

**BUDAPEST X. KERÜLET, KŐBÁNYA TERÜLETÉN FIZETŐ PARKOLÁSI  
ÖVEZET KIALAKÍTÁSA DÖNTÉS ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNY  
KISMARTONI UTCA A KŐBÁNYAI ÚT ÉS A NÉPLIGET KÖZÖTT**

**III/1 TERÜLET**

**Megbízó: Budapest Főváros X. kerületi Kőbányai Önkormányzat**

**Tervező: Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft.**

Budapest, 2013. december



Cím: 1052 Budapest, Bécsi utca 5. Levélcím: 1364 Budapest, Pf.: 262.

Telefon: 235-2020, 235-2000 Fax: 235-2021 E-mail: halozat@kozlekedes.hu Web: www.kozlekedes.hu

TERVEZÉSI IRODA

TERVSZÁM:

**4621**

ALTERVSZÁM:

**04**

MEGBÍZÓ:

**BUDAPEST FŐVÁROS X. KERÜLETI KŐBÁNYAI ÖNKORMÁNYZAT**

A MEGBÍZÁS TÁRGYA:

**BUDAPEST X. KERÜLET, KŐBÁNYA TERÜLETÉN FIZETŐ PARKOLÁSI ÖVEZET KIALAKÍTÁSA  
DÖNTÉS ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNY**

**KISMARTONI UTCA A KŐBÁNYAI ÚT ÉS A NÉPLIGET KÖZÖTT**

**III/1 TERÜLET**

TERVTÍPUS:

**DÖNTÉS ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNY**

SZAKÁG:

RÉSZMŰVELET:

SZAKÁGI ALCSOPORT:

**01**

DOKUMENTUMSZÁM:

**002**

VÁLTOZAT:

**01**

TERVEZŐ:

TERVEZŐ:

**Balogh Balázs**

01-13503

FELELŐS TERVEZŐ:

**Szegő János**

01-3418

IRODAVEZETŐ:

**Szegő János**

IGAZGATÓ:

**Várady Tamás**

DÁTUM:

**2013.12. hó**

EGYSÉGES DOKUMENTUMJEL:

**4621-04-TAN-FOT-01-002-01**

---

---

## Tartalomjegyzék

Ábrajegyzék .....	3
1. Előzmények, megbízás tárgya.....	4
2. Jelenlegi állapot vizsgálata .....	5
2.1. Jelenlegi közúti hálózat .....	5
2.2. Jelenlegi közúti forgalom.....	5
2.3. Jelenlegi közösségi közlekedési hálózat.....	6
2.4. Lágymű közlekedési módok értékelése .....	7
2.4.1. Jelenlegi gyalogos közlekedés.....	7
2.4.2. Jelenlegi kerékpáros közlekedés.....	7
3. A fővárosi közlekedésfejlesztési terv szerinti közlekedési hálózatfejlesztések.....	7
3.1. Javasolt közúti hálózatfejlesztések.....	7
3.2. Javasolt tömegközlekedési hálózatfejlesztések .....	8
3.3. Javasolt kerékpár hálózatfejlesztések .....	8
4. Jelenlegi parkolási helyzet.....	8
4.1. Díjfizető övezetek a vizsgált terület környezetében .....	8
4.2. Parkolás vizsgálata .....	9
4.3. Statikus parkolás felvétel .....	9
4.4. Dinamikus parkolás felvétel .....	10
4.4.1. A felvétel módszere .....	10
4.4.2. A felvétel menete.....	10
4.4.3. A felvétel eredményei.....	11
5. Gazdaságossági vizsgálat.....	14
5.1. A parkolás szabályozás után várható parkolóhelyek számának becslése.....	14
5.2. A fizető övezet kijelölésének költségbecslése .....	14
5.3. A fizető övezet kijelölése után várható bevételek .....	15
5.4. Egyéb bevételek és kiadások .....	15
5.5. Egyszerűsített gazdaságossági vizsgálat.....	16
6. Összegzés, javaslat.....	18
7. BKK egyeztetési jegyzőkönyv .....	20

## Ábrajegyzék

- 3. ábra** Jelenlegi közúti hálózat
- 4. ábra** Jelenlegi közösségi közlekedési hálózat
- 5. ábra** Várakozási övezetek, átnézeti helyszínrajz
- 6. ábra** Dinamikus parkolás felvétel helyszínrajza
- 7. ábra** Jelenlegi állapot fotó dokumentációja
- 8. ábra** Javasolt várakozási övezet helyszínrajza

## 1. Előzmények, megbízás tárgya

A fizető parkolási övezet kialakítása a Kismartoni utca a Kőbányai út és a Népliget között döntés-előkészítő tanulmányt a Budapest Főváros X. kerületi Kőbányai Önkormányzat megbízásából a Közlekedés Kft. készíti.

**A döntés-előkészítő tanulmány célja, hogy a vizsgált terület jelenlegi parkolási helyzetét felülvizsgálva, bemutassa a terület parkolási fizető övezet kijelölése esetén várható pénzügyi megtérülését, illetve működtetésének gazdaságosságára vonatkozó várható eredményét.**

A döntés-előkészítő tanulmány alapvetően két részből áll:

- egyrészt az előkészítő vizsgálatból, amelyben bemutatásra kerül a vizsgált terület jelenlegi állapotának, közúti hálózatának, közösségi közlekedési hálózatának és parkolási helyzetének vizsgálata valamint azok eredményei. A jelenlegi parkolási helyzet felmérése dinamikus parkolás felvétel alapján készült.
- A tervezés második szakaszában a statikus és a dinamikus parkolás felvétel eredményei, a tervelőzmények, valamint korábbi szakmai megfontolások alapján meghatározzuk a fizető övezet kijelölése után várható parkolóhelyek és parkolójegykiadó automaták számát, egyszerűsített költségbecslést készítünk a parkolás szabályozásra, illetve a fizető övezetek kijelölésére. A kijelölés alapján meghatározzuk a várható bevételek mértékét, figyelembe véve az egyéb bevételeket is, mint például a várakozási díj meg nem fizetésből adódó pótdíjakat. Végezetül gazdasági megtérülés számítást végeztünk a vizsgált területre, a várható bevételek és kiadások alapján.

*A X. kerületben a megvalósított és megvalósítandó parkolási övezetek az **5. ábrán** látható.*

## 2. Jelenlegi állapot vizsgálata

### 2.1. Jelenlegi közúti hálózat

A vizsgált helyszín a Kismartoni utca a Kőbányai út és a Népliget között, amely a Kőbányai útra csatlakozó zsákutca.

*A vizsgált terület átnézeti helyszínrajza az 5. ábrán látható.*

#### III/1 terület

A vizsgált terület környezetében kelet-nyugat irányú I. rendű főút a Kőbányai út, mely a Jászberényi út – Kőrösi Csoma Sándor út - Kőbányai út országos jelentőségű útvonal része.

A térség másodrendű főútvonalai: a 2X1 forgalmi sávós Pongrác út, Bihari út és a Vajda Péter utca.

A terület gyűjtőútjai a Szállás utca és a Mázsa utca, melyek kerületi jelentőséggel bírnak.

A térség további utcái lakóutcák, melyek a vizsgált terület zömében társasházias és munkahelyi jellegű környezet feltárását, kiszolgálását biztosítják. A lakó és kiszolgáló utak hálózata a megközelítést és közvetlen kiszolgálást – valamint a közterületi parkolás jelentős részét – biztosítja.

A Kismartoni utca elhelyezkedésénél és zsákutca jellegénél fogva funkcionálisan csak a Kőbányai úttal van kapcsolata.

*A vizsgált terület jelenlegi közúti hálózata az 3. ábrán látható.*

### 2.2. Jelenlegi közúti forgalom

Az úthálózat forgalmának általános jellemzői:

- A forgalom napi lefolyásának vizsgálata alapján (a jellemző keresztmetszetekben) megállapítható, hogy a hétköznapi csúcsidőszakok reggel 7<sup>00</sup>-8<sup>00</sup> és délután 16<sup>00</sup>-17<sup>00</sup> között vannak.
- A csúcsórai forgalom az átlagos napi forgalomnak 8,5-9,0 %-a.

- A legnagyobb csúcsórai forgalmi értékeket a reggeli csúcsidőszakban mérték, ilyenkor a sugárirányú főutakon a forgalmi terhelés aszimmetrikus, a városközpont irányában helyenként a kétszerese az ellentétes iránynak.
- A Kismartoni utca forgalma kizárólag az utcában parkoló járművek mozgásából és az utcából nyíló magán telkek forgalmából adódik, a Kismartoni utca zsákutca, átmenő forgalom a vizsgált területen nincsen.

Jellemző forgalmi adatok:

- A terület legnagyobb forgalmi terhelése a Kőbányai úton (34.000-37.000 Ejármű/nap/2irány),
- jelentős forgalommal bír a Szállás utca (10.000-12.000 Ejármű/nap/2irány),
- illetve a Horog utca kiépült szakasza a Kőbányai út és a Pongrác út között (2.000-4.000 Ejármű/nap/2irány).

### 2.3. Jelenlegi közösségi közlekedési hálózat

A vizsgált terület közforgalmú közlekedési hálózattal történő ellátottsága budapesti viszonylatban megfelelő. A Kőbányai úton közlekedő 28-as, 28A, továbbá a 62-es villamos viszonylat szolgálja ki a térséget és biztosítják a kerületek közötti kapcsolatot a Blaha Lujza tér és a Kozma utcai végállomások között. A viszonylatok megállója közvetlenül a Kismartoni utcánál található.

A terület buszforgalmi hálózatát a Kőbányai úton haladó 9-es és 217E buszok alkotják.

A villamos és buszhálózat együttesen biztosítják a térség kellő kapacitását és biztosítják a közvetlen kapcsolatot a 2-es K-Ny-i és a 3-as É-D-i metró hálózattal. (Blaha Lujza tér metró állomás, Deák tér metró állomás)

A hálózati elemzés alapján megállapítható, hogy a vizsgált terület jelenlegi közforgalmú közlekedési hálózatának kapcsolatai a szomszédos kerületekkel és a belvárossal kedvezőek.

A vizsgált terület közforgalmú közlekedési kiszolgálása a hálózati lefedettség szempontjából kedvező. A terület gyakorlatilag teljesen fedett, azaz 300m sugarú körön belül található közforgalmú közlekedési megállóhely.

*A jelenlegi közforgalmú közlekedési hálózat, a viszonylatszámok, a megállóhelyek és végállomások, továbbá a hálózati lefedettség a 4. ábrán látható.*

## 2.4. Lány közlekedési módok értékelése

### 2.4.1. Jelenlegi gyalogos közlekedés

A területet határoló utak menti járdákon, gyalogos felületeken, valamint a főutak jelzőlámpával szabályozott csomópontok gyalogátkelőhelyein a gyalogosok biztonságos közlekedése megoldott.

### 2.4.2. Jelenlegi kerékpáros közlekedés

A vizsgált terület környezetében kijelölt kiépített kerékpárút a kelet-nyugat irányú Kőbányai út – Kápolna utca - Óhegy park – Harmat utca nyomvonalon illetve közvetlenül a 2012-2013-ban felújított Kismartoni úton található.

## 3. A fővárosi közlekedésfejlesztési terv szerinti közlekedési hálózatfejlesztések

A 2008-ban készült el a 2001 évi Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Tervének (BKRFT) felülvizsgálata, amely az Európai Unió fejlesztési ütemeinek megfelelően 2020-ig, illetve azt követő időszakra határozza meg a javasolt fejlesztéseket. Az elkészült Fejlesztési Tervet a Fővárosi Közgyűlés 62/2009 01.29.-i határozatában jóváhagyta. Ennek felülvizsgálata jelenleg folyamatban van, de Főváros Közgyűlési jóváhagyás még nem született.

### 3.1. Javasolt közúti hálózatfejlesztések

- Körvasút menti körút új nyomvonalon;
- Kőrösi Csoma Sándor – Fehér út közvetlen összekötése, új külön-szintű keresztezés építése,
- Mázsa tér – Liget tér környezetében meglévő vasúti külön-szintű keresztezés fejlesztése,
- Horog utca kiépítése a Kőbányai út és a Kőér utca között.

A Körvasútsori főút 2x2 forgalmi sávós főútjellegű kialakítására részletes tanulmány készült. (Főmterv - Közlekedés Kft. 1997.) A 4. sz. főút új nyomvonalának kialakítása az Éles sarok környezetében halad. Nyomvonala a MÁV Újszász- hatvani vonalával párhuzamosan a



Keresztúri út mellett halad, a Körvasutat külön szintben (javaslat szerint aluljáróval) keresztezi.

A nyomvonal a körvasúttól Ny-ra Kőbánya-felső MÁV állomás mellett és az Albertirsai út vonalán vezet, az adottságok miatt az Éles saroknál a Fehér utat külön-szintben keresztezi.

További jelentős hálózatfejlesztés az Éles sarok és Örs vezér téri csomópont távlati külön-szintesítése, és a csatlakozó útvonalak bővítése.

A fejlesztések a területet közvetlenül nem érintik, a tervezési területen lévő utak és utcák hálózati szerepe megmarad.

### **3.2. Javasolt tömegközlekedési hálózatfejlesztések**

- Vasútvonalon történő elővárosi közlekedés fejlesztése.

### **3.3. Javasolt kerékpár hálózatfejlesztések**

- A területen javasolt, új kerékpár hálózatfejlesztés nem várható.

## **4. Jelenlegi parkolási helyzet**

### **4.1. Díjfizető övezetek a vizsgált terület környezetében**

Az elmúlt években Budapest belső kerületeiben, szinte kivétel nélkül, a közterületi parkolások fizető övezetbe vonása megtörtént. A főleg P+R jellegű parkolások ennek hatására a belvárostól kijebb, a városhatár irányába tolódtak. Budapest Pesti oldalát vizsgálva ez a IX., X, XIII., XIV, XIX. kerületeket érinti.

A X. kerületben, 2013. októberében elsőként átadott díjfizető övezet a Kerepesi út és a Gyakorló utca közötti lakóterületen található. Bevezetése a honos parkolások és a P+R jellegű parkolások konfliktushelyzete miatt vált szükségessé.

A fizető övezet az 5. díjtételű területbe tartozik. (Jelenleg az üzemidő munkanap 8.00-18.00, a díjtétel bruttó 175 Ft/óra.)

A Kerepesi út XIV. kerületi oldalán, a Kerepesi út – Padlízán utca – Bánki Donát utca – Ond vezér útja – Vezér utca által határolt területre engedélyezési és kiviteli egyesített terv készült, az engedélyezés folyamatban van.

A fent említett kijelölt zónák nem befolyásolják a terület parkolási szokásait.

#### 4.2. Parkolás vizsgálata

A területről általánosságban elmondható, hogy parkoló hiányos, mivel az itt található Taraliget lakópark honos parkolásai és a Kismartoni utcában található egészségháza érkező beteg forgalom nagymértékben terhelik a tervezési terület közterületi parkolóit. A Kismartoni utcában kiépített merőlegesen kijelölt parkolók találhatóak, a Kőbányai út főpályáján a megállás tiltott, de a szervízútján a közelmúltban kiépített ideiglenes parkoló szintén telített.

A közelmúltban épült lakóparknak rendelkeznie kell az OTÉK által előírt szükséges telken belüli magán parkolóval, de ezek használata megvásárláshoz vagy bérléshez kötött, nagyszámú közterületi honos parkolás jelentkezik.

A nagymértékű közterületi terhelésből adódóan a napközbeni honos és nem honos parkolások között általános a konfliktus helyzet.

*A jelenlegi és tervezett parkolási övezetek az 5. ábrán láthatóak.*

#### 4.3. Statikus parkolás felvétel

2013. októberben statikus parkolás felvétel<sup>1</sup> készült a lehatárolt területre. A felvétel során meghatároztuk a jelenlegi férőhelyek becsült számát, valamint a parkolás jelenlegi, kialakult módját, az alábbiak szerint:

- Útszegéllyel párhuzamos parkolás az úttesten;
- Útszegéllyel párhuzamos parkolás két keréssel a járdán;
- Útszegéllyel párhuzamos parkolás a járdán;
- Útszegélyre merőleges parkolás az úttesten;
- Útszegélyre merőleges parkolás két keréssel a járdán;
- Útszegélyre merőleges parkolás a járdán;
- Ferde parkolás az úttesten;
- Ferde parkolás két keréssel a járdán;
- Ferde parkolás a járdán.

A felfestéssel nem kijelölt, de nem tiltott parkoló helyeken, a férőhelyek megbecslése során a párhuzamos parkolás esetén ~5,5 méter; merőleges parkolás esetén ~2,5 méter; ferde parkolás esetén ~3,5 méter parkoló állás mérettel számoltunk.

A lehatárolt területen a becsült szabályos férőhelyek száma, mintegy **~68 férőhely**.

---

<sup>1</sup> A statikus parkolás felvétel során egy adott időpillanatban rögzítésre kerül útszakaszonként a becsült férőhelyek száma, a parkolás módja, a szabályosan és szabálytalanul parkolók száma.

#### 4.4. Dinamikus parkolás felvétel<sup>2</sup>

##### 4.4.1. A felvétel módszere

A számlálások során a felvételt végzők a felvétel kezdetekor minden, a parkolóban tartózkodó gépkocsi ablaktörlője alá egy cédulát helyeznek, amelynek egyik oldalán feltüntetik az aktuális időpontot, a másik oldalán pedig tájékoztatást adnak a felvétel céljáról a gépkocsivezetők számára. A kihelyezett céduláknak a számát rögzítik az előre elkészített számlálólapon.

Ezt követően minden félórán körbejárva a parkolóban, megismétlik a műveletet az előző félóra során újonnan beállt járművekkel, egyidejűleg rögzítve valamennyi különböző időpontot tartalmazó cédula darabszámát is. Így a felvétel végére egy háromszög alakú táblázat jön létre, amely tartalmazza minden egyes órában a felvétel időtartamán belüli valamennyi megelőző óra során beállt gépkocsi darabszámát.

Ezután az eredmények rögzítése és számítógépes feldolgozása következik. Az eredmények táblázatos és grafikus formában kerülnek feldolgozásra.

##### 4.4.2. A felvétel menete

A dinamikus parkolás felvétel elkészítéséhez első lépésben próbafelvételeket végeztünk annak érdekében, hogy egy fő számláló félóra alatt hány férőhely bejárását tudja elvégezni. A próbafelvételek alapján megállapítottuk, hogy egy fő, a bejárási terület nagyságától függően egy félóra alatt megközelítőleg 100-150 férőhelyen történő parkolást tud számlálni. A jelenlegi területen a csekély parkolóhelyből adódóan nem volt szükség próbafelvétel készítésére.

Nagyobb területeken a parkolási viszonyok felmérése, elemzése és bemutatása a vizsgálati területet részterületekre bontva történt meg, itt a parkolók viszonylag kevés száma miatt 1 db részterület volt.

*A dinamikus parkolás felvétel kijelölt részterületeit a 6. ábra mutatja be.*

A statikus parkolás felvételeket 2013. októberében, a dinamikus parkolás felvételeket 2013. novemberében végeztük el, kedd, szerda, csütörtöki napokon, 6<sup>00</sup> – 20<sup>00</sup> óra közötti időszakban. A felvételek alatt a Közlekedés Kft. munkatársai több alkalommal ellenőrizték a felvétel menetét, illetve tájékoztatást adtak a felvétel céljáról a lakossági érdeklődők részére.

---

<sup>2</sup> A dinamikus parkolás felvétel célja az adott területen lévő férőhelyek időbeni kapacitáskihasználtságának, valamint a területre vonatkozó parkolási időtartamok meghatározása.

**4.4.3. A felvétel eredményei**

Az adatok rögzítését követően elkészítettük a terület részletes elemzését. Az adatok feldolgozásakor a területen az alábbi parkolási jellemzőket határoztuk meg:

- A parkoló járművek száma;
- A maximális kapacitáskihasználtság értéke, mértéke és időpontja;
- Az átlagos kapacitáskihasználtság mértéke;
- A reggeli, az esti és a napközbeni parkoló járművek száma;
- A napközbeni parkolók átlagos tartózkodásának időtartama;
- A parkolások időtartam szerinti megoszlása;

**A III/1 terület** eredményeinek összegzését az alábbi táblázatban adjuk meg

részterület kódja	összes parkolás	kapacitás					parkolási jellemzők				
		becsült férőhelyek száma	maximális kihasználtság			átlagos kihasználtság	reggel bent volt	este bent maradt	egész nap bent volt	csak napközben tartózkodott a parkolóban	a napközbeni parkolók átlagos tartózkodásának időtartama
			értéke	mértéke	időpontja						
[db]	[db]	[db]	[%]	[óra:perc]	[%]	[db]	[db]	[db]	[db]	[óra]	
1	259	68	66	96,7	10:00	88,4	27	36	6	202	3,30

A területet vizsgálva megfigyelhető a parkolóhely kihasználtság és a parkolási időtartamok alakulása időbeni lefolyás diagramon, a munkahelyi és látogatói funkcióra jellemző férőhelyek délelőtti feltöltődése és délutáni kiürülése,

Megfigyelhető a rövid idejű parkolások magas aránya,

Megfigyelhető a honos parkolásra jellemző ellentétes járműmozgás, ahol reggel jelentkezik a kiürülés és este a telítődés illetve látható a bent maradó parkolók is.

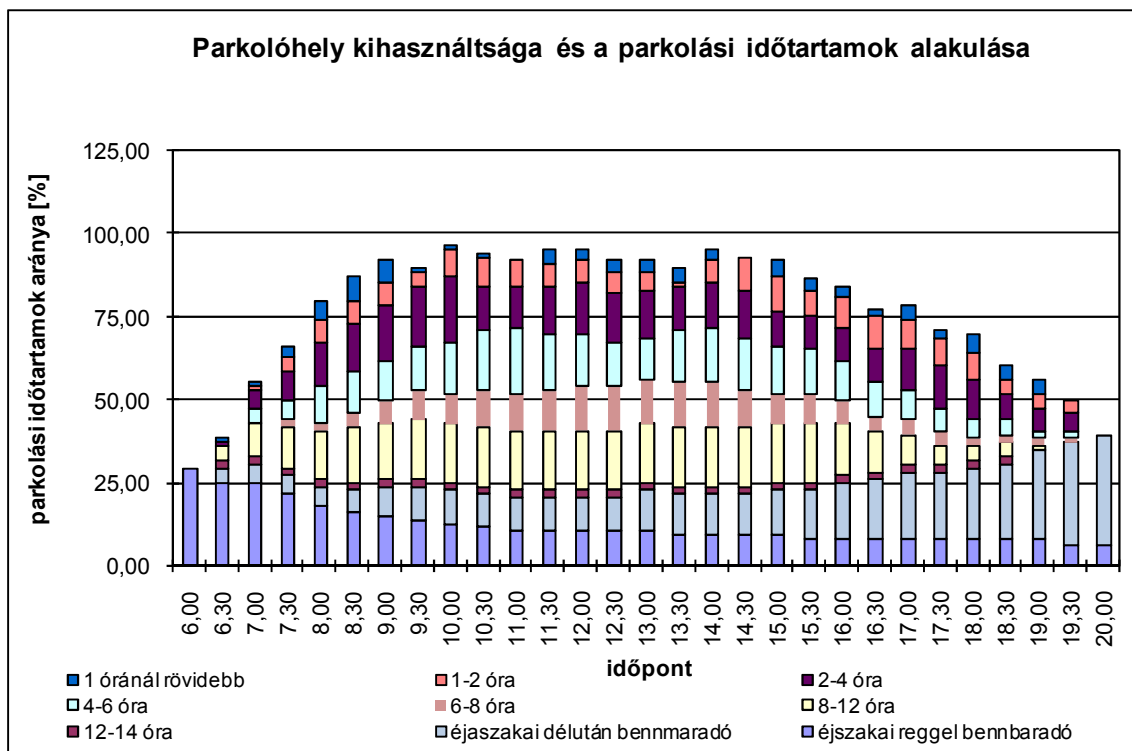
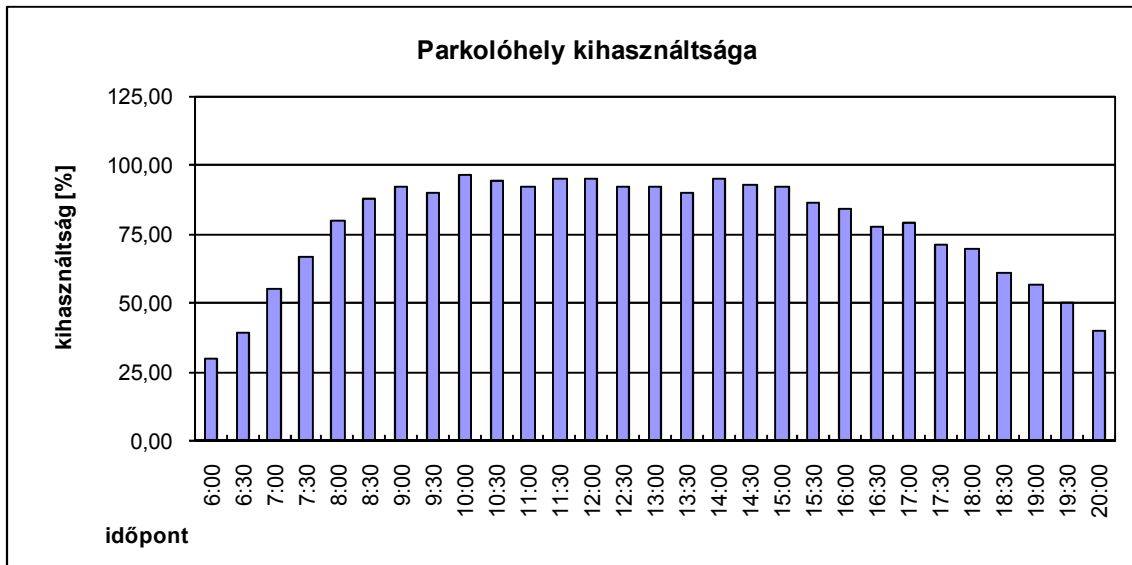
Az éjszakai a parkolók kihasználtsága közel 40%-os, jellemzően honos parkolásokból.

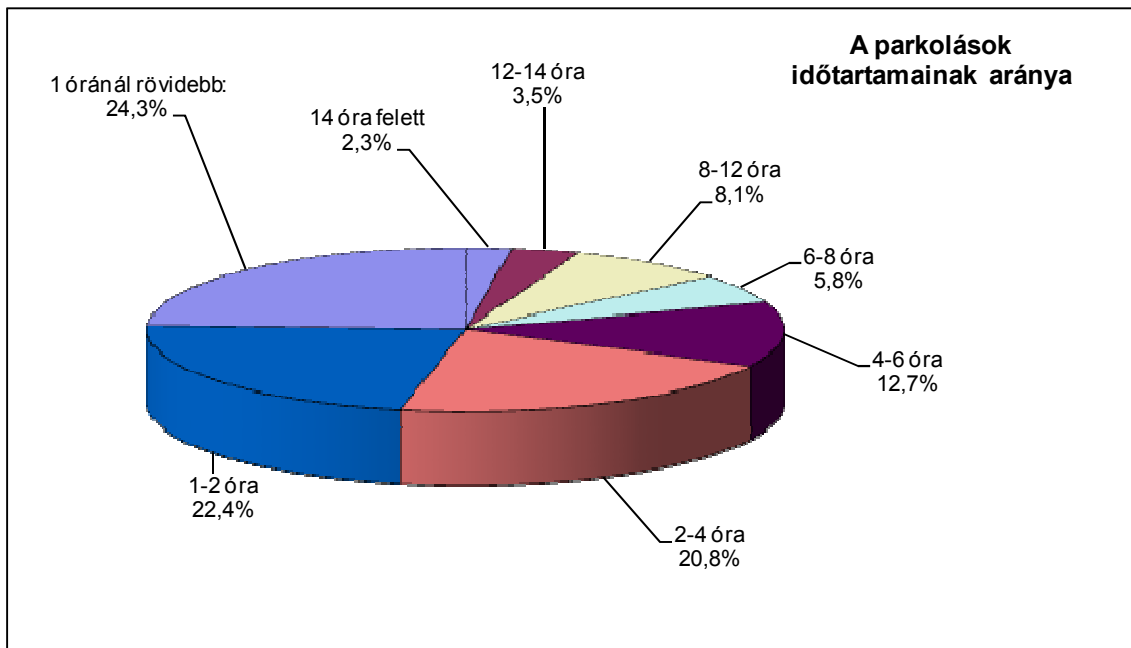
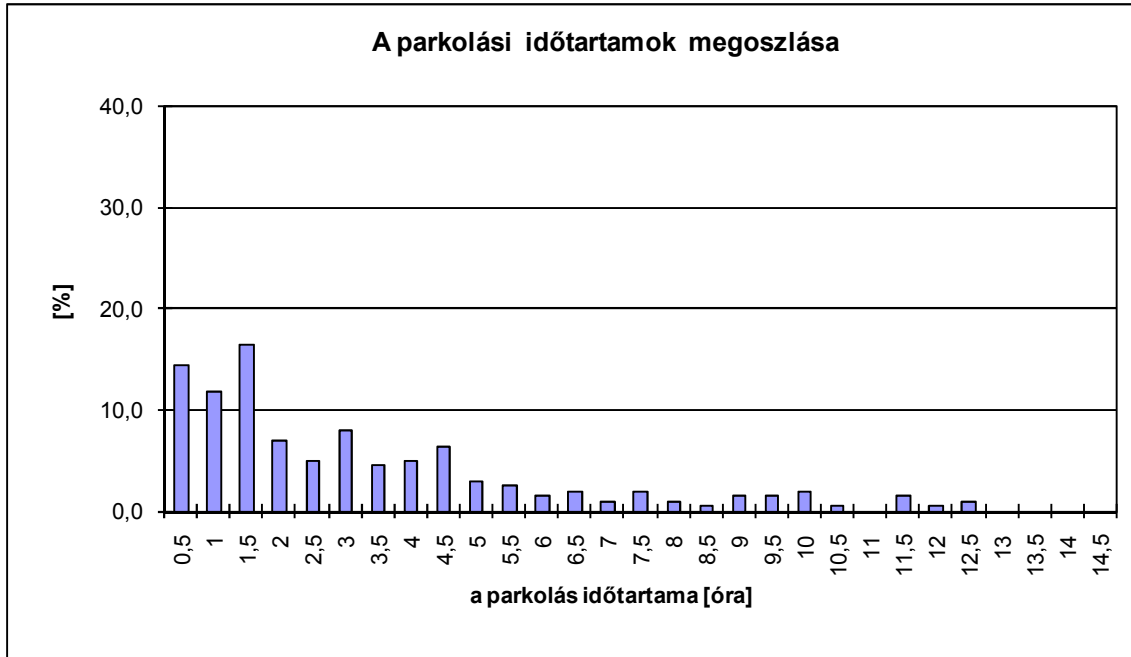
A parkoló maximális kihasználtsága 97%,

A 14 órás parkolás felvétel során 259 db parkolást rögzítettünk a teljes területen, melyből 6 db volt olyan jármű, amely egész nap a parkolóban várakozott, ami azt jelenti, hogy a fennmaradó 62 férőhelyen a vizsgált időintervallumban 253 jármű parkolt.

A 259 parkolásból a csak napközben tartózkodott járművek száma 202db volt.

**A teljes terület átlagos kapacitás-kihasználtsága: 88,5%, a napközbeni parkoló járművek átlagos tartózkodási időtartama üzemidőben 3,3 óra volt.**





## 5. Gazdaságossági vizsgálat

### 5.1. A parkolás szabályozás után várható parkolóhelyek számának becslése

A döntés előkészítő tanulmányt követő tervfázisban a díjfizető övezetbe bevonni kívánt területre forgalomtechnikai engedélyeztetési (célszerűen egyesített engedélyezési és kiviteli terv) tervet kell készíttetni.

**Általános esetben,** az elkészítendő egyesített terv határozza meg pontosan, hogy a parkolás szabályozást követően hogyan alakul az adott területen a férőhelyek száma. Korábbi tervek alapján a parkolás szabályozást követően a férőhelyek csökkenése várható, mivel a jelenleg kialakult parkolási rend és a szabvány szerint megengedett férőhely méretek között sok esetben nagymértékű különbség mutatkozhat. A kijelölendő parkolóhelyek számának meghatározása során figyelembe kell venni az **ÚT 2-1.210:2005** számú, „A parkolási létesítmények geometriai tervezése” című *Útügyi műszaki Előírást*.

Korábbi parkolás szabályozás tervek alapján elmondható, hogy azokon a területeken, ahol fizető parkolási övezetet hoznak létre és ehhez kapcsolódóan a parkolás rendjét is szabályozzák, ott a korábbi férőhelyek 10-15%-os csökkenésére kell számítani.

**Jelen esetben,** a vizsgált parkoló 2013-ban került kialakításra, parkoló szám csökkenéssel nem kell számolni.

### 5.2. A fizető övezet kijelölésének költségbecslése

A parkolás szabályozást követően, a férőhely számok megállapítása után meghatározható a szükséges díjfizető automaták száma. Ennek meghatározásához figyelembe kell venni a **30/2010. (VI.04.) Főv. Kgy. rendeletet**, amely **Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról** rendelkezik.

A rendelet értelmében a parkolás üzemeltetési rendszer egyik technikai feltétele a jegykiadó automatákra vonatkozóan, hogy az automatáknak **a várakozóhelyek 80%-ától 75 méteren belül elérhetőek**nek kell lenniük.

A díjfizető automaták számának pontos meghatározása a terület kis mérete miatt pontosan meghatározható.

A fentiek értelmében a döntés-előkészítő tanulmány során a szükséges díjfizető automaták száma, **a Kismartoni utcában 2 db.**

A X. kerületi Városüzemeltetési Osztály adatai alapján és korábbi tapasztalatok szerint egy díjfizető automatára eső telepítési költség mintegy bruttó 1 900 000 Ft/automata, továbbá a fizető övezet kijelölésének további költségei (táblázás, felfestés, stb.).

### 5.3. A fizető övezet kijelölése után várható bevételek

A bevételek meghatározásakor azzal a feltételezéssel éltünk, hogy a jelenleg csak a reggel 8.00 és délután 18.00 óra között parkoló járművek azok, amelyek az adott területen parkolási díjat fizetnének.

Továbbá figyelembe kell venni az adott terület parkolási szokásait, az övezet környezetében a parkolási lehetőségeit és költségeit illetve a fizető övezetbe vonás utáni parkolás várható átrendeződését. (például: P+R parkolások, területen belüli mozgások, területen belül meglévő, de jelenleg használaton kívüli magánparkolók). Ezek együttes hatása a tovább csökkenti a bevételt meghatározó parkoló órák számát.

Az éves bevételek számításához a 2013. évi díjjal, vagyis az 5. díjtételű területek szerinti bruttó 175 Ft/óra díjjal, valamint havonta 21 munkanappal számoltunk.

#### Lakossági parkolás:

A számításnál nem vettük figyelembe, lakossági parkolásnak tekintettük a parkolóban reggel benntartózkodó járműveket, az este bennmaradt járműveket, valamint az egész nap folyamán bent tartózkodott járműveket. Fentiek alapján csak a nappali díjfizető órák számával számoltunk.

### 5.4. Egyéb bevételek és kiadások

Az egyéb bevételek között, a várakozási díj meg nem fizetésből adódó pótdíjakkal is szükséges számolni. Ezek mértéke 100 férőhely esetén átlagosan 5db, melynek értéke a korábbi tapasztalatok alapján bruttó **~15 000 Ft/férőhely/év.**

A beruházás során az automaták telepítési költségén kívül egyéb költségekkel, mint például üzemeltetési költségekkel is szükséges számolni.

Az üzemeltetési költségeket korábbi tapasztalatok alapján vettük figyelembe, egy parkolóhelyre vetített éves üzemeltetési költség **~bruttó 31 000 Ft/férőhely/év.**<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Megjegyzés: az üzemeltetési költség fajlagos (egy parkolóhelyre vetített) értékének meghatározása, több szempontból is kockázatot rejt önmagában. Amennyiben már meglévő parkolási társaság üzemelteti, abban az esetben nem feltétlenül kell számolni a közvetett költségekkel, mivel azok nem feltétlenül növekednek a többlet férőhelyszámmal. A fajlagos költség mértékét befolyásolja továbbá az adott fizető övezet területének nagysága, távolsága az üzemeltető telephelyétől, stb.

Fentiek figyelembevételével az üzemeltetési költség, mint az egyszerűsített gazdaságossági megtérülés számítás egyik paramétere óvatosan kezelendő, a megtérülési időben fontos szerepet tölt be.



**5.5. Egyszerűsített gazdaságossági vizsgálat**

A díjfizető órák száma elméleti, maximális értéke **667 óra**, de a parkolás várható átrendeződéséből adódóan **209 órával** számoltunk.

<b>díjfizető órák számának alakulása a parkolás átrendeződése előtt és után</b>			
tartózkodási idő [óra]:	Összes tartózkodási idő (éjszakai parkolók nélkül) [óra]:	Összes tartózkodási idő (éjszakai parkolók nélkül) parkolás átrendeződése után [óra]:	Az átrendeződés várható százalékos eltérése (%)
0,5	15	15	100
1	24	22	90
1,5	50	40	80
2	28	20	70
2,5	25	15	60
3	48	24	50
3,5	32	13	40
4	40	16	40
4,5	59	18	30
5	30	9	30
5,5	28	6	20
6	18	4	20
6,5	26	5	20
7	14	1	10
7,5	30	3	10
8	16	1	5
8,5	9	0	5
9	27	0	0
9,5	29	0	0
10	40	0	0
10,5	11	0	0
11	0	0	0
11,5	35	0	0
12	12	0	0
12,5	25	0	0
13	0	0	0
13,5	0	0	0
14	0	0	0
14,5	0	0	0
	<b>667</b>	<b>209</b>	

A korábbi fejezetek szerinti bevételek és kiadások alapján elkészítettük a területegységek előzetes gazdaságossági vizsgálatát, amelyet a következő táblázatok szemléltetnek:

### Bevételek (bruttó)

jelenlegi férőhelyek száma	összes parkolás	egész nap bent volt - lakossági	csak napközben tartózkodott a parkolóban	díjfizető órák száma	férőhelyek száma a parkolás-szabályozás után	éves árbevétel (bruttó 175 Ft/óra esetén)
						[eFt]
<b>68</b>	<b>259</b>	<b>6</b>	<b>202</b>	<b>209</b>	<b>68</b>	<b>10 253</b>

### Költségek (bruttó)

becsült fizető automaták száma	férőhelyek száma a parkolás-szabályozást követően	beruházási költség (bruttó)	üzemeltetési költség	költségek összesen
		[eFt]	[eFt]	[eFt]
<b>2</b>	<b>68</b>	<b>4 191</b>	<b>3 175</b>	<b>7 366</b>

Az éves árbevétel tartalmazza a pótdíjából származó bevételt is.

A vizsgálat eredményében látható, hogy a területen a díjfizető zóna kijelölésének becsült beruházási költsége mintegy:

*bruttó: 4,2 millió Ft,*

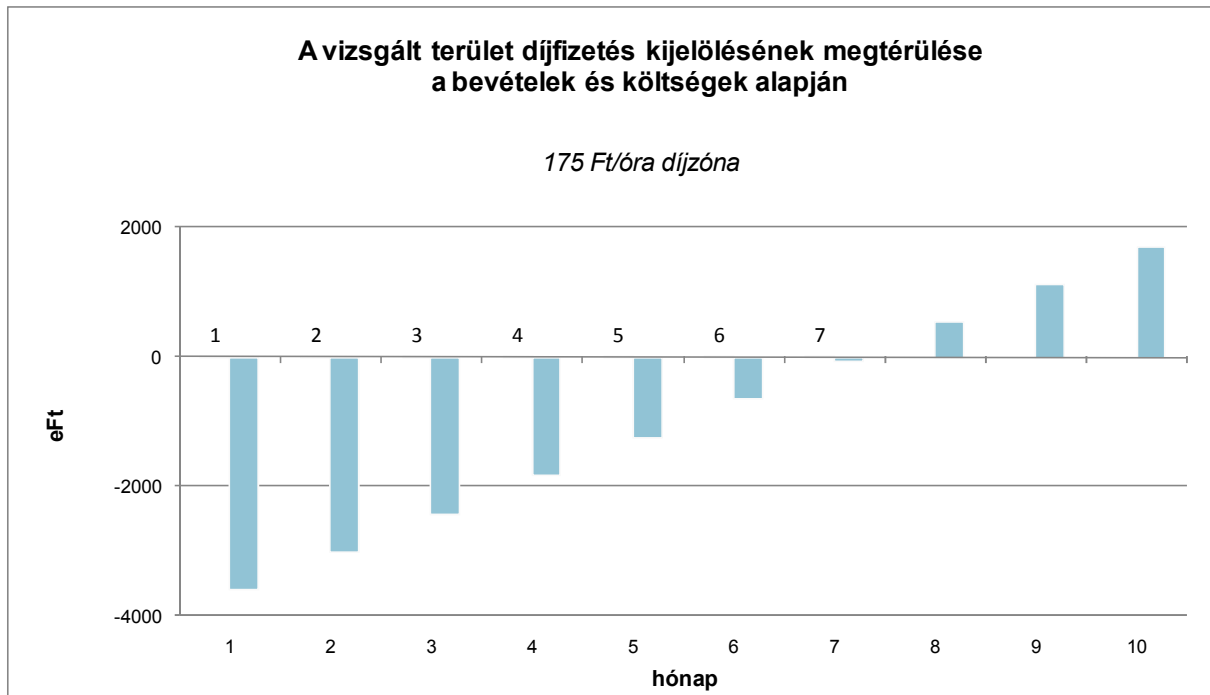
A férőhelyek üzemeltetése évente közel:

*bruttó: 3,2 millió Ft,*

A költségekkel szemben a várható éves árbevétel mintegy:

*bruttó 10,2 millió Ft.*

A fentiek figyelembevételével elmondható, hogy a beruházási költség megtérülése az 1. évben várható.



## 6. Összegzés, javaslat

A döntés-előkészítő tanulmány célja az volt, hogy a kijelölt terület jelenlegi parkolási helyzetét felülvizsgálva, bemutassa a terület parkolási fizető övezet kijelölése esetén várható pénzügyi megtérülését, illetve működtetésének gazdaságosságára vonatkozó várható eredményét.

A gazdaságossági számításokat jelenértéken végeztük el. A számítások során megállapításra került, hogy a fajlagos üzemeltetési költség mértékét több szempont is befolyásolja, azonban fontos szerepet játszik a megtérülés számítása során, ezért az eredményeket ennek figyelembevételével szükséges kezelni.

**Az előzetes gazdaságossági vizsgálat alapján a vizsgált terület gazdaságossági szempontból megfelelő fizető parkolási övezet kijelölésére, azonban a Kőbányai Önkormányzat elsődleges célja nem a parkolási övezet kijelölésével az önkormányzati bevételek növelése, hanem a jelenlegi parkolási feszültségek kezelése.**

A vizsgált utcában a parkolási igényhez képest kevésszámú parkolók terheltsége a tágabb környezetre is kihat. A vizsgálata során kiderült, hogy a Kismartoni utcától, főleg az egészségháztól távolodva ugyan csökken a parkolóhelyek kihasználtsága, de a hatása kihat a Kőbányai úti szervizútra.

A Kismartoni utcában a fizető parkolási övezetbe vonás javítana a túlterhelt parkolók helyzetén, de az övezet bevezetése után várható a parkolások átrendeződése, kitolódása a tágabb környezetre ott idézve elő hasonló problémát.

**A fent említett okok miatt tervezői javaslatunk, az eredeti lehatárolás kibővítése a Kőbányai úti szervizútra is.**

Az terület kapacitás-kihasználtság ábráján megjelenik egy egyértelmű délelőtti telítődés valamint egy fokozatos kiürülés, ami általában a munkahelyi és látogató jellegű parkolásokból adódó forgalomra jellemző.

**A kiértékelt parkolás felvételből megállapítható, hogy a területen belüli parkolások a 70%-os telítettséget túllépik, vagyis a vizsgált terület, fizető övezetbe vonható.**

**Összefoglalásként megállapítható, hogy az III/1 területen jelenleg tapasztalható parkolási feszültség feloldható a díjfizető övezet kijelölésével, ami gazdaságossági szempontokból is megfelelő beruházás.**

## 7. BKK egyeztetési jegyzőkönyv

### JEGYZŐKÖNYV

<b>Felvéve:</b>	BKK Zrt., Közúti Közlekedési Divízió hivatali helységében Budapest, 2013-10-22	
<b>Tárgy:</b>	BUDAPEST X. KERÜLET, KŐBÁNYA TERÜLETÉN FIZETŐ PARKOLÁSI ÖVEZETEK KIALAKÍTÁSA DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV	
<b>Jelen vannak:</b>	Balogh Balázs Minor Mária Pötzner Zoltán	Közlekedés Kft., tervező BKK KKD BKK KKD
<b>Megbízó:</b>	X. kerület Kőbányai Önkormányzat	

A Közlekedés Kft. tervezője röviden ismertette a tervezési feladatot és a tervezési területeket. A terv célja Budapest X. kerület kijelölt területeinek várakozási övezetbe vonhatóságának vizsgálata.

A megbeszélés során a megbízás szerinti alábbi tervezési területek kerültek ismertetésre:

**I./A TERÜLET**, Liget tér – Kápolna u. – Havas I. u. – Halom u. – Ászok u. – Bánya u. – Bebek u. – Nyitra u. – Maláta u. – Kolozsvári u. – Korponai u. – Liget tér

**I./B TERÜLET**, Mázsa tér – Kőbányai út – Horog u. – Bihari út – Mázsa tér

**II. TERÜLET**, Lavotta u – Sörgyár u. – Szentimrey u. – Maglódi út

**III./1 TERÜLET**, Kismartoni u.

**III./2 TERÜLET**, Hangár u. kijelölt szakasza

**III./3 TERÜLET** Újköztemető szervizút

BKK képviselői az **I./A** és **I./B** jelű kijelölt területek várakozási övezetbe vonása ellen kifogást nem emelnek, de felhívják a tervező figyelmét az alábbiakra:

- A **II. jelű terület** tervező által bemutatott kijelölését nem támogatják, mivel a kórház dolgozói és látogatói jellegű várakozások a kijelölt területen kívül, még jelenleg is igénybe vesznek további utcaszakaszokat és féltő, hogy a várakozási övezet kijelölése és megvalósítása után ez az állapot csak romlana és az övezeten kívüli várakozás erősödne. BKK képviselői javasolják, hogy a Maglódi út – Szentimrey utca – Mádi utca – Bodza utca által határolt terület legyen várakozási övezet.



- A **III./1 jelű terület** várakozási övezetbe vonása ellen kifogást nem emelnek, de javasolják az övezet kiterjesztését a Kőbányai úti szervizút Kismartoni út felé eső szakaszára is.
- A **III./2 jelű terület** kijelölésénél a tulajdonjogi viszonyok tisztázandók, illetve kis terület kijelölésénél várható, hogy a várakozási díjfizetés nem hozza meg a kívánt eredményt, azaz a gépjárművekkel a díjfizető övezeten kívül fognak várakozni, így ott megnövekszik a várakozások, különös tekintettel a szabálytalan várakozások száma.
- A **III./3 jelű terület** várakozási övezetbe vonása után szintén várható az övezeten kívüli és a szabálytalan várakozások megjelenése.
- A fentiekén túl BKK képviselői javasolják a Tündérkert utca – Bogánccsvirág utca – Tündérfűrt utca – Napmátka utca – Ezüstfa utca által határolt terület várakozási övezet kijelölésének lehetőségét.

K.m.f.



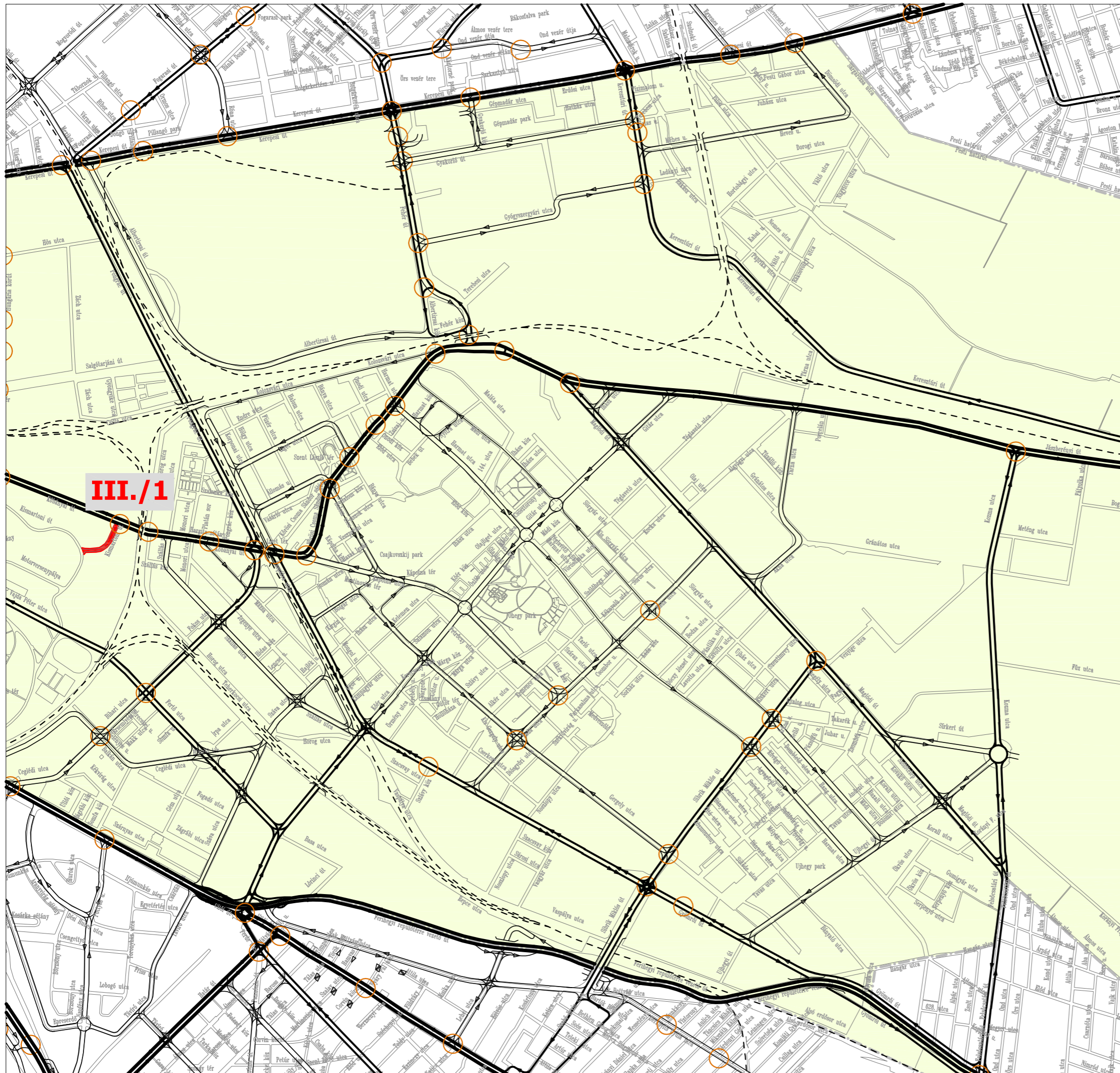
Balogh Balázs  
Közlekedés Kft.




Minor Mária  
BKK KKD



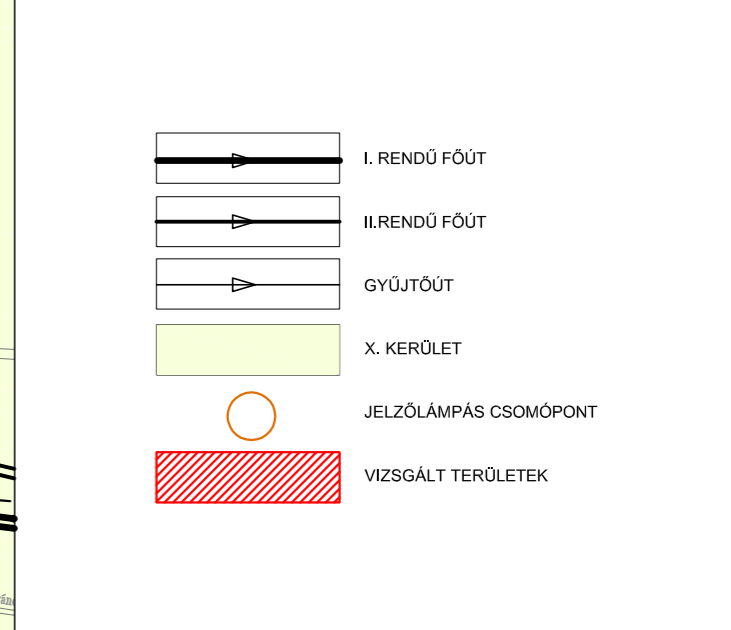
Potzner Zoltán  
BKK KKD



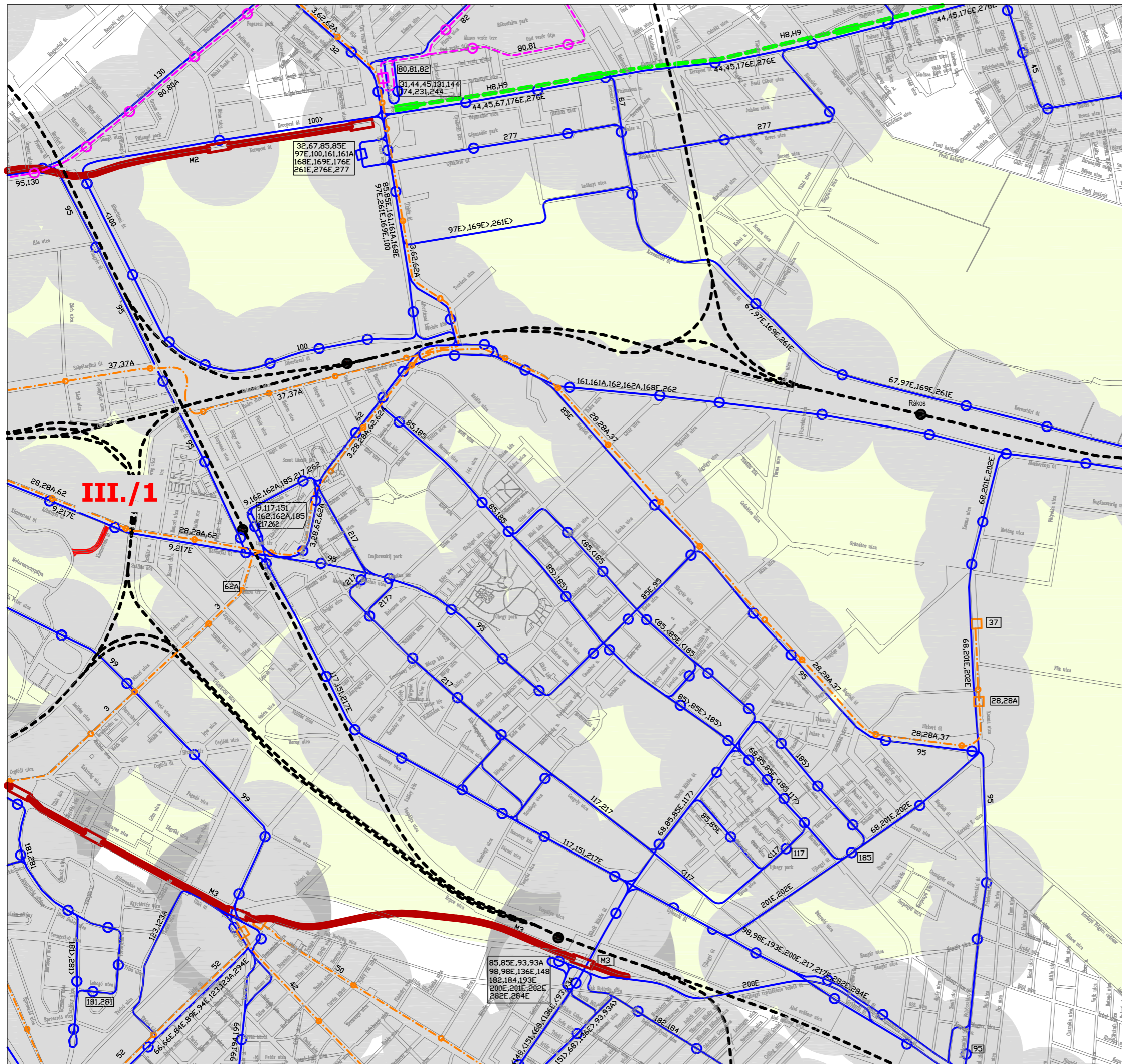
MEGRENDELŐ:  
 BUDAPEST FŐVÁROSI  
 X. KERÜLETI KÖBÁNYAI ÖNKORMÁNYZAT

GENERÁLTERVEZŐ:  


FELELŐS TERVEZŐ: SZEGŐ JÁNOS  
 TERVEZŐ: BALOGH BALÁZS  
 ÜGYVEZETÉS: VÁRADY TAMÁS



SZERZŐDÉS TÁRGYA:		TERSZÁM: 4621 ALTERSZÁM: 104TANFOTO100301
BUDAPEST X. KERÜLET, KÖBÁNYA TERÜLETÉN FIZETŐ PARKOLÁSI ÖVEZETEK KIALAKÍTÁSA DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV		
III/1 TERÜLET		
TERVFÁZIS:	DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV	
SZAKÁG:	FORGALOMTECHNIKA	
SZAKÁGI ALCSOPORT:	-	
DOKUMENTUM MEGNEVEZÉSE:	KÖZÚTI HÁLÓZAT	
VÁLTOZAT:	2013. DECEMBER	
MÓDOSÍTÁSOK:		
Ez a terv a Közlekedés Kft. szellemi tulajdona, melynek védelmét jogszabály biztosítja. Felhasználása csak a tárgyra vonatkozó szerződés keretein belül lehetséges. S:\Tsz4621. X.kerület parkolóövezetbe vonás\1\Munkaközi\003_JELENLEGI KÖZÚT.dwg		



MEGRENDŐ: **BUDAPEST FŐVÁROSI  
X. KERÜLETI KÖBÁNYAI ÖNKORMÁNYZAT**

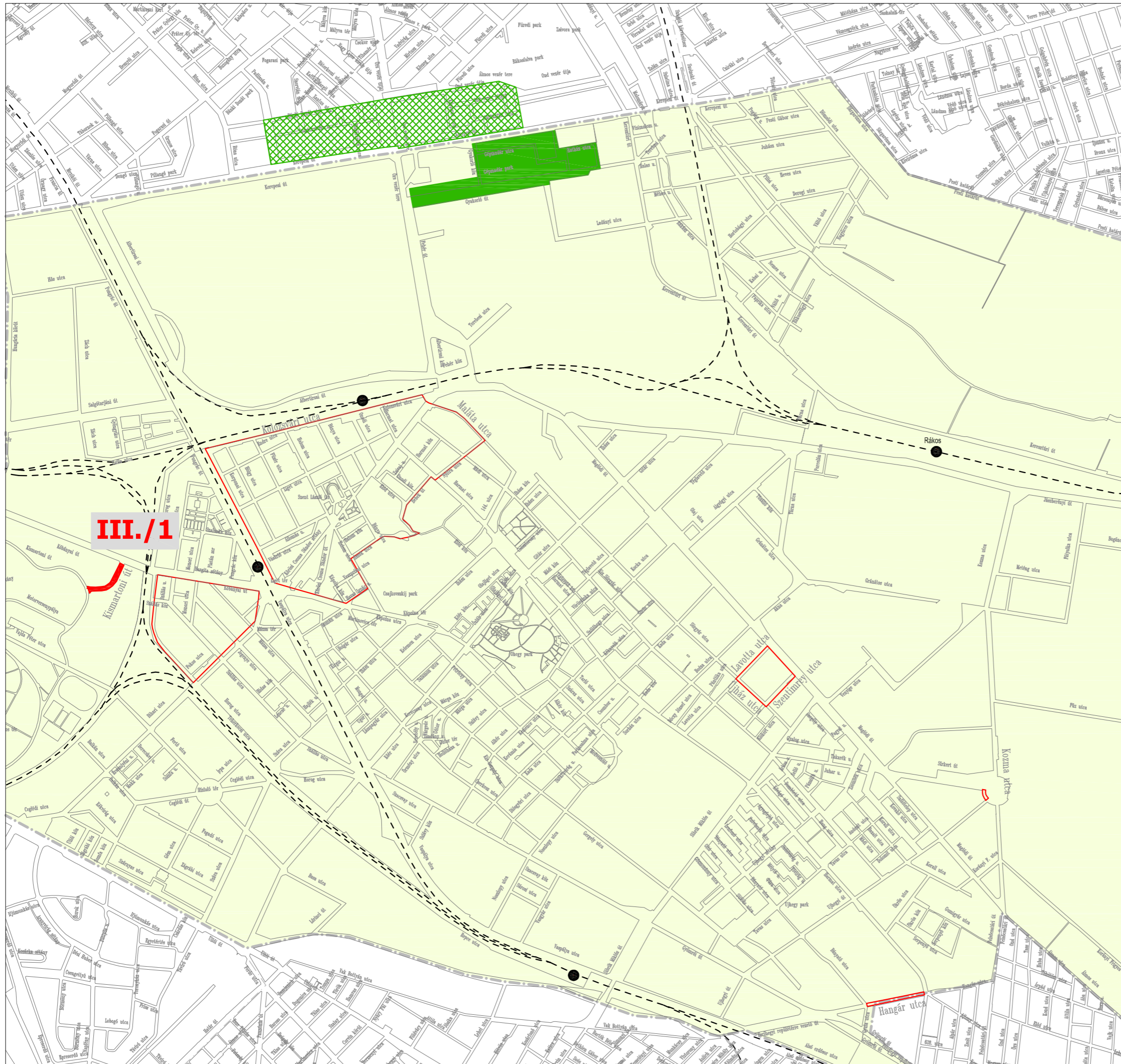
GENERÁLTERVEZŐ: **KÖZLEKEDÉS  
FŐVÁROSI TERVEZŐ IRODA KFT.**

FELELŐS TERVEZŐ: SZEGŐ JÁNOS 01-3418  
TERVEZŐ: BALOGH ZSÓFIA 01-15503  
ÜGYVEZETÉS: VÁRADY TAMÁS

- JELMAGYARÁZAT:
- 62 AUTÓBUSZ VONAL MEGÁLLÓVAL, VISZONYLATSZÁMMAL
  - 80,81 TROLIBUSZ VONAL MEGÁLLÓVAL, VISZONYLATSZÁMMAL
  - 3,62 VILLAMOS VONAL MEGÁLLÓVAL, VISZONYLATSZÁMMAL
  - METRÓ VONAL ÁLLOMÁSSAL
  - HÉV VONAL ÁLLOMÁSSAL
  - NAGYVASÚT VONAL ÁLLOMÁSSAL
  - VIZSGÁLT TERÜLETEK
  - LEFEDETTSÉG (MEGÁLLÓHELYEKTŐL SZÁMÍTOTT 300M SUGARÚ TÁVOLSÁGBAN)

SZERZŐDÉS TÁRGYA:		BUDAPEST X. KERÜLET, KÖBÁNYA TERÜLETÉN FIZETŐ PARKOLÁSI ÖVEZETEK KIALAKÍTÁSA DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV	
TERVSZÁM	ALTERVSZÁM	TERVFÁZIS	TERVSZÁM
		DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV	462104TANFOTO100401
SZAKÁG:		FORGALOMTECHNIKA	
SZAKÁGI ALCSOPORT:		-	
DOKUMENTUM MEGNEVEZÉSE:		KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT	
VÁLTOZAT:		2013. DECEMBER	
MÓDOSÍTÁSOK:			
Ez a terv a Közlekedés Kft. szellemi tulajdona, melynek védelmét jogszabály biztosítja. Felhasználása csak a tárgyra vonatkozó szerződés keretein belül lehetséges. S:\Tsz4621. X.kerület parkolóövezetbe vonás\Munkaközi\004_JELEMLEGI TÖMEG2.dwg			





MEGRENDELŐ: **BUDAPEST FŐVÁROSI  
X. KERÜLETI KÖBÁNYAI ÖNKORMÁNYZAT**

GENERÁLTERVEZŐ: **KÖZLEKEDÉS  
FŐVÁROSI TERVEZŐ IRODA KFT.**

FELELŐS TERVEZŐ: SZÉGO JÁNOS 01-3418  
TERVEZŐ: BALOGH ZSÓFIA 01-15503  
ÜGYVEZETÉS: VÁRADY ZSÓFIA

JELMAGYARÁZAT:

- NAGYVASÚT VONAL  
ÁLLOMÁSSAL
- X. KERÜLET
- VIZSGÁLT TERÜLET
- MEGLEVŐ X. KERÜLETI  
FIZETŐ VÁRAKOZÁSI ÖVEZET
- ENGEDÉLLEL RENDELKEZŐ  
FIZETŐ VÁRAKOZÁSI ÖVEZET

SZERZŐDÉS TÁRGYA:		<b>462104 TANFOTO100501</b>
<b>BUDAPEST X. KERÜLET, KÖBÁNYA TERÜLETÉN FIZETŐ PARKOLÁSI ÖVEZETEK KIALAKÍTÁSA DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV</b>		
<b>III/1 TERÜLET</b>		
TERVFÁZIS:		
<b>DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV</b>		
SZAKÁG:		<b>462104 TANFOTO100501</b>
<b>FORGALOMTECHNIKA</b>		
SZAKÁGI ALCSOPORT:		<b>462104 TANFOTO100501</b>
DOKUMENTUM MEGNEVEZÉSE:		<b>462104 TANFOTO100501</b>
<b>VÁRAKOZÁSI ÖVEZETEK ÁTNÉZETI HELYSZÍNRAJZ</b>		
VÁLTOZAT:		<b>462104 TANFOTO100501</b>
<b>2013. DECEMBER</b>		<b>462104 TANFOTO100501</b>
MÓDOSÍTÁSOK:		<b>462104 TANFOTO100501</b>

Ez a terv a Közlekedés Kft. szellemi tulajdona, melynek védelmét jogszabály biztosítja.  
Felhasználása csak a tárgyra vonatkozó szerződés keretein belül lehetséges.  
S:\Tsz4621. X.kerület parkolóövezetbe vonás\Munkaközi\005\_ÁTNÉZETI.dwg



MEGRENDELŐ: BUDAPEST FŐVÁROSI X. KERÜLETI KŐBÁNYAI ÖNKORMÁNYZAT	
GENERÁLTERVEZŐ: <b>KÖZLEKEDÉS</b> FŐVÁROSI TERVEZŐ IRODA KFT.	
FELELŐS TERVEZŐ: SZEGŐ JÁNOS 01-3418	TERVEZŐ: BALOGH ZSÓFIA 01-13503
ÜGYVEZETÉS: VÁRADY PÉTER	
JELMAGYARÁZAT: 	
SZERZŐDÉS TÁRGYA: <b>BUDAPEST X. KERÜLET, KŐBÁNYA TERÜLETÉN FIZETŐ PARKOLÁSI ÖVEZETEK KIALAKÍTÁSA DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV</b>	
III/1 TERÜLET	
TERVFÁZIS: DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV	
SZAKÁG: FORGALOMTECHNIKA	
SZAKÁGI ALCSOPORT: -	
DOKUMENTUM MEGNEVEZÉSE: A DINAMIKUS PARKOLÁSFELVÉTEL HELYSZÍNRAJZA	
VÁLTOZAT: 2013. DECEMBER	
MÓDOSÍTÁSOK:	
Ez a terv a Közlekedés Kft. szellemi tulajdona, melynek védelmét jogszabály biztosítja. Felhasználása csak a tárgyra vonatkozó szerződés keretén belül lehetséges. S:\Tsz4621. X.kerület parkolóövezetbe vonás\Munkaközi\006_helyszínrajzok.dwg	

TERMSZÁM: 462104  
 ALTERMSZÁM: TANFOTO  
 TERVFÁZIS: 1  
 SZAKÁG: 0100601  
 ALCSOPORT: 1  
 DOKUMENTUM SZÁM: 100601  
 VÁLTOZAT: 01



Kőbánya szervízúton kialakított műrvás parkoló



Kőbánya szervízúton kialakított műrvás parkoló



Kismartoni út  
a Kőbányai út környezetében



Kismartoni út  
a Kőbányai út környezetében



Kismartoni út



Kismartoni út



Kismartoni út szelektív sziget környezetében



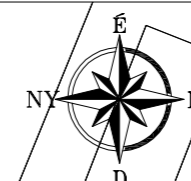
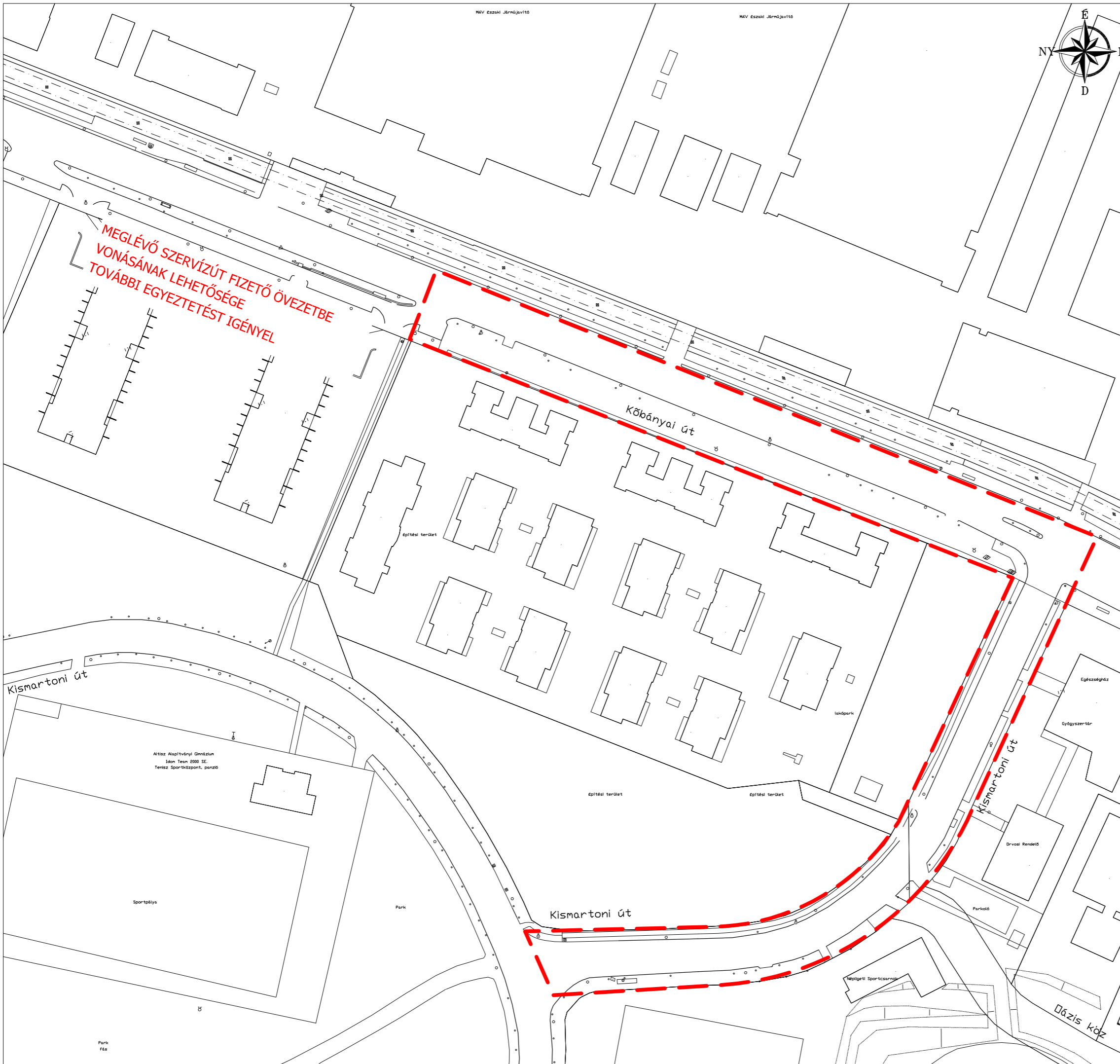
Kismartoni út szelektív sziget környezetében


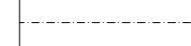


Kismartoni út

MEGRENDELŐ: <b>BUDAPEST FŐVÁROS</b> <b>X. KERÜLETI KŐBÁNYAI ÖNKORMÁNYZAT</b>	
GENERÁLTERVEZŐ: <b>KÖZLEKEDÉS</b> FŐVÁROSI TERVEZŐ IRODA KFT.	
FELELŐS TERVEZŐ: SZEGŐ JÁNOS 01-3418	TERVEZŐ: BALOGH BALÁZS 01-15503
ÜGYVEZETÉS: VÁRADY JÁNOS	
SZERZŐDÉS TÁRGYA: <b>BUDAPEST X. KERÜLET, KŐBÁNYA TERÜLETÉN FIZETŐ PARKOLÁSI ÖVEZETEK KIALAKÍTÁSA DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV</b>	
III/1 TERÜLET	
TERVFÁZIS: <b>DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV</b>	
SZAKÁG: <b>FORGALOMTECHNIKA</b>	
SZAKÁGI ALCSOPORT: -	
DOKUMENTUM MEGNEVEZÉSE: <b>JELENLÉGI ÁLLAPOT FOTÓDOKUMENTÁCIÓJA</b>	
VÁLTOZAT: <b>2013. DECEMBER</b>	
MÓDOSÍTÁSOK:	
Ez a terv a Közlekedés Kft. szellemi tulajdona, melynek védelmét jogszabály biztosítja. Felhasználása csak a tárgyra vonatkozó szerződés keretein belül lehetséges. S:\Tsz4621_X.kerület parkolóövezetbe vonás\Munkaközi\007_jelenlegi állapot fotódokumentációja.dwg	

TERVSZÁM: 462104  
ALTERVSZÁM: TANFOTO  
TERVFÁZIS: 0100701  
SZAKÁG: 01  
ALCSOPORT: 01  
DOKUMENTUMSZÁM: 01  
VÁLTOZAT: 01



MEGRENDELŐ: BUDAPEST FŐVÁROSI X. KERÜLETI KŐBÁNYAI ÖNKORMÁNYZAT	
GENERÁLTERVEZŐ: <b>KÖZLEKEDÉS</b> FŐVÁROSI TERVEZŐ IRODA KFT.	
FELELŐS TERVEZŐ: SZEGŐ JÁNOS 01-3418	TERVEZŐ: BALOGH BALÁZS 01-13503
ÜGYVEZETÉS: VÁRADY PÉTER	
JELMAGYARÁZAT:  VIZSGÁLT TERÜLET LEHATÁROLÁSA  VASÚT ÉS VILLAMOS VONAL	
SZERZŐDÉS TÁRGYA: BUDAPEST X. KERÜLET, KŐBÁNYA TERÜLETÉN FIZETŐ PARKOLÁSI ÖVEZETEK KIALAKÍTÁSA DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV	
III/1 TERÜLET	
TERVFÁZIS: DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV	
SZAKÁG: FORGALOMTECHNIKA	
SZAKÁGI ALCSOPORT: -	
DOKUMENTUM MEGNEVEZÉSE: JAVASOLT VÁRAKOZÁSI ÖVEZET HELYSZÍNRAJZA	
VÁLTOZAT: 2013. DECEMBER	
MÓDOSÍTÁSOK:	
Ez a terv a Közlekedés Kft. szellemi tulajdona, melynek védelmét jogszabály biztosítja. Felhasználása csak a tárgyra vonatkozó szerződés keretén belül lehetséges. S:\Tsz4621. X.kerület parkolóövezetbe vonás\Munkaközi\008_helyszínrajzok.dwg	

TERVSZÁM: 462104  
 ALTERVSZÁM: TANFOTO  
 TERVFÁZIS: 1  
 SZAKÁG: 01  
 ALCSOPORT: 00  
 DOKUMENTUM SZÁM: 100801  
 VÁLTOZAT: 01