

Jóváhagyott előterjesztés

ELŐTERJESZTÉS

az elkészült parkolási tanulmánytervről, megállapításairól és ezek alapján a díjfizető parkolási rendszer bevezetésének előkészítéséről

Tisztelt Képviselő-testület!

A kerületünk területén a közterületi parkolásoknál tapasztalható problémák megoldása érdekében Budapest Főváros XV. Kerület Rákospalota, Pestújhely, Újpalota Önkormányzatának Képviselő-testülete 437/2024. (XII.12.) ök. számú határozatában úgy döntött, hogy Budapest Főváros XV. Kerület Rákospalota, Pestújhely, Újpalota (továbbiakban: kerület) parkolási rendjének vonatkozásában készüljön parkolási tanulmányterv és parkolásvizsgálat, és ez alapján a díjfizető parkolás bevezetését megalapozó parkolásvizsgálatot kell végezni.

A tanulmányterv készítésének célja volt, hogy feltérképezze a kerületben kialakult parkolási feszültségeket és ezek kezelésére megoldási javaslatokat nyújtson, továbbá vizsgálja meg, hogy a díjfizető parkolás bevezetésének feltételei valószínűsíthetően fennállnak-e és ez alapján tegyen javaslatot, hogy egy későbbi részletes parkolási telítettség vizsgálatot a kerület mely részein célszerű elvégezni.

A Képviselő-testület ugyanezen ülésen 438/2024. (XII. 12.) ök. számú határozatában szándéknyilatkozatot tett arra vonatkozóan, hogy „amennyiben a 437/2024. (XII. 12.) ök. számú határozatban foglaltak szerint lehetséges a parkolási rendszer kialakítása, úgy kinyilvánítja szándékát a Budapest Főváros Közgyűlésének parkolási reformokkal kapcsolatos döntése során létrejött új bevezetési és üzemeltetési feltételek alapulvételével a fizetős parkolási rendszer kialakítására a XV. kerületben.”

A parkolás vizsgálat elvégzésére és koncepció terv készítésre vonatkozóan, a nyílt beszerzési eljárás lefolytatását követően, 2025. május 28-án Önkormányzatunk 328/2025. számon szerződést kötött az InnoStruktúra Mérnöki Szolgáltató és Innovációs Kft.-vel.

A vállalkozó az előzetesen egyeztetettek szerint kiválasztott, legkritikusabbnak és a mintavétel szempontjából legalkalmasabbnak ítélt területeken elvégezte a felmérést és a szerződésben vállalt határidőre elkészítette a „Budapest Főváros XV. Kerület Parkolási rendjének felülvizsgálata és ez alapján a díjfizető parkolás bevezetését megalapozó parkolásvizsgálat elvégzése” elnevezésű tanulmányt (1. sz. melléklet).

A tanulmányterv bemutatja a jelenlegi parkolási helyzetet, melynek eredménye alapján látható, hogy a vizsgált területek kihasználtsága jellemzően magas.

A parkolások terén kialakult kaotikus állapotok megszüntetésére, a szabályos, a kerületi lakosság érdekeit szolgáló parkolási rend kialakítására több megoldási javaslatot tesz a tanulmány, melyek az alábbiak:

- Várakozási övezetek és/vagy korlátozott várakozási övezetek, parkolási díj bevezetése, illetve ezek kombinálása.
- Rövid és hosszú idejű parkolóhelyek megkülönböztetése a díjfizető övezetek bevezetése nélkül. Rövid idejű parkolási területek kialakítása az intézmények,

közintézmények környezetében, a hosszú idejű parkolási területek, adott esetben P+R parkolók kialakítása a kerület szélén, kevésbé frekvenciált helyeken.

- Meglévő parkoló helyeken a parkoló állások felfestése.
- Lakossági várakozási engedéllyel használható parkolók kialakítása.
- A meglévő útfelületeken kapacitásnövelés zöldterület elvonás nélkül egyirányúsítással.
- A parkolóállások számának növelése kitaposott zöldfelületek bevonásával.

A lehetőségek közül a parkolóállások számának növekedése – habár látszólag kedvezőbb helyzetet teremt – sok hátránnyal jár (forgalomkeltés, konfliktusok, környezetszennyezés), el is lehetetlenítheti a városközpont közlekedési helyzetét, a nem közlekedési jellegű fejlesztés lehetőségeit és jellemzően a nagyobb kapacitás, nagyobb forgalmat generál.

A tanulmány szerint emiatt a kerületközpontban nem javasolható a parkolófelületek növelése, de határain, közösségi közlekedéssel ellátott helyeken támogatandó a többszintes parkolóházak, illetve mélygarázsok építése, ha azok megvalósításával párhuzamosan bizonyos parkolófelületek megszűnnek a városközpontban, helyüket gyalogos zónának, illetve zöldterületnek adva át.

A parkolóházak és mélygarázsok építése azonban meglehetősen költséges megoldás.

A meglévő helyeken történő parkoló felfestés nem jelent hatékony és hosszútávú megoldást, az egyirányúsításokat pedig csak lakossági egyeztetéseket követően, a Budapest Közút forgalomtechnikai kezelői hozzájárulásának birtokában lehetne bevezetni.

A lakossági várakozó helyek kialakíthatóságát szintén egyeztetni szükséges a Budapest Közút forgalomtechnikai osztályával és ez várhatóan nem tudna a kerület teljes területére kiterjedő megoldást jelenteni.

A tanulmány megállapításai szerint indokolt és szakmailag megalapozott a fizetős parkolás bevezetése, különös tekintettel a túlszűfoltyságra, a „parkolóhely-vadászat” problémájára, az átszivárgó forgalomra, valamint a helyben lakók parkolási nehézségeire.

A díjfizető parkolás bevezetésének további feltételei és folyamata:

A fizetős övezet bevezethetősége kapcsán az első teendő a tervezett területen parkolás telítettségi vizsgálat elvégzése. A részletes vizsgálatnak ki kell térnie arra, hogy hol állnak fenn a díjfizető parkolás bevezetésének feltételei, továbbá javaslatot kell tartalmaznia arra, hogy az egyes területek milyen díjövezetbe legyenek besorolva.

A részletes parkolási telítettség vizsgálat alapján a Képviselő-testület támogató határozatát követően, a fizető övezetbe vonásról és a díjtételi besorolás mértékéről való döntés a Fővárosi Közgyűlés hatáskörébe tartozik, a Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról szóló 30/2010. (VI.4.) önkormányzati rendeletének módosításával.

E döntést követően feladat:

- a kerületi parkolási rendelet megalkotása;
- döntés a parkolás-üzemeltetés szervezeti kialakításáról;
- beruházási terv összeállítása;
- beszerzési eljárások lefolytatása (parkolójegy-kiadó automata, parkolás ügyviteli szoftver, forgalomtechnikai kivitelezés);
- részletes forgalomtechnikai tervek elkészítése és engedélyeztetése;
- Fővárosi Önkormányzattal együttműködési megállapodás megkötése a fővárosi tulajdonú utak üzemeltetésére.

Ennek eredményeként akár több részletben, városrészenként fokozatosan is bevezethetők lesznek a díjfizető övezetek.

A díjfizető parkolás bevezetésével elérendő cél és az ezzel kapcsolatos döntés várható hatásai:

A díjfizető parkolás bevezetésének elsődleges célja a kerület közterületein tapasztalható parkolási rend javítása, a hosszú távon parkoló gépjárművek számának csökkentése, valamint a helyben lakók és az ügyintézés, vagy kereskedelmi célból érkezők számára a parkolóhelyek jobb elérhetőségének biztosítása.

A bevezetés által elérni kívánt konkrét célok:

- Forgalomszabályozás: segít csökkenteni az indokolatlan autóhasználatot, valamint ösztönzi a járművezetőket a közösségi közlekedés, kerékpározás, vagy gyaloglás választására. A díjfizetés következtében csökken a hosszú ideig parkoló járművek száma, ezáltal növekszik a parkolóhelyek forgási sebessége. Ez lehetővé teszi, hogy több autós találjon szabad helyet anélkül, hogy hosszasan kellene parkolóhelyet keresnie, ami közvetetten mérsékli a környezetszennyezést és a forgalmi torlódásokat is.
- Forgalmcsillapítás és közlekedésbiztonság javítása: A rövidebb parkolási idő ösztönzésével csökkenhet a gépjárművek száma az érintett területeken, ezáltal élhetőbbé, biztonságosabbá válhatnak az utcák.
- A lakosság érdekeinek védelme: A fizetős parkolás elősegíti, hogy a helyben lakók nagyobb eséllyel találjanak szabad parkolóhelyet, különösen a délutáni és esti órákban.
- Környezeti terhelés mérséklése: A parkolóhelyek keresése során történő felesleges gépjárműmozgások csökkenhetnek, ezáltal mérséklődhet a légszennyezés és a zajterhelés.
- Közterületek rendeltetésszerű használata: Az elhúzódó, nem célhoz kötött gépjárműtárolás visszaszorításával a közterületek visszanyerhetők közösségi célokra, zöldfelületek, vagy gyalogos terek bővítésére.
- Gazdasági ösztönzés és költségvetési bevétel: A parkolási díjakból származó bevétel részben visszaforgatható a közterületek fejlesztésére, útfelújításra, valamint a fenntartható közlekedési módok (kerékpáros infrastruktúra, közösségi közlekedés) támogatására.

Várható hatások:

- Rövid távon várható a parkolási szokások változása, a területen rendszeresen parkoló, de nem helyi lakosok egy része elkerülheti a kerületet.
- A parkolóhelyek forgási sebessége növekszik, így több autós számára válik elérhetővé ugyanannyi parkolóhely.
- Hosszabb távon elősegíti a fenntartható közlekedési módokra való áttérést (gyaloglás, kerékpározás, tömegközlekedés).
- A rendszer megfelelő kommunikációja és bevezetése esetén társadalmi elfogadottsága fokozatosan javulhat, különösen, ha a helyben lakók számára kedvezményes parkolási lehetőséget biztosít az önkormányzat.

A fenti cél elérése, a kerület parkolási rendszerének hatékony és gazdaságos működtetése szempontjából elsődleges feladatok:

- korszerű parkolás-technológiai és parkolásirányítási rendszer fokozatos bevezetése,
- a kerületközponti parkolási lehetőségek folyamatos elmozdítása a közterületekről parkolási létesítményekbe,

- P+R parkolási lehetőségek bővítése a kerület külső részein, a fővárossal együttműködve,
- K+R parkolók kijelölése az oktatási intézményeknél,
- a parkolási lehetőségek bővítése a lakótelepeken,
- parkolás-szabályozási előírások megjelenítése a Helyi Építési Szabályzatban.

Kérem a Tisztelt Képviselő-testületet, hogy az előterjesztést megtárgyalni és a határozati javaslatokat elfogadni szíveskedjen.

Budapest, 2025. szeptember 11.


Cserdiné Németh Angéla
polgármester

1. Mellékletek:

1. számú melléklet: Tanulmány

2. Előkészítésért felelős szervezeti egység(ek):

Városgazdálkodási Főosztály

2025. szeptember 10.

Aláírás: 

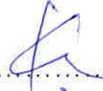
3. Bizottságok:

Kerületfejlesztési Bizottság

4. Egyeztetésre megküldve:

Közgazdasági Főosztály

2025. szeptember 11.

Aláírás: 

5. Jegyzői láttamozás:

2025. szeptember 11.

Aláírás: 

6. Meghívandók:

Lindmayer Bence – parkolási szakértő, tanácsadó

InnoStruktúra Mérnöki Szolgáltató és Innovációs Kft. –

tanulmányt készítő vállalkozó

7. Háttéranyag a Városgazdálkodási Főosztályon található.

Határozati javaslat:

Budapest Főváros XV. Kerület Rákospalota, Pestújhely, Újpalota Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, hogy

1. elfogadja az előterjesztés 1. sz. melléklete szerinti, a „Budapest Főváros XV. Kerület Parkolási rendjének felülvizsgálata és ez alapján a díjfizető parkolás bevezetését megalapozó parkolásvizsgálat elvégzése” elnevezésű dokumentumot.

Felelős: polgármester

Határidő: 2025. szeptember 25. (döntésre)

2. elrendeli a díjfizető parkolási rendszer bevezetésének további előkészítését a tanulmányban foglaltak alapján.

Felelős: polgármester

Határidő: 2025. szeptember 25. (döntésre)

3. felhatalmazza a Polgármestert, hogy a díjfizető parkolás bevezetéséhez szükséges dokumentációt készíttesse el, a hatósági és szakmai egyeztetéseket folytassa le.

Felelős: polgármester

Határidő: 2025. szeptember 25. (döntésre)

2026. december 31. (szakmai egyeztetések lefolytatására)

4. kezdeményezi a kerületi lakosság tájékoztatását és bevonását a fizető parkolási rendszer kialakításának folyamatába.

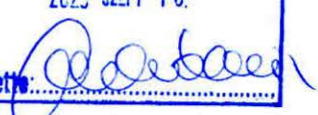
Felelős: polgármester

Határidő: 2025. szeptember 25. (döntésre)

Jogszabályi hivatkozások:

- a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (Kktv.)
- Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (Mötv.)
- az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet
- a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet (KRESZ)
- Budapest főváros Közgyűlésének Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról szóló 30/2010. (VI. 4.) önkormányzati rendelete

A határozati javaslat elfogadásához egyszerű szavazattöbbség szükséges!

Képviselői Csoportnak
leadva:
2025. SZEPTEMBER 1. O.
Átvetve: 

Törvényességi
felülvizsgálatra érkezett 
2025. SZEPTEMBER 1. O.
..... hó n

**Budapest Főváros XV. Kerület Parkolási
rendjének felülvizsgálata és ez alapján a díjfizető
parkolás bevezetését megalapozó
parkolásvizsgálat elvégzése**

TANULMÁNY

Budapest, 2025. augusztus

Budapest Főváros XV. Kerület Parkolási rendjének felülvizsgálata és ez alapján a díjfizető parkolás bevezetését megalapozó parkolásvizsgálat elvégzése

Megbízó:

Budapest Főváros XV. kerület Rákospalota, Pestújhely, Újpalota Önkormányzata
1153 Budapest, Bocskai utca 1-3.

Készítette:

InnoStruktúra Mérnöki Szolgáltató és Innovációs Kft.

1223 Budapest, Halk u. 2. C. ép.



Dr. Soós Zoltán
okl. építőmérnök, ügyvezető

Dr. Igazvölgyi Zsuzsanna
okl. építőmérnök, felelős tervező

Lakatos Bence
okl. építőmérnök

Munkaszám: 25056

Dátum: 2025. augusztus

Verzió: VI

Tartalomjegyzék

1.	Előzmények	5
1.1.	Megbízás tárgya, vizsgálat megalapozása	5
1.2.	A meglévő közúthálózat	5
1.3.	Meglévő közlekedési infrastruktúra és használata	7
2.	Jogszabályi háttér	11
3.	A jelenlegi parkolási helyzet bemutatása	14
3.1.	Jellemző parkolási minták, szabálytalan parkolások jellemzői	14
3.2.	Parkolási vizsgálatok	27
3.2.1.	Vizsgált szakaszok és zónák bemutatása	29
3.2.2.	A mérés menete	34
3.2.3.	A kapacitás felmérése	37
4.	A vizsgálat eredményei	39
5.	Lehetséges műszaki megoldások	45
5.1.	Lehetséges megoldási javaslatok a parkolási rend rendezésére	45
5.2.	A parkolási koncepció alapelvei	45
5.3.	Lehetőségek a szabálytalan parkolás visszaszorítására	46
5.4.	Kapacitásnövelés lehetséges műszaki megoldásai	47
5.5.	Lehetséges parkoló zóna/övezet típusok bemutatása	47
6.	Fizetős övezet bevezetésénél szükséges teendők	49
6.1.	Előzetes teendők	49
6.2.	Fizető parkolási rendszerrel kapcsolatos elvárások	49
7.	Lehetséges megoldások időbeli és anyagai vonzatainak bemutatása	51
7.1.	Tisztán várakozási övezetbe történő bevonással (díjfizető zóna)	51
7.2.	Kizárólag korlátozott várakozási övezet kijelölése (időkorlátos zóna)	52
7.3.	Várakozási övezet és korlátozott várakozási övezet egyidejű kijelölése (vegyes övezet)	53
7.4.	Egyéb parkolás-szabályozási javaslatok	56
7.5.	Parkolófelületek bővítése:	57
8.	A díjfizető övezetek pénzügyi oldala	58
8.1.	Költségek	58
8.2.	Bevételek	59
8.2.1.	Parkolási óradíjakból származó bevételek	60
8.2.2.	Lakossági engedély kiadás bevételei	60
8.2.3.	Pótdíjak	60
8.2.4.	Kedvezmények	60
9.	Összefoglalás	61

Ábrajegyzék

1. ábra: A vizsgált terület közúthálózata	6
2. ábra: Közösségi közlekedés megállók és vonzaskörzeteik	8
3. ábra: Budapest Közút Zrt. által üzemeltetett utak a vizsgált területen belül (forrás: Közút Figyelő)	9
4. ábra: Forgalommal szemben történő párhuzamos parkolás	14
5. ábra: Felfestés nélkül nagyobb térközben parkoló járművek	15
6. ábra: Szabálytalan beállítás a posta előtti parkolóban	15
7. ábra: Hosszabb kapubehajtókban több gépjármű is parkol sok esetben	16
8. ábra: Szabálytalan parkolás szegélyen és járdán keresztül	16
9. ábra: Szabálytalan parkolás kitaposott zöldfelületeken	17
10. ábra: Szabálytalan parkolás kitaposott zöldfelületeken	17
11. ábra: Lerobbant, vélhetően forgalomból kivont gépjárművek közterületen történő tárolása	18
12. ábra: Önkényes parkoló foglalás a lakóutcákban	18
13. ábra: Járdán parkolás (sok esetben forgalommal szemben)	19
14. ábra: Rendelőintézet környezetében a jelentős szabálytalan parkolás arány	19
15. ábra: Rendelőintézet környezetében a jelentős szabálytalan parkolás arány zöldfelületen és járdán	20
16. ábra: Zöldterület vélhetően engedély nélküli körülkerítése	20
17. ábra: Szentmihályi úti kereskedelmi egységek mellett a lakóutcákban jelentős parkolási igény lép fel	21
18. ábra: Szentmihályi úton több esetben is szabálytalan parkolás figyelhető meg	21
19. ábra: Közterületi parkoló vélhetően engedély nélküli kitáblázása	22
20. ábra: Szabálytalan parkolás a csomópont területén	22
21. ábra: Szabálytalan parkolás a csomópont területén kiemelt szegélyen keresztül	23
22. ábra: Szabálytalan parkolás a merőleges parkolók mögött, „második sorban”	23
23. ábra: Szabálytalan parkolás a merőleges parkolók mögött, „második sorban” (2)	24
24. ábra: Szabálytalan parkolás a merőleges parkolók mögött, „második sorban” (3)	24
25. ábra: Szabálytalan parkolás autóbusszmegállóban, áruszállítás	25
26. ábra: Szabálytalan parkolás autóbusszmegállóban, áruszállítás, öbölben parkolás	25
27. ábra: Szabálytalan parkolás koncentrált rakodókban	26
28. ábra: Szabálytalan parkolás ívben	26
29. ábra: Szabálytalan parkolás ívben és zöldterületen	27
30. ábra: Vizsgált zónák áttekintő térképe	28
31. ábra: Forgalomvonzó intézmények a területen	35
32. ábra: Telítettség mértéke a vizsgált szakaszokon (Nappali mérések, 8 és 11 óra, átlaga)	41
33. ábra: 2 óránál nem hosszabb parkolások aránya (Nappali mérések, 8 és 11 óra, átlaga)	42
34. ábra: További vizsgálatra javasolt területek	43
35. ábra: 1. melléklet a 30/2010. (VI. 4.) önkormányzati rendelethez	48
36. ábra: Közösségi megállók és vonzaskörzeteik	52
37. ábra: Korlátozott várakozási övezetben előforduló kiegészítő táblák (Budapest, XXII. kerület)	53
38. ábra: Példa a Budapest XXII kerületi tanintézmény melletti K+R parkolóra	56

Táblajegyzék

1. táblázat: Vizsgált zónák útszakaszok és kapacitása	38
2. táblázat: Vizsgált helyszínek mérési eredményei	39
3. táblázat: Fizetős parkolás bevezethetőségének előzetes vizsgálati eredménye	44
4. táblázat: Lakossági díjak „D” övezet esetén	55

1. Előzmények

1.1. Megbízás tárgya, vizsgálat megalapozása

Budapest Főváros XV. Kerület Rákospalota, Pestújhely, Újpalota Önkormányzatának Képviselő-testülete 437/2024. (XII.12.) határozatával úgy döntött, hogy egy tanulmánytervben Budapest Főváros XV. Kerület Rákospalota, Pestújhely, Újpalota (továbbiakban: kerület) parkolási rendjét felül kell vizsgálni és ez alapján a díjfizető parkolás bevezetését megalapozó parkolásvizsgálatot kell végezni.

Jelen tanulmányterv célja, hogy feltérképezze a kerületben kialakult parkolási feszültségeket és ezek kezelésére megoldási javaslatokat nyújtson, továbbá vizsgálja meg, hogy a díjfizető parkolás bevezetésének feltételei valószínűsíthetően fennállnak-e és ez alapján tegyen arra javaslatot, hogy részletes parkolási telítettség vizsgálatot, az esetleges fizetőövezet bevezethetőségét megalapozó részletességgel, a kerület mely részein célszerű elvégezni.

A tanulmánytervnek a kerület közlekedési hálózatának, a meglévő közlekedési és várakozási igények figyelembevételével, a parkolási rendszer kialakítására vonatkozóan kell javaslatot adnia. A Megbízás tárgya a parkolási viszonyok vizsgálata, számszerűsítése és az eredmények alapján javaslattétel a parkolási rendszer problémáinak megoldására (parkolási koncepció), különös figyelemmel a fizető parkolási övezetek elvi bevezethetőségének vizsgálatára.

A javaslatok kitérnek a speciális parkolási igények esetére is (akadálymentesítést igénylők, buszok, oktatási és egészségügyi intézmények környezete), valamint bemutatják a közép- és hosszútávú lehetőségeket, korszerű parkolás-szabályozási megoldásokat, amelyek további tervezés és vezetői döntések mentén a közterületek élhetőségének javításához, a parkolás és a közlekedési rendszer jobbá tételéhez jelentősen hozzájárulnak.

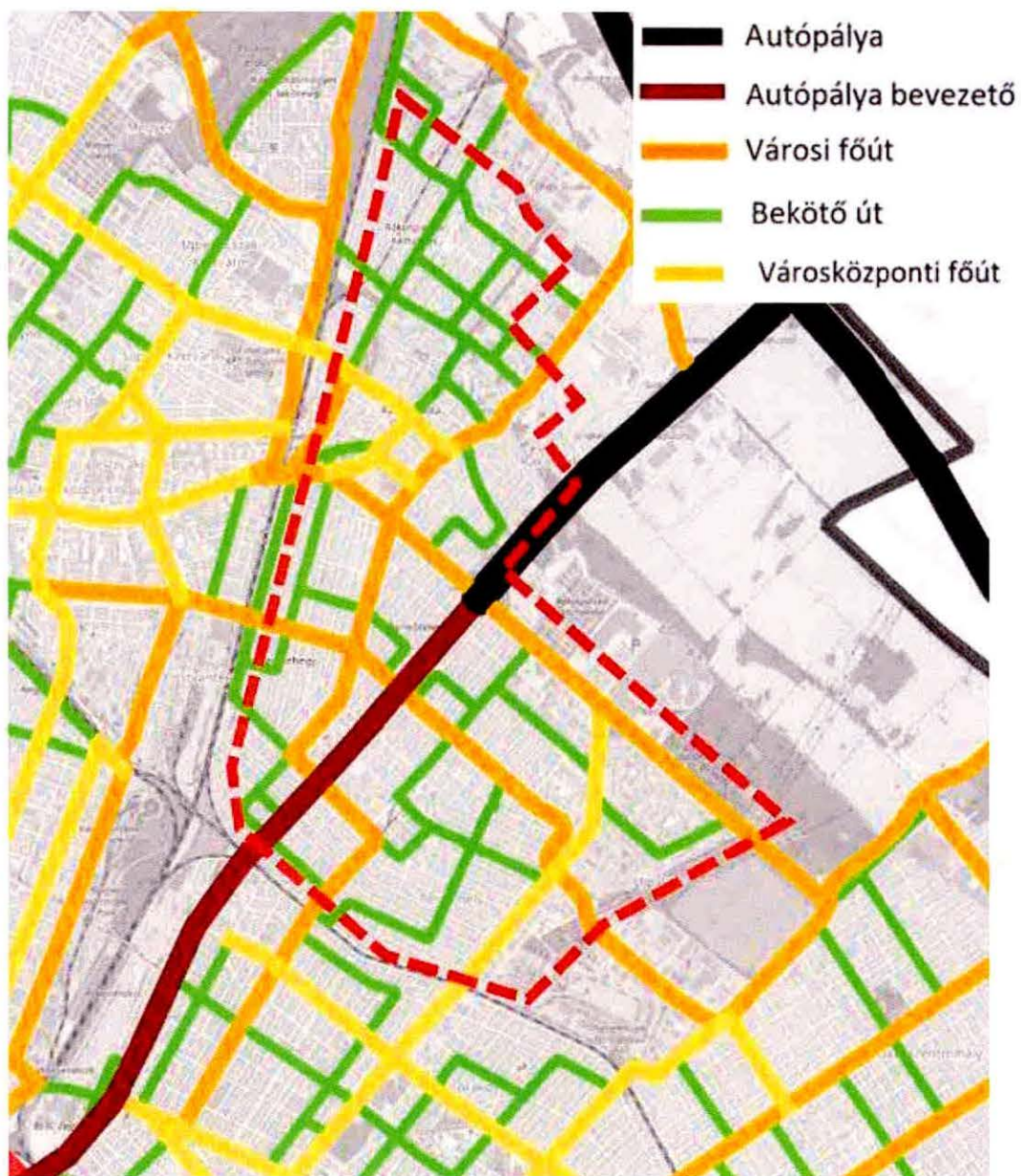
A tervben javasolt alapelvek és megoldási irányok, illetve konkrét kialakítások mindegyike megfelel a korszerű közlekedés- és településtervezés elvárásainak, valamint a hatályos jogszabályokban és a releváns Útügyi Műszaki Előírásokban található szabályoknak.

A tervszint: Tanulmány, a terület lehatárolása a XV. kerület szinte teljes területe.

1.2. A meglévő közúthálózat

A vizsgált terület közútjainak hálózati funkcióját az 1. ábra mutatja be. A kerületet, úgy földrajzi, mint funkcionális szempontból, kettévágja az M3-as autópálya bevezető szakasza. A vizsgált területet déli és nyugati irányból a 70-es számú, Budapest-Szob vasútvonal határolja.

Az M3 bevezetőn és a vasútvonalak mentén is több átjáró található, mégis van ezeknek egy jelentős „elvágó” hatásuk közlekedési szempontból, mind a gyalogos/kerékpáros forgalom és az egyéni gépjármű forgalom szempontjából is.



1. ábra: A vizsgált terület közúthálózata

1. A vizsgált területen található főutak az alábbiak:

- Szerencs utca
- Hősök útja
- Madách utca
- Kolozsvár utca
- Széchenyi út
- Rákos út
- Szentmihályi út
- Illyés Gyula utca
- Árpád úti felüljáró
- Régi Főti út
- Sződliget utca.

1.3. Meglévő közlekedési infrastruktúra és használata

A vizsgált terület közösségi közlekedési hálózattal jól ellátott. A terület nagy részét autóbuszjáratok fedik le. Ezek közül a legjelentősebb a Drégelyvár utca-Nyírpalota út útvonalon át Újpalota városrészt elérő 7, 7E, 8E, 108E, 133E vonal. Ez az útvonal Újpalota városrész és Budapest központja között gyors kapcsolatot biztosít, gyakori járatkövetéssel és a Keleti pályaudvar érintésével, ahol közvetlen átszállási kapcsolat van a 2-es és 4-es metróra, valamint a vasútvonalakra.

Fővárosi szinten kiemelt hálózati szerepű buszjárat az 5-ös busz is, ami Rákospalota, Kossuth utca – Pasaréti útvonalon közlekedik. Ezen kívül még számos buszjárat található a kerületben, amik főleg a szomszédos kerületekkel, mint a IV. és XIV. kerület biztosítanak kapcsolatot.

Jelentősebb például a 96-os busz, ami Újpest, Fóti út és Újpalota, Szentmihályi út között közlekedik vagy a 25-ös busz, ami Újpest-központ és Mexikói út között közlekedik, keresztülhaladva a XV. kerületen.

A vizsgált terület közösségi közlekedését villamosvonalak is kiszolgálják. Az egyik a Kolozsvár utca – Vasutastelep utca – Bánkút utca – Páskomliget utca – Zsókavár utca útvonalon lévő villamospálya, amelyen a 69-es villamos halad Mexikói út - Újpalota, Erdőkerülő utca között. A kerületet eléri a 62, 62A villamos is, azonban ezek csak a Rákospalota, MÁV-telepig közlekednek.

A 62-es villamos Rákospalota, MÁV-telep – Blaha Lujza tér között, a 62A villamos pedig Rákospalota MÁV-telep és Kőbánya alsó vasútállomás között közlekedik. A vizsgált terület északi részén halad a 12-es villamos Rákospalota, Kossuth utca – Angyalföld kocsiszín között.

A 12-es villamos Angyalföld, a 270-es járat Újpest központ metrómegálló felé közlekedik. A 69-es villamos a Mexikói úti kisköfalatti megállóval biztosítja belvárosi kerületekkel a kapcsolatot.

Az alábbi 2. ábra a terület autóbusz-megállóinak, villamosmegállóinak és vasútállomásainak 300 méteres sugarú gyaloglási távolságát mutatja. Az ábrából látszódik, hogy a kerület nagyrészen 300 méteres gyaloglási távolságon belül található valamilyen közösségi közlekedési eszköznek a megállója.

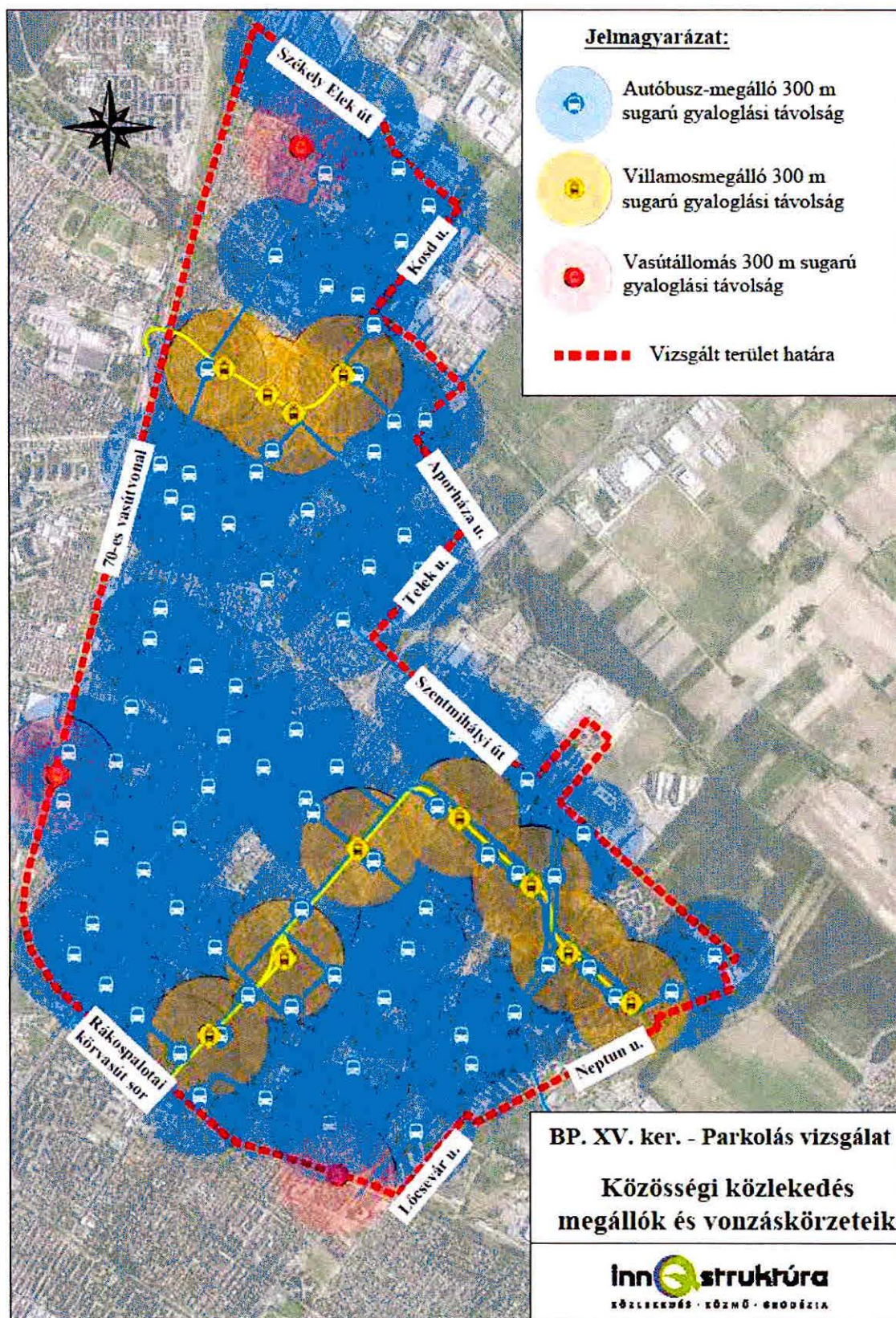
A 2. ábra a főbb megállóhelyeket mutatja, 300 m-es gyaloglási távolságokkal szemléltetve.

A főbb közlekedési útvonalakat Fővárosi rendelet alapján a Budapest Közút Zrt. kezeli (3. ábra).

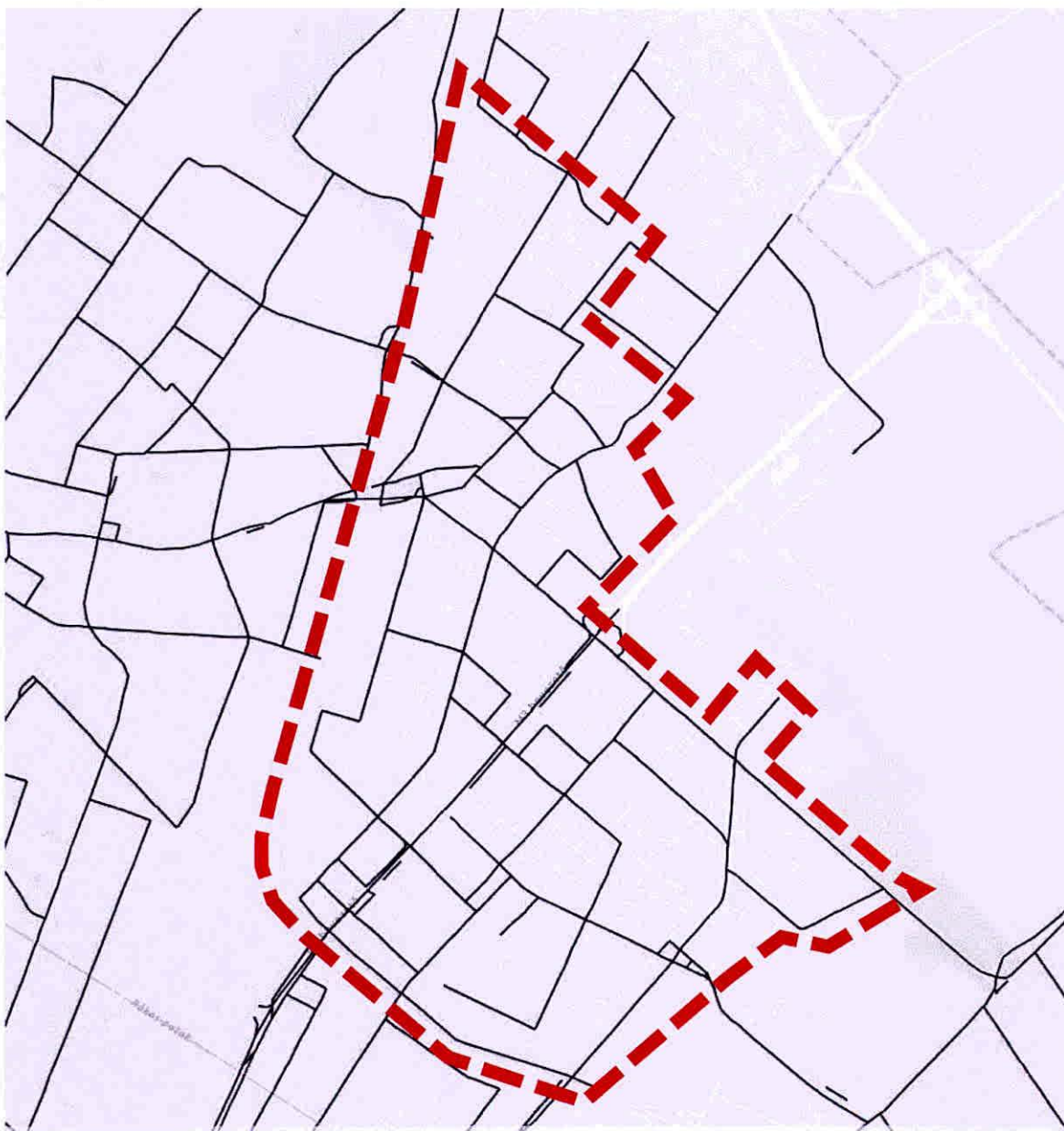
Kötőpályás közlekedés szempontjából Újpalota megállóhely Pilisvörösvár, Rákos állomások felé biztosítja a kapcsolatot (S76 viszonylat). Istvántelek és Rákospalota-Újpest megállóhelyen az S70, S71 viszonylatok Vác és Budapest-Nyugati pályaudvar között közlekedik.

A vasúti pályák elvágó hatásának (délen a Körvasút, nyugaton a 70-es vasútvonal) köszönhetően a XIV. és IV. kerületből „átparkolásra” kismértékben kell számítani, amennyiben a két szomszédos kerületben esetlegesen kibővítésre kerül a díjfizető övezet. Jelenleg a parkolási feszültségeket a kapacitáshiány okozza.

A sűrűn lakott területen a közterület a teljes keresletet nem tudja kiszolgálni.



2. ábra: Közösségi közlekedés megállók és vonzaskörzeteik



3. ábra: Budapest Közút Zrt. által üzemeltett utak a vizsgált területen belül (forrás: Közút Figyelő)

A Nyírpalota utca, Drégelyvár utcán a 7,8E autóbusszcsalád Albertfalva vasútállomás és Gazdagrét felé közlekednek. A két járat a legfontosabb, legforgalmasabb belvárosi közlekedési csomópontot érinti, amely ilyen szempontból kedvező a kerület közösségi közlekedési ellátottságában, azonban ezáltal az agglomerációból érkező közlekedők számára kedvező átszálló lehetőséget ad.

A motorizációs szint, azaz a gépjármű-ellátottság (gépjárművek száma/1000 lakos) folyamatos növekedést mutat a fejlett országokban, így Magyarországon is. Habár nemzetközi összehasonlításban a magyarországi átlagos érték (350-370 gépjármű/ 1000 lakos) nem tekinthető magas értékű ellátottnak, a városok korlátozott közúti infrastruktúrájához képest nagyarányú motorizációs szintnek tekinthető.

Ennek megfelelően nagyobb városainkban csúcsórán – egyre inkább azon kívül is – lassulás tapasztalható az úthálózaton, és a parkolási igények is folyamatosan nőnek. Tekintettel arra, hogy a nagyszámú – mind a haladó, mind az álló – gépjármű elhelyezése nagy területeket igényel és mivel a közlekedés és parkolás jellemzően a felszínen, közterületeken történik, a folyamatok elkerülhetetlenül befolyásolják a városképet is.

Az utolsó rendelkezésre álló adat szerint 2020-ban ~38 000 gépjárművet tartalmazott a nyilvántartás a kerületben, ebből 3 300 db forgalomból ki vont jármű, és ~6700 jármű valamilyen gazdálkodói szervezet nevén szerepelt.

A motorizációs igények folyamatos kiszolgálásán alapuló környezetalakítás hozadéka a közterületek aránytalanul magas igénybevétele, zöldterületek csökkenése, a közlekedésből eredő káros hatások folyamatos növekedése, amely miatt nem csak a helyi forgalom, hanem e mellett Budapest jelentős méretű agglomerációjának autós forgalma is felelős.

A motorizációs szint és a gépjárműhasználat növekedése mára elérte azt a szintet, amikor a városokban már nem csupán a haladó forgalom közúti befogadásával, de a parkoló autók elhelyezésével is folyamatosan és rendszerszerűen kell foglalkozni.

A motorizációs fejlődés állandósuló növekedési pályát mutat, melynek a változására utaló jelek jelenleg nincsenek. A városon belüli utazási szokások azonban várhatóan – és szükségszerűen – változni fognak. Elengedhetetlenül előtérbe kerülnek a fenntartható egyéni és közösségi közlekedési módok, amelyek nem csak a mozgó, de az álló forgalom mutatóit is alakítani fogják, de ez utóbbi kedvező alakulásáért a parkolás-szabályozási intézkedések meghozatala és betartatása elengedhetetlen lépés.

Mindehhez széles kör által támogatott és ismert, konzekvens és felelős stratégiák alkotása szükséges.

Jelen dokumentáció az elvégzett parkolási vizsgálatok és eredményeik alapján bemutatja a fennálló konfliktusokat és javaslatot tesz a parkolási problémák díjfizető parkolási zónák bevezetésével való csökkentésére, amely a rövid távú, és lokális megoldások leghatékonyabb módja, valamint kitér a fenntartható közlekedési rendszert segítő egyéb parkolás-szabályozási eszközök alkalmazására is.

2. Jogszabályi háttér

A gépjárművek várakozására, a korlátozott várakozási övezetek és a várakozási övezetek működésére vonatkozó jogszabályok az alábbiak:

- *a közúti közlekedésről* szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kktv.);
- *Magyarország helyi önkormányzatairól* szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (Mötv);
- egyes közszolgáltatások egységes elektronikus értékesítéséről szóló 2020. évi CXLV. törvény
- az egyes közszolgáltatások egységes elektronikus értékesítéséről szóló törvény végrehajtásáról szóló 667/2020. (XII. 28.) Korm. rendelet
- *az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről* szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet (a továbbiakban: KM R.)
- *a közúti közlekedés szabályairól* szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ);
- a közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményeiről szóló 83/2004. (VI. 4.) GKM rendelet;
- Budapest Főváros Közgyűlésének a Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról szóló 30/2010. (VI. 4.) önkormányzati rendelete (a továbbiakban: PR).

A fenti jogszabályok legfontosabb megállapításai:

A díjfizetési kötelezettség olyan várakozási területen, olyan időszakra (tervezett időszak) rendelhető el, amelyen az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága (a továbbiakban: telítettség) a 70%-ot meghaladja.

A díjfizetési kötelezettség tervezett időszaka a várakozási szokások befolyásolására szükséges időszak, amely előtte-utána 2 órával kibővíthető.

A telítettség megállapításánál figyelembe kell venni az alábbi szempontokat:

- a várakozási díj megfizetésének kötelezettsége a naptári év napjai legalább 50%-án fennáll, és
- a legalább 100 darab várakozóhely működik a területen, és
- a telítettség legalább 20%-a két óránál rövidebb idejű parkolási igénnyel lép fel.

A várakozási övezetként kijelölt területnek egybefüggőnek, a szabályozásnak egységesnek, a terület határainak egyértelműnek kell lennie. Amennyiben a várakozási területen a közterületeknek nem azonos a tulajdonosa, abban az esetben a tulajdonosok előzetes egymás közötti megállapodását követően lehet csak bevezetni a díjfizetési kötelezettséget. Ebben az esetben a tulajdonosok (az általuk megbízott üzemeltetők) kötelesek bármely - azonos tarifaövezetben levő - parkolóautomatánál váltott parkolójegyet elfogadni.

A telítettség mértékét:

- új díjfizetési kötelezettség elrendelését, vagy
- a díjfizetési kötelezettség 1 óránál hosszabb időbeli kiterjesztését, vagy
- a várakozási terület parkolóhelyszámának (jelen jogszabály hatálybalépésének időpontjában meglévő férőhelyszám) 10%-nál nagyobb bővítését

megelőzően kell megállapítani a változás által érintett teljes területen, a következők szerint:

- a mérés időpontját a legnagyobb forgalmú évszakban, két egymást követő héten, a tervezett díjfizetési időszaknak megfelelően kell kijelölni,
- a mérést a tervezett díjfizetési időszakban legalább óránként kell elvégezni,
- a mérés során a közcélú várakozóhelyeken elhelyezett járművek számát a tiltott módon várakozók számával meg kell növelni és a kapott eredményt - mint összes várakozási igényt - kell a rendelkezésre álló várakozóhelyek számához viszonyítani (%).

A jelenleg érvényes szabályozás szerint a jegykiadó automatáknak a várakozóhelyek 80%-ától legalább 250 méteren belül kell elérhetőnek lenniük, úgy, hogy a várakozóhelyek 80%-ától legalább 75 méteren belül olyan információs táblákat kell elhelyezni, amelyek tájékoztatást adnak a legközelebbi jegykiadó automata elérhetőségéről, valamint a mobiltelefonos parkolási díjfizetési rendszernek az adott övezetre érvényes kódjáról.

Korlátozott várakozási övezetnek olyan területet szabad kijelölni, amelynek teljes úthálózatán, az útterületen rendelkezésre álló várakozóhelyek száma a várakozási igényektől jelentősen elmarad;

A várakozás feltételei (időszak, időtartam) kiegészítő táblán jelezhetők;

„Kivéve engedéllyel” kiegészítő táblával együtt is alkalmazható. Ebben az esetben a várakozás feltételeire a kiegészítő táblán feltüntetettek az irányadók.

Amennyiben egy kerület fizető parkolási övezetet kíván létrehozni és az megfelel a PR-ben valamint a KM R-ben meghatározott feltételeknek, akkor a kerületi közgyűlés határozata és kérése alapján a Főváros módosítja, kiegészíti parkolási rendeletét.

A várakozási övezetek létesítésekor a parkolásüzemeltetőnek érvényes forgalomtechnikai kezelői hozzájárulással ellátott forgalomtechnikai tervvel kell rendelkeznie. A parkolás-üzemeltető köteles a várakozási övezetek üzemeltetésének megkezdésétől számított kétévénként a forgalomtechnikai kezelő által igazolt forgalomtechnikai állapottervet készíteni (papír alapon és a forgalomtechnikai kezelő által meghatározott digitális formátumban).

A várakozási övezetek területén kizárólag az alábbi esetekben lehet várakozni:

- a PR-ben meghatározott várakozási díj megfizetése ellenében,
- lakossági várakozási hozzájárulással,
- gazdálkodói várakozási hozzájárulás alapján a várakozási díj megfizetésével (csak kerületi utakon),
- egészségügyi várakozási hozzájárulással,
- városrendészeti behajtási-várakozási hozzájárulással,
- a kerületi közterület-felügyelet részére kiállított behajtási-várakozási hozzájárulással.

A várakozási övezetek területén, közúti várakozóhelyen a betegszállító jármű díjfizetés nélkül, külön jogszabályban meghatározott feltételekkel várakozhat.

Lakásonként legfeljebb 2 darab lakossági várakozási hozzájárulás adható ki.

A lakossági várakozási hozzájárulás éves várakozási díja az adott területen fizetendő egyórai várakozási díj kétszázötvenszerese.

Lakásonként az első gépjárműre kiadott hozzájárulás esetén a kedvezmény mértéke legfeljebb 100%. A kerületi önkormányzat rendeletében kedvezményeket határozhat meg a második autóra (30 % – 100 %), attól függően, hogy a gépjármű milyen környezetvédelmi kategóriába tartozik. Az elmúlt években egyre több kerületi önkormányzat szüntette meg a teljesen ingyenes engedélyeket, így például a 6., 8., 7., 11., 13. kerület.

Ugyanakkor a Kkt. alapján a kerületi önkormányzatok változatos kedvezményeket vezettek be, például a

- az említett lakossági várakozási engedély,
- az említett gazdálkodói várakozási engedély,
- gyermekszállítási engedély, szülők kérelmére, adott területeken, 20-30 perces időtartamokra,
- intézményi engedélyeket,
- egészségügyi várakozási engedélyek – háziorvosok, gyermekorvosok, fogorvosok, ezek asszisztensei, védőnők, stb.
- bérlői várakozási engedély, lakást bérlők számára.

Gazdálkodói várakozási hozzájárulás - kérelemre - annak a gazdálkodónak adható, amelynek székhelye, telephelye vagy fióktelepe a várakozási övezet területén van, az általa megjelölt olyan személygépkocsikra, három- vagy négykerekű motorkerékpárokra, három- vagy négykerekű segédmotoros kerékpárokra, vagy 3500 kilogramm megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó tehergépkocsikra, amelyeknek a gazdálkodó az üzembentartója. A kerületi önkormányzat rendeletében meghatározott mértékű, de legfeljebb 50%-os díjkedvezményt nyújthat. Gazdálkodási várakozási hozzájárulás számát a rendelet nem korlátozza. A fővárosi tulajdonú utakra nem érvényes.

Egészségügyi várakozási hozzájárulás - kérelemre - a területi kötelezettséget vállaló háziorvos és gyermekorvos, illetve ezek asszisztense, a védőnő, valamint az önkormányzattal szerződéses viszonyban az adott területen a szociális házi gondozási tevékenységben részt vevő személynek adható, az általa megjelölt egy darab személygépkocsira, továbbá a területi kötelezettséget vállaló otthoni szakápolási szolgálatok, illetve a támogató szolgáltatásokat ellátó szervezetek által megjelölt személygépkocsikra. Az egészségügyi várakozási hozzájárulás az adott kerület közigazgatási területén lévő közúti várakozóhelyeken időtartam-korlátozás és díjfizetés nélküli várakozásra jogosít.

Kihangsúlyozandó, hogy a korlátozott várakozási övezet és a korlátozott forgalmú övezet nem azonos.

Korlátozott forgalmú övezet /KRESZ 14. § (1) bekezdés z/2) pontja/, amelynek területén a „Korlátozott forgalmú övezet vége” jelzőtábláig az úton a táblán megjelölt súlyhatárt meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsival, vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel közlekedni tilos. Ez alól a mentességet a Budapest Közút Zrt. jogosult kiadni.

3. A jelenlegi parkolási helyzet bemutatása

3.1. Jellemző parkolási minták, szabálytalan parkolások jellemzői

A vizsgálat során számos szabálytalanul parkoló jármű jelenléte volt tapasztalható. A vizsgált területen különféle parkolási megoldásokat alkalmaznak a járművezetők. Sok helyen várakoznak az út mellett zöldfelületen, esetleg kiemelt szegéllyel határolt zöldfelületen. Előfordul kereszteződésben parkoló jármű, forgalomban lévő, azonban helyzetváltoztatást nem végző, illetve a KRESZ szerinti egyértelmű tiltás ellenére szabálytalanul tárolt jármű (pl. forgalomtól elzárt területen vagy megállni tilos tábla hatálya alatti területen).

Szabályozástól függetlenül a lakóutcákban a lakosok sok esetben egyoldali szegély menti parkolásra töreksenek. Azonban gyakran megfigyelhető a forgalommal szemben várakozó jármű.



4. ábra: Forgalommal szemben történő párhuzamos parkolás

Napközben (csúcsidőn kívül) az intézmények környezetében a telítettség jellemzően több mint 50%. Elektromos roller szabálytalan parkolással is egyre gyakoribb.

A postahivatal előtt a dupla záróvonalon keresztül is állnak be járművek a parkolóba, amely manőverrel ráadásul nagyobb területet foglalnak el.

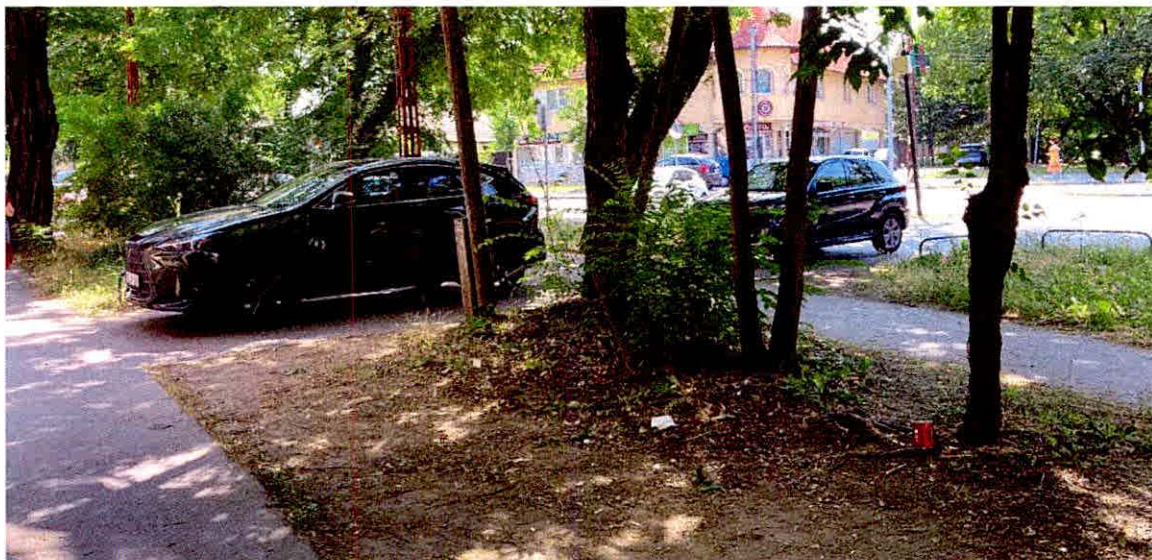
A hosszabb kapubehajtókban elfordul több parkoló jármű is a posta környezetében, amely vélhetően lakossági igényeket elégít ki.



5. ábra: Felfestés nélkül nagyobb térközben parkoló járművek



6. ábra: Szabálytalan beállítás a posta előtti parkolóban



7. ábra: Hosszabb kapubehajtókban több gépjármű is parkol sok esetben

A Pázmány Péter utcában a felüljáró alatt jelentős a szabálytalan parkolás, ráadásul kiemelt szegélyen át a járdán keresztül állnak be a híd alá a járművezetők. Parkolóhelyek kijelölésének hiányában szellősen, nagy térközoeket hagyva a gépjárművek között.



8. ábra: Szabálytalan parkolás szegélyen és járdán keresztül

A kijelölt betonburkolattal rendelkező területen szabad helyek találhatóak napközben, azonban annak ellenére a túloldali zöldterületen parkolnak a járművezetők a Bácska utcai torkolatban.



9. ábra: Szabálytalan parkolás kitaposott zöldfelületeken

Zöldfelületi parkolás szinte minden lakóutcában előfordul.



10. ábra: Szabálytalan parkolás kitaposott zöldfelületeken

Gyakori a lerobbant, letakart, vélhetően forgalomból kivont járművek tárolása.



11. ábra: Lerobbant, vélhetően forgalomból kivont gépjárművek közterületen történő tárolása
Megfigyelhető a sajátos közterületfoglalás.



12. ábra: Önkényes parkoló foglalás a lakóutcákban

Kereskedelmi egység mellett, főútvonalakon fél járdát elfoglaló parkolás is tapasztalható volt.

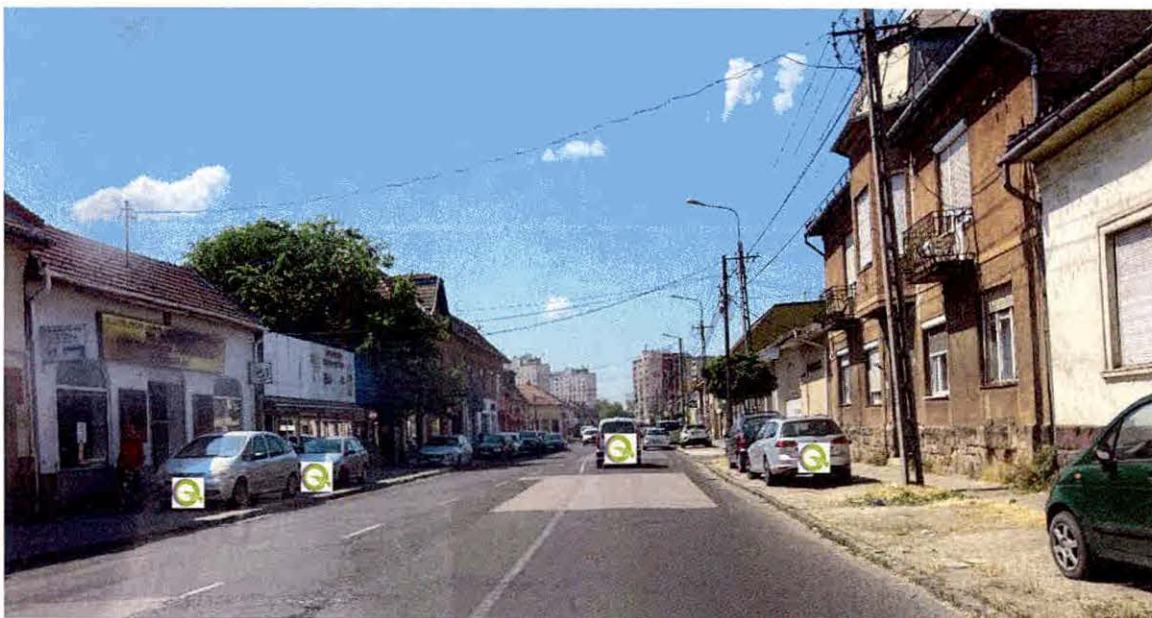


13. ábra: Járdán parkolás (sok esetben forgalommal szemben)

A rendelőintézet mellett a főúton nagyobb forgalom és jelentős szabálytalan parkolás volt megfigyelhető.

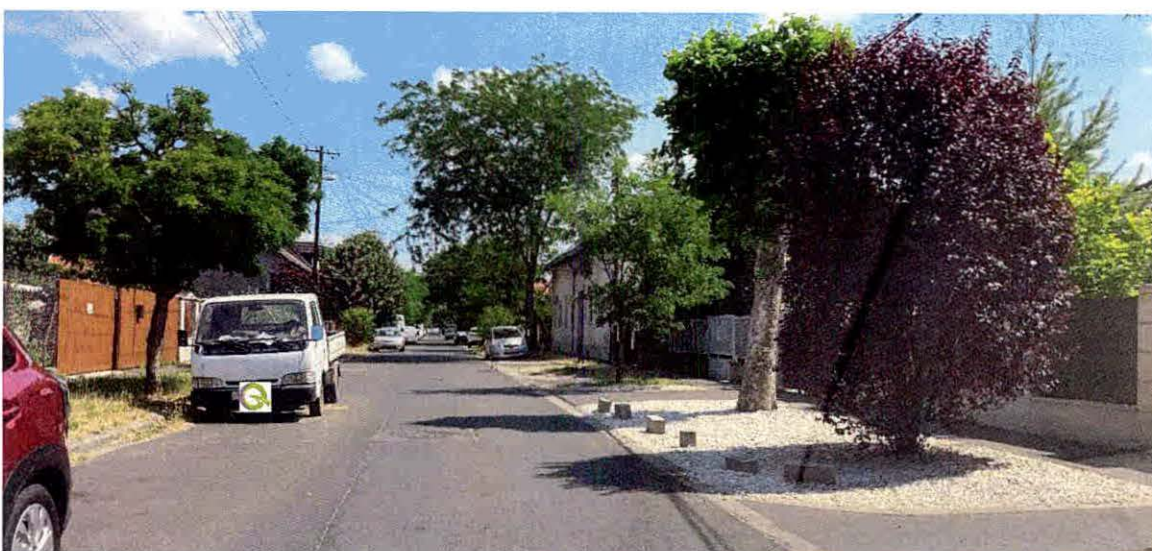


14. ábra: Rendelőintézet környezetében a jelentős szabálytalan parkolás arány



15. ábra: Rendelőintézet környezetében a jelentős szabálytalan parkolás arány zöldfelületen és járdán

Néhány lakos a közterület rendezését elvégezte és saját szegéllyel próbálja óvni a kőszórással borított vélhetően korábban kitaposott zöldfelületet. Ráadásul rossz látási viszonyok között anyagi káros balesetet is eredményezhet.



16. ábra: Zöldterület vélhetően engedély nélküli körülkerítése

A Szentmihályi útra merőleges kis utcákban jelentős a parkolási igény, azonban a zöldterület kárára történik a gépjármű tárolás, ami szabálytalan.

A szegély menti parkolás a torkolatot leszűkíti, a szakaszon két közlekedő gépjármű nem fér el egymás mellett, amely közlekedési konfliktusokat eredményezhet.



17. ábra: Szentmihályi úti kereskedelmi egységek mellett a lakóutcákban jelentős parkolási igény lép fel

A Szentmihályi úton több ipari és kereskedelmi létesítmény is található. Ezeket az igényeket a főút nem tudja kielégíteni, a szabályos parkolóhelyek száma kevés. A járdán parkoló járművek sok esetben a csomópont beláthatóságát korlátozzák.



18. ábra: Szentmihályi úton több esetben is szabálytalan parkolás figyelhető meg

A Szentmihályi útra csatlakozó lakóutcákban néhány lakó tiltja a parkolást a háza előtti közterületi részen.



19. ábra: Közterületi parkoló vélhetően engedély nélküli kitáblázása

A Páskomliget utca és Bánkút utca csomópontban a csomópont területén állnak szabálytalan járművek. Nagyobb járművek kanyarodása ezáltal nem zökkenőmentes, ráadásul a belátást is korlátozza az alárendelt irányból.



20. ábra: Szabálytalan parkolás a csomópont területén



21. ábra: Szabálytalan parkolás a csomópont területén kiemelt szegélyen keresztül

A 10 emeletes tömbök mellett található merőleges parkolók mezőiben a szabálytalan, egymás mögé parkolás jellemző. A Páskomliget utcában például 100 méteres szakaszon 6 db járművet detektáltunk a mérés során.



22. ábra: Szabálytalan parkolás a merőleges parkolók mögött, „második sorban”



23. ábra: Szabálytalan parkolás a merőleges parkolók mögött, „második sorban” (2)



24. ábra: Szabálytalan parkolás a merőleges parkolók mögött, „második sorban” (3)

A fenti esetek vélhetően a lakók egymás között egyeztetett megoldása, amely valódi konfliktust nem feltétlenül okoz.

A bejárás során több esetben volt tapasztalható szabálytalan parkolás az áruszállításhoz kapcsolhatóan. Több esetben is autóbuzsmegállóban várakoztak az áruszállítók. Ennek részben oka, hogy az erre kijelölt koncentrált rakodókat a szabálytalan személygépjárművek foglalják el.



25. ábra: Szabálytalan parkolás autóbuszmegállóban, áruszállítás



26. ábra: Szabálytalan parkolás autóbuszmegállóban, áruszállítás, öbölben parkolás

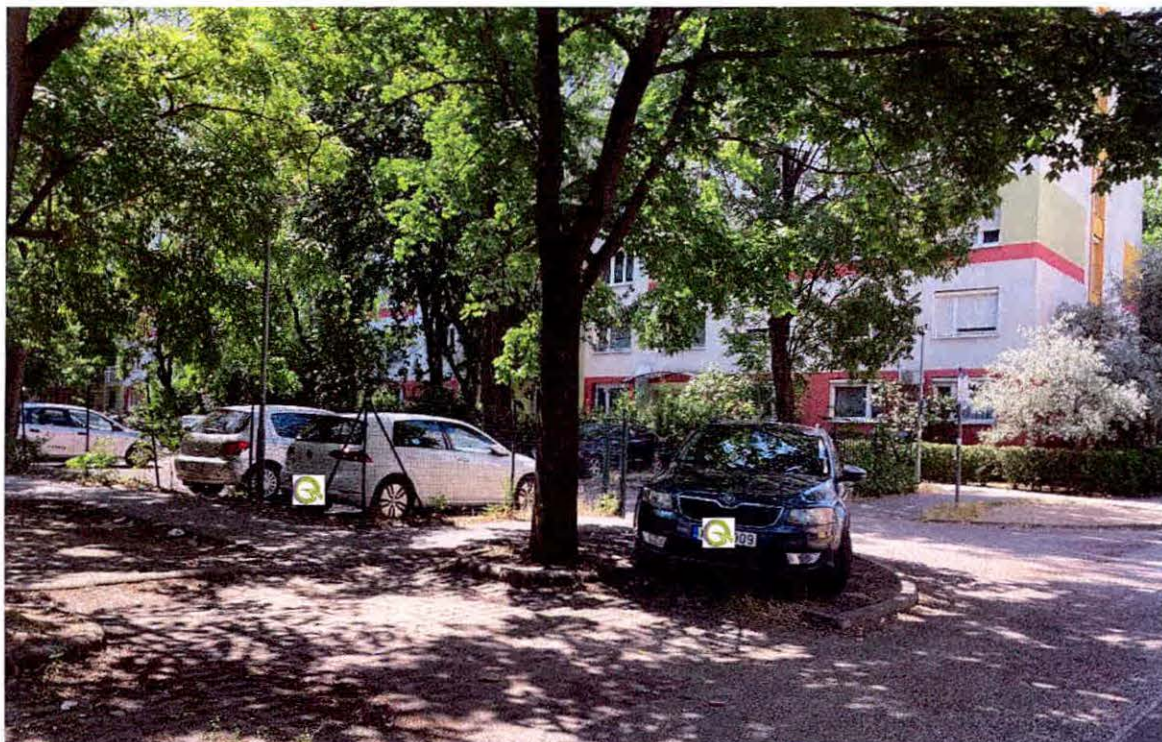


27. ábra: Szabálytalan parkolás koncentrált rakodókban

A Zsókavár utcai sűrű lakótelepen ívben, csomópont területén is parkolnak járművek.



28. ábra: Szabálytalan parkolás ívben



29. ábra: Szabálytalan parkolás ívben és zöldterületen

3.2. Parkolási vizsgálatok

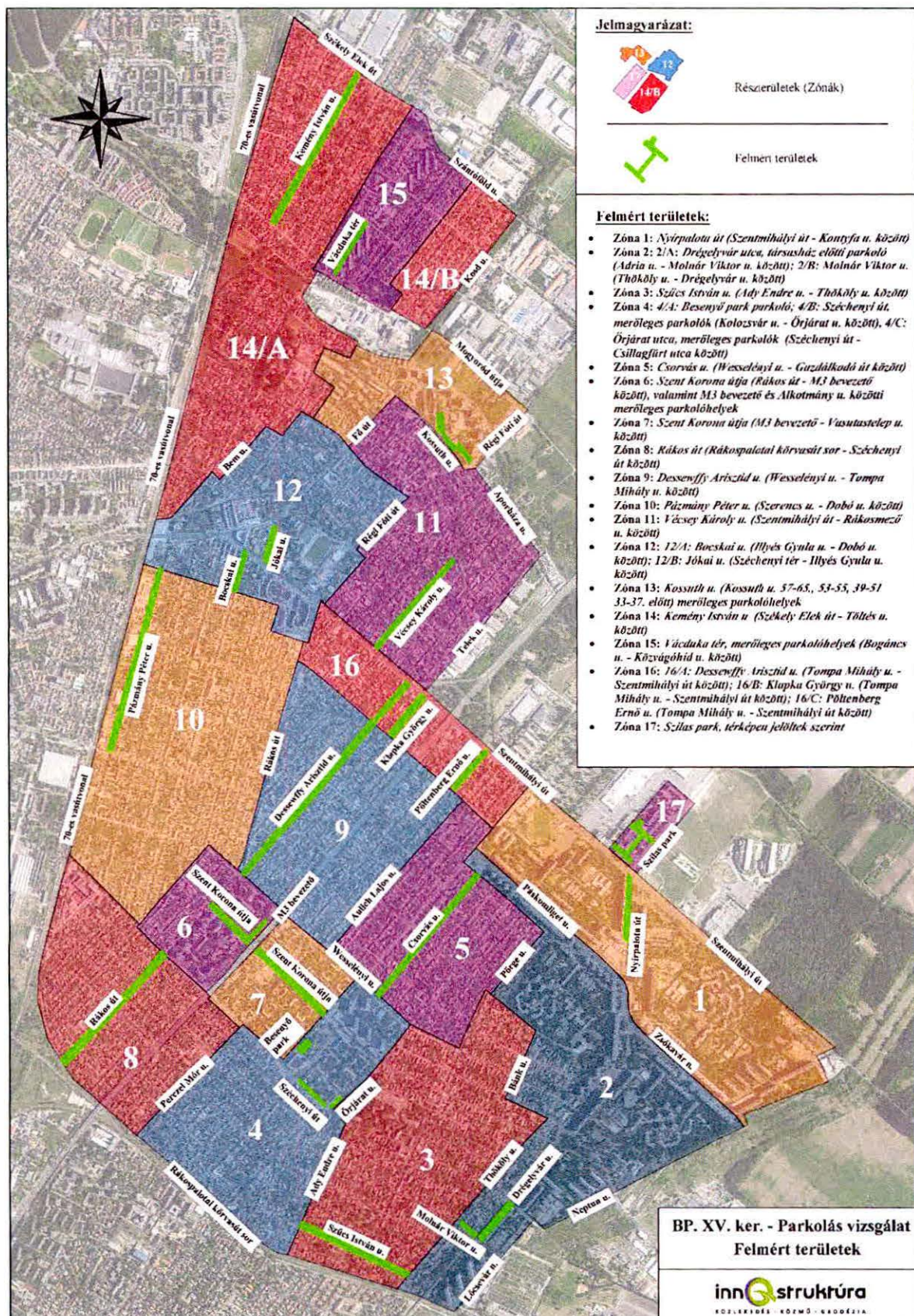
A teljes vizsgált terület Budapest XV. kerületében, a Székely Elek út – Szántó föld utca – Kosd utca – Mogyoród útja – Régi Fót út – Aporháza utca – Telek utca – Szentmihályi út – M3 autópálya bevezető út – Rákospalotai körvasút sor – vasút által határolt terület, beleértve a határoló utakat és tereket is, kivéve az M3 autópálya bevezető utat.

A terület nagyságára és a tanulmány korlátaira való tekintettel a vizsgált terület a diszpozíció szerint felosztásra került 17 db homogén zónára (eredetileg a diszpozíció 15 zónát írt elő, de kettővel több zóna rajzolódott ki). Egy-egy részterületen belül kijelölésre kerültek az adott részterület átlagos parkolási szokásaira jellemző útszakaszok, egyeztetve az Önkormányzat érintett képviselőivel.

A részterületek olyan utcákat tartalmaznak, amelyeknek hasonló a beépítési jellege (pl. lakótelep, kertváros, intézményi terület), a közösségi közlekedés ellátottsága (villamos, gyakori buszjárat), és a belvárostól való távolsága.

Egy-egy részterületen a területen belül átlagosnak tekinthető utcák kerültek kijelölésre úgy, hogy azokban nagyjából 100 parkolóhely álljon rendelkezésre.

A vizsgálatok a diszpozíció szerint 8, 11 és 19 órai kezdéssel történtek a mérési napokon. Ezzel a délelőtti mérések alapján a 2 órás telítettségére lehet következtetni, a 8 és 19 órai adatok alapján a P+R jellegéről, a 8, 11 és 19 órai adatok összessége alapján például a járművüket nem használó lakókról, járműtárolásokról. A vizsgált zónák, és számlálási területe az alábbiak.



30. ábra: Vizsgált zónák áttekintő térképe

3.2.1. Vizsgált szakaszok és zónák bemutatása

Zóna 1:

Határoló utak: Szentmihályi út – Erdőkerülő út – Zsókavár utca – Páskomliget utca – Bánkút utca által határolt terület

Leírás:

- Újpalota városrész északkeleti fele
- Lakótelepi, nagyvárosias lakóterület és intézmények
- Fejlett közösségi közlekedés: 69-es villamos, 7, 7E, 8E buszok
- Felmért terület: Nyírpalota út (Szentmihályi út – Kontyfa u. között)

Zóna 2:

Határoló utak: Páskomliget utca – Zsókavár utca – Neptun utca – Lőcsevár utca – Rákospalotai körvasút sor – Thököly utca – Madách utca – Bánk utca – Szerencs utca – Pörge utca – Gazdálkodó út – Bánkút utca által határolt terület

Leírás:

- Újpalota városrész délnyugati fele
- Lakótelepi, nagyvárosias lakóterület és intézmények, Thököly út mentén kertesházak
- Fejlett közösségi közlekedés: 69-es villamos, 7, 7E, 8E buszok, belváros gyors elérése

Felmért terület: Drégelyvár utca, társasház előtti parkoló (Adria utca – Molnár Viktor utca között), valamint a Molnár Viktor utca (Thököly utca – Drégelyvár utca között)

Zóna 3:

Határoló utak: Rákospalotai körvasút sor – Ady Endre utca – Őrjárat utca – Gergő utca – Pestújhelyi út – Szerencs utca – Bánk utca – Madách utca – Thököly utca által határolt terület

Leírás:

- Pestújhely városrész
- Kertvárosias lakóterület
- Megfelelő közösségi közlekedés, de nincs a területen kiemelt hálózati elem (villamos, nagy utasszámú/gyakori buszjárat stb.)

Felmért terület: Szűcs István utca (Ady Endre utca – Thököly utca között)

Zóna 4:

Határoló utak: Rákospalotai körvasút sor – Perczel Mór utca – Széchenyi út – Vasutastelep utca – Wesselényi utca – Örkárat utca – Adria utca – Ady Endre utca által határolt terület

Leírás:

- Rákospalota déli kertváros és Pestújhely kertváros városrészekben található, valamint a volt BM lakótelep és a Szocreál lakótelep
- Kertvárosias lakóterület, valamint lakótelepek
- Fejlett közösségi közlekedés: 62, 62A, 69-es villamosok, 5-ös busz, belváros gyors elérése

Felmért terület: Besenyő park parkoló, valamint a Széchenyi út, merőleges parkolók (Kolozsvárutca – Örkárat utca között), illetve az Örkárat utca, merőleges parkolók (Széchenyi út – Csillagfűrt utca között)

Zóna 5:

Határoló utak: Wesselényi utca – Gergő utca – Pestújhelyi út – Pörge utca – Gazdálkodó út – Bánkút utca – Tompa Mihály utca – Aulich Lajos utca által határolt terület

Leírás:

- Rákospalota kelet és Pestújhely kertváros városrészek
- Kertvárosias, kisvárosias lakóterület
- Jó közösségi közlekedés: 69-es villamos

Felmért terület: Csorvás utca (Wesselényi utca – Gazdálkodó út között)

Zóna 6:

Határoló utak: Wesselényi utca – M3 bevezető – Széchenyi út – Nyáry Pál utca – Palotás tér – Dugonics utca által határolt terület

Leírás:

- Rákos úti lakótelep városrész
- Lakótelepi környezet
- Jó közösségi közlekedés: 5-ös, 25-ös buszok

Felmért terület: Szent Korona útja (Rákos út – M3 bevezető között), valamint M3 bevezető és Alkotmány u. közötti merőleges parkolóhelyek

Zóna 7:

Határoló utak: Wesselényi utca – Vasutastelep utca – Széchenyi út – M3 bevezető által határolt terület

Leírás:

- MÁV telep városrész

- Lakótelepi környezet
- Jó közösségi közlekedés: 62, 62A, 69-es villamosok, 5-ös busz

Felmért területek: Szent Korona útja (M3 bevezető – Vasutastelep u. között)

Zóna 8:

Határoló utak: Perczel Mór utca – Rákospalotai körvasút sor – Taksony sor – 70-es vasútvonal – Wysocki utca – Széchenyi út által határolt terület

Leírás:

- Rákospalota déli kertváros városrész
- Kertvárosi lakóterület
- Jó közösségi közlekedés (5, 25-ös buszok)

Felmért terület: Rákos út (Rákospalotai körvasút sor – Széchenyi út között)

Zóna 9:

Határoló utak: Rákos út – Tompa Mihály utca – Aulich Lajos utca – Wesselényi utca által határolt terület

Leírás:

- Rákospalota keleti városrész
- Kisvárosias lakóterület
- Megfelelő közösségi közlekedés: 5-ös, 25-ös busz útvonala a terület határán halad el, de nincs a területen belül kiemelt hálózati elem (villamos, nagy utasszámú/gyakori buszjárat stb.)

Felmért terület: Dessewffy Arisztid utca (Wesselényi utca – Tompa Mihály utca között)

Zóna 10:

Határoló utak: Dobó utca – Régi tér – Palotás utca – Rákos út – Dugonics utca – Nyáry Pál utca – Wysocki utca – 70-es vasútvonal által határolt terület

Leírás:

- Rákospalota Újfalú városrész
- Kisvárosias terület és vasút menti vegyes gazdasági terület
- Megfelelő közösségi közlekedés: 25-ös, 125-ös busz

Felmért terület: Pázmány Péter utca (Szerencs utca – Dobó utca között)

Zóna 11:

Határoló utak: Aporháza utca – Telek utca – Szentmihályi út – Toldi sor – Cserba Elemér út – Régi Fót út – Kazinczy utca – Fő út – Kossuth utca által határolt terület

Leírás:

- Rákospalota Öregfalu és Rákospalota kelet városrészek
- Falusias kertvárosi, illetve kisvárosi lakóterület
- Megfelelő közösségi közlekedés: 5-ös- és egyéb buszjáratok útvonala a terület határán halad el, de nincs a területen belül kiemelt hálózati elem (villamos, nagy utasszámú/gyakori buszjárat stb.)

Felmért terület: Vécsey Károly utca (Szentmihályi út – Rákosmező utca között)

Zóna 12:

Határoló utak: Pozsony utca – Kazinczy utca – Régi Főti út – Cserba Elemér út – Toldi sor – Rákos út – Palotás utca – Régi tér – Dobó utca – 70-es vasútvonal – Fő út – Sződliget utca – Kurta utca – Bem utca – Batthyány utca – Bartók Béla utca által határolt terület

Leírás:

- Rákospalota városközpont, valamint Központi kertváros és Rákospalota Öregfalu városrészek
- Városközponti terület és azt határoló kertvárosi- és falusias kertvárosi terület
- Fejlett közösségi közlekedés: Számos buszjárat (pl. 25, 104, 204 járatok) érinti a területet

Felmért terület: Bocskai utca (Illyés Gyula utca – Dobó utca között), valamint Jókai utca (Széchenyi tér Illyés Gyula utca között)

Zóna 13:

Határoló utak: Mogyoród útja – Régi Főti út – Kossuth utca – Fő út – Pozsony utca – Dal utca – Szövőgyár utca – Énekes utca – Horváth Mihály utca – Gubó utca – Csobogós utca által határolt terület

Leírás:

- Kossuth utcai lakótelep, valamint Énekes utcai vegyes terület
- Lakótelepi környezet, amit gazdasági területek határolnak
- Jó közösségi közlekedés: 12-es villamosok, 5-ös busz

Felmért terület: Kossuth utca (Kossuth utca 57-65., 53-55, 39-51, 33-37. előtt) merőleges parkolóhelyek

Zóna 14:

Határoló utak: Székely Elek út – Szántóföld utca – Kosd utca – Közvágóhíd utca – Károlyi Sándor út által határolt terület, valamint a Lenvirág utca – Szántóföld utca – Kosd utca – Közvágóhíd utca – Közvágóhíd tér által határolt terület

Leírás:

- Rákospalota kertváros városrész
- Kertvárosi jellegű lakóterület

- Megfelelő közösségi közlekedés: nincs a területen belül kiemelt hálózati elem (villamos, nagy utasszámú/gyakori buszjárat stb.)

Felmért területek: Kemény István utca (Székely Elek út – Töltés utca között)

Zóna 15:

Határoló utak: Károlyi Sándor út – Szántó föld utca – Lenvirág utca – Közvágóhíd tér – Közvágóhíd utca által határolt terület

Leírás:

- Kertvárosi lakótelep és Rákospalota kertváros városrészek
- Lakótelepi és kertvárosi jellegű lakóterület

Megfelelő közösségi közlekedés: nincs a területen belül kiemelt hálózati elem (villamos, nagy utasszámú/gyakori buszjárat stb.)

Felmért területek: Vácduka tér, merőleges parkolóhelyek (Bogáncs utca – Közvágóhíd utca között)

Zóna 16:

Határoló utak: Szentmihályi út – Bánkút utca – Tompa Mihály utca – Rákos út által határolt terület

Leírás:

- Rákospalota kelet városrész
- Kisvárosi jellegű lakóterület
- Számos szaküzlet, bolt található a területen
- Jó közösségi közlekedés: számos buszjárat a Szentmihályi út mentén, de nincs a területen belül kiemelt hálózati elem (villamos, nagy utasszámú/gyakori buszjárat stb.)

Felmért területek: Dessewffy Arisztid utca (Tompai Mihály utca – Szentmihályi út között), valamint a Klapka György utca (Tompai Mihály utca – Szentmihályi út között), illetve a Pöltenberg Ernő utca (Tompai Mihály utca – Szentmihályi út között)

Zóna 17:

Szilas park lakótelep

Leírás:

- nagyvárosias, telepszerű lakóterület
- Megfelelő közösségi közlekedés: kb. 300 m távolságra Újpalota, Nyírpalota út, ahol a 7, 7E, 8E buszjáratok indulnak

Felmért terület: lakópark délnyugati oldalán lévő utak, a 30. ábra szerint

3.2.2. A mérés menete

2025. június 3-5. között zajlott a kijelölt útszakaszokon a parkolásfelmérés. A felmérés tanítási időszakban történt, kedd-csütörtöki napokon. A parkolási vizsgálatok, mérések többségére a városközpontban, városrész-központokban, a lakótelepeken és a kertvárosi területeken került sor.

A felmérés menete a parkolt gépjárművek rendszámának regisztrálásával zajlott, reggel 8 óra, délelőtt 11 óra és este 19 órakor. A parkolási szokások átfogó, dinamikus felméréséhez óránkénti mérésre lenne szükség, azonban ezen 3 mérésből is számos parkolási szokás kiolvasható, következtetés vonható le.

- Rövid idejű (2 óránál nem hosszabb) parkolás

A 8 és 11 órai mérések alapján meg lehet határozni, hogy milyen arányban történt rövid idejű (2 óra vagy annál rövidebb) parkolás a szakaszokon.

- Egész napos parkolás

Amelyik gépjármű mindhárom mérés esetén jelen volt – vagyis reggel, dél körül és este is detektálásra került - az azonos mérési területen, az feltehetően egész nap ott parkolt.

- P+R jellegű/munkahelyi parkolás

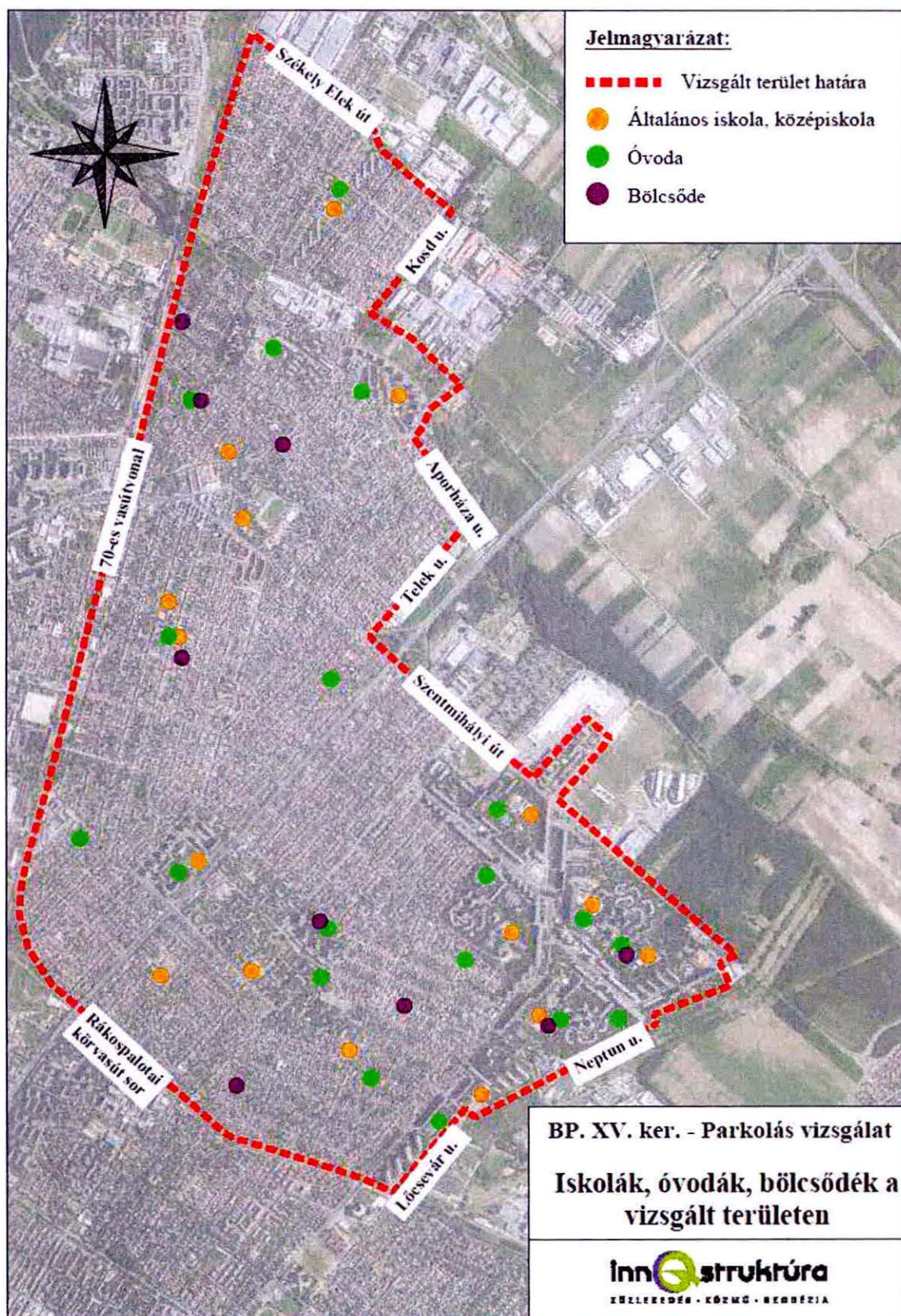
Azon gépjárművek, amelyek 8 és 11 órakor is jelen voltak, azonban 19 órakor már nem, feltehetőleg vagy P+R parkolás jelleggel vagy a munkahelyük közelében parkoltak és nem helyi lakók.

- Helyi lakók

Az esti mérés során jelen lévő gépjárművek pedig feltehetőleg túlnyomórészt a helyi lakosok által használt gépjárművek voltak, amik egész éjszaka során ott parkolnak.

- Kapacitás-kihasználtság (foglaltság %)

A nappali mérések (8, 11 óra) átlagából meghatározható a felmért terület kihasználtsága, a díjfizető parkolási övezet bevezetéséhez.



31. ábra: Forgalomvonzó intézmények a területen

A parkolóhelyek vizsgálata során fontos megnézni az érintett területen található létesítményeket, amelyek látogatása parkolóhelyet igényel. A helyszínen lévő iskolák, óvodák, jelentős forgalmat generálnak. Jelentős forgalmat generálnak a bevásárlóközpontok, szupermarketek is. A kerület nagy bevásárlóközpontjai (World Mall, Pólus, Metro, Praktiker) a vizsgált területen kívül helyezkednek el, és ezeknek alpból kielégítő számú parkolóhelyük van, a parkolóhelyek hiánya miatti átparkolás lakóutcákra nem jellemző. Azonban ezek mellett, a vizsgált területen belül is számos szupermarket található (pl. Lidl, Penny, Aldi, Spar), valamint az Újpalotai vásárcsarnok. Utóbbiak, az említett bevásárlóközpontokkal ellentétben a lakóterületekbe vannak beékelve, ezért nagyobb eséllyel fordul elő, hogy a vásárlók a közterületi parkolóhelyeket foglalják. Ugyanez igaz fordítva is, hogy amennyiben nincs elegendő parkolóhely a lakóutcákban, akkor megfigyelhető lesz a szupermarketek parkolójába történő átparkolás. Utóbbi ellen az üzletek azzal is védekeznek, hogy nyitvatartási időn kívül lezárják a parkolójukat.

Ezek mellett a vizsgált területen számos egészségüggyel kapcsolatos intézmény is található például orvosi rendelők, gyógyszertárak. Különböző ügyintézés lebonyolító hivatalok is megtalálhatók a területen, mint a posták, bankok, polgármesteri hivatal vagy a kerületi rendőrkapitányság.

Továbbá nem elhanyagolhatóak a vallással kapcsolatos létesítmények, valamint a kultúrát, szórakoztatást biztosító helyek (könyvtárak, rendezvényház, közösségi házak).

A kerületben jellemző közlekedési és parkolási szokásokat alapvetően a kerület fővárosi városszerkezetben elfoglalt helye, a budapesti városszerkezettel való kapcsolata és közösségi közlekedési ellátottsága határozza meg.

Tekintettel arra, hogy a XV. kerület a Főváros pesti részének egyik peremkerülete, az agglomerációval való kapcsolata közvetlen, így a kb. 75 ezer lakos belső forgalma mellett még naponta be kell fogadnia az agglomerációból érkezők átmenő, vagy parkolóhelyet kereső célforgalmát.

Parkolás szempontjából általánosnak tekinthető az alábbi felosztás:

- helyi lakosok gépjárművének parkolása (tárolás),
- kerületközpont intézményeihez, kereskedelmi és kulturális létesítményeihez érkezők várakozása (az ügyintézési forgalom rövid idejű, a munkába járás hosszú idejű parkolás),
- a városszerkezetbe gyors bejutást biztosító kötöttpályás közlekedési járművek megállóhelyei, állomásai közelében jellemző P+R (Park and Ride) jellegű várakozás, megoldására a fővárossal való együttműködésre van szükség

Fenti vizsgálatok alapján az alábbi – parkolást érintő – problémák, jellemzők állapíthatók meg:

Városszerkezetben:

- nagyarányú gépjárműhasználat,
- jelentős parkolási igény,
- a parkolófelületek túlzott aránya a közterületeken;

Lakótelepeken:

- parkolóhelyek száma elmarad a parkolási igényektől,
- a felszíni parkolók száma csak a zöldfelületek rovására növelhető,
- gyakori a haladó forgalmat akadályozó parkolás,
- kevés P+R (Parkolj és utazz!) parkolóhely áll rendelkezésre.

Intézmények környezetében:

- Mind az egészségügyi, mind az oktatási intézmények esetében magas a várakozási igény.
- Az oktatási intézmények körül elmondható, hogy általánosságban jellemző probléma a reggel 7.30 h és 8.15 h között, valamint 13.00 h körül tapasztalható forgalmi és parkolási káosz, amelyet az autóval iskolába érkezők okoznak. Ennek rendezése, szabályozása, a kritikus időszakokra speciális parkolók kijelölése elengedhetetlen ahhoz, hogy az érintettek összességében jobb helyzetbe kerüljenek.

3.2.3. A kapacitás felmérése

A mérésekkel párhuzamosan az egyes területek kiválasztott utcáinak kapacitás felmérése is megtörtént, amely alapján megállapíthatóvá vált az egyes területek arányos kapacitáskihasználtsága.

Az alábbi táblázatban megtalálható a felmért szakaszokon lévő közterületi parkolók száma, kapacitása. A kapacitásvizsgálatok eredményét mutató táblázatokban feltüntetésre került a szabálytalanul (zöldfelületeken, kapubehajtókban) várakozó gépjárművek száma is, mivel ezek is parkolási igényként jelennek meg.

A parkolási kapacitás felmérése a felmért szakaszok azon közterületeit fedi le, ahol lehetséges és megengedett a várakozás. A magánparkolókat a számlálások nem vizsgálják sem jelen tanulmányban, sem a díjfizető övezet részletes vizsgálata során.

A vizsgált területen a kapacitás meghatározásának alapjául az e-UT 03.02.33 „Gépjárművárakozóhelyek geometriai kialakítása” Utügyi Műszaki leírás 4. táblázata szolgál.

Általánosan a párhuzamos parkolás esetén 6 méterenként, merőleges parkolás esetén 2,5 méterenként, ferde parkolás esetén 3,5 méterenként került felvételre egy parkolóhely. Fentiek alól kivételt képeznek az olyan kiépített parkolóhelyek, ahol ettől eltérő méretű parkolóállások kerültek felfestésre, kijelölésre. Ebben az esetben a kijelölt parkolóhelyek darabszáma alapján történt a számolás.

A mellékutcák, lakóutcák esetén több helyen a helyi parkolási szokásokra figyelemmel történt a felvételezés. Ennek példaként hozható a Pöltenberg Ernő utca, ahol annak érintett szakaszán a burkolatszélesség ~6,1 m, kétirányú forgalom esetén 6,0 m szabad útfelületet szükséges, egyoldali párhuzamos parkolás esetén a megmaradó útfelület ~4,1 m, ennek ellenére az útszakaszon egyoldali párhuzamos parkolás felvételezése zajlott le.

Zöldterületen történő parkolást a tanulmányterv nem vette bele a kapacitásba, mert az szabálytalannak minősül.

Szakasz jele	Helyszín	Parkolás jellege	Kapacitás (db)
1	Nyírpalota út	Merőleges parkolók	175
2	Drégelyvár u., Molnár Viktor u.	Drégelyvár utca: Merőleges parkolók, Molnár Viktor utca: Párhuzamos parkolás úttesten	147
3	Szűcs István u.	Párhuzamos parkolás az úttesten / úttest melletti térkő burkolatú párhuzamos parkolóállások	64
4	Besenyő park, Széchenyi út, Őrjárat u.	Besenyő park: Merőleges parkolók, Széchenyi út: Merőleges parkolók Őrjárat utca: Merőleges parkolók	96
5	Csorvás u.	Párhuzamos parkolás az úttesten / úttest melletti gyeprácsos párhuzamos parkolóállások	70
6	Szent Korona útja, Alkotmány utca	Szent Korona útja, Alkotmány utca: Merőleges parkolók	127
7	Szent Korona útja	Úttesten lévő + úttest melletti gyeprácsos párhuzamos parkolóállások	74
8	Rákos út	Kétoldali párhuzamos parkolás úttesten	103
9	Dessewffy Arisztid u.	Párhuzamos parkolás úttesten	85
10	Pázmány Péter u.	Úttest melletti, szegéllyel elválasztott aszfalt burkolatú párhuzamos parkolóállások	87
11	Vécsey Károly u.	Párhuzamos parkolás úttesten	62
12	Bocskai u., Jókai u.	Bocskai u.: Kétoldali párhuzamos parkolás úttesten + úttest mellett lévő gyeprácsos burkolatú parkolóállások Jókai u.: Párhuzamos parkolás úttesten	64
13	Kossuth u.	Merőleges parkolók	76
14	Kemény István u.	Úttest mellett lévő gyeprácsos/aszfalt burkolatú párhuzamos parkolóállások	34
15	Vácduka tér	Merőleges parkolók	58
16	Dessewffy Arisztid u., Klapka György u., Pöltenberg Ernő u.	Párhuzamos parkolás úttesten	67
17	Szilas park	Merőleges parkolók + Párhuzamos parkolás úttesten	131

1. táblázat: Vizsgált zónák útszakaszok és kapacitása

4. A vizsgálat eredményei

A forgási eredmények alapján látható, hogy a vizsgált területen nagy arányú a >120 perces parkolás, illetve, hogy jellemző a magas kihasználtság.

Az egyes változatokban kiépítendő jegykiadó automaták számát a forgalomtechnikai engedélyezési és kiviteli terv határozza majd meg, a létesítéskor érvényes jogszabályi környezet szerint.

Amennyiben további területeket kíván az önkormányzat korlátozott használatúvá tenni, javasolható előbb egy időkorlátos zóna bevezetése, amely megmutatja, hogy a korlátozás ellenére is mennyien hajlandók használni az adott parkolófelületet. Az időkorlátos zónarész jelölése lehet eltérő, feltűnő, kiegészítő táblákkal, illetve burkolati jelekkel is megerősítve.

Szakasz jele	Helyszín	Foglaltság (%)			8 órakor jelen volt, aztán elment (%) (2 órás parkolás)	Egész napos parkolás (%) (8, 11, 19 óra)	Csak napközbeni parkolás (8 óra, 11 óra)	Kapacitás (db)
		8 óra	11 óra	19 óra				
1	Nyírpalota út	86%	81%	116%	25%	53%	12%	175
2	Drégelyvár u., Molnár Viktor u.	85%	85%	95%	22%	52%	14%	147
3	Szücs István u.	53%	52%	53%	21%	25%	17%	64
4	Besenyő park, Széchenyi út, Őrjárat u.	63%	60%	63%	22%	31%	18%	96
5	Csorvás u.	90%	86%	90%	27%	53%	13%	70
6	Szent Korona útja	52%	51%	73%	15%	31%	13%	127
7	Szent Korona útja	49%	54%	53%	11%	32%	11%	74
8	Rákos út	32%	36%	39%	27%	17%	7%	103
9	Dessewffy Arisztid u.	124%	133%	140%	19%	60%	41%	85
10	Pázmány Péter u.	84%	84%	114%	27%	43%	18%	87
11	Vécsey Károly u.	81%	84%	82%	26%	35%	24%	62
12	Bocskai u., Jókai u.	86%	86%	97%	22%	45%	22%	64
13	Kossuth u.	109%	101%	146%	34%	47%	25%	76
14	Kemény István u.	115%	115%	156%	29%	56%	29%	34
15	Vácduka tér	62%	64%	78%	11%	41%	14%	58
16	Dessewffy Arisztid u., Klapka György u., Pöltenberg Ernő u.	130%	134%	99%	25%	55%	42%	67
17	Szilas park	85%	73%	101%	37%	40%	15%	131

2. táblázat: Vizsgált helyszínek mérési eredményei

A beépítettség, a közösségi közlekedési ellátottság és a parkolási szokások ismeretében minden egyéb csatlakozó parkolófelületet díjmentes zónaként kell kezelni, annak érdekében, hogy nagyobb számú, ingyenesen használható, de még a városközpont gyalogos vonzáskörzetében lévő parkolóhelykínálat is rendelkezésre álljon.

A 17 vizsgált szakasz közel két harmadán 70%-os telítettség felett volt az érték. A 9,13,14 és 16 zónákban lévő szakaszon jelentős volt a szabálytalan parkolás aránya. A vizsgált 3 időszakban a foglaltság mértéke reggel 8 órától kezdve folyamatosan növekedett, több esetben.

Azok aránya, akik reggel 8 órakor regisztrálásra kerültek, azonban a két órával későbbi méréskor már nem voltak a helyszínen, a Szilas-parknál volt a legmagasabb, 37%.

Egész napos parkolásnak azt tekintettük a mérés során, amikor reggel 8, 11 és 19 órakor is a parkolóban volt a gépjármű. Egésznapos parkolási arány a Kemény István utcában, Dessewffy Arisztid utcában volt a legnagyobb, több mint 60%. Vélhetően ezekben az utcákban a lakók parkolási aránya jelentősebb napközben is.

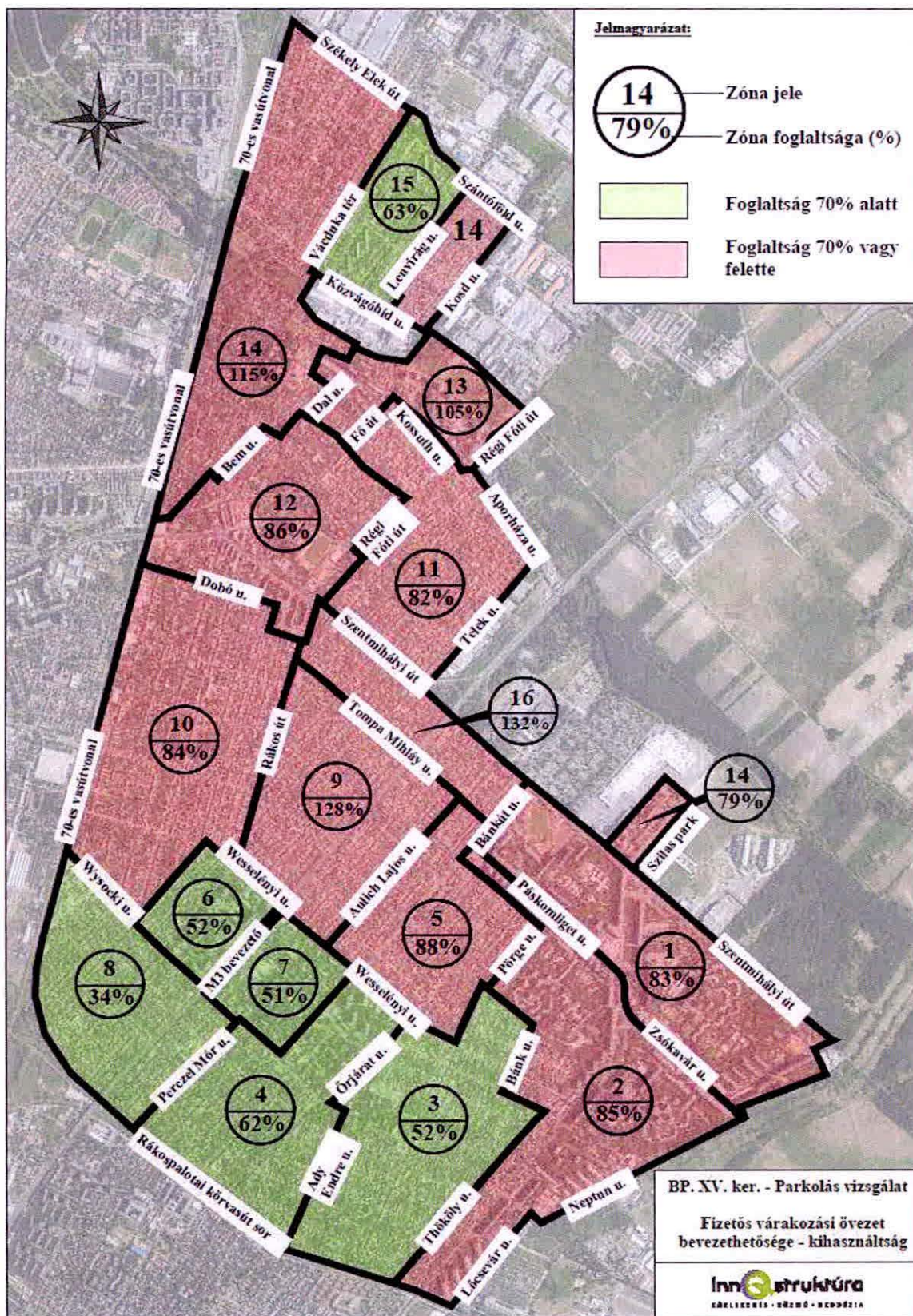
Azon járművek aránya, amelyek 8 és 11 órakor megtalálhatók voltak, de 19 órakor már nem, a Dessewffy Arisztid utcában volt ugyancsak a legnagyobb (41 és 42%) a teljes területhez képest a többi szakaszhoz képest.

A legnagyobb átlagos telítettségek a Szentmihályi út egy kilométeres körzetében voltak mérhetőek. Ugyanezek a területeken volt a legnagyobb a legfeljebb 2 órás tartósságú parkolás.

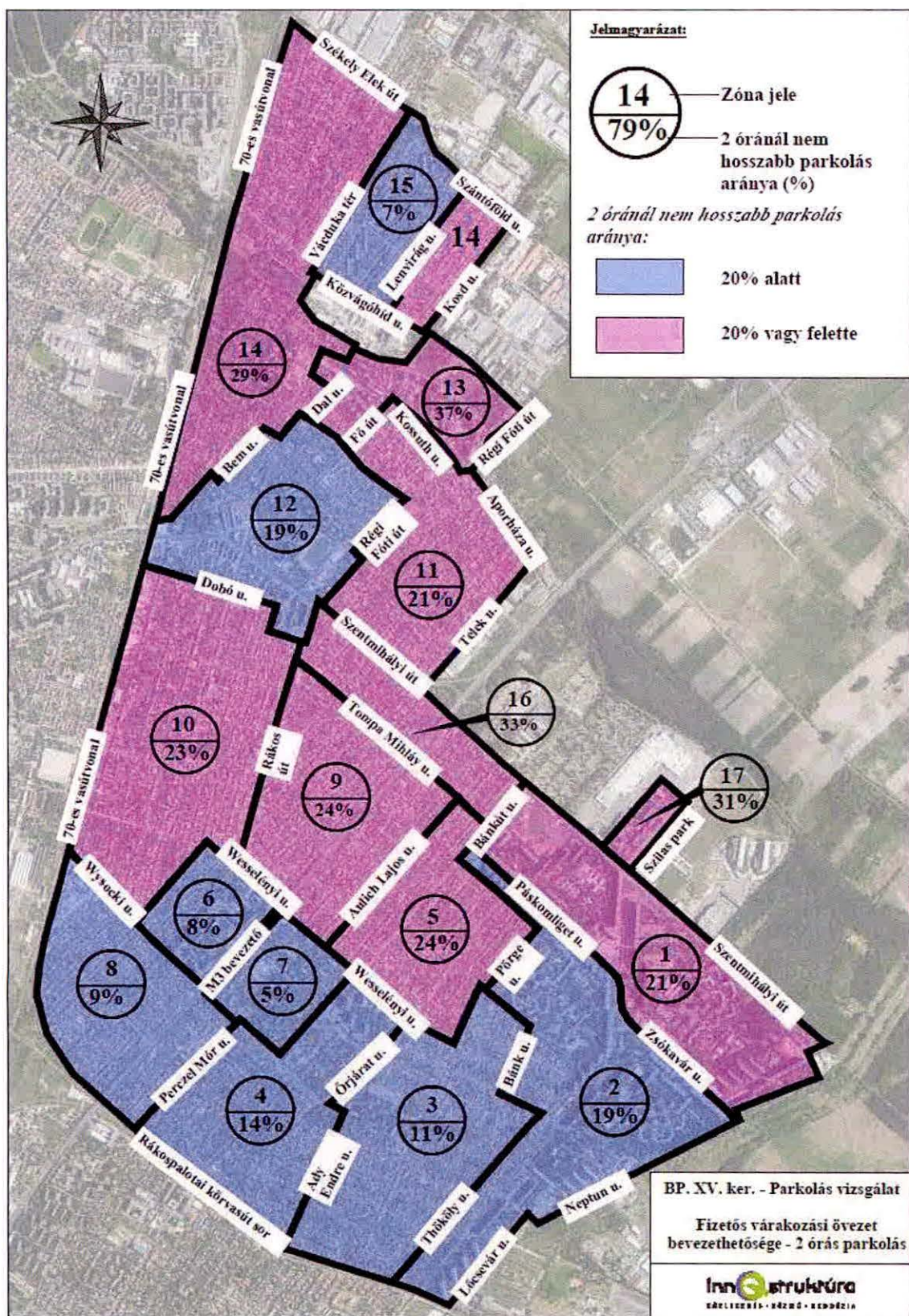
A 32. ábrán látható a telítettség mértéke a vizsgált szakaszokon, a nappali mérések (8, 11 óra) átlagát véve. Az ábrán jelölve van a 70%-os foglaltságot (zöld szín) nem elérő területek, és a 70% vagy afeletti foglaltságú (piros szín) területek. A díjfizetési kötelezettség olyan várakozási területen, olyan időszakra (tervezett időszak) rendelhető el, amelyen az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága a 70%-ot meghaladja. Az ábrából kiolvasható, hogy a 70%-os telítettséget meghaladó területek Újpalota városrész, a Szerencs utca menti területek, a Szentmihály út menti területek, valamint a kerület városközpontja és környéke. Szembetűnő, hogy a Budapest központjához legközelebbi területeken (Rákospalotai körvasút sor menti területek) volt a legalacsonyabb az átlagos foglaltság. Ez alapján itt nem számottevő a terület P+R-ként való használata, legalábbis jelentős tartalék van még a parkolóhelyekből. Ez annak is lehet köszönhető, hogy a vasút túloldalán, Zuglóban is még vannak nem fizetős területek.

A 33. ábrán látható a vizsgált szakaszokon a két óránál nem hosszabb parkolás aránya. Magenta színnel vannak jelölve azok a területek, ahol a rövid idejű (max. 2 órás) parkolás aránya 20% vagy afelett volt, és lila színnel jelölve, ahol 20% alatt volt. A telítettség megállapításánál figyelembe kell venni, hogy az átlagos telítettség legalább 20%-a két óránál nem hosszabb idejű parkolási igénytel lép fel.

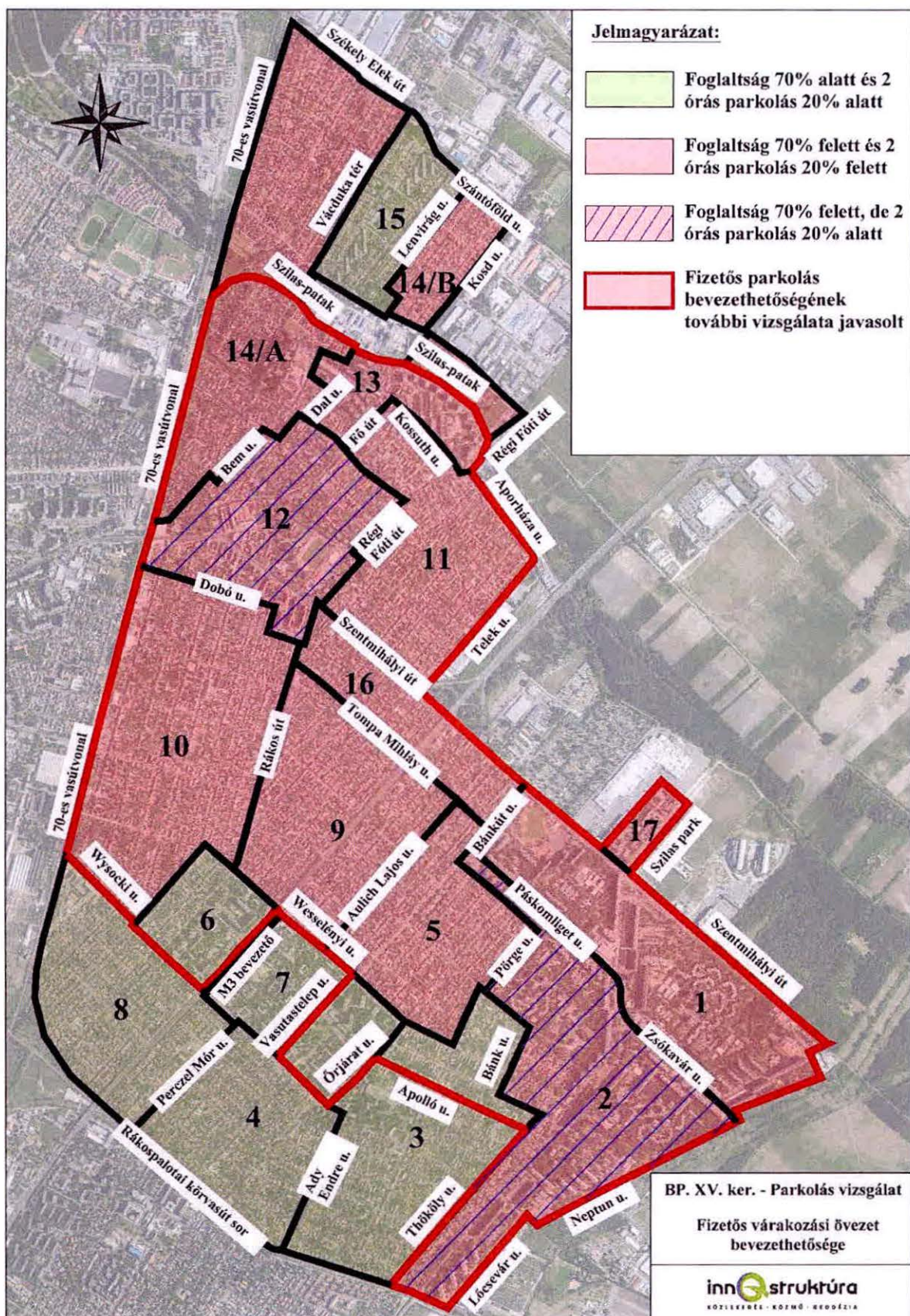
Ahhoz, hogy egy területen bevezethető legyen a fizetős parkolás, ahhoz a 70%-os telítettségnek és a legalább 20%-os két óránál nem hosszabb idejű parkolási igénynek is teljesülnie kell. A 34. ábra bemutatja, hogy melyek azok a területek, ahol mindkettő teljesül. A 34. ábrából kivehető, hogy közel megegyeznek azok a területek, ahol a 70%-os foglaltság és a 20%-os rövid idejű parkolás is teljesül. Ettől kivétel a 2-es és a 12-es zóna, ahol a 70%-os foglaltság ugyan teljesült, de a rövid idejű parkolás csak 19% volt, ami viszont majdnem eléri a szükséges értéket.



32. ábra: Telítettség mértéke a vizsgált szakaszokon (Nappali mérések, 8 és 11 óra, átlaga)



33. ábra: 2 óránál nem hosszabb parkolások aránya (Nappali mérések, 8 és 11 óra, átlaga)



34. ábra: További vizsgálatra javasolt területek

A 34. ábrán lehatárolásra került az a terület, ahol a fizetős parkolás bevezethetőségének további vizsgálata javasolt. Ezen a területen a vizsgált útszakaszok döntő részén a 70%-os foglaltság és a 20%-os rövid idejű parkolás is teljesült. Azok a területek, ahol mindkét paraméter teljesült, kiegészültek déli irányból a Rákos úti lakóteleppel és a volt BM lakóteleppel, valamint a 3-as zóna, Apolló utcától északra lévő utcáival. Megfontolandó lehet a MAV telepen a fizetős parkolás bevezethetőségének további vizsgálata, azonban a telepen belül jelenlegi állapotban az utcák szűkössége miatt korlátozott a szabályosan kijelölhető parkolóhelyek száma. Északi irányból a további vizsgálatra javasolt zóna határa a Szilas-pataknál lett kijelölve. A Szilas-pataktól északra található kertvárosi és lakótelepi rész a városközponttól távolabb eső terület, kevesebb forgalomvonzó létesítménnyel.

A fizetős parkolás bevezethetőségének további vizsgálata a Szentmihályi út – Neptun utca – Lőcsevár utca – Rákospalotai körvasút sor – Thököly utca – Apolló utca – Szent Korona útja – Vasutastelep utca – Wesselényi utca – M3 bevezető – Széchenyi út – Wysocki utca – 70-es vasútvonal – Szilas-patak – Régi Főti út – Aporháza utca – Telek utca – Szilas park által határolt területen javasolt.

Zóna	70%-os foglaltság teljesül?	2 óránál nem hosszabb parkolás aránya teljesül?	Fizetős parkolás bevezethetőségének további vizsgálata javasolt?
1	Igen	Igen	Igen
2	Igen	Nem	Igen
3	Nem	Nem	Apolló utcától északra található része
4	Nem	Nem	Nem
5	Igen	Igen	Igen
6	Nem	Nem	Igen
7	Nem	Nem	Nem
8	Nem	Nem	Nem
9	Igen	Igen	Igen
10	Igen	Igen	Igen
11	Igen	Igen	Igen
12	Igen	Nem	Igen
13	Igen	Igen	A Szilas-patakról délre található része
14/A	Igen	Igen	A Szilas-patakról délre található része
14/B	Igen	Igen	Nem
15	Nem	Nem	Nem
16	Igen	Igen	Igen
17	Igen	Igen	Igen

3. táblázat: Fizetős parkolás bevezethetőségének előzetes vizsgálati eredménye

Ha egy területen, útszakaszokon nem teljesül a fizetős parkolás bevezethetőségének feltétele, nem jelenti azt, hogy nem lehet bevonni a zóna azon részébe, ahol teljesülnek a feltételek, ha összevonva átlagosan ezután is teljesülnek a feltételek. Tehát jelen esetben a javasolt zónát feltehetően lehetne bővíteni például a 3-as vagy 7-es zónákkal úgy, hogy még mindig teljesülnének a feltételek. Ezeket az értékeket súlyozza az adott területen lévő parkolószám, ami jelen tanulmánytervben nem lett felmérve a teljes vizsgált területre, csakis az előzetesen kijelölt útszakaszokra. A mérések alapján nem zárható ki, hogy a teljes vagy közel a teljes vizsgált területen bevezethető a fizetős parkolás, ugyanis az összes vizsgált útszakasz átlagát nézve 79%-os az átlagos foglaltság a területen. Azonban ez az érték önmagában félrevezető

lehet, a pontos érték meghatározásához szükség van a vizsgált területen belüli összes útszakasz foglaltságát, kapacitását felmérni.

5. Lehetséges műszaki megoldások

5.1. Lehetséges megoldási javaslatok a parkolási rend rendezésére

A parkolási rend rendezéséhez elengedhetetlen, hogy a javasolt területen a parkolás részletes, jogszabály szerinti vizsgálata megtörténjen. A sűrűbben lakott területeken nagyobb parkolási igény merül fel minden esetben.

A parkolási feszültségek csökkenthetők várakozási övezetek és/vagy korlátott várakozási övezetek bevezetésével. A parkolási díj bevezetése forgalomszabályozási eszköznek számít. A várakozási övezet és a korlátozott övezet kombinálható.

Rövid és hosszú idejű parkolóhelyek megkülönböztetése a díjfizető övezetek bevezetése nélkül is szükséges lehet. Rövid idejű parkolási igények az intézmények, közintézmények környezetében, egy szűk idő intervallumban jelenik meg. Míg a hosszú idejű parkolási igény, adott esetben P+R parkolási szükséglet a kerület szélén, kevésbé frekvenciált helyen kell, hogy biztosítva legyen. Peremkerület lévén a P+R forgalom nagyobb arányban jelenik meg, mint a belső kerületekben. Hivatalos P+R parkoló a kerületben nem található.

Budapesten több kerületben bevezetésre került „lakossági várakozási engedéllyel” parkolók bevezethetőségét egyeztetni kell a Budapest közút forgalomtechnikai osztályával.

Kitaposott zöldfelületek helyreállítása szakaszosan egy-egy utca kiválasztott szakaszán, lakosság bevonása nélkül nehézkes, eredményessége megkérdőjelezhető.

Javasolt felmérni, hogy a gépjárművek telken belül történő (zóna specifikus) elhelyezése milyen mértékben megoldható. Tapasztalat, hogy díjfizető övezet esetén a 2. és 3. jármű tárolását a lakosság meg tudja oldani telken belül, azonban ezt pusztán előírással nem lehet elérni.

A Zöld 15 Egyesület még 2024 januárjában készített egy online felmérést a kerületi lakosság körében, amit 1916 fő töltött ki. Közülük 98,6%-a vallotta magát XV. kerületi lakosnak. A kitöltők 85%-a szerint a parkolók felfestése jelentősen meg tudná könnyíteni a parkolást.

5.2. A parkolási koncepció alapelvei

A kerület parkolás-szabályozási elveinek kialakítása az alábbi alapelvek szerint kell, hogy történjen:

- Rendszerelvűség a parkolás-szabályozásban elengedhetetlen.
- A parkolás-szabályozás segítse a fenntartható közlekedési rendszert kialakítását.
- Városmagban a parkolóhelyek számának növelése nem cél, de szinten tartása igen, felszíni parkolók építménybe áthelyezése fokozatosan tervezendő, a felszabaduló területekre egyéb funkciók települhetnek (közösségi, gyalogos, zöldterület).
- A parkolási létesítmények helye a városmag szélő övezete.
- A városmagban zöldfelületek rovására nem bővíthetők a felszíni parkolófelületek, de a lakótelepeken kisebb mértékben igen.

- A fizető övezet bevezetése javasolt, korszerű alkalmazásokkal és a parkolási kedvezmények alapos megfontolásával.
- P+R (Parkolj és utazz!) parkolási igények által okozott problémák megoldása szükséges. A kerületközpontban nincs helye az egész napos várakozásnak, azt a kerület külső részén, a fővárossal való egyeztetések és megállapodás alapján kell rendezni.
- Oktatási intézményeknél, a vasútállomásnál és a metrómegállóknál parkolászabályozás (K+R helyek kijelölése) elengedhetetlen.

A fenti alapelvek elfogadása és betartása lehetővé teszi egy olyan parkolászabályozási rendszer bevezetését és működtetését, amely hozzájárul az élhető városi léthez. A parkolóhelykínálat bővüléséből is adódó, növekvő forgalom élhetőbb városhoz vezet. A parkolási létesítmények építése – parkolóházak és mélygarázsok – a gépjárművek tárolására ugyan ad, vitatható hosszú távú, illetve finansziális fenntarthatóság mellett – megoldást, de a hozzájuk vezető közutak nem bővíthetők végtelenségig.

A parkolási létesítmények biztosítása mindig forgalomkeltő hatású, így nagyobb parkolási létesítmények tervezése esetén a környező úthálózat forgalmi terhelését és távlati megfelelőségét is vizsgálni szükséges.

A parkolóállások számának növekedése – habár látszólag kedvezőbb helyzetet teremt az igények kielégítésével – sok hátránnyal jár (forgalomkeltés, konfliktusok, környezetszennyezés), el is lehetetlenítheti a városközpont közlekedési helyzetét, és nem-közlekedési jellegű fejlesztési lehetőségeit.

A nagyobb kapacitás – nagyobb forgalmat fog generálni.

Ezért a kerületközpontban nem javasolható a parkolófelületek növelése, de határain, közösségi közlekedéssel ellátott helyeken, támogatandó a többszintes parkolóházak, illetve mélygarázsok építése és használatuk népszerűsítése, ha azok megvalósításával párhuzamosan bizonyos parkolófelületek megszűnnek a városközpontban, helyüket gyalogos zónának, illetve zöldterületnek adva át.

A lakótelepeken a felszíni parkolóállások számának növelése számos helyen nem lehetséges, szolgáltatásoknak is helyet adó parkolólemezek kialakítása középtávon viszont reális, de költséges lehetőség. Meg kell vizsgálni a magánparkolókkal való együttműködés lehetőségét és egy egységes tájékoztatási rendszer bevezetését is.

5.3. Lehetőségek a szabálytalan parkolás visszaszorítására

- A szabálytalan parkolás visszaszorítása csak fokozott közterületfelügyeleti jelenléttel és kampányok, tájékoztatások mellett megoldható.
- Célszerű a jelzésrendszert felülvizsgálni, egyértelműsíteni.
- Amennyiben a kereslet (gépjárművek száma) nem csökken jelentős mértékben, abban az esetben a szabálytalan parkolások aránya nem csökkenthető. Sok esetben tapasztalható a kerületben, hogy míg az egyik utcában nincs szabálytalan parkolás, a másik utcában 20-30%-os a szabálytalan parkolás aránya. Ez is azt mutatja, hogy többlet gyaloglási távolságot nem vállalva, mindenképpen a célpont közelében parkolnak a lakosok. Alapvetően elmondható, hogy minden gépjárműtulajdonos szereti, ha az otthonából kitekintve rálát a járműre.

5.4. Kapacitásnövelés lehetséges műszaki megoldásai

Kitaposott nagyobb területeken parkoló kiépítése megfontolható, azonban ezek a helyek koncentráltan kerülnek kialakításra, amely sok esetben nem olyan a fogadtatása a lakosság körében. Fontosnak tartjuk kihangsúlyozni, hogy a kapacitás növelés további forgalmat generál.

A kínálat újabb keresletet generál, ezáltal nem javasolt a zöldterület rovására a parkolófelületeket növelni, azonban a kitaposott zöldfelületek felülvizsgálatát javasolt elvégezni, részben helyreállítva, fásítás optimalizálásával a terület részben fel használható parkolásra.

A Száraznád utca és a Zsókvár utcai Palota-Holding Zrt által üzemeltetett parkolók bérleti díj fejében használhatóak. Ilyen típusú parkolás kapacitásának növelése támogathatja a helyi lakosok parkolásának elősegítését. A bérelő a parkolóhelyet bérbe, ingyenes használatba nem adhatja és a parkolóhely bérbevételi jogát nem ruházhatja át, nem apportálhatja.

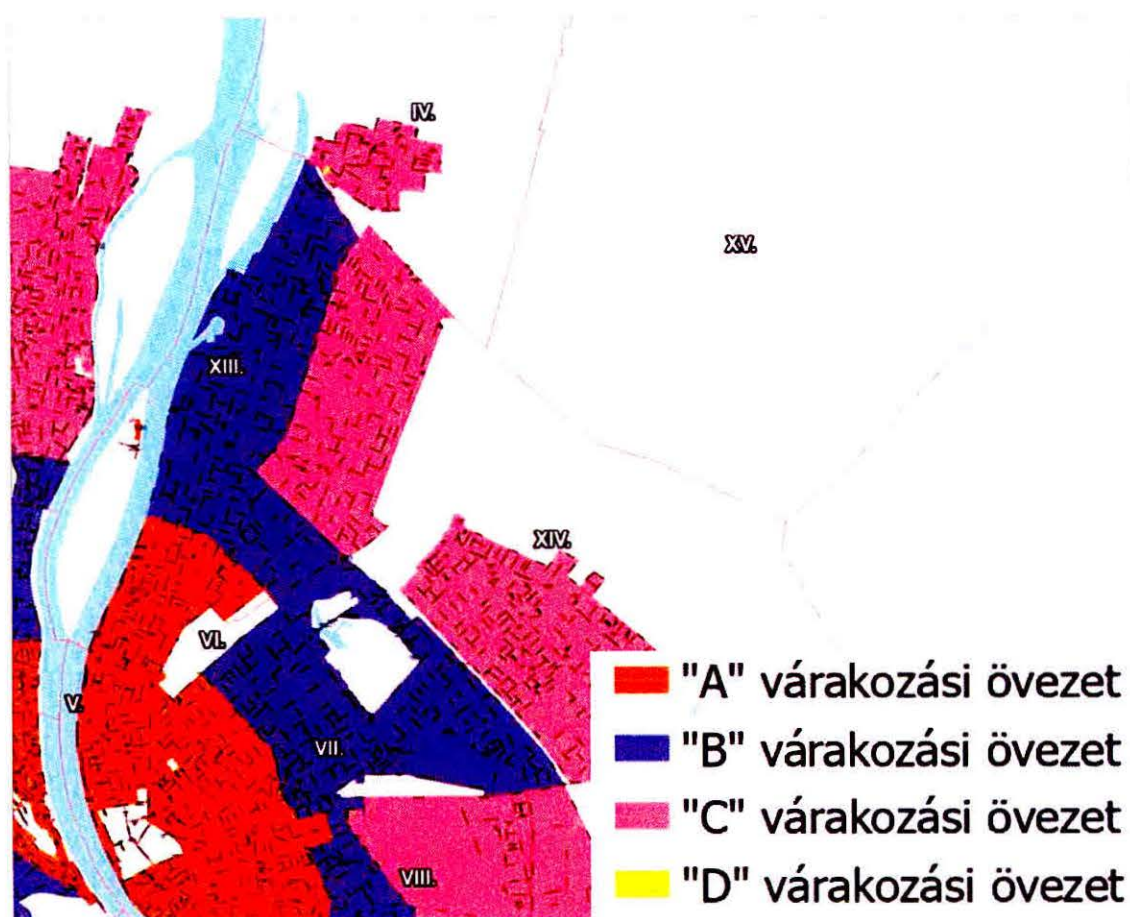
A meglévő útfelületeken a kapacitásnövelés zöldterület elvonás nélkül egyirányúsítással is megoldható. Egyirányúsítás bevezetése előtt az egyirányúsítás rendszer szinten kell megtervezni, lakossági egyeztetést követően a Budapest Közút Forgalomtechnikai kezelői hozzájárulást az egyirányúsításra. Egyirányúsítással párhuzamosan a részterületeken javasolt 30 km/h sebességkorlátozású övezet bevezetése. Az övezet a sebességcsökkentés mellett jelentős forgalombiztonsággal bír, és a legtöbb esetben az ellenirányú kerékpárosforgalom biztosítható. Egyirányúsítás következtében egy útszakaszon több szabályos parkolóhely jelölhető, ráadásul az ellenirányú gépjárműforgalom és sokasodó szűkületekből (amelyet a kétoldali parkolás okoz) eredő konfliktusok száma csökkenthető. A parkolóhelyek kijelölésével csökken a részben kapubejáratokban történő megállások száma.

A kerület határon javasolt több koncentrált parkoló létesítése, akár külön tarifarendszerben, közel a közösségi közlekedési átszállópontokhoz, ezáltal a belső területek részben tehermentesülnek a parkoló kereső forgalomtól.

Amennyiben a gépjárműhasználat megoszthatóvá válik, kevesebb hosszabb idejű parkolás várható a területen.

5.5. Lehetséges parkoló zóna/övezet típusok bemutatása

Jelenleg a kerületben nincs kijelölve várakozási övezet. A szomszédos kerületekben „C” várakozási övezetek kerültek kijelölve (IV. és XIV. kerületek). A korlátozott parkolási zónák kijelölését a forgalomvonzó létesítmények környezetének vizsgálatával a parkolásszámlálás alapján kerülnek minden esetben meghatározásra. Elsődleges feladat a rendszer egyértelmű (területalapú, vagyis zónás) kijelölése, az időkorlátos, díjfizető és magán-használatú területek megfelelő elkülönítése, a tájékoztatás fejlesztése. A legegyszerűbb, összefüggő zóna-kijelölés szükséges. A zónák peremén parkolási feszültségek keletkezhetnek, azonban az üzemelés korai szakaszában lehetőség van felülvizsgálatra, adott esetben a zóna további bővítésére, amennyiben a bővítésre jelölt területen a peremfeltételek teljesülnek.



35. ábra: 1. melléklet a 30/2010. (VI. 4.) önkormányzati rendelethez

5. § * (1) Díjköteles a várakozás – a rendeletben foglaltak kivételével – munkanapokon az „A” várakozási övezetekben a 8.00 óra és 22.00 óra közötti, a „B” várakozási övezetekben a 8.00 óra és 20.00 óra közötti, a „C” várakozási övezetekben és a „D” várakozási övezetekben pedig a 8.00 óra és 18.00 óra közötti időszakban.

9 § * (1) c) a „C” várakozási övezetekben 300 forint/óra,

d) a „D” várakozási övezetekben 200 forint/óra.

6. Fizetős övezet bevezetésénél szükséges teendők

6.1. Előzetes teendők

Fizetős övezet bevezethetősége kapcsán az első teendő a tervezett területen telítettségi vizsgálat. Ennek módját és menetét a vonatkozó rendeletek tartalmazzák.

A vizsgálatot két egymást követő héten munkanapon 8-18 óra között kell elvégezni.

A részletes vizsgálat eredményeként körvonalazódnak a lehetséges zónák. A parkolásvizsgálatra vonatkozó tanulmányt az Önkormányzat a Fővárosi testület elé terjeszti, amely elfogadása esetén a később akár utcánként, fokozatosan bevezethető a díjfizető övezet.

A fizetős övezet bevezetése előtt a lakosság tájékoztatása elengedhetetlen.

Budapest Fővárosi tulajdonú közúton is elvégezhető a mérés, azonban fontosnak tartjuk kihangsúlyozni, hogy a fizetős övezet kijelölése csak a Fővárossal történő megállapodás után történhet. A megállapodás keretében a Főváros és az Önkormányzat egyeztet, és a költségek (beruházási és üzemeltetési) valamint bevételek megosztásával kapcsolatban. Az Mőtv. alapján ugyanis a Fővárosi Önkormányzat nem végezhet parkolás-üzemeltetési feladatokat, de a tulajdonában lévő utak bevételei végső soron a Fővárosi Önkormányzatot illetik.

Sok esetben előfordul, hogy nagy forgalmú Fővárosi tulajdonú útszakaszokon szabályos parkoló alig fordul elő (pl. Szentmihályi út), de ettől függetlenül megállapodást kell kötnie a két Önkormányzatnak, mert a díjfizető övezetből ilyen szakaszok kihagyása további feszültségeket okoz.

A kerületben több fővárosi tulajdonban lévő útszakasz is található, amelyek az alábbiak (a lista nem teljeskörű jelen tanulmányterv szinten):

- Szentmihályi út
- Nyírpalota utca
- Drégelyvár utca (útpálya)
- -Rákospalotai körvasútsor
- Kolozsvár utca
- Szent Korona útja
- M3 bevezető
- Rákos út

A vizsgálatához szükséges minden vizsgálatba bevont szakaszon a kataszteri adatokat ellenőrizni. A kataszter tartalmazza a zöldfelületet és útterületet, a magán és közterület határát és a kerületi valamint Fővárosi önkormányzati tulajdonban lévő utak részletezését.

6.2. Fizető parkolási rendszerrel kapcsolatos elvárások

A korlátozott parkolási övezetek bevezetése együtt kell járjon a tájékoztatás fejlesztésével, mind a helyszínen, mind internetes és helyi felületeken. Az utcai jelzőtáblákon a lehető legegyszerűbb ábrákkal, kevés szöveggel érdemes jelezni a parkolási rendet.

A korlátozott parkolási övezetet minden behajtási pontjánál jó láthatóan ki kell táblázni, a jellemző megközelítési irányokból célszerű bal oldalon is megismételni a táblázást.

Számos parkolás-technikai rendszer érhető el már a hazai piacon is. Olyan rendszer beszerzése javasolt, amely megfelel az alábbi, korszerű rendszerekkel szemben támasztott elvárásoknak.

Parkolástechnikai rendszerrel szemben támasztott általános elvárások:

- 24 órás, egész éves folyamatos működés,
- vandálbiztos, folyamatos kültéri üzemelésre alkalmas kialakítás,
- jegyes és bérletes be-/kiléptetés,
- rendszámfelismerés és azonosítás,
- díjfizetés automatánál,
- kompatibilitás a mobilfizetési szolgáltatóval, a Nemzeti Mobilfizetési rendszerrel,
- a szállított parkolás-technikai rendszernek olyannak kell lennie, hogy a Nemzeti Mobilfizetési rendszer, zárt rendszerű parkolókra vonatkozó szolgáltatásának elindulásakor kompatibilis legyen azzal,
- díjfizetés kezelőnél,
- dinamikus foglaltság kijelzés, helyben és a telítettségi adatok exportálása távoli adatközpontba is,
- távfelügyeleti, távoli menedzselési lehetőség,
- ügyviteli felület, a rendszer beállításainak elvégzésére,
- statisztikai adatszolgáltatás,
- jegyek és bérletek teljesen zárt kezelése, lekövethetősége,
- bérletek és bérlet mozgások nyilvántartása,
- jogcímes kiléptetések biztosítása,
- adatok biztonságos redundáns rendszeren történő tárolása.

Díjfizető automatával szemben támasztott elvárások

- parkolási díj fizetése az automatánál,
- a parkolási díjak és a bérlet megváltására kifizetett díjak elkülönített könyvelése, legyűjthetősége, akár bérlettípusonként is,
- időszaki bérletes parkolás esetén a túlparkolás fizetési lehetősége,
- bérletek kezelése,
- kaputelefon a kezelő hellyel történő kommunikációhoz,
- két garnitúra kulcskészlet az automatához és az értéktárolókhoz.

Azonban 2026-tól várhatóan jelentősen átalakul a parkolás Budapesten. A „C” zónában 400 forint a jelenlegi 300 forint helyett, míg a „D” zónában 300 forintot kell majd fizetni a jelenlegi 200 forint helyett a parkoló járművezetőknek. 2026 közepéig teljesen megszűnnek a parkolóautomaták, így a parkolás kizárólag digitális formában lesz intézhető az előzetes hírek szerint, azonban jogszabályok nincsenek érvényben. Mivel a készpénzhasználathoz való jog 2025. tavaszán az alaptörvénybe lett foglalva, jelen tudásunk szerint a parkolóautomatákra továbbra is szükség lesz. A díjfizető parkolási övezetek kijelölésének kettős célja van: egyrészt az úgynevezett forgási sebesség növelése (vagyis ugyanazt a parkolóhelyet több gépjármű tudja igénybe venni időegység alatt, mivel gyorsabban üresedik meg), a másik a parkolási igények egy részének kiszorítása a területről. A tapasztalatok szerint pl. Budapest központjában ez az eszköz már csak korlátozottan működik, a gépjárművezetők egy része a magas parkolási díjakat is hajlandó kifizetni, hogy úti célja közelében várakozhasson. A korlátozott várakozási övezetek kijelölése jelenleg az egyik legelterjedtebb Magyarországon alkalmazott parkolás-szabályozási módszer.

7. Lehetséges megoldások időbeli és anyagai vonzatainak bemutatása

Lehetséges megoldások az alábbi fejezetben kerülnek bemutatásra. A lehetséges megoldások kombinálhatók térben és időben.

7.1. Tisztán várakozási övezetbe történő bevonással (díjfizető zóna)

A tanulmányban vizsgált útszakaszok alapján tett következtetések alapján nagyságrendileg a Rákospalotai körvasútsor menti területeket kivéve célszerű a részletes telítettségvizsgálatot elvégezni. A terület lefedi a központi területet, és a legnagyobb laksűrűségű területeket (zóna 1, 2, 5, 17, 16, 10, 12).

A várakozási övezetbe (díjfizető zóna) történő bevonásával megszüntethető, de mindenképpen csökkenthető a P+R jellegű várakozások központi területén, mely felszabaduló várakozóhelyeket eredményezhet. Általános tapasztalat, hogy a díjfizető övezet bevezetésével közel 10%/-kal csökken a kereslet.

A díjfizetés miatt egy-egy várakozási esemény rövidebb, a forgási sebesség nő, ezáltal az intézmények, egyéb frekvenciált célpontok közelében parkolóhelyek szabadulnak fel, könnyebbé válik a parkolóhely keresés, csökken az parkolóhelyet kereső forgalom, és az elérhetőség növekedésével a gazdasági egységek helyzete is javul.

A Kktv. 48. § (5) bekezdésének e) pontja alapján felhatalmazást kap a helyi önkormányzat, hogy a kedvezményes várakozásra jogosultak körét a PR-ben foglaltakon túl is megállapíthassa. Ezzel lehetőség nyílik olyan képviselőtestületi rendelet megalkotására, mely kimondja, hogy valamennyi olyan jármű, melynek üzemeltetőjének állandó lakcíme XV. kerület közigazgatási területén belül található 2, vagy akár több órára, (de nem a teljes üzemidőre,) díjmentes várakozásra jogosult a teljes várakozási övezet területén.

Kontraproduktív, ha egy várakozási engedély túl nagy területre érvényes, ezért egy esetleges fizetőövezet konkrét méretétől függően érdemes lehet kisebb zónákra megadni az engedély érvényességét. Jelentősen parkolóhelyhiányos területeken azonban túl kicsi zónát sem szabad kijelölni.

A kedvezményezett időtartamot a szélvédő mögé kihelyezett tárcsával kell jelölnie. A maximális engedélyezhető üzemidőt az Önkormányzat határozza meg. Természetesen a rendelet szabályozhatja a kedvezményes várakozási lehetőség területét is, így kimondhatja akár azt is, hogy mely útszakaszokon vehetik ezt igénybe az arra jogosultak.

Mindazonáltal fontos kiemelni, hogy ez a fajta megoldás jelentős adminisztrációs terhet ró a parkolásüzemeltetőre, hiszen (a visszaélések csökkentése érdekében) az évenként megújítandó engedélyek kiváltása és központi rendszerben történő rögzítése a január-februári hónapban jelentős ügyféligényt generál.

A fentiekén túl a várakozási övezet területén lévő kizárólagos várakozóhelyek (amennyiben a jogosultak azokat nem adják vissza) automatikusan bevételt fognak termelni kihasználtságuktól függetlenül. Általában a fizető övezet bevezetése a kizárólagos helyek számának csökkenését eredményezi Budapesten.

Azokon a központi területek várakozóhelyein, ahol a kerület indokoltnak találja lehetőség nyílik időkorlátot megadni a várakozásra, hogy ezáltal is biztosítva legyen az ügyintézésre érkezőknek a szabad várakozóhelyeket a folyamatos jármű forgással.

7.2. Kizárólag korlátozott várakozási övezet kijelölése (időkorlátos zóna)

Korlátozott várakozási övezet vagy szakaszok kijelölése sok esetben megoldást nyújthat. Ezt a fajta övezet bevezethetőséget számlálással nem kötelező alátámasztani, azonban javasolt a kritikus területeken részletes parkolásfelvételt elvégezni. A parkolásfelvétellel szakaszonként elemezhetővé válik, és rajzolódik ki a terület. Ez a fajta korlátozás a hosszú idejű parkolásokat szorítja ki.

Ebben az esetben a vizsgált területen belül több kisebb területen belül kerülne létrehozásra egy korlátozott várakozási övezet, ahol 2, vagy több órás korlátozás lenne érvénybe. Ezáltal a lakosoknak, ügyeket intézőknek a centrum közelében lakóknak díjfizetés nélkül is lehetőségük nyílna várakozni a környező utcákban.



36. ábra: Közösségi megállók és vonzáskörzeteik

A korlátozott övezeten belül tovább korlátozható a használók személye (pl. várakozni tilos kiv. eü dolgozók), de a zóna értelmében rájuk is vonatkozik az időkorlát. A zóna az út teljes keresztmetszetére vonatkozik.

A korlátozási övezeten belül lehetőség van eltérő időszakú és időtartamú zónák kijelölésére, és egy szakaszon belül egy -egy szakasz jelölhető ki.



37. ábra: Korlátozott várakozási övezetben előforduló kiegészítő táblák (Budapest, XXII. kerület)

Ennek a megoldásnak a legnagyobb előnye, hogy kisebb költségbe kerül, mint a díjfizető övezet. Nem szükséges parkolás üzemeltető létrehozására és nem szükséges nagy mennyiségű adminisztrációs munka az engedélyek nyilvántartására.

Ugyanakkor jelentős hátránya, hogy amivel több szűk területre alkalmazható, így a P+R jellegű várakozás gyors átterhelődésével járna a környező lakóövezeti területekre, azonban a rövid idejű parkolást igénylő területeken a problémát enyhítené (hivatalok, posta, eü intézmények). Erős közterület-felügyeleti jelenlétet igényel a korlátozott várakozási övezet területén.

Ez a megoldás kisebb, egy-egy utcát, városközpontot, fő teret érintő területekre működhet, nagyobb zónákról nincs tapasztalat. A megoldás hátránya, hogy nehezen ellenőrizhető, a tárcsa időközben átállítható. Az ellenőrzést a közterület-felügyelet végzi, megsértése KRESZ szabálysértésnek minősül.

7.3. Várakozási övezet és korlátozott várakozási övezet egyidejű kijelölése (vegyes övezet)

A vegyes övezet a fentiekől annyiban tér el, hogy a várakozási övezeten belül kijelölésre kerülne egy vagy több korlátozott várakozási övezet, mely jellemzően azon területet foglalná magába, ahol hivatalokhoz, vagy egyéb fontos létesítményhez kapcsolódóan jelentős ügyfélforgalom generálódik, valamint nem tartalmaz lakóövezeti területet.

A korlátozott várakozási övezet 2 vagy 3 órás időkorlátozással működne, melynek kijelölése Megbízó álláspont szerint lenne szükséges kezelni.

Mindazonáltal a hátrányok közé sorolható az, hogy a korlátozott várakozási övezet területén kizárólagos használatú várakozóhely nem, vagy csak rendkívüli nehézségek árán működtethető. A járművekkel az időkorlátozás lejárta előtt várakozóhelyet kell váltani. Ez a lehetőségekhez képest a jelenlegi kizárólagos használatú várakozóhelyek áthelyezését kell, hogy eredményezze.

A várakozási övezet határainak megjelölése esetén ezen megoldás során figyelemmel kell lenni arra is, hogy annak összefüggőnek kell lennie. Ennek hiányában két külön várakozási övezetnek minősülne, melyben egymás díjmentes várakozásra jogosító hozzájárulásait nem lehet elfogadni.

Fontos megjegyezni, hogy Budapesten jelenleg nincs ehhez hasonló megoldásra gyakorlati példa, így annak megítélése, hogy a várakozási övezeten belül korlátozott várakozási övezet a KM R. mellékletének 35.15. b) pont szerint egybefüggő várakozási övezetnek minősül-e fővárosi hatáskörben van.

Várakozási övezet kijelölése

Amennyiben a jelen tanulmány által javasolt várakozási övezettel bővíti a Fővárosi Közgyűlés a PR mellékletét, úgy a kiépítés során fontos figyelembe venni, hogy nem kötelező a teljes rendeletbe bevont területet ki is jelölni annak. Lehetséges szűkebb területen is kiépíteni a parkolás üzemeltetést, amennyiben az megfelel a KM R. mellékletének 35.15. a) pont szerint feltételeknek. Ez a terület később bármilyen léptékben bővíthető a PR-ben meghatározott területi hatályig.

Ugyanakkor a kijelölés során fontos szempont, hogy a várakozási övezetnek egybefüggőnek kell lennie, különben két különböző zónának minősül. Két zóna esetén a másik zónába érvényes lakossági hozzájárulást nem nyílik lehetőség elfogadni.

Azon Megbízó igényt, miszerint a várakozási övezet területére vonatkozóan, a nem övezeti, de kerületi lakosok is kaphassanak lakossági hozzájárulást, kizárólag a PR rendelet módosításával lehetséges elérni.

A várakozási övezet vonatkozásában jelentkező lakossági és gazdálkodói költségterhek

Valamennyi hozzájárulás (lakossági, gazdálkodói, egészségügyi) esetében a PR alapján költségterítés megfizetésére kötelezhető az érintett. Ezen költségek a hozzájárulás kiadásának elbírálásával, cseréjével és módosításával kapcsolatban felmerült adminisztrációs, technikai és egyéb költségek kérelmező által megfizetett része. (PR. 2. § b) pontja)

A költségterítés mértékét – vagy a költségmentességet – az önkormányzat saját rendeletében állapítja meg.

A lakásonként kiadható lakossági hozzájárulások számát két részben határozza meg a PR.

A lakossági várakozási hozzájárulás éves várakozási díja az adott területen fizetendő egyórás várakozási díj kétszázötvenszerese. (Ez várhatóan az érintett területen „D” kategóriájú várakozási övezetbe történő sorolás esetén 50.000 forintot jelentene.)

A PR alapján az önkormányzat saját rendeletében a lakáshoz kapcsolódó első járműre maximálisan 100%-os kedvezményt állapíthat meg, de több olyan kerület is van, amely már az első autóra sem adja meg a maximális kedvezményt (pl. XI. kerület első autóra 12.000 Ft, második autóra 24.000 Ft – óradíjtól függetlenül). A második jármű kapcsán a maximális kedvezmény mértéke a jármű EURO besorolásától függ. A helyi rendeletben meghatározható maximálisan kedvezményt és a hozzájárulás kapcsán fizetendő legkedvezőbb összeget az alábbi táblázat összesíti a „D” kategóriájú várakozási övezet (200 Ft/óra) vonatkozásában.

Gépjármű besorolása	Maximálisan adható kedvezmény	Legkedvezőbb fizetendő díj
EURO 3	30%	35.000 Ft
EURO 4	50%	25.000 Ft
hibrid, vagy EURO 5	70%	15.000 Ft
teljesen gáz, vagy elektromos üzemű	100%	nincs fizetendő díj

4. táblázat: Lakossági díjak „D” övezet esetén

Ugyanakkor fontos azt is megemlíteni a lakossági hozzájárulások kapcsán, hogy ha a lakossági várakozási hozzájárulás kiadását megalapozó lakóhely olyan ingatlanban van, amelyben gépjármű elhelyezésének lehetősége gépjárműtárolóban vagy a telken belül kialakított várakozóhelyen biztosított, a kerületi önkormányzat a lakossági várakozási hozzájárulás kiadását megtagadhatja, vagy a lakossági várakozási hozzájárulás díját a fenti táblázatban rögzítettek szerint is megállapíthatja (PR 10. § (5a) bek.).

A gazdálkodói várakozási hozzájárulás vonatkozásában fontos megjegyezni, hogy a PR 11. § (4) bekezdése alapján a várakozási díj megfizetése kapcsán a helyi rendelet maximálisan 50%-os kedvezményt állapíthat meg. Ez azt jelenti, hogy a helyi gazdálkodónak a járművei után éppen úgy szükséges várakozási díjat fizetnie, mint másnak, csak annak óradíja számára a helyi rendelet szerinti kedvezménnyel számítandó.

Tanintézményekbe történő gyermekszállítás biztosítása a várakozási övezet területén

Azon tanintézményeknél, melyeknél a Megbízó indokoltnak találja a várakozási övezet kijelöléséhez szükséges kiviteli tervezés során ún. K+R helyek is kijelölhetők.



38. ábra: Példa a Budapest XXII kerületi tanintézmény melletti K+R parkolóra

Az eseti megállásnál hosszabb ideig tartó várakozás a KRESZ alapján alkalmazható helybiztosításokon túl, a korábbiakban említett kedvezményezett köröket bővítő helyi rendelettel kezelhető.

Azon tanintézményeknél, ahol a gyermekek önállóan közlekednek a klasszikus K+R (azaz meghatározott időintervallumban érvényes várakozási tilalom) segítségével biztosítható a rövid idejű megállás. Ez idő alatt a szülő a gyermeket kirakhatja az autóból, ad egy puszit és már mehet is tovább a járművel. („Kiss & Ride”)

Abban az esetben viszont, ahol a gyermek nem közlekedhet egyedül (pl. bölcsőde és óvoda) ott a fentiekén túl időtartam korlátozással is elősegíthető a hosszabb várakozás biztosítása a kritikus időszakban. Ebben az esetben a várakozóhelyek száma véges, így azok telítettsége esetén más várakozóhelyek állnak csak a szülők rendelkezésére. Ilyen intézmények kapcsán javasoljuk a helyi rendeletben a várakozási övezeten belül rövid időre (20 perc) szóló díjmentes várakozás biztosítását.

7.4. Egyéb parkolás-szabályozási javaslatok

Meg kell állítani a külső – általában az agglomerációból, vagy kerület külső részéről érkező – forgalmat külső parkolóknak, ahol biztonságos környezetben, például épített P+R-ben a járművek parkolása megoldott, és közlekedési módot is lehet váltani ugyanabban a pontban. Közösségi közlekedési kapcsolatok, intermodális csomópont fejlesztése, parkolás irányítási rendszer megfelelő részének kiépítése szükséges.

A felsoroltak nagy része fővárosi, több esetben állami feladat, messze túlmutat a kerületi feladatkörön, viszont a kerület érdekeit is szolgálja. A kerület lehetősége itt a külső részen megadni (segíteni), városközpontban ellehetetleníteni (megnehezíteni) ezt a típusú parkolást.

7.5. Parkolófelületek bővítése:

A P+R parkolási lehetőségek fejlesztése – feltétlenül szükséges, de semmiképpen nem a központban. Mivel fővárosi feladat, a fővárosi koncepció szerint történik.

A Városközpontban nem cél a parkolók számának növelése, de a felszíni, idegen forgalom által használt parkolók számát csökkenteni lenne szükséges. Parkolási létesítmények megvalósításával a felszíni parkolás egyre nagyobb arányban megszüntethető lenne.

A Lakóterületeken, főleg a nagy lakossűrűségű lakótelepeken kismértékben lehet felszínen építeni további parkolókat, de az egyéb funkciókat befogadó

Bármely város közlekedési rendszerének jövőképét, így parkolási koncepcióját is már az úgynevezett „okos” megoldások határozzák meg. A Smart City gondolata, alapelve az aktuális információkat gyűjtő, feldolgozó és közvetítő, hatékony és energiatakarékos városüzemeltetést lehetővé tevő (digitális) alkalmazások, megoldások bevezetésére, használatára épül.

A parkolás tervezése és üzemeltetése a jövőben minden városban rendszerelvűen, egy Parkolás Irányítási Rendszer (PIR) kiépítésével történik majd.

Parkolás-irányítási rendszernek nevezzük azt az információs rendszert, amely alapkiépítésben a parkolási létesítmények pillanatnyi állapotáról összegyűjtött információkat feldolgozott formában, a megfelelő módon, időben és helyen eljuttatja „Real-Time” a parkolási létesítmények potenciális használóihoz, látható információkkal segítve őket a számukra pillanatnyilag optimális parkolóhely megtalálásában.

E tevékenység során a rendszer a legtöbbször egy nagyobb és összetettebb forgalmi menedzsment rendszer része, ahol egyrészt saját adataival támogatja a közlekedéspolitikai célok megvalósítását, másrészt a rendszer más információgyűjtő elemeiből származó adatok segítségével akár további információt is nyújthat a saját felhasználóinak. Természetesen a parkolási menedzsment rendszer működésétől önmagában nem oldódik meg a parkolás problémája semelyik városban sem, de egyéb fejlesztésekkel (parkolási létesítmények építése, a közösségi közlekedés és a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, stb.) elérhető, hogy a rendszer hatékonyan tudjon működni.

A fenntartható közlekedési rendszer alapvetően nem az egyéni gépjárműhasználatra épül, így terjedése során egyre kisebbé válnak a parkolási igények, kevesebb autó forgalma (és látvány) terheli a városközpontokat. Ennek kialakulása lassú folyamat, de elkerülhetetlen a városok élhetőségének fenntartásához.

A parkolásszabályozás és egyik fontos eszköze a fizető parkolás is segíthet a fenntartható közlekedési módok fejlesztésében. Európában ma is működik néhány rendszer, amely kifejezetten erre irányul:

Minden parkolás-szabályozási rendszerrel kapcsolatban igaz, hogy a kedvezmények rendszerével nagyon óvatosan kell bánni. Több kerületben és városban előfordul, hogy több kedvezményes – gyakran ingyenes – lakossági engedélyt adnak ki, mint amennyi parkolóhellyel az adott díjfizető zóna üzemel. Ez Budapest több kerületében igaz. A kedvezmények

átgondolatlan adományozásának másik hátránya, hogy azok visszavonása jelentős lakossági elégedetlenséggel jár.

Fontos kiemelni azonban, hogy a szakmai érvek mellett, a kedvezmények meghatározása döntéshozói feladat tekintettel azok politikai és szociális vonatkozásaira is.

Általános gyakorlat, hogy a háztartások első gépjárművére ingyenes – csak adminisztrációs díj megfizetése kötelező – parkolási engedélyt kapnak a lakók. A legolcsóbb parkolási díjakkal számolva is, egy parkolóálláson évente több, mint 500.000 Ft parkolási díj szedhető be, így a lakók hozzájárulása akkor is jelképes, ha a rendeletnek megfelelően az óradíj 250-szeresét fizetik. Természetesen jelentős kedvezmény (de 90 %-nál nem nagyobb kedvezmény) megadása javasolható.

Aktuális feladat és konfliktusforrás a kiadott lakások bérlőinek parkolástámogatása. Mivel jelenleg a parkolás ingyenes, a kiadó lakások egy adott szegmens számára vonzóbbak, mint a belsőbb kerületek esetében. Díjfizetés bevezetése esetében ez – meghatározhatatlan mértékben ugyan, de – változhat, ami a lakáskiadó tulajdonosok számára kedvezőtlenül hathat. A lakások bérlői esetében legfeljebb második autóként javasoljuk kedvezmény megadását, amennyiben az ingatlan tulajdonosa csak egy autóra igényelt kedvezményt. Ez azon visszaéléseket is csökkentheti, amelyek a lakcímmel kapcsolatos „trükközésekkel” a rendszert megkerülik.

A munkahelyeknél a kedvezmény megítélésének egyedi megítélése szükséges, tekintettel a kérdés összetettségére. A visszaélések miatt itt is mennyiségi korlát bevezetése javasolható – például csak két gépjármű vállalkozásonként, vagy 1 jármű/adott létszámonként az adott telephelyen. Az első autó legfeljebb 50 % kedvezményt kapjon.

A kedvezményeket szigorúan nyilván kell tartani, hogy ugyanarra az ingatlanra ne lehessen kiadni lakossági és munkahelyi kedvezményt is.

8. A díjfizető övezetek pénzügyi oldala

Az alábbi fejezet az egyes javasolt fizető övezet-változatok gazdaságosságát vizsgálja.

8.1. Költségek

A költségek közé kell sorolni a rendszer kiépítésének költségeit a javasolt területen (előkészítés, jegykiadó automaták telepítése, a távfelügyeleti rendszer kiépítése, forgalomtechnikai beavatkozások, kommunikáció, előkészítés, utánkövetés), valamint az éves üzemeltetési költségeket.

A jegykiadó automaták elhelyezése a Fővárosi Közgyűlés 30/2010. rendeletében megfogalmazottak szerint történhet (a várakozóhelyek 80%-ától legalább 250 méteren belül kell elérhetőnek lenniük), ez az előző hatályos rendelkezéshez képest sokkal kedvezőbb beruházási költséget jelent.

Mivel a tapasztalatok szerint a parkolási övezetekben díjat fizetők 85-90 %-a (különösen a fővárosban) mobiltelefonon fizet, így a rendelet lehetővé teszi kevesebb automata telepítését, de a várakozóhelyek 80%-ától legalább 75 méteren belül olyan információs táblákat kell elhelyezni, amelyek tájékoztatást adnak a legközelebbi jegykiadó automata elérhetőségéről, valamint a mobiltelefonos parkolási díjfizetési rendszernek az adott övezetre érvényes kódjáról.

A jegykiadó automaták pontos számát csak a döntés előkészítő tanulmányt követő forgalomtechnikai engedélyeztetési és kiviteli terv tudja meghatározni, ahogyan az övezetekben szabványosan kijelölhető parkolószámok is a részletes tervezés során határozhatók meg. Jelen becsléshez területarányosan került felvételre a várhatóan telepítendő automaták száma.

Azonban ha 2026-ban a Főváros úgy dönt, hogy nem szükséges parkolóórát kiépíteni, abban az esetben az automaták beruházási és üzemeltetési költsége nem jelenik meg. Ahogy azt korábban látható volt, ennek jogi, sőt alkotmányos feltételei sem adottak jelenleg.

A díjfizető övezet bevezetése során az alábbi költségekkel kell kalkulálni:

Az előzetes költséget igénylő feladat alábbiak:

- parkolásvizsgálat, telítettségvizsgálat,
- tervezés, előkészítés,
- forgalomtechnikai beavatkozás (táblázás, festés),
- jegykiadó automata beszerzése,
- parkolás üzemeltetők számára gépjárművek beszerzése,
- üzemeltető telephelyének létrehozása.

Üzemeltetési költségek:

- parkolóellenőrök bérköltsége,
- támogató és monitoring rendszer üzemeltetése,
- jegykiadó automata üzemeltetési költsége (akkucsere, ürítés, hibaelhárítás),
- parkolási rendszer üzemeltető szoftver éves díja,
- pihenőhelyiség bérlete (közüzemmel),
- gépjárművek üzemeltetési költsége,
- üzemeltetési humán erőforrás,
- egyéb munkáltatói költség (ruházat, kézi eszközök stb).

8.2. Bevételek

A bevételek között kell számolni a díjfizető zónában található parkolóhelyek órai használatából eredő díjakból befolyt összeget és a kedvezményes bérletekből (lakossági, munkahelyi és egészségügyi kedvezmények), valamint a pótdíjakból adódó összeget.

Jelen tervszinten a bevételeket nem lehetséges becsülni, hiszen a fizetőövezetek mérete, lakók gépjárműszáma és a kapacitása sem ismert.

Alapvetően a bevételek az alábbi főbb csoportokra bonthatók:

- parkolási óradíjból származó bevételek
- lakossági engedélyek bevételei
- pótdíjak
- egyéb kedvezmények (valójában bevételkiesés).

8.2.1. Parkolási óradíjakból származó bevételek

Fontos szempont a meghatározáshoz, hogy egy adott terület parkolóhelyeinek száma, a parkolóhelyek szabványos kialakítása következtében csökkenni fog. A csökkenés mértékét tervezést követően lehet meghatározni, számos tényezőtől függ.

Szintén fontos, hogy egy-egy parkolóhely kihasználtsága hogy alakul. A fizetőövezet bevezetése után a felmérés kori adathoz képest 10-20%-os kihasználtság csökkenéssel lehet számolni. De ez is erősen eltérő lehet a területek sajátosságaitól függően.

A díjfizető időszak jelen esetben évi 250 nappal becsülhető, napon belül irodalmi adatok alapján a 8-18h közötti 10 órás időtartamból 50-80% vehető fel ténylegesen díjfizetéssel.

8.2.2. Lakossági engedély kiadás bevételei

A 2020. évi kerületi adatok alapján kb. 28.000 helyi lakoshoz regisztrált gépjármű volt, a XV. kerület teljes egészére tekintve. A bevétel meghatározása függ a díjtól (emlékeztetőül – nem kötelező a maximális kedvezmény biztosítása a kerületi lakosok számára), attól, hogy ebből hány db. a „második autó”, és természetesen attól, hogy hány járművet érint egyáltalán a parkolási övezet.

8.2.3. Pótdíjak

A várakozási díj meg nem fizetésből adódó pótdíjak az összes díjfizető hely átlagosan ~20%-os arányában került meghatározásra, évente. A várakozási díjat illetően a Közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. alapján:

„(2) A pótdíj összege a pótdíj kiszabásának napját követő 15 napon belüli befizetés esetén az adott napon belül díjköteles időszakra és további két órai várakozásra számított várakozási díj, 15 napon túli befizetés esetén az egy órai várakozási díj negyvenszerese.” Minden esetben 15 napon belüli pótdíjfizetés került feltételezésre, 10+2 órás parkolásnak megfelelő bírság összeggel.

8.2.4. Kedvezmények

A korábban említett egyéb kedvezmények – intézményi, gazdálkodói, gyermekszállítási stb. – kedvezmények meghatározása egyedileg történik.

A kedvezmények hatása valójában bevétel kiesés.

Munkahelyi kedvezményeknél egy autóra 50 %-os kedvezmény javasolt. Az egészségügyi kedvezmény szokásos értéke: 100 %. A gyermekszállítási kedvezmény lehet 100%-os, de az csak napi 2x30 perce, vagy hasonló időszakra szól.

A kedvezmények meghatározása kerületi döntéshozói hatáskör.

9. Összefoglalás

A gépjárműforgalom – legyen álló vagy mozgó – hatása a fenntarthatóbb és élhetőbb környezetre egyre nagyobb a városi területeken. A tanulmány fő célja a parkolási helyzet normalizálásának nem az egyetlen, de a leghatékonyabb rövid távú eszközének – a díjfizető övezetek kialakításának – a vizsgálata, de emellett több olyan javaslat bedolgozásra került, amely ennek kiegészítő eszközeként szükséges az élhetőbb, mindenki által jobban „használható” környezet kialakításához.

A parkolási viszonyainak számszerű megismerésére napi 3 alkalmas számlálások készültek a homogén zónákban a Megrendelővel közösen kiválasztott útszakaszokon. Összességében megállapítható, hogy a Szentmihályi út tengelye mentén lévő területeken magas kihasználtság jellemző, helyenként kiugró illegális parkolással.

A 17 vizsgált szakasznak több mint a felén 70%-os telítettség felett volt. A 9,13,14 és 16. szakaszon jelentős volt a szabálytalan parkolás aránya. A vizsgált 3 időszakban a foglaltság mértéke reggel 8 órától kezdve folyamatosan növekedett, több esetben.

Azok aránya, akik reggel 8 órakor regisztrálva lettek, azonban a két órával későbbi méréskor már nem voltak a helyszínen, azok aránya a Szilas-parknál volt a legmagasabb, 37%.

Egész napos parkolásnak azt tekintettük a mérés során, amikor reggel 8, 11 és 19 órakor is a parkolóban volt a gépjármű. Egésznapos parkolási arány a Kemény István utcában, Dessewffy Arisztid utcában volt a legnagyobb, több mint 60%. Vélhetően ezekben az utcákban a lakók parkolási aránya jelentősebb.

A Fővárosi Közgyűlés 2024. november 27-én jelentős változásokat szavazott meg a parkolási rendszerben, melyek között szerepel a hétfélig fizetős parkolás bevezetése, a zöld rendszámú autók ingyenes parkolásának megszüntetése, valamint a parkolóautomaták fokozatos kivezetése. 2026 közepéig teljesen megszűnnek a parkolóautomaták, így a parkolás kizárólag digitális formában lesz intézhető. A C zónában 400 forint a jelenlegi 300 forint helyett, míg a D zónában 300 forintot kell majd fizetni a jelenlegi 200 forint helyett emelkedik a tarifa.¹

A legnagyobb átlagos telítettségek a Szentmihályi út 1 kilométeres körzetében voltak mérhetőek. Ugyanezek a területek voltak a legnagyobb a legfeljebb 2 órás tartósságú parkolási esemény.

Jelen vizsgálat alapján a kerület területének ~60%-án javasolt elvégezni a részletes elemzést (az előbbi ábrán pirossal körül határolt terület). A rendeletnek megfelelő telítettségvizsgálat követően a díjfizető övezetbe vonható területek lehatárolhatóak, körvonalazódnak.

A rendszerek bevezetésével kapcsolatban döntéshozói állásfoglalás szükséges a lakossági, vállalati, egészségügyi kedvezmények tekintetében. A javaslat alapján a 75%-os és a 25%-os kedvezmény javasolt adott háztartás első -és második gépjárművére. Ettől eltérni lehet, de minden további kedvezmény a fizető helyek bevételeit is csökkentheti – különösen a 3. autóra vonatkozó kedvezmények vagy a munkahelyek számára biztosított további kedvezmények. További döntéshozói kérdés a bérlők számára biztosítandó lakossági parkolási kedvezmény,

¹ <https://parking-hungary.hu/hu/hirek/valtozasok-a-budapesti-parkolasban-2026-toi>

amely a kiadó lakások piaci versenyképességét is befolyásolja. Ezek a döntések jelentősen meghatározzák egy későbbi díjfizető övezet megtérülését.

A telítettségvizsgálat és a döntések követően a bevezethetőség ütemezéséről döntve a részletes forgalomtechnikai tervezés szükséges, amely az automaták jogszabály szerinti elhelyezését meghatározza, valamint a fizetőövezetbe vonandó közterületeken a vonatkozó előírásoknak megfelelő kialakításokat (forgalomtechnikai jelzésrendszert) létrehozza. Ezek a Budapest Közút Zrt.-vel egyeztetendő, nem-engedélyköteles beavatkozásokkal kezelhetők. A tervben a szabálytalan parkolásokat kezelni kell, amennyiben a kezelő úgy ítéli meg, születhet döntés arról hol és milyen módon kerülnek felfestésre a helyek.

További döntéshozói jogkörben eldöntendő kérdés, hogy egyes területeken kijelölésre kerüljön-e „csak engedéllyel” jelölt lakossági parkolóhely (XII. kerület mintájára). Ez részletes tovább tervezést és telítettségfelmérést igényel és egyeztetést a Budapest Közút Zrt.-vel, mert ennek is feltételei vannak, nem korlátlanul alkalmazható.

A parkolás-szabályozás a fenntartható közlekedési rendszer egyik eszköze, ennek megfelelő felépítése útján a helyi lakosság érdekei képviselhetők, a lakóterületekről és a kerületközpontból kizárva a P+R típusú parkolásokat és lehetőséget adva a helyi intézményekhez érkezőknek a megállásra, várakozásra. A cél: élhető város, fenntartható közlekedési rendszer létrehozása, fenntartása.

A fenti cél elérése, a kerület parkolási rendszerének hatékony és gazdaságos működtetése szempontjából elsődleges feladatok:

- Díjfizető parkolási rendszer bevezetése az idegen parkolások (P+R) kiszorítása és a kerületközpont élhetőségének javítása érdekében,
- korszerű parkolás-technológiai és parkolásirányítási rendszer fokozatos bevezetése,
- a kerületközponti parkolási lehetőségek folyamatos elmozdítása a közterületekről parkolási létesítményekbe,
- P+R parkolási lehetőségek bővítése a kerület külső részein, a fővárossal együttműködve,
- K+R parkolók kijelölése az oktatási intézményeknél,
- a parkolási lehetőségek bővítése a lakótelepeken,
- parkolás-szabályozási előírások megjelenítése a Helyi Építési Szabályzatban.

Minden egyes városrendezési és közlekedésfejlesztési intézkedés, illetve kérdés hatással van a parkolási rendszerre, annak üzemeltetésére. Ugyanakkor a rendelkezésre álló parkolási lehetőségek nagysága, azok elhelyezkedése, minősége visszahat a mobilitásra és a városi élet minden aspektusára.