddig is folyamatosan csökkentek a zöldfelületek, illetve a közösség által egyéb célra (például pihenésre, összejövetelekre, találkozásokra) használható területek. Itt csak egyetlen elrettentő példát említenénk: a VI. kerületi Tóth Aladár Zeneiskola 2003-ban úgy „ünnepelte” születésnapját, hogy az előkertjének még korábban le nem aszfaltozott sarkait is leburkolták, hogy a környéken lakóknak parkolót biztosítsanak. Mindezt egy olyan területen, ahol az egy lakosra jutó zöldfelület az egy négyzetmétert sem éri el!

Ennek a folyamatnak a felerősítését megengedhetetlennek tartjuk. Ezért az új parkolási rendeletet csak úgy szabad elfogadni, ha egyúttal a zöldfelületek megóvását biztosító szabályozást is elfogad a Fővárosi Közgyűlés, ugyanis a jelenlegi szabályozás semmiféle védelmet nem nyújt az említett zöldfelületeknek.

Javasoljuk, hogy a magánterületen (is) lévő zöldfelület felszámolása, növényzet elpusztítása esetén olyan magas „megváltási díjat” kelljen fizetni, ami elrettenti ettől a tulajdonosokat.

Budapest, 2004. szeptember 8.