

Sajtóközlemény a Parkolási nap alkalmából

Kevesebb parkoló autót, több zöldet Budapesten!

Levegő Munkacsoport, 2011. szeptember 19. – Legyen Budapest egész területén díjköteles a közterületi parkolás – jelentős kedvezménnyel a helyben lakóknak –, cserébe legyen jobb a közösségi közlekedés és fogadjon több pad és növényzet az embereket a közterületeken.

A XX. század az autó nagy évszázada volt. A döntéshozók világszerte igyekeztek kiszolgálni az autósokat, többek között azzal is, hogy kényelmes gépkocsitárolási, parkolási lehetőségeket teremtettek. Megteltek az utcák, terek? Parkolók foglalták el a városi zöldterületeket? Sebaj, megkezdődött a mélygarázsok és parkolóházak építésének korszaka. Már a múlt század első felében sok helyen jogszabályban írták elő, hogy az új épületekhez mennyi parkolóhely építése kötelező – telken belül. Arra viszont kevés helyen van előírás, hogy mennyi zöldterület, játszótér kell egy új épülethez. Ilyen szabályozás van érvényben Magyarországon mind a mai napig. Komolyabban veszi, fontosabbnak tartja a magyar joganyag a gépkocsitárolást, mint az emberek egészségét, jó közérzetét szolgáló zöldfelületeket annak ellenére, hogy az Alkotmánybíróság határozatban mondta ki, hogy az egészséges környezethez való jog alapjog, a parkolás viszont nem az.

Minél korábban lehetetlenült el egy városban a forgalom, annál előbb jöttek rá a vezetői, hogy az autótartást nem érdemes minden határon túl támogatni. Koppenhágában és Zürichben már az 1960-as, 70-es években felismerték, hogy a parkolási igényeket kritikátlanul kiszolgáló politika gazdasági, társadalmi és környezeti szempontból egyaránt nem kívánatos eredményekhez vezet. Rájöttek, hogy hiába építenek egyre több utat, alakítanak ki újabb parkolóhelyeket, a közlekedési és parkolási gondok nem javulnak, hanem súlyosbodnak. Észrevették, hogy a parkolási igények korlátlan kiszolgálásával tönkremennek a közterületek, és a megnövekedett gépjárműforgalom okozta légszennyezés, zaj, balesetek, torlódások jelentősen rontják az életkörülményeket. Azóta Koppenhágának, Zürichnek és más városoknak is megváltozott a képe.



Koppenhága egy utcája a Nørrebro lakónegyedben, ahol felszámolták az utcai parkolást, és a gyalogos és kerékpáros közlekedés elsőbbséget élvez.

Zürichben, Strasbourgan, Amszterdamban, Londonban és más városokban ma már nemhogy kötelezővé tennék, de szigorúan korlátozzák a közterületen kívül építhető parkolóhelyek számát is. A belső városrészekben pedig sokszor meg is szüntetnek parkolóhelyeket.



London belvárosában 2003-ban adták át a hatalmas Gherkin (Uborka) épületet, amelyben 46 250 négyzetméter iroda és 1400 négyzetméter kereskedelmi terület van. Négyezren dolgoznak benne, és a látogatók száma is több ezer naponta. Nincs egyetlen parkolóhely sem az alkalmazottak, sem a látogatók autói részére, viszont van 118 kerékpáros, 52 motorkerékpáros és 5 mozgáskorlátozottaknak fenntartott gépkocsi parkolóhely. Mégis ez az Egyesült Királyság legdrágább irodaépülete, 2006-ban 630 millió angol fontért, mintegy 1 milliárd amerikai dollárért értékesítették! Az épülettől ötszáz méteren belül kettő, egy kilométeren belül további négy metrómegálló található.

Minél okosabb egy város vezetése, annál többet tanul mások kárából. Sajnos, Budapesten nem ez történt. A rendszerváltás után volt egy pillanat, amikor a városvezetés „Miénk itt a tér” jelszóval megpróbált ellenállni az autóáradatnak, de a gépkocsitulajdonhoz fűződő tévhittek és egyes közlekedésszervezők fatalizmusával szemben meghátrálásra kényszerült. A fizetős parkolás visszaállításával ugyan valamelyest mérséklődött a kilencvenes évek parkolási káosza, de a dugók továbbra is általánosak a városban. A TomTom navigációs eszközgyártó legutóbbi felmérése szerint Budapesten is jóval lassabb a forgalom a lehetségesnél, mivel túl sok a városban a gépkocsi. Ezen a helyzeten valamit szépít a Budapest Szíve program, de nem ad általános megoldást a gondokra.

Sok módja van annak, hogy a torlódásokat megelőzzük, ezek egyike a város utcáin, közterületein parkoló autók számának csökkentése. A gépkocsigyártás korlátlan, a földterület, amin az eladott járművek mozogni, parkolni tudnak, véges. Ahhoz, hogy egy várost ne tegyen élehetlenné a forgalom, az autók számát kell a rendelkezésre álló helyhez igazítani. A Levegő Munkacsoport javaslata a kereslet-kínálat összehangolását célozza piaci eszközökkel. A használóval meg kell fizettetni a szűkös városi közterületek, az utak és a parkolóhelyek használatát. Aki nem akarja megvásárolni a gépkocsija alá az aszfaltot, annak pedig a lehetőségek széles választékát nyújtsa a város, hiszen közlekedni kell! Legyen Budapesten színvonalas – komfortos, tiszta és pontos – tömegközlekedés, taxi, telekocsi, hozzanak létre közautó (autómegosztási) szervezeteket és nem utolsósorban épüljön ki a teljes kerékpáros infrastruktúra, beleértve a biciklikölcsönző hálózatot, a közkerékpárt.

Mindenütt érték a városban a közterület, ezért a város teljes területén parkolási díjövezeteket kell kialakítani. Annál is inkább, mert már ma is sokan panaszkodnak amiatt, hogy külső kerületek lakóterületeit munkanapokon ellepik a környező településekről érkező parkoló autók. Arra, hogy egy-egy övezetre a parkolási díjat hogyan kell megállapítani, van az Európai Parkolási Szövetségnek egy egyszerű ajánlása: a parkolóhelyek legalább 15 százaléka legyen mindig üres. Ha ez teljesül, az adott övezetben mindig talál magának helyet, aki éppen meg akar állni.

Jól kialakított parkolási díjak – és javuló tömegközlekedés – mellett javulni fog a közterületi rend, megszűnik a parkolóhely-keresgélés és érezhetően mérséklődni fog a város belső kerületeibe irányuló forgalom. Csak azok fognak bejönni a belső kerületekbe, akiknek megéri kifizetni a parkolási díjat. Kevesebb gépkocsi, kisebb forgalom, kevesebb dugó.



A francia nagyvárosban, Lyonban a folyópart korábban autóparkolónak adott helyet (felső kép), majd ezt felszámolták, a városközpont legvonzóbb részét alakítva ki (alsó kép)

Idén a parkolási nap egyik célja, hogy felhívja a figyelmet a közterületen kívüli kihasználatlan parkolási lehetőségekre. A Levegő Munkacsoport egyetért azzal, hogy ösztönözni kell az autósokat arra, hogy közterület helyett meglévő parkolóházba, mélygarázsba tegyék le járművüket. De határozottan kiáll az ellen, hogy a közösség egy forinttal is hozzájáruljon új gépkocsi-parkolóhelyek építéséhez. Ha parkolóház, mélygarázs épül, történjen az magánvállalkozásban, piaci áron megszerzett telken, és ott is csak akkor, ha az építők gondoskodnak róla, hogy a talajvíz mozgását ne zavarja meg a többszintű földalatti építmény. Mert elfogadhatatlan, ha egy mélygarázs miatt a környező házak pincéjét előnti, alapzatát tönkreteszi a víz. Közterületen pedig csak olyan garázs legyen építhető – az is csak magánberuházásként –, amely bizonyítottan nem csökkenti az aktív talajkapcsolatos zöldfelületeket, a fák életterét a városban.



Londonban már évtizedekkel ezelőtt felismerték a parkolási díj jelentőségét a területgazdálkodásban. Mindhárom kép a Grosvenor Square-t mutatja: az első azt, amikor még nem kellett parkolási díjat fizetni, a másodikon a parkolóórák felszerelése utáni helyzet látható, míg a harmadikon a parkolási díjak megnégyszerezésének eredménye.

A parkolási bevételeket a pontos, kényelmes tömegközlekedés, a biztonságos kerékpározás megteremtésére, az utak karbantartására, a közterületek megújítására, a zöldfelületek növelésére kell fordítani.

* * * * *

Az 1988-ban alakult Levegő Munkacsoport kiemelten közhasznú egyesület. 127 tagszervezete van. Célja a magyar társadalom fenntartható, egészséges pályára állítása. Tevékenységét elsősorban az alábbi témakörökben fejti ki:

- az államháztartás zöld reformja,
- a közlekedés környezetbarátabbá tétele,
- az éghajlatváltozást lassító és környezetünket élhetőbbé tévő energiapolitika és településfejlesztés,
- az egészségre káros vegyi anyagok elleni védekezés.

Törekszik továbbá a környezetvédelem területén az állampolgári részvétel bővítésére, a nyilvánosság és a közvetlen demokrácia megerősítésére, a tájékoztatás és a tájékozódás szabadságának minél szélesebb körű megteremtésére. A Levegő Munkacsoport Környezetvédelmi Tanácsadó irodája évről évre mintegy 3500 állampolgárnak segít közvetlenül tanáccsal, esetenként képvisellel.

A Szonda Ipsos 2010-ben 1000 fős, országos reprezentatív mintán, személyes megkérdezéssel közvélemény-kutatást végzett a felnőtt lakosság körében arról, hogy mennyire ismerik és támogatják a Levegő Munkacsoport tevékenységét. Ennek alapján a Levegő Munkacsoportról a teljes lakosság 40 százaléka hallott már, és 11 százaléka ismeri is a tevékenységét. (Budapesten ez az arány 62, illetve 20 százalék.) A szervezet támogatottsága azok között, akik ismerik, 77 pontos a 100 pontos skálán országosan és Budapesten egyaránt.

Sajtókapcsolat:

Sibak Zsuzsanna

E-mail: sibakzs@levegő.hu

Telefon: +36-1/411-0509, 06-1-411-0510

Fax: +36-1/266-0150