

Címzett:

Lázár János

építési és közlekedési miniszter

Tárgy: állásfoglalás a településrendezési és építési követelmények alapszabályzatáról szóló kormányrendelet 2024.09.23-án társadalmi egyeztetésre bocsátott tervezetéhez

Tisztelt Miniszter Úr!

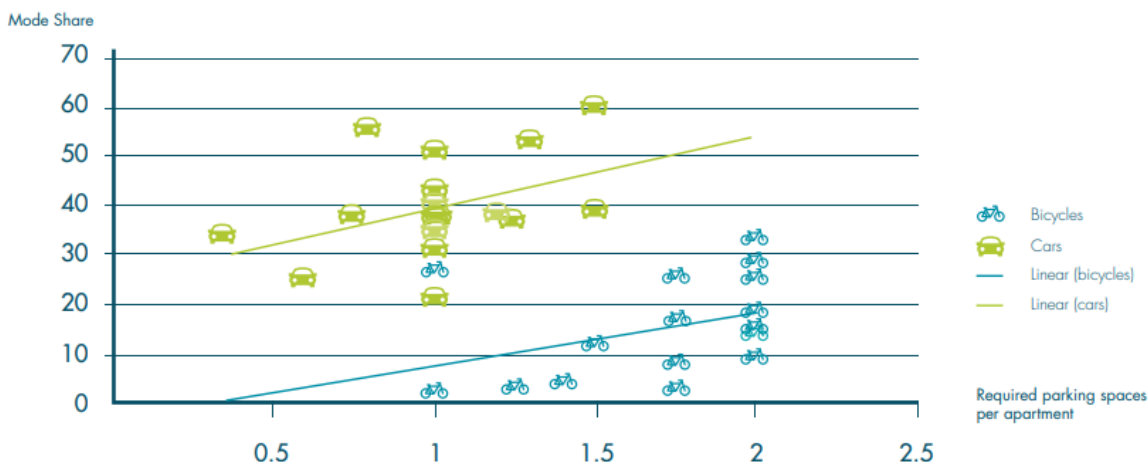
Sajnálattal tapasztaltam, hogy a szakmai szervezetek számára megküldött és a magyar építészeti, közlekedési szakma által egyöntetűen kritikai véleményekkel opponált rendelettervezet két hónap alatt gyakorlatilag semmit nem változott, továbbra is elavult szemléletű, visszalépést hozó javaslatot látunk az eddig sem túl korszerű építészeti alapszabályozás felülvizsgálatára vonatkozóan.

Véleményemben elsősorban a parkolási előírásokra szeretnék koncentrálni, mivel az OTÉK, új nevén TÉKA a legfontosabb közterületen kívüli parkolási szabályokat tartalmazó jogi szabályozóeszköz, mely megköti a települések kezét, és mely a törvényi felhatalmazás alapján elemi erővel határozza meg, miként és milyen irányba fejlődnek városaink.

I. A fenntartható közlekedési módok előnyben részesítése a parkolásnál

Az építési szabályok által engedélyköteles beruházások kapcsán a közterületen kívül előírt minimális kerékpárparkolók, autóparkolók száma és végül egy város élhetősége, a közlekedési módok közötti választás, munkamegosztás (fenntartható közlekedési módok vs egyéni motorizált gépjárműközlekedés aránya) között egyértelmű korreláció áll fenn:

Correlation between Parking Spaces and Mode Share



Forrás mely nemzetközi példákat is tartalmaz:

https://ecf.com/system/files/Making_Buildings_Fit_For_Sustainable_Mobility.pdf

A fenti tudományosan bizonyított összefüggést a tervezet figyelmen kívül hagyja.

A személygépjárművek lakásokhoz, üdülőkhöz kapcsolódó elhelyezése kapcsán a jelenleg hatályos OTÉK-ban szerencsére már nem szerepelnek minimum értékek, ehhez képest a tervezet visszatérne egy korábbi, meghaladott állapothoz és minden lakás és üdülő önálló rendeltetési egység után egy autóparkoló kialakítását írná elő. Ez nagyvárosi környezetben szükségtelenül drágítja az új lakásokat, kizárja a szociális szempontok érvényesítését és ellehetetleníti az autóparkoló nélküli lakások építését erre alkalmas nagyvárosias területeken. Ez a megosztott mobilitás (autómegosztás) terjedésével még az autóhasználat jelenlegi szintje mellett is felesleges, de amennyiben egy adott település szeretné az autóhasználatot csökkenteni, akkor kifejezetten a fenntarthatósági célokkal ellentétes.

Egy új lakás esetén egy föld alatti garázs férőhely létesítése 10 millió forint körül van, ennek a költsége akkor is beépül a lakások árába, ha jó tömegközlekedésű helyszínen autó nélküli városiak, családok számára elérhető lakások épülnének, sőt, a feleslegesen előírt minimum parkolószám ellehetetlenítheti a megfizethető lakások építését, üzleti modelljét. Ez végeredményben a nagyvárosaink lakhatási kríziséhez jóval nagyobb mértékben járulhat hozzá, mint sok más tényező, például a lakáscélú ingatlanok rövid távú turisztikai kiadása, mint manapság gyakran tárgyalt közéleti téma.

Álláspontunk szerint az Egyesült Államokból a huszadik század második felében hazánkban is meghonosított parkolási minimumszabályok a mai kor fenntarthatósági elvárásaival és célkitűzéseivel városias közegben nem összeegyeztethetők, a

legutóbbi ismert kutatási eredmények alapján **az egy főre jutó parkolóhely-kínálat 0,1-0,5 közötti növelése az autós módválasztás 30 százalékpontos növekedését okozza**¹. Mindezekre tekintettel általánosságban, legalábbis a városias környezetben a minimum helyett a maximumokra épülő szabályozást javasoljuk és a közösségi közlekedés jó ellátottsága esetén azt javasoljuk kivételes eljárásban kezelni, ha mégis parkolók építésére kerül sor, nem a fordítottját. Mindez korunk klímavédelmi, élıhetőségi, közlekedéspolitikai célkitűzéseire tekintettel szükséges változás, enélkül az OTÉK-TÉKA átnevezés e körben érdemi előrelépést nem hoz, sőt, a régi szabályozás újabb évekre történő konzerválásával inkább árt, mint használ.

Felmerülhet a döntéshozóban a kérdés, hogy miért kellene az autóparkolási minimumokat a 21. századi városi környezetben a parkolási maximumokkal felváltani?

A várostervezőknek és a politikai döntéshozóknak a fenntartható, hatékony és élhető városok megteremtésének sürgető kihívásával kell szembenézniük. E kihívás egyik kritikus aspektusa az autóparkolás kezelése. Történelmileg a városok parkolási minimumokat vezettek be, amelyek megkövetelték a fejlesztőktől, hogy bizonyos számú parkolóhelyet biztosítsanak az új épületek számára a közterületeken kívül. A kortárs urbanisztikai és közlekedéspolitikai szakirodalom² azonban konszenzusra jutott tekintetben, hogy a parkolási minimumok kontraproduktívak, és a személygépkocsik tárolására előírt parkolási minimumok helyébe városi kontextusban parkolási maximumokat szükséges léptetni. Az 5 legfontosabb érv erre:

1. A forgalmi torlódások és a környezetszennyezés csökkentése

A parkolási minimumok azáltal ösztönzik az autótulajdonlást és -használatot, hogy ingyenes vagy olcsó parkolási lehetőségből túlkínálatot biztosítanak és olyan ingatlanok számára is túlzott parkolási kapacitások megépítését írják elő, amelyek piaci alapon vagy más társadalmi logikán maguktól ezt nem hoznák létre. Ez a közlekedési torlódások és a környezetszennyezés növekedéséhez vezet az autótulajdonlás rejtett ösztönzésén keresztül, hisz az autóra épülő városi életmód költsége beépül a lakás bérleti díjába, a kenyér árába, a konditerem belépődíjába stb., azáltal, hogy ezen létesítmények kötelezve lettek a parkolók költséges megépítésére. Ezzel szemben a parkolási maximumok korlátozzák a parkolóhelyek elérhetőségét, ami visszatartja a túlzott autóhasználatot, és elősegíti az alternatív közlekedési módokat, például a gyaloglást, a kerékpározást és a tömegközlekedést.

¹ McCahill et al, Effects of Parking Provision on Automobile Use in Cities: Inferring Causality, 2016, TRB

https://www.researchgate.net/publication/311958370_Effects_of_Parking_Provision_on_Automobile_Use_in_Cities_Inferring_Causality

² Lásd első helyen: Donald Shoup, The High Cost of Free Parking

2. A városi területhasználat hatékonyságának előmozdítása

A parkolási minimumok gyakran azt eredményezik, hogy hatalmas területeket szentelnek parkolóknak, ami az értékes városi terület nem hatékony felhasználásához vezet, végeredményben zöldterületek beépítéséhez, a városi szétterülés növekedéséhez, értékes természeti vagy mezőgazdasági területek felszámolásához vezet – elég, ha csak az áruházak óriási leaszfaltozott parkolóira gondolni, amelyeket az OTÉK előírásai miatt megépítettek, de még a karácsonyi ünnepek előtti bevásárlórohamban sem telnek meg soha. Ezek a nagy parkolóterületek hozzájárulnak a városi szétterjeszkedéshez, csökkentve a városok sűrűségét és átjárhatóságát, ráadásul hőszigetelésük sem lebecsülendő. A parkolási maximumok bevezetése hozzájárulhat a városi területek hatékonyabb kihasználásához, elősegítve a nagyobb sűrűségű, vegyes használatú, eleve közösségi közlekedésre építő, étellel telibb és jobban megközelíthető városrészek kialakulását, javítva a városi élet minőségét és csökkentve az autóra épülő városi szétterülés fokozódását.

3. A gazdasági életképesség ösztönzése

Az ingyenes vagy olcsó parkolás torzítja az autózás valódi költségeit, és ösztönzi az autóhasználatot más közlekedési módok rovására. Ez nehezíti a tömegközlekedés fenntartását (különösen agglomerációs vagy kis- és középvárosi kontextusban), és lassít más fenntartható infrastruktúrába történő beruházásokat (pl. kerékpározás). A parkolási maximumok megállapításával és a parkolóhelyek megfelelő árazásával a városok bevételt generálhatnak, amelyet újrabefektethetnek a tömegközlekedésbe és a fenntartható infrastruktúra-fejlesztésekbe. Emellett a parkolás dominanciájának csökkentése vonzóbbá teheti a belvárosias területeket a vállalkozások és a lakosok számára, ami fellendíti a gazdasági tevékenységet és az ingatlanok értékét – gondoljunk bele, hogy a legélhetőbb és legvonzóbb belvárosi területek mindegyik történeti magyar nagyvárosban, így Budapesten is, mind a parkolási minimumok kora előtt épültek, és ezen belvárosias területek estek át a legnagyobb értéknövekedésen az elmúlt időszakban.

Budapest legélhetőbb és legvonzóbb történeti belvárosias negyedei a régi OTÉK és az új TÉKA alapján is illegálisak, megépíthetetlenek lennének – miközben a parkolók nélküli, zárt soros, társasházak beépítésű, gazdag kiskereskedelmi kínálattal, jól sétálható közterületekkel és kiváló közösségi közlekedéssel ellátott városközponti területek éppen a legfenntarthatóbb és a XXI. század kihívásainak leginkább megfelelő városi beépítési formát jelentik. Mi értelme van olyan szabályozásokat alkotni, amelyek épp a legkeresettebb és legnépszerűbb városnegyedeink sikereinek kortárs megismétlését zárják ki és tiltják meg? Valójában az elavult szemléletű parkolási szabályozás a 15 perces városok létrehozásának egyik fő akadályozója, drágítója, értelmetlen megnehezítője.

4. A társadalmi igazságosság szempontjai

A parkolási minimumok súlyosbíthatják a társadalmi egyenlőtlenségeket azáltal, hogy az autótulajdonosokat előnyben részesítik azokkal szemben, akik tömegközlekedésre, gyaloglásra vagy kerékpározásra támaszkodnak. A parkolási minimumok előírásai azt jelentik, hogy az autót nem használó lakók, vásárlók, ügyfelek is implicite kifizetik a parkolók létesítésének és fenntartásának árát, hisz azokat nem a valós, üzleti alapon indokolható igények szerinti mértékben, hanem szabályozás által előírt számban kell létrehozni. **Ez ellehetleníti megfizethető, parkoló nélküli lakónegyedek építését, csak tömegközlekedésre és gyaloglásra, kerékpározásra építő kereskedelmi és szolgáltatóegységek létrehozását, de általánosságban is hátrányos helyzetbe hozza az autó nélkül élő állampolgárokat. A jelen szabályozás legabszurdabb példája, hogy a hajléktalanszállók számára is előírja a kötelező parkolóhelyek létesítését, ahogy szociális bérlakást sem lehet létrehozni kötelező parkolóhely nélkül. Ez valójában nem drágítja, hanem el is lehetetleníti ezen funkciók bővítését számos esetben.**

A meglévő ingatlanok engedélyköteles felújítása, bővítése, átalakítása is akadályokba ütközhet a parkolási előírások miatt, ezáltal felesleges új építési beruházásokat, szétterülést ösztönözve, meglévő épületek megmentését, átépítését lehetetlenné téve. A parkolási maximumok, valamint a változatos közlekedési lehetőségeket támogató politikák segíthetnek olyan méltányosabb városi környezet kialakításában, ahol minden lakos számára elérhető és hatékony közlekedés áll rendelkezésre. A parkolási minimumok fenntartása az autózásra épülő városi életmód jogszabályi kikényszerítésének fenntartását jelentik, és ezáltal hátrányosabb helyzetbe hoznak mindenkit, akinek nincs autója – miközben ennek ellenkezője lenne a várospolitikailag, környezetvédelmi és klímavédelmi szempontból, és nem melleleg szociálpolitikailag is a helyes.

5. Alkalmazkodás a technológiai változásokhoz

A megosztott mobilitási szolgáltatások (rollerek, kerékpárok, autók), az autonóm járművek és más közlekedési innovációk térhódítása átalakítja a városi mobilitást. A parkolási minimumok nincsenek tekintettel a XXI. század látható és várható technológiai változásaira, az évtizedekre betonba öntött parkolók jó eséllyel feleslegesen épülnek az elavult és most újra megerősített szabályok nyomán. A parkolás korlátozásával a városok jobban alkalmazkodhatnak az új technológiákhoz és mobilitási trendekhez, biztosítva, hogy a városi infrastruktúra a változó igények és preferenciák függvényében fejlődjön és ne öntsük betonba a XX. század szemléletét és parkoláspolitikáját a technológiai, közlekedéspolitikai és klímapolitikai szempontból is egészen más prioritásokat igénylő XXI. században. Például a parkolási előírások kiváltási lehetőségét meg lehetne teremteni a közösségi közlekedésbe történő beruházással a magánfejlesztők részéről, vagy megosztott

szolgáltatások (autómegosztás, kerékpármegosztás) hozzáférési támogatására való kötelezettségvállalással.

Mindezekre tekintettel ezért úgy látom, hogy a parkolási minimumokról a parkolási maximumokra való áttérés döntő lépés a 21. századi fenntartható, zöld, hatékony és méltányos városok építése felé. A parkolómaximumok a személygépkocsiktól való függőség csökkentésével, a hatékony területhasználat előmozdításával, a gazdasági életképesség ösztönzésével, a társadalmi egyenlőség javításával és a technológiai fejlődéshez való alkalmazkodással segíthetnek olyan városi környezet kialakításában, amely jobban megfelel a XXI. század élhetőségi, klímapolitikai, gazdasági válságai által támasztott kihívásnak. Ennek a változásnak a felvállalása alapvető fontosságú a városfejlesztés előmozdítása érdekében.

Ezért azt javaslom, hogy a személyautók elhelyezésére vonatkozóan (Franciaország példáját követve) minden kategóriában maximum értékeket határozzon meg a rendelet a minimum helyett. A maximális értékeket érdemes a közösségi közlekedési megállótól való távolsággal differenciálni (Franciaországban ez az egyébként alkalmazott maximum 1 parkoló /egység helyett, 0,5 parkoló/egység ha 500m-en belül van közösségi közlekedési megálló, Koppenhágában az állomásoktól 300m-en belül 100m² lakóterületenként maximum 1 db parkolót jelent). Nagyvárosias környezetben figyelemre méltónak tartjuk az Európában elsőként maximumszabályozást bevezető London példáját, ahol kifejezetten maximumalapú szabályozás van hatályban immár közel egy évtizede, minden kerületközpontban és a teljes belvárosban 0-ban maximalizálva az építhető parkolók számát.³

II. Kerékpárokra vonatkozó szabályok

A jelenleg hatályos OTÉK-ban és a javaslatban egyaránt az egyes épülettípusok m²-ben kifejezett területére vonatkozóan kerültek meghatározásra az elvárt minimális értékek. A nemzetközi példák azt mutatják, hogy ezt sokszor praktikusabb a várható forgalomhoz, befogadóképességhez igazítani. Pl. Horvátországban a napi utasforgalom 10%-a megállóhelyek esetén, Londonban egy parkolóhely minden 8 alkalmazott/diák után iskolák esetén, egyetemekenél 1 hely / 7 hallgató. **Össességében is úgy látjuk, hogy a kerékpárokra vonatkozó új minimumértékek nem találkoznak a fenntarthatósági célkitűzésekkel, például nehezen védhető, hogy egy 1400 négyzetméteres supermarket számára miért**

³ A London Plan T6-os Policy fejezet részletesen rendelkezik a parkolásról London belvárosias és kertvárosias területein egyaránt, a szabályozást mintaeértékűnek tekintjük és ajánljuk a jogalkozó figyelmébe:

<https://www.london.gov.uk/programmes-strategies/planning/london-plan/the-london-plan-2021-online/chapter-10-transport#policy-t6-car-parking-171057-title>

lenne elegendő két darab kerékpártárolási lehetőség. A tervezet ezen szabályozási elemeinek teljes felülvizsgálata szükséges.

III. Szubszidiaritás, megvalósíthatóság, más jogszabályokkal való összhang

A jelenleg hatályos az OTÉK ugyan megengedi, hogy a helyi építési szabályzatban előírhatják, hogy meghatározott számú személygépkocsi elhelyezését kell biztosítani lakóegységenként de rögzíti, hogy a helyi építési szabályzat kötelezően legfeljebb egy személygépkocsi elhelyezését írhatja elő. **Ez a mai állapot sem ideális megoldás, de a tervezet ezzel szemben jelentős visszalépés mert azzal, hogy kötelezően országos szinten ír elő minimális autóparkolószámokat a lakó és üdülőingatlanokhoz az önkormányzatnak a döntés lehetőségét sem adja meg.** Az a megoldás, hogy az állami főépítész felmentést adhat az OTÉK bármely pontja alól egyrészt felesleges bürokratikus eljárásnak teszi ki a környezeti fenntarthatóság szempontjait, az EU célkitűzéseit követni kívánó önkormányzatokat, ráadásul eredménye sem garantálható a javaslat tükrében (pl.: mire alapozva adna felmentést az állami főépítész? Ha bármire alapozhat, mi értelme ezt a TÉKÁ-ban előírni? Tényleg minden egyes háztömb vagy akár csak átépítés kapcsán a megfelelő engedélyezési szint az állami főépítész egy ilyen kérdésben?)

Tisztelt Miniszter Úr!

A parkolási előírások korszerűsítése a magyar városok egyértelmű érdeke. A TÉKA tervezete ezügyben sajnálatosan előrelépést nem hoz, visszalépést viszont jelent. A fenti szempontok rendelettervezetbe történő átültetése mindannyiunk közös érdeke, ennek kapcsán a Magyar Urbanisztikai Társaság Közlekedési Tagozata részéről, és magam részéről is minden közreműködést és segítséget ezúton is felajánlok.

Kérem a fenti észrevételek megfontolását és a rendelet kiadása előtt annak módosítását, felülvizsgálatát.

Budapest, 2024. szeptember 27.

Tisztelettel:

Vitézy Dávid