

**Budapest Főváros X. kerület  
Kőbányai Önkormányzat  
Polgármestere**

**Előterjesztés  
a Képviselő-testület részére  
a Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat közigazgatási területén,  
Laposdűlőn és a Gyömrői út környezetében új várakozási övezet kijelöléséről**

**I. Tartalmi összefoglaló**

A Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (a továbbiakban: Möt.v.) 23. § (5) bekezdés 3. pontja alapján a Fővárosban a kerületi önkormányzat feladata a parkolásüzemeltetés.

Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról szóló 30/2010. (VI. 4.) Főv. Kgy. rendelet (a továbbiakban: fővárosi parkolási rendelet) határozza meg a parkolás feltételeit. A fővárosi parkolási rendelet 2. mellékletében az 5. díjtételű várakozási övezetek között öt kőbányai terület található.

A Képviselő-testület megalkotta a Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat közigazgatási területén a járművel várakozás rendjéről szóló 29/2013. (VII. 2.) önkormányzati rendeletét, és az öt területből 2013. október 1-jétől a Kerepesi út, Fehér út, Gyakorló utca és Hatház utca által határolt területre, majd 2017. augusztus 1-jétől az Üllői út, Ceglédi út, Bihari utca, Balkán utca, Somfa köz, Zágrábi utca, Gém utca, Fogadó utca és Száva utca által határolt területre bevezetésre került a fizetőparkolási rendszer.

A Képviselő-testület a várakozási igények megnövekedése miatt 2020. szeptember 4-én, majd 2021. november 30-án ismételten kezdeményezte a fővárosi parkolási rendelet módosítását. A két kezdeményezés a városközponti, a Bajcsy-Zsilinszky Kórház és Rendelőintézet körül elhelyezkedő és a Gyárdűlőn lévő várakozási övezetek bővítésére irányult, melyeknek azonban a Fővárosi Közgyűlés még nem tett eleget.

A Hungária körút és a Stadionok metróállomás közelsége miatt egyre nagyobb számú P+R jellegű várakozás tapasztalható a Laposdűlő területén. Ennek részben a jó közösségi közlekedési kapcsolatok, részben a környező lakóövezetekben bevezetett díjfizetéshez kötött várakozás az oka. A területet érő jelentős járműterhelés mérséklésére ezért indokoltá válik a városrész várakozási övezetbe történő bevonása.

A várakozási övezet kijelölése vonatkozásában a Jegyzői Főosztály Városüzemeltetési Osztálya elkészítette a döntéselőkészítő tanulmányt, amely alapján kezdeményezhető a fővárosi parkolási rendelet módosítása az újabb terület várakozási övezetbe történő bevonása érdekében.

A Kőbánya-Kispesti közlekedési csomópont és a Gyömrői út környezetében is jelentős P+R jellegű várakozás figyelhető meg, melynek oka egyrészt szintén a jó közösségi közlekedési kapcsolat, másrészt azok az üzemi létesítmények, ahová jelentős számú dolgozó érkezik minden egyes munkanap. Ezen járművek azonban már a lakóövezeti utcákat terhelik, mely a környéken élő kőbányai lakosoknak jelent napi szintű problémát. Emiatt ezen területen is indokolt a várakozási övezet kijelölése.

Ennek kapcsán korábban a Főépítési Osztály már elkészítette a döntéselőkészítő tanulmányt, amely alapján kezdeményezhető a fővárosi parkolási rendelet módosítása az újabb terület várakozási övezetbe történő bevonása érdekében.

Mindkét várakozási övezet esetében azok kedvező közösségi közlekedési kapcsolatai miatt a fővárosi parkolás rendelet 4. díjtételébe történő besorolását tartjuk indokoltnak.

A várakozási övezet kijelölésének feltételét az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet mellékletének 35.15. pont a) alpontja határozza meg, amely szerint a díjfizetési kötelezettség olyan várakozási területen rendelhető el, amelyen az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága, telítettsége a 70%-ot meghaladja. A tanulmányterv szerint mindkét vizsgált napon Laposdűlő vonatkozásában a várakozásra alkalmas helyek átlagos foglaltsága meghaladta a 74%-ot, míg a Gyömrői út mentén 71% és 75% közötti értéket mutatott.

A döntéselőkészítő tanulmányok, a parkolásfelvételek eredményei, valamint szakmai megfontolások alapján került meghatározásra a parkolójegy-kiadó automaták javasolt száma a szabályos várakozóhelyek figyelembevételével, továbbá egyszerűsített költségbecslés és gazdasági megtérülési számítás is készült.

A tanulmányterveket az előterjesztés 3. és 4. melléklete tartalmazza.

## **II. Hatásvizsgálat**

A Laposdűlőn kialakítandó várakozási övezet tanulmánytervének előzetes gazdaságossági vizsgálata szerint a várakozási övezet kialakítása várhatóan már a 2. üzemeltetési évben megtérülhet a jelenlegi kizárólagos várakozóhelyek fennmaradása esetén.

A Gyömrői út környezetében lévő várakozási övezet tanulmánytervének előzetes gazdaságossági vizsgálata szerint a várakozási övezet kialakítása várhatóan a 3. üzemeltetési évben már megtérülő beruházás lehet. Mindazonáltal a Kőbányai Önkormányzat elsődleges célja nem az önkormányzati bevételek növelése, hanem a jelenlegi parkolási feszültségek kezelése.

Az övezetek kiépítésétől várható továbbá, hogy a Gyakorló utca és a Szárnyas utca térségéhez hasonlóan itt is rendeződik a terület közlekedése és parkolása.

## **III. A végrehajtás feltételei**

A várakozási övezet bevezetésének az alábbi kötelező lépései vannak:

1. A döntéselőkészítő tanulmány alapján a Képviselő-testület döntést hoz a várakozási övezet kijelölésének szükségességéről, és felhatalmazza a polgármestert, hogy a javaslatot (a képviselő-testületi határozat és a tanulmány megküldésével) terjessze a főpolgármester elé.

2. A főpolgármester vagy a közlekedésért felelős főpolgármester-helyettes – a szakmai szervezeti egység bevonásával – a kérelmet a fővárosi parkolási rendelet módosítási javaslatával egyidejűleg a Fővárosi Közgyűlés elé terjeszti. A kérelem elfogadásával a Fővárosi Közgyűlés a fővárosi parkolási rendeletet módosítja.

3. A várakozási övezetek vonatkozásában forgalomtechnikai tervet kell készíteni, amely tartalmazza a várakozási övezetet jelző táblákat, a várakozás rendjét jelző útburkolati jeleket és a parkolójegy-kiadó automaták helyét, a tervhez be kell szerezni a forgalomtechnikai kezelő hozzájárulását.

4. Megtörténhet a várakozási övezet kiépítése.



#### **IV. Döntési javaslat**

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete meghozza az előterjesztés 1. mellékletében foglalt határozatot.

Budapest, 2022. június 7.



D. Kovács Róbert Antal

Törvényességi szempontból ellenjegyzem:



Dr. Szabó Krisztián  
jegyző

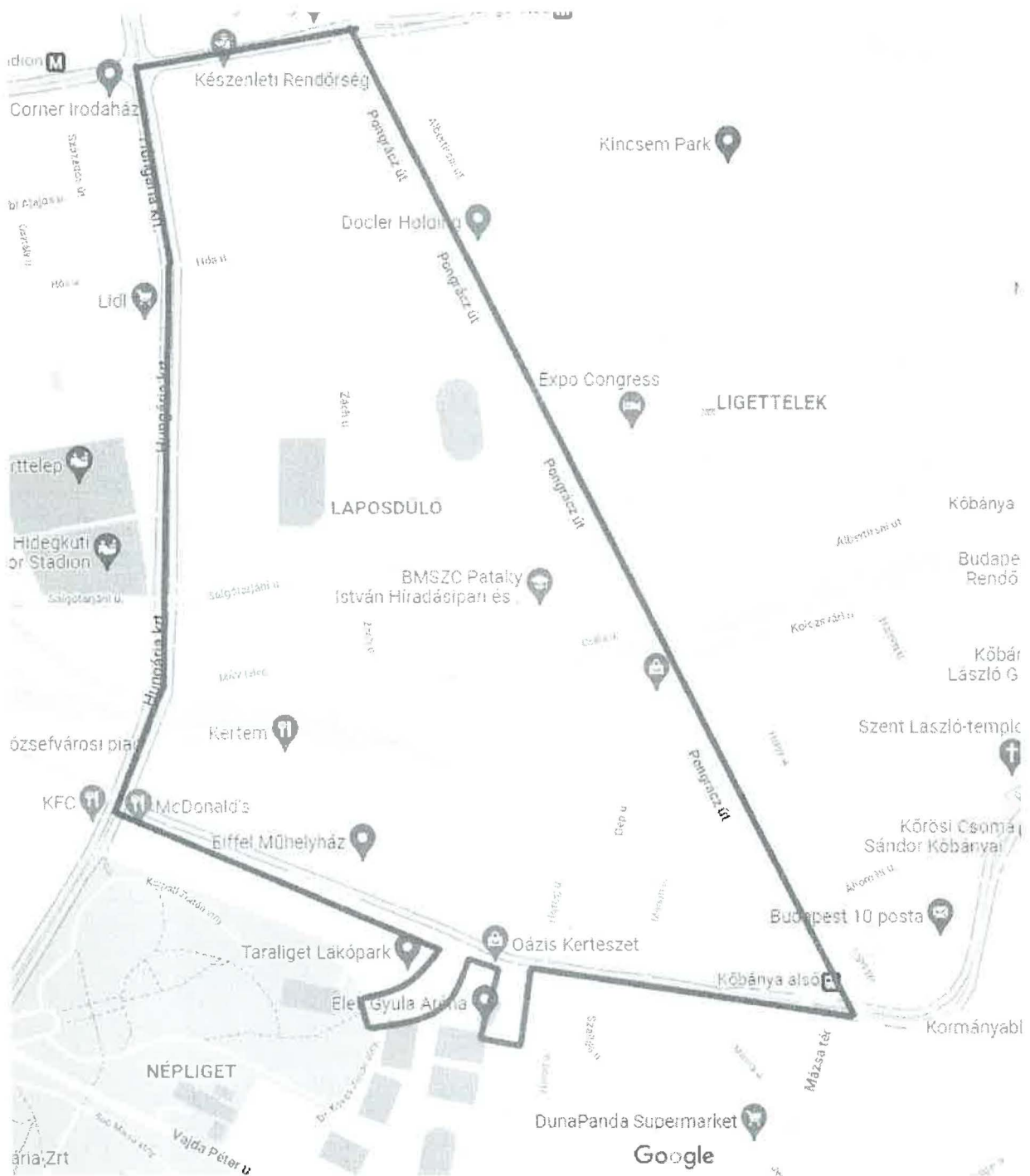
**Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testületének  
.../2022. (... ..) határozata  
a Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat közigazgatási területén,  
Laposdűlőn és a Gyömrői út környezetében új várakozási övezet kijelöléséről**

1. Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete kezdeményezi Budapest Főváros Közgyűlésénél várakozási övezet kijelölését a Budapest Főváros X. kerület, Hungária körút, Kerepesi út, Pongrácz út, Kőbányai út, (38440/46) hrsz.-ú közterület, Kőbányai út, Kismartoni út és Kőbányai út által határolt területen.
2. Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete kezdeményezi Budapest Főváros Közgyűlésénél várakozási övezet kijelölését a Budapest Főváros X. kerület, Kőér utca, Gergely utca, Sibrik Miklós út, Gyömrői út, Újhegyi út, Robert Bosch utca, Vaspálya utca, Noszlopy utca és Gyömrői út által határolt területen.
3. Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete kezdeményezi Budapest Főváros Közgyűlésénél az 1. és 2. pont szerinti két várakozási övezet 4. díjtételű területbe történő besorolását.
4. Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete kezdeményezi Budapest Főváros Közgyűlésénél a Budapest Főváros X. kerület Kőbánya közigazgatási területén elhelyezkedő várakozási övezetek díjtételeinek felülvizsgálatát annak érdekében, hogy a kőbányai övezetek a hasonló elhelyezkedésű és adottságú budapesti várakozási övezetekkel azonos módon, a magasabb díjtételű területekbe kerüljenek besorolásra.
5. A Képviselő-testület felhatalmazza a polgármestert, hogy a Képviselő-testület döntését küldje meg a főpolgármester részére 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.) Főv. Kgy. rendelet módosítása céljából.

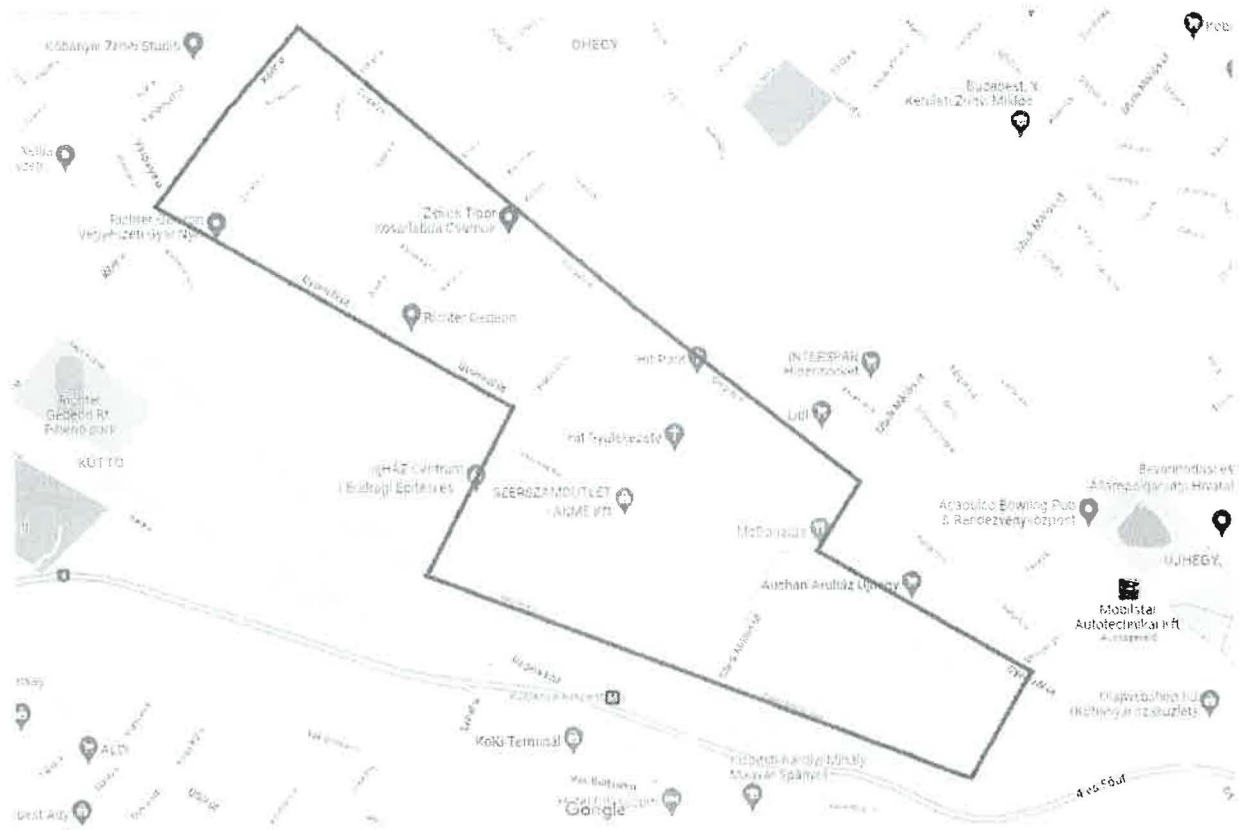
Határidő: azonnal  
Feladatkörében érintett: a Jegyzői Főosztály vezetője



**Tervezett várakozási övezet kijelölése Laposdűlőn**



## Tervezett várakozási övezet kijelölése a Gyömrői út környezetében





**Budapest X. kerület Kerepesi út – Hungária körút –  
Kőbányai út – Kismartoni út – Kőbányai út – Mázsa utca  
– Bihari utca – Horog utca – Száva utca – Barabás utca  
– Mázsa tér - Pongrácz út által határolt területen a még  
nem díjfizető övezet várakozási övezet részét képező  
útszakaszok díjfizető övezetbe vonhatóságának  
tanulmányterve**

**Budapest X. kerület Kerepesi út – Hungária körút –  
Kőbányai út – Kismartoni út – Kőbányai út – Mázsa utca  
– Bihari utca – Horog utca – Száva utca – Barabás utca  
– Mázsa tér - Pongrácz út által határolt területen a még  
nem díjfizető övezet várakozási övezet részét képező  
útszakaszok díjfizető övezetbe vonhatóságának  
tanulmányterve**

Megbízó:

Budapest Főváros X. kerület  
Kőbánya Önkormányzata  
1102 Budapest, Szent László tér 29



Tervező:

InnoStruktúra  
Mérnöki Szolgáltató és Innovációs Kft.

**inn** **struktúra**

Dr. Soós Zoltán  
okl. építőmérnök, ügyvezető

Munkaszám: 2199

2021. december



## Tartalomjegyzék

1	Előzmények.....	7
1.1	Bevezetés.....	7
1.2	Jogszabályi háttér.....	7
2	Jelenlegi állapot .....	10
2.1	Forgalomvonzó létesítmények.....	15
2.2	Meglévő közösségi kapcsolatok.....	15
3	Parkolási vizsgálatok.....	17
3.1	A vizsgált terület .....	17
3.2	Kapacitás és parkolási jellemzők bemutatása szakaszonként .....	24
3.2.1	Mérési eredmények bemutatása .....	48
4	Becsült gépjármű tulajdonlási adatok a vizsgált területen .....	93
5	Parkolójegy automaták elhelyezési javaslata .....	97
6	A díjfizető övezetek pénzügyi oldala.....	100
6.1	Parkolóhelyek számának alakulása .....	100
6.2	Bevételek alakulása.....	102
6.3	Költségek.....	105
6.4	Összefoglalás .....	106

## Ábrajegyzék

1. ábra: Áttekintő térkép .....	11
2. ábra: Budapest Közút Zrt. által üzemeltetett utak (fekete vonallal jelölve), forrás: kozutfigyelo.budapestkozut.hu .....	12
3. ábra: Forgalomcsillapított övezetek a tervezési területen (forrás: kozutfigyelo.budapestkozut.hu) .....	13
4. ábra: Budapest Főváros Településszerkezeti terve (forrás: Budapest.hu) .....	14
5. ábra: Közösségi közlekedés a tervezési terület környezetében .....	16
6. ábra: Vizsgált szakaszokat ábrázoló térkép (Hős utca környéke) .....	20
7. ábra: Vizsgált szakaszokat ábrázoló térkép (Kőbányai út környéke) .....	21
8. ábra: Vizsgált szakaszokat ábrázoló térkép (Szállás utca környéke) .....	22
9. ábra: Tervezési terület helyzete (Meglévő és tervezett parkolási övezet) .....	23
10. ábra: Hős utca, kétoldali párhuzamos parkolás a zöldterületen .....	25
11. ábra: Salgótarjáni utca, kétoldali párhuzamos parkolás .....	25
12. ábra: MÁV telep, kétoldali párhuzamos parkolás .....	26
13. ábra: Pongrácz úti lakótelep, kétoldali párhuzamos parkolás.....	26
14. ábra: Vasláb utca, kétoldali párhuzamos parkolás.....	27
15. ábra: Luca köz, kétoldali párhuzamos parkolás.....	27
16. ábra: Mázsa tér, kétoldali párhuzamos parkolás .....	28
17. ábra: Hungária körút leágazás, egyoldali párhuzamos parkolás .....	29
18. ábra: MÁV telep, egyoldali párhuzamos parkolás .....	29
19. ábra: Pongrácz úti lakótelep, egyoldali párhuzamos parkolás .....	30
20. ábra: Gép utca, egyoldali párhuzamos parkolás .....	30
21. ábra: Szalonka köz, egyoldali párhuzamos parkolás .....	31
22. ábra: Vaskó utca, egyoldali párhuzamos parkolás.....	31
23. ábra: Monori utca, egyoldali párhuzamos parkolás .....	32
24. ábra: Nyerő utca, egyoldali párhuzamos parkolás .....	32
25. ábra: Szita köz, egyoldali párhuzamos parkolás .....	33
26. ábra: Vika köz jellemző keresztmetszete .....	33
27. ábra: Vécs közben parkoló jármű.....	34
28. ábra: Kisbacon utca, egyoldali párhuzamos parkolás .....	34
29. ábra: Horog utca, egyoldali párhuzamos parkolás.....	35
30. ábra: Száva utca, egyoldali párhuzamos parkolás .....	35
31. ábra: Szállás utca, egyoldali párhuzamos parkolás .....	36
32. ábra: Lencse utca, egyoldali párhuzamos parkolás .....	36
33. ábra: Mázsa utca, egyoldali párhuzamos parkolás .....	37
34. ábra: Barabás utca, egyoldali párhuzamos parkolás .....	37
35. ábra: Hajlék utca, egyoldali párhuzamos parkolás.....	38
36. ábra: Hungária körút leágazás, merőleges parkolás .....	39
37. ábra: Salgótarjáni utca, merőleges és egyoldali párhuzamos parkolás .....	39
38. ábra: Pongrácz úti lakótelep, merőleges parkolás.....	40
39. ábra: Szalonka köz, merőleges parkolás .....	40
40. ábra: Monori utca, merőleges parkolás.....	41
41. ábra: Pongrácz köz, merőleges parkolás.....	41
42. ábra: Kőbányai út, merőleges parkolás.....	42
43. ábra: Kismartoni út, merőleges parkolás.....	42
44. ábra: Kőbányai út leágazás (Oázis Kertészet parkoló), merőleges parkolás.....	43
45. ábra: Jegenyé utca, merőleges parkolóhelyek .....	43
46. ábra: Szállás utca, merőleges parkolás.....	44
47. ábra: Parkolóhelyek száma az egyes szakaszokon (Hős utca környéke).....	45
48. ábra: Parkolóhelyek száma az egyes szakaszokon (Gép utca környéke) .....	46
49. ábra: Parkolóhelyek száma az egyes szakaszokon (Kismartoni út környéke) .....	47
50. ábra: „A” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	53
51. ábra: „A” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	53

52. ábra: „B/I” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	54
53. ábra: „B/I” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	54
54. ábra: „B/II” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	55
55. ábra: „B/II” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	55
56. ábra: „C” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	56
57. ábra: „C” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	56
58. ábra: „D/I” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	57
59. ábra: „D/I” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	57
60. ábra: „D/II” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	58
61. ábra: „D/II” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	58
62. ábra: „E” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	59
63. ábra: „E” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	59
64. ábra: „F” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	60
65. ábra: „F” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	60
66. ábra: „G” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	61
67. ábra: „G” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	61
68. ábra: „H” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	62
69. ábra: „H” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	62
70. ábra: „I” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	63
71. ábra: „I” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	63
72. ábra: „J” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	64
73. ábra: „J” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	64
74. ábra: „K” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	65
75. ábra: „K” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	65
76. ábra: „L” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	66
77. ábra: „L” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	66
78. ábra: „M” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	67
79. ábra: „M” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	67
80. ábra: „N” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	68
81. ábra: „N” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	68
82. ábra: „O” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	69
83. ábra: „O” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	69
84. ábra: „P” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	70
85. ábra: „P” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	70
86. ábra: „Q” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	71
87. ábra: „Q” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	71
88. ábra: „R” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	72
89. ábra: „R” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	72
90. ábra: „S” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	73
91. ábra: „S” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	73
92. ábra: „T” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	74
93. ábra: „T” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	74
94. ábra: „TY” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	75
95. ábra: „TY” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	75
96. ábra: „U” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	76
97. ábra: „U” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	76
98. ábra: „V” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	77
99. ábra: „V” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	77
100. ábra: „W” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	78
101. ábra: „W” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	78
102. ábra: „X” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	79
103. ábra: „X” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	79
104. ábra: „Y” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	80
105. ábra: „Y” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	80
106. ábra: „Z” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	81

107. ábra: „Z” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	81
108. ábra: „AA” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	82
109. ábra: „AA” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	82
110. ábra: „AB” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	83
111. ábra: „AB” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	83
112. ábra: „AC” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	84
113. ábra: „AC” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	84
114. ábra: „AD” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	85
115. ábra: „AD” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	85
116. ábra: „AE” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	86
117. ábra: „AE” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	86
118. ábra: „AF” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	87
119. ábra: „AF” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	87
120. ábra: „AG” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	88
121. ábra: „AG” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	88
122. ábra: „AH” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	89
123. ábra: „AH” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	89
124. ábra: „AI” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	90
125. ábra: „AI” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	90
126. ábra: „AJ” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	91
127. ábra: „AJ” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	91
128. ábra: „AK” szakasz kihasználtsága (1. mérés) .....	92
129. ábra: „AK” szakasz kihasználtsága (2. mérés) .....	92
130. ábra: Lakásszámok a tervezési területen (Hős utca környéke) .....	94
131. ábra: Lakásszámok a tervezési területen (Gép utca környéke) .....	95
132. ábra: Lakásszámok a tervezési területen (Kismartoni út környéke) .....	96
133. ábra: Vizsgált díjfizető zónában tervezett új parkoló automaták és tájékoztató táblák helyzete (Hős utca környéke) .....	98
134. ábra: Vizsgált díjfizető zónában tervezett új parkoló automaták és tájékoztató táblák helyzete (Gép utca környéke) .....	99

## Táblázatok jegyzéke

1. táblázat: Parkolóhelyek számának becslése .....	101
2. táblázat: Éves bevételek becslése .....	103
3. táblázat: Beruházási és éves üzemeltetési költségek becslése (bruttó) .....	104



# 1 Előzmények

## 1.1 Bevezetés

A Megbízás tárgya Budapest X. kerület Kerepesi út – Hungária körút – Kőbányai út – Kismartoni út – Kőbányai út - Mázsza utca – Bihari utca – Horog utca – Száva utca – Barabás utca – Mázsza tér - Pongrácz út által határolt területen a még nem díjfizető övezet várakozási övezet részét képező útszakaszok díjfizető övezetbe vonhatóságának tanulmánytervének elkészítése Budapest X. kerületi Önkormányzat megbízásából (továbbiakban Megbízó).

A tervben javasolt konkrét kialakítások mindegyike megfelel a hatályos jogszabályokban és a releváns Útügyi Műszaki Előírásokban található szabályoknak.

Jelen dokumentáció az elvégzett parkolási vizsgálatok és eredményeik alapján bemutatja a fennálló konfliktusokat és javaslatot a meglévő díjfizető zóna bővítésére, a díjfizető automaták elhelyezésére, és rövid gazdaságossági vizsgálat kerül bemutatásra.

## 1.2 Jogszabályi háttér

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

- 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről;
- 2011. évi CLXXXIX. törvény Magyarország helyi önkormányzatairól;
- 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről;
- 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ);
- 83/2004. (VI. 4.) GKM rendelet a közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményeiről;
- 2011. évi CC. törvény a nemzeti mobil fizetési rendszerről;
- 356/2012. (XII. 13.) Korm. rendelet a nemzeti mobil fizetési rendszerről szóló törvény végrehajtásáról;
- Budapest Főváros Közgyűlésének a „Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a

várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról" sz. 30/2010. (VI. 4.) önkormányzati rendelete.

A fenti jogszabályok, jelen feladatra vonatkozó legfontosabb megállapításait az alábbiakban foglaljuk össze:

- Önkormányzati feladat a helyi közutakon, a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánúton, valamint a tereken, parkokban és egyéb közterületeken járművel történő várakozás biztosítása.
- A helyi közutakon, a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánúton, valamint tereken, parkokban és egyéb közterületeken járművel történő várakozás biztosítását célzó közszolgáltatást a tulajdonos, illetve a szolgáltató köteles ellátni (helyi önkormányzat, kizárólag e közszolgáltatási feladat ellátására alapított költségvetési szerv, 100%-os önkormányzati tulajdonban álló gazdasági társaság, önkormányzati társulás vagy a közterület-felügyelet).
- A járművek várakozása a szolgáltató és a terület igénybevevője közötti polgári jogi jogviszony.
- A várakozási díj és a pótdíj megfizetéséért a jármű üzemeltetője felel.
- A parkolási szolgáltatást igénybe vevő által megfizetett várakozási díj és pótdíj összege a helyi önkormányzatot illeti meg. A szolgáltató legalább a szolgáltatás ellátásához szükséges költségekre jogosult.

#### **A fizető parkolási zóna kijelölésének és bevezetésének műszaki feltételei:**

- 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, 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 (%).

#### Jegykiadó automaták:

- 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.

## 2 Jelenlegi állapot

A vizsgált terület Budapest X. kerületében található, a Kerepesi út – Hungária körút – Kőbányai út – Kismartoni út – Kőbányai út - Mázsa utca – Bihari utca – Horog utca – Száva utca – Barabás utca – Mázsa tér - Pongrácz út által határolt területen.

A mérések alapján a Mázsa utca – Bihari utca – Horog utca – Száva utca – Barabás utca – Mázsa tér – Kőbányai út által határolt területen a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága nem haladta meg a 70%-ot egyik szakaszon sem.

**A mérések alapján a Kerepesi út – Hungária körút – Kőbányai út – Kismartoni út – Kőbányai út – Pongrácz út által határolt területet (továbbiakban: tervezési terület) javasoljuk díjfizető övezetbe bevonni.**

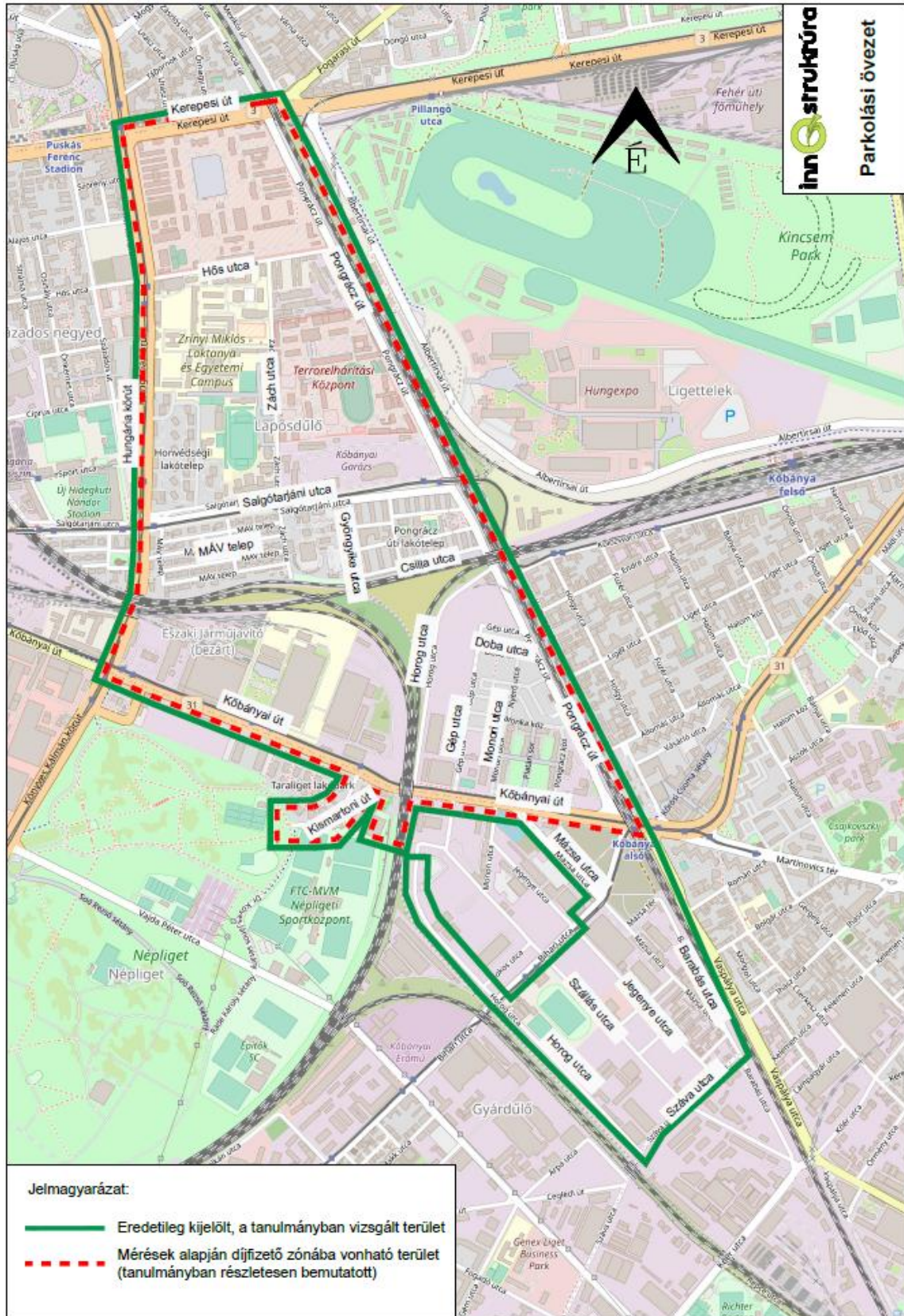
A következő fejezetekben ezt a területet mutatjuk be részletesebben, azonban a teljes területről közlünk eredményeket és rövid bemutatást.

A tervezési terület környezetében található Kerepesi út, Hungária körút és Kőbányai út elsőrendű főutak. A Salgótarjáni utca és Bihari utca másodrendű főutak. A Pongrácz út településszerkezeti gyűjtőút.

A tervezési terület környezetében lévő utak közül a Kerepesi út, Hungária körút, Kőbányai út és a Bihari utca a Főváros, a többi közút pedig az Önkormányzat tulajdonában áll. A Kerepesi út, Hungária körút, Salgótarjáni utca, Pongrácz út, Kőbányai út és Bihari utca a Budapest Közút Zrt. által üzemeltetett utak, ahogy az az alábbi ábrán (2. ábra) is látható.

A vizsgált terület (zöld folytonos vonal) és a tervezési terület (piros szaggatott vonal) áttekintő térképét az 1. ábra mutatja.





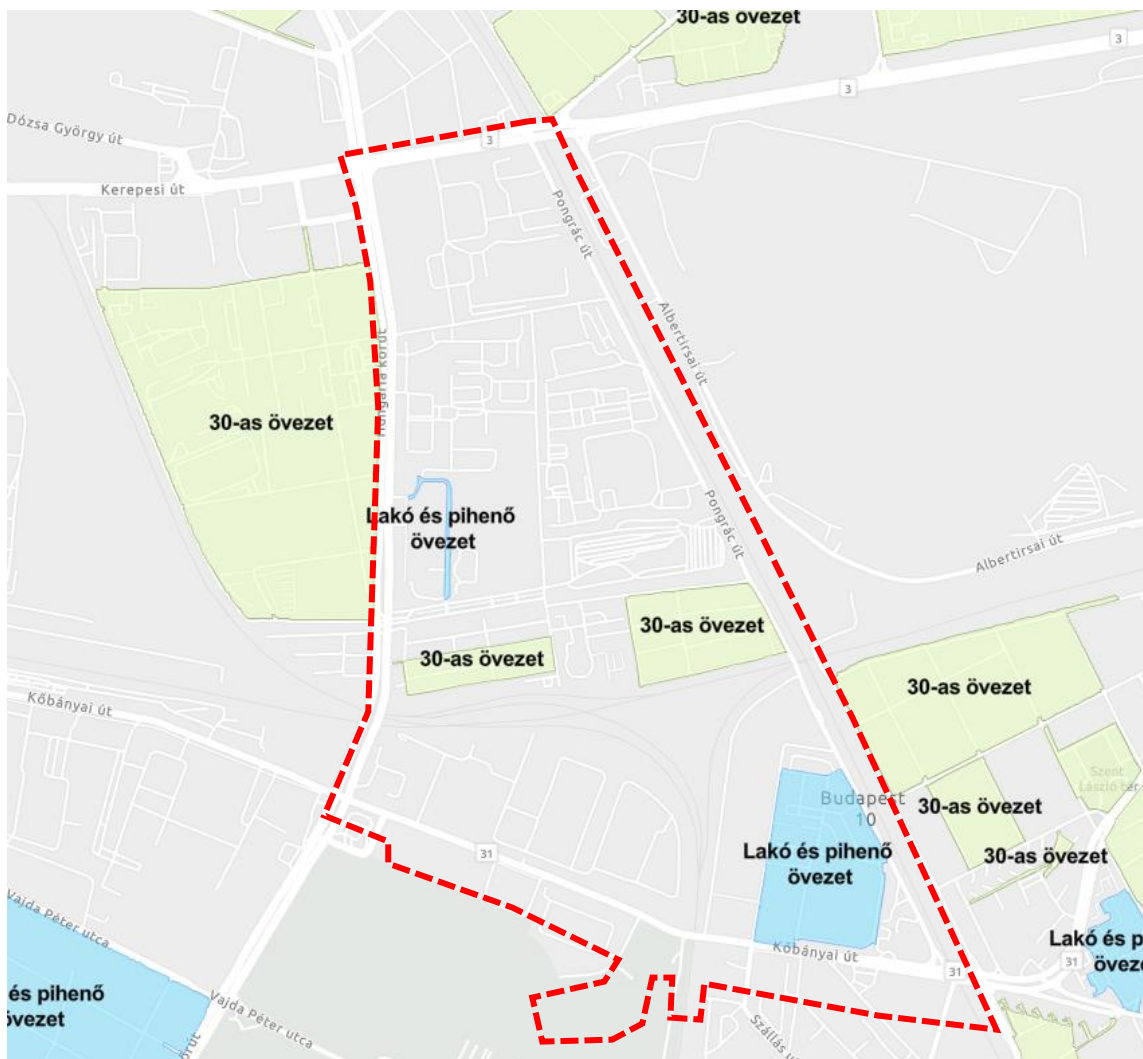
1. ábra: Áttekintő térkép



2. ábra: Budapest Közút Zrt. által üzemeltetett utak (fekete vonallal jelölve),  
forrás: [kozutfigyelo.budapestkozut.hu](http://kozutfigyelo.budapestkozut.hu)

A tervezési területen, a Salgótarjáni utca és a Hungária körút sarkán lévő Hungária körúti leágazás, valamint a Gép utca – Doba utca – Pongrácz út – Pongrácz köz – Kőbányai út által határolt terület Lakó és pihenő övezetbe tartozik. A MÁV telep egy része, valamint a Pongrácz úti lakótelep 30 km/h forgalomcsillapított övezetbe tartozik (3. ábra).

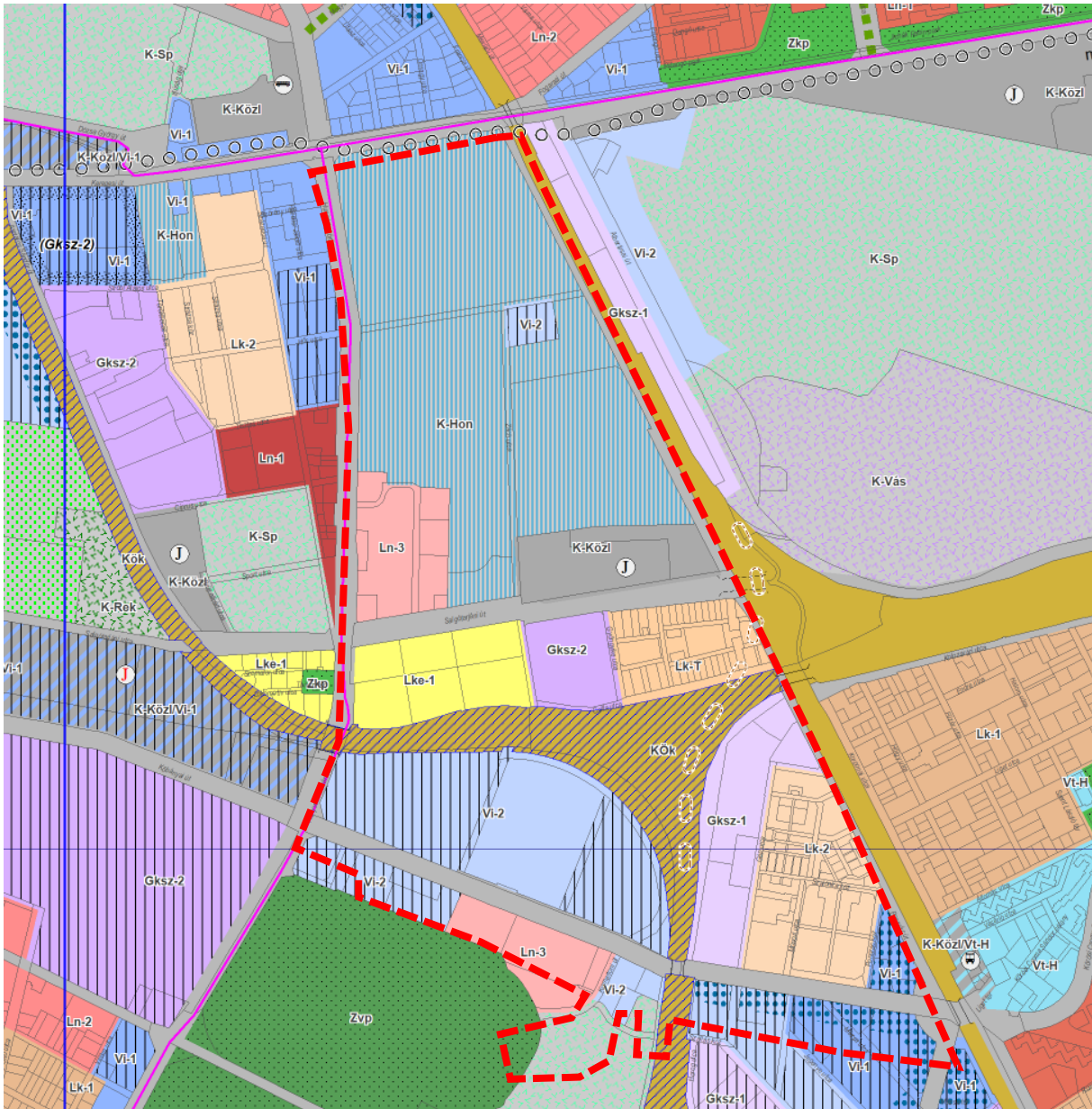




3. ábra: Forgalomcsillapított övezetek a tervezési területen (forrás: [kozutfigyelo.budapestkozut.hu](http://kozutfigyelo.budapestkozut.hu))

A Kerepesi út – Hungária körút – Hungária körút leágazás – Salgótarjáni utca -  
 - Zách utca – Pongrácz út által határolt terület túlnyomó része *Honvédelmi,  
 katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló terület (K-Hon)*. Az előbb említett  
 terület egy része, a 38907/4 és a 389704/5 hrsz. telek *Közlekedéshez  
 kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület (K-Közl)*. Itt található a BKV  
 Zrt. Kőbányai garáza. A Hős utcára nyíló, 38902 hrsz. ingatlan *Intézményi,  
 jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2)*. A Hungária körút – Hungária  
 körút leágazás és a Salgótarjáni utca által határolt terület *Nagyvárosias,  
 jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület (Ln-3)*. A Salgótarjáni utcától délre  
 található MÁV telep *Kertvárosias, intenzív beépítésű lakóterület (Lke-1)*. A  
 Salgótarjáni utca – Zách utca – Gyöngyike utca által határolt terület  
*Gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület (Gksz-2)*. A

Gyöngyike utca – Salgótarjáni utca – Pongrácz út – Csilla utca által határolt terület (Pongrácz úti lakótelep) *Kisvárosias, telepszerű lakóterület (Lk-T)*. A Gép utca és a Horog utca közötti terület *Gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület (Gksz-1)*. A Gép utca – Pongrácz út – Pongrácz köz – Kőbányai út által határolt terület *Kisvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Lk-2)*. Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének a területre vonatkozó része (4. ábra) az alábbiakban látható.



4. ábra: Budapest Főváros Településszerkezeti terve (forrás: Budapest.hu)



A Pongrácz köz – Pongrácz út – Kőbányai út által határolt terület *Intézményi, jellemzően zártosú beépítésű terület (Vi-1)*. A Kőbányai út érintett szakaszát döntően *Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2)* veszi körül. A Kismartoni és a Kőbányai út sarkán található egy lakópark, ami *Nagyvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterületbe (Ln-3)* tartozik.

## 2.1 Forgalomvonzó létesítmények

A területen és a terület közvetlen közelében lévő főbb forgalomvonzó létesítmények az alábbiak:

- Készenléti Rendőrség
- Nemzeti Közszerológati Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar
- Terrorelhárítási Központ
- Bem József Általános Iskola
- Technika Szálló
- Wesley János Óvoda, Általános Iskola, Szakközépiskola, Szakgimnázium és Gimnázium
- Kőbányai Gyöngyike Óvoda
- Felnőtt Háziórvosi Rendelő
- BMSZC Pataky István Híradásipari és Informatikai Technikum
- Eiffel Műhelyház
- Közlekedési Múzeum

A tervezési területtől párszáz méteren belül található a Papp László Budapest Sportaréna, Hidegkúti Nándor Stadion, Puskás Aréna, a Népliget és a Monori Center.

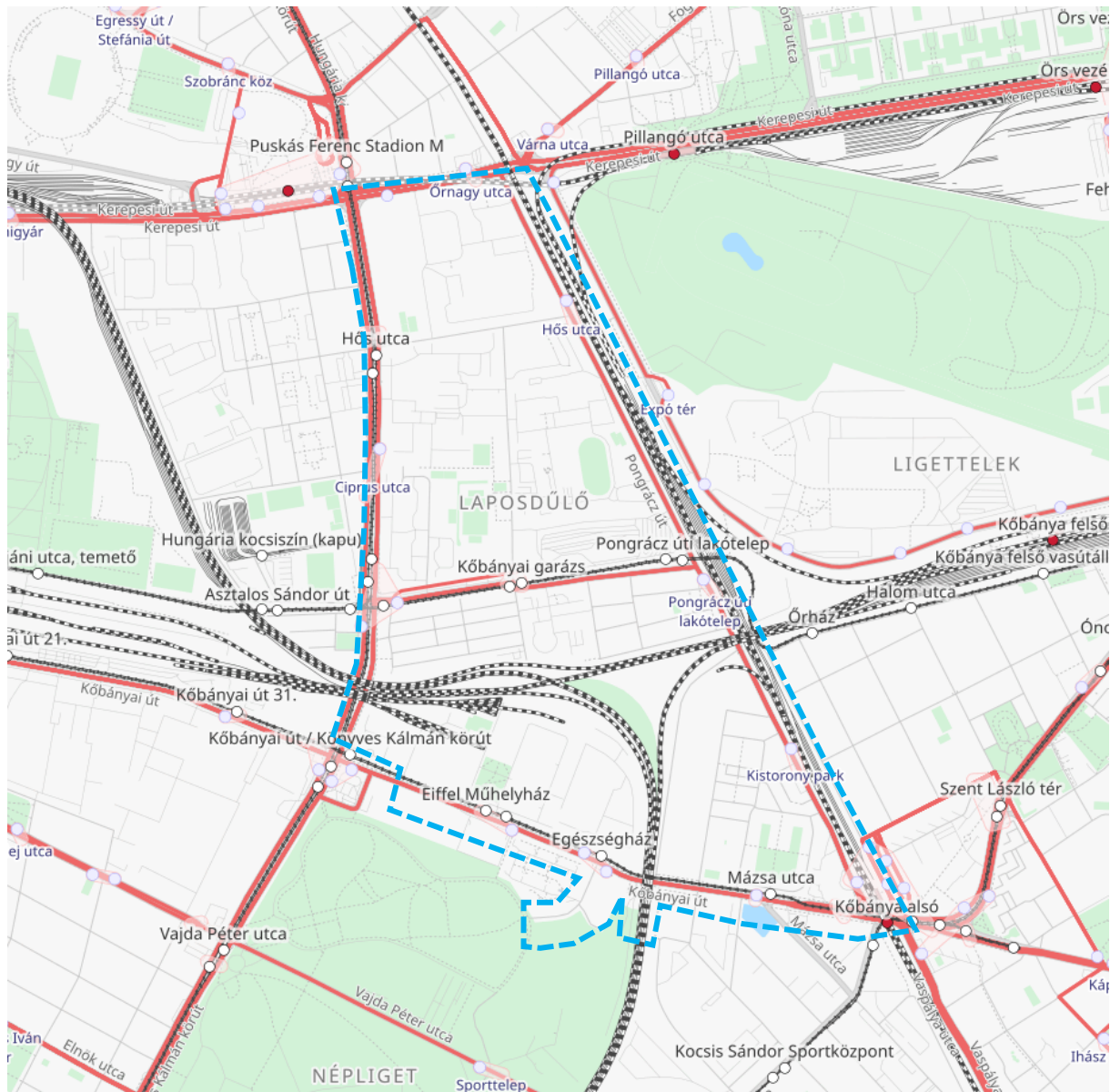
A területen több élelmiszerbolt, dohánybolt, játszótér található.

## 2.2 Meglévő közösségi kapcsolatok

A tervezési terület közösségi közlekedési hálózattal történő ellátottsága megfelelő, a terület határain fontos közlekedési útvonalak húzódnak. A terület északnyugati oldalán található az M2 metró egyik megállója (Puskás Ferenc Stadion metróállomás).

A Hungária körúton, a tervezési terület környezetében több villamosmegálló is található. A Kőbányai út/Könyves Kálmán körút villamosmegállóban az 1, 1M, 41 villamosjáratok állnak meg. A Hidegkúti Nándor Stadion és a Hős utca villamosmegállóban az 1, 1M, 14, 17, 41 villamosjáratok állnak meg.

A Salgótarjáni utcán a 37, 37A villamosjáratok közlekednek. A tervezési területen belül 3 megállójuk van: Pongrácz úti lakótelep, Kőbányai Garázs, Hidegkúti Nándor Stadion.



5. ábra: Közösségi közlekedés a tervezési terület környezetében

A Pongrácz úton a 95, 195 buszjáratok közlekednek. A területen 4 megállójuk található: Hős utca, Pongrácz úti lakótelep, Kistorony park, Kőbánya alsó vasútállomás.

A Kőbányai úton közlekednek a 28, 28A, 62 villamosjáratok. Az érintett szakaszon található a Kőbányai út/Könyves Kálmán körút, Eiffel Műhelyház, Egészség ház, Mázsa utca és a Kőbánya alsó vasútállomás megállójuk.

A tervezési terület délkeleti része alatt helyezkedik el a Kőbánya alsó vasútállomás, mely egy nagyobb tömegközlekedési csomópontnak tekinthető.

A terület közösségi hálózata kedvező. A vasútállomások, villamosvonalak, metróállomások közelsége miatt valószínű, hogy a közösségi közlekedést igénybe vevők egy része a területen parkolja le a gépjárművét. A helyi járatok térképes átnézeti térképe az alábbi ábrán (5. ábra) kerül bemutatásra.

### 3 Parkolási vizsgálatok

A parkolási vizsgálatok Budapest X. kerületében történtek, a Kerepesi út – Hungária körút – Kőbányai út – Kismartoni út – Kőbányai út - Máza utca – Bihari utca – Horog utca – Száva utca – Barabás utca – Máza tér - Pongrácz út által határolt területén.

A mérések elvégzésére 2021. október 19., október 26. és november 3-án került sor a Megbízó kérésére. Október 26-án a Terrorelhárítási Központ környezetében történő parkolás pótmérésére került sor a Megbízóval egyeztetett módon.

A mérésekkel párhuzamosan az egyes területek kapacitások felmérése is megtörtént, amely alapján megállapíthatóvá vált az egyes területek arányos kapacitás-kihasználtsága. Vizsgálatra kerültek az átlagos tartózkodási idők.

#### 3.1 A vizsgált terület

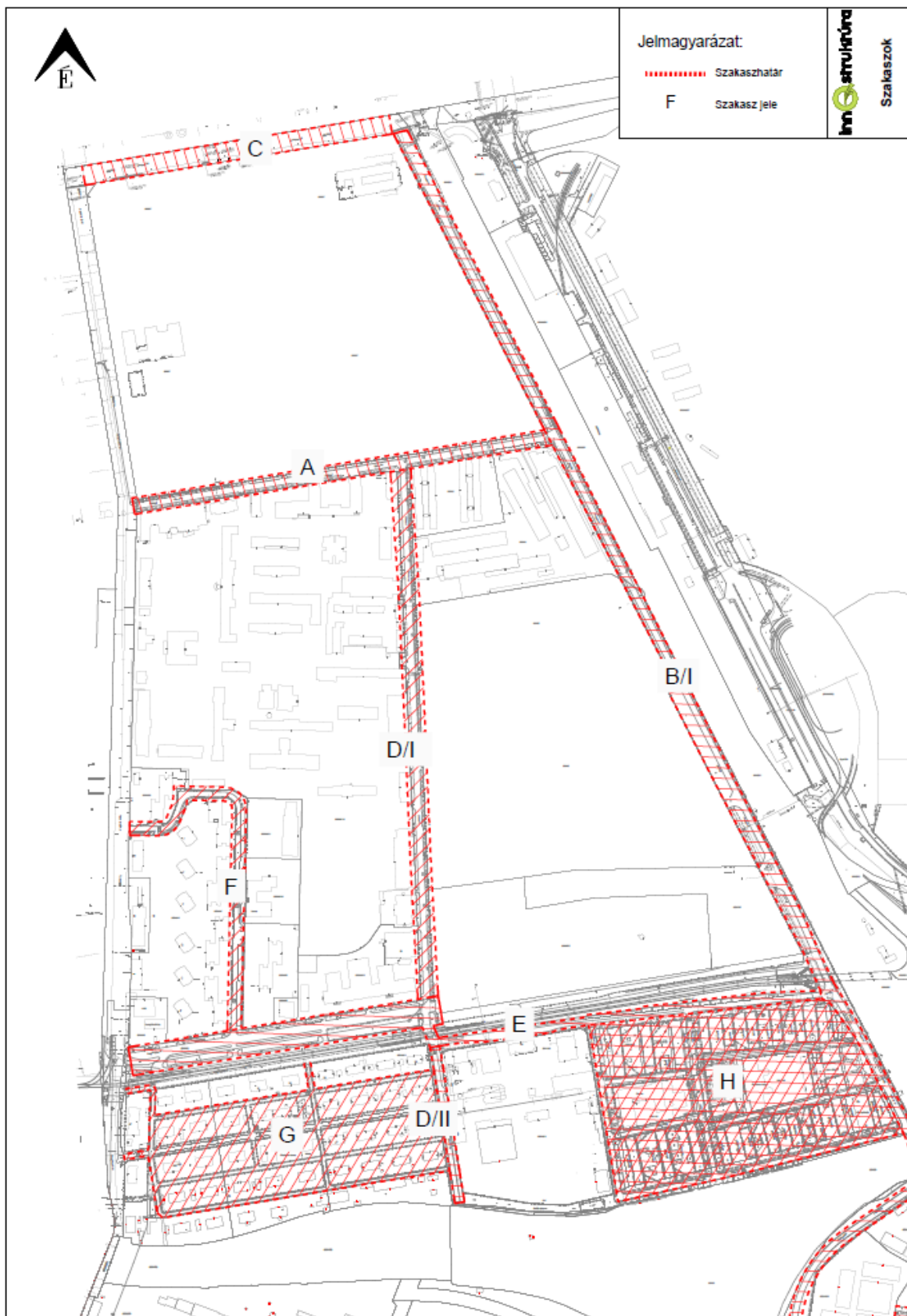
Az alábbi 6. ábra, 7. ábra és 8. ábra mutatja a vizsgált területen belül kijelölt vizsgált szakaszok elhelyezkedését és elnevezését.

A vizsgált szakaszok és annak jelei az alábbiak:

- A szakasz: Hős utca (Hungária körút – Pongrácz út)
- B/I szakasz: Pongrácz út (Kerepesi út – Kőbányai út)
- B/II szakasz: Pongrácz úti rendelő
- C szakasz: Kerepesi út (Hungária körút – Pongrácz út)
- D/I szakasz: Zách utca (Hős utca – Salgótarjáni utca)

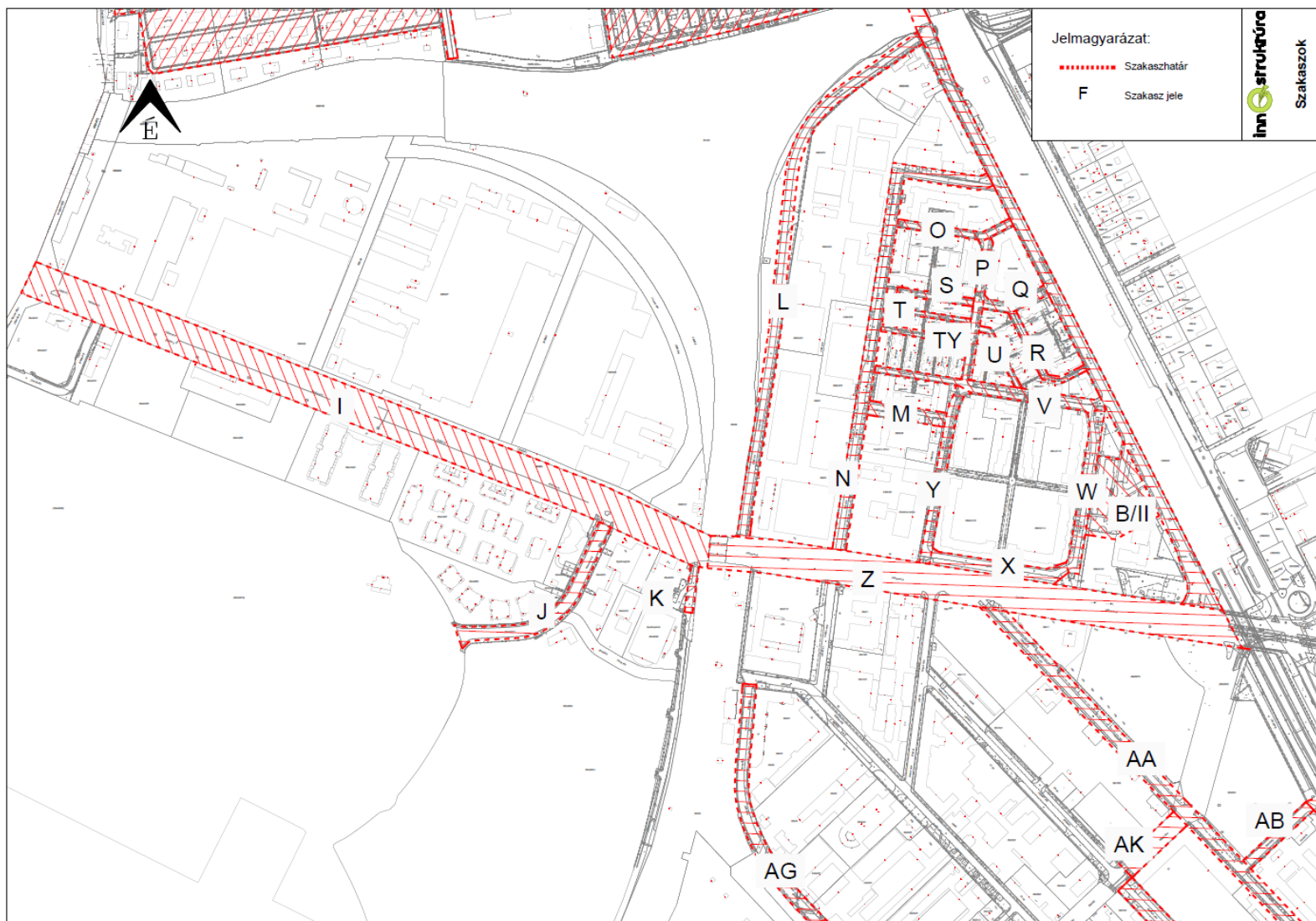
- D/II szakasz: Zách utca (Salgótarjáni utcától délre)
- E szakasz: Salgótarjáni utca (Hungária körút – Pongrácz út)
- F szakasz: Hungária körút leágazás
- G szakasz: MÁV telep
- H szakasz: Pongrácz úti lakótelep
- I szakasz: Kőbányai út (Hungária körút – Kismartoni út)
- J szakasz: Kismartoni út
- K szakasz: Kőbányai út leágazás (Oázis kertészet parkoló)
- L szakasz: Horog utca (Kőbányai út – Pongrácz út)
- M szakasz: Vaskő utca (Gép utca – Monori utca)
- N szakasz: Gép utca (Kőbányai út – Pongrácz út)
- O szakasz: Doba utca: (Gép utca – Pongrácz út)
- P szakasz: Nyerő utca (Szalonka köz – Doba utca)
- Q szakasz: Kisbacon utca (Luca köz – Pongrácz út)
- R szakasz: Vasláb utca (Kisbacon utca – Pongrácz út)
- S szakasz: Luca köz
- T szakasz: Vécs köz
- TY szakasz: Szita köz (Gép utca – Nyerő utca)
- U szakasz: Vika köz (Szalonka köz – Nyerő utca)
- V szakasz: Szalonka köz (Monori utca – Pongrácz út)
- W szakasz: Pongrácz köz (Szalonka köz – Kőbányai út)
- X szakasz: Kőbányai út (Monori utca – Pongrácz köz)
- Y szakasz: Monori utca (Kőbányai út – Szalonka köz)

- Z szakasz: Kőbányai út (Kismartoni út – Pongrácz út)
- AA szakasz: Mázsa utca (Kőbányai út – Barabás utca)
- AB szakasz: Mázsa tér (Mázsa utca – Barabás utca)
- AC szakasz: Hajlék utca (Jegenye utca – Barabás utca)
- AD szakasz: Jegenye utca (Bihari utca -Száva utca)
- AE szakasz: Száva utca (Horog utca – Barabás utca)
- AF szakasz: Barabás utca (Száva utca – Mázsa tér)
- AG szakasz: Horog utca (Szállás köz – Száva utca)
- AH szakasz: Szállás utca (Bihari utca – Száva utca)
- AI szakasz: Lencse utca (Szállás utca – Jegenye utca)
- AJ szakasz: Hidas köz (Szállás utca – Mázsa utca)
- AK szakasz: Bihari utca (Jegenye utca – Mázsa utca)

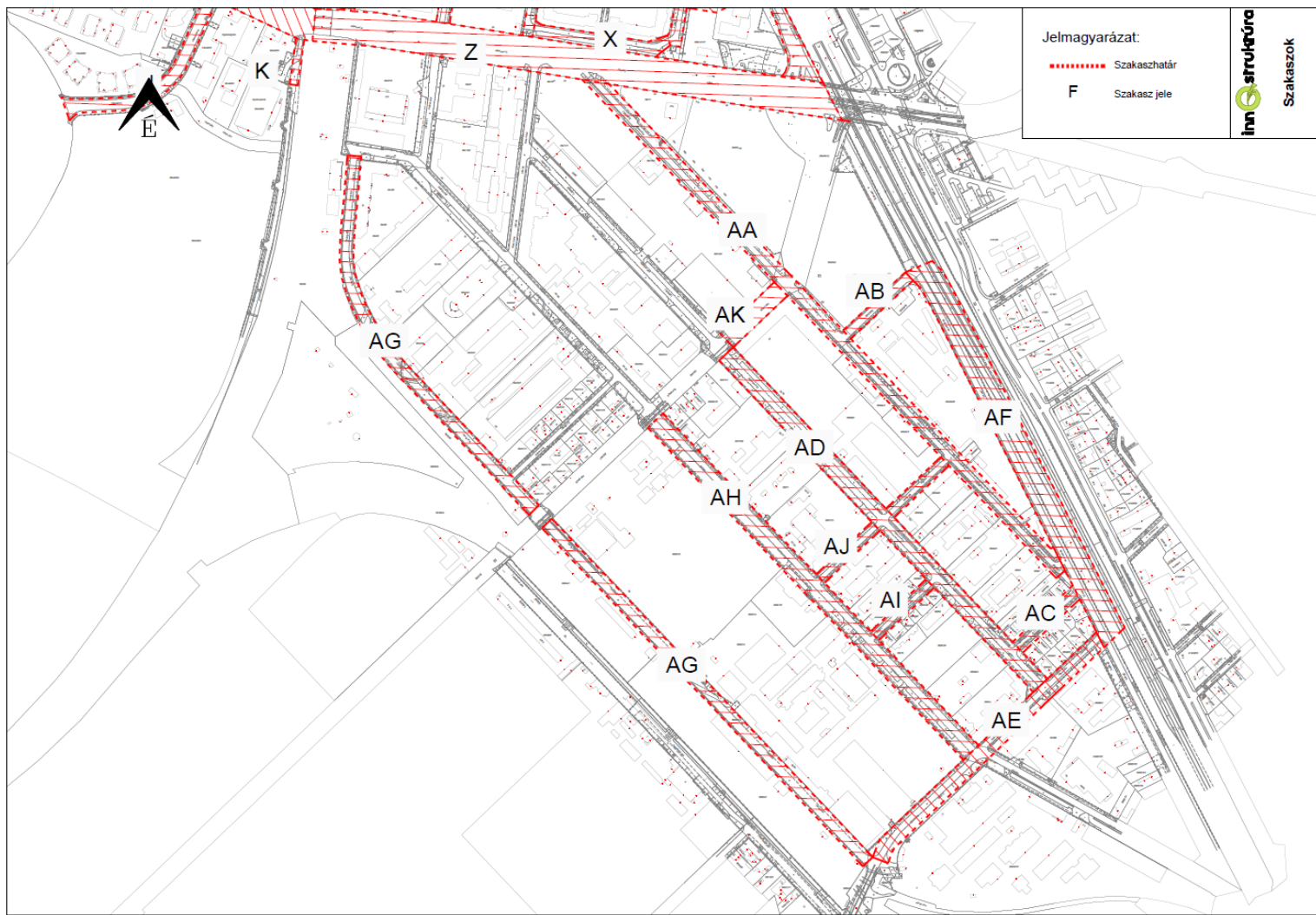


6. ábra: Vizsgált szakaszokat ábrázoló térkép (Hős utca környéke)

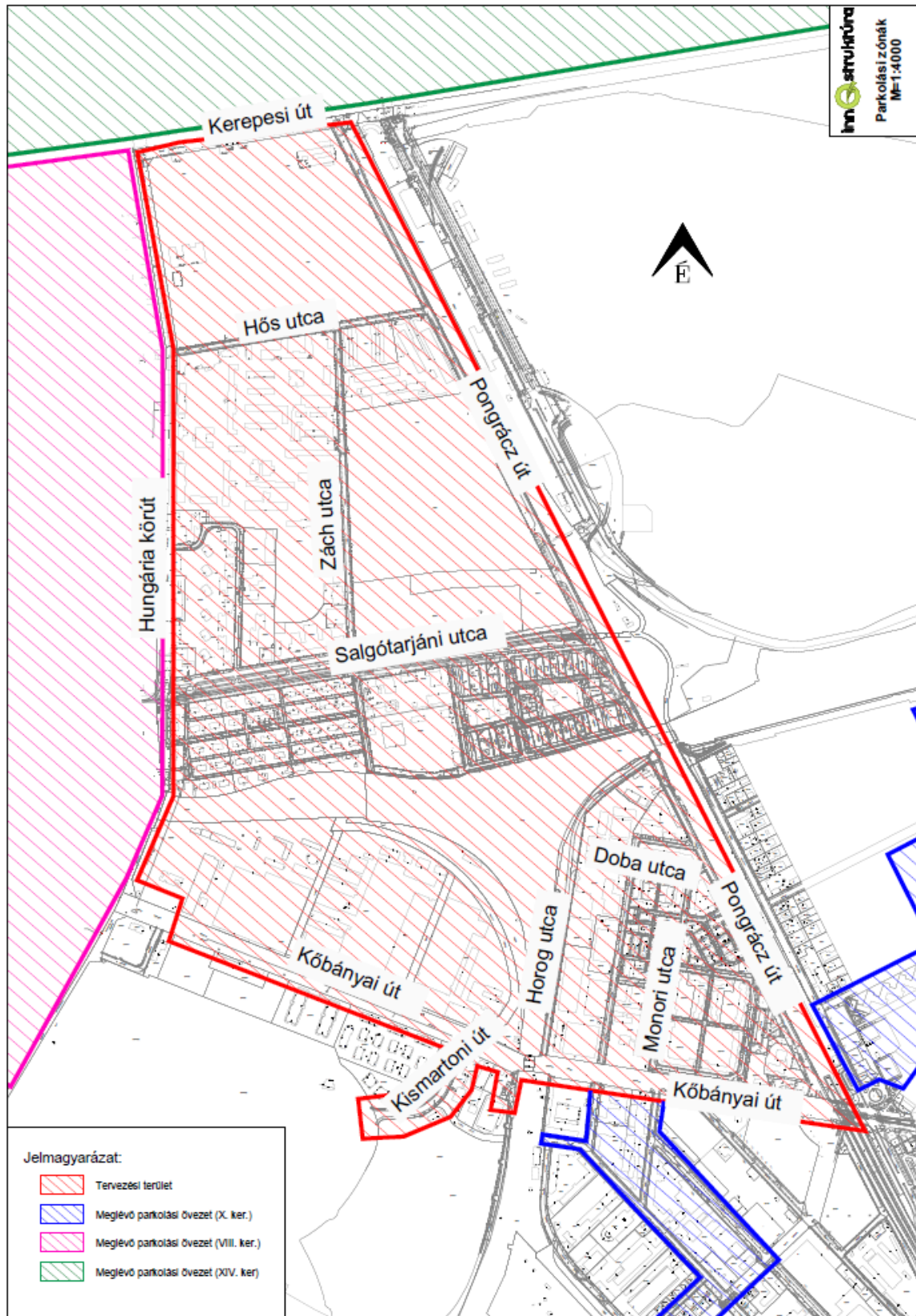




7. ábra: Vizsgált szakaszokat ábrázoló térkép (Kőbányai út környéke)



8. ábra: Vizsgált szakaszokat ábrázoló térkép (Szállás utca környéke)



9. ábra: Tervezési terület helyzete (Meglévő és tervezett parkolási övezet)

## 3.2 Kapacitás és parkolási jellemzők bemutatása szakaszonként

Az alábbi fejezetekben bemutatott ábrákon kerül bemutatásra a tervezési terület egyes övezeteiben felmért közterületi parkolók száma, kapacitása. A kapacitásvizsgálatok eredményét mutató, mellékletben csatolt táblázatokban feltüntetésre került a szabálytalanul (zöldfelületeken, kapubehajtókban) várakozó autók száma is, mivel ezek is parkolási igényként jelennek meg.

A parkolási kapacitás felmérése a teljes terület azon közterületeit lefedi, ahol lehetséges és megengedett a várakozás, valamint kitér a szabálytalan (illegális) várakozások számára/arányára is. A magánparkolókat a számlálások nem vizsgálják.

A területen nagy számban parkolnak a járművek szabálytalanul a zöld/földterületeken. Egy jó példa erre a Hős utca érintett szakasza, ahol mindösszesen 16 db parkolóhely található, ennek ellenére mindkét mérés esetén több, mint 100 jármű parkolt az utcában. Ennek az az egyik fő oka, hogy a környező kerületek (VIII. kerület, XIV. kerület) már díjfizető övezetbe tartoznak (9. ábra), és sokan itt rakják le a járműüket.

Az érintett területen javarészt az úttesten történő egyoldali párhuzamos parkolás, valamint a parkolóban történő merőleges parkolás a jellemző.

Kétoldali párhuzamos parkolás alábbi területeken figyelhető meg:

- Hős utca teljes hosszában (nagy részét szabálytalanul, zöldterületen)
- Zách utca egyes részein (egyik oldalon, egy részen halszálkában)
- Salgótarjáni utca egyes részein
- MÁV telep egyes részein (nagy részét nincs meg a megfelelő útszélesség)
- Pongrácz úti lakótelep egyes részein
- Vasláb utcában (nincs megfelelő útszélesség)
- Luca közben (nincs megfelelő útszélesség)
- Mázsa tér egyes részein





10. ábra: Hős utca, kétoldali párhuzamos parkolás a zöldterületen



11. ábra: Salgótarjáni utca, kétoldali párhuzamos parkolás





12. ábra: MÁV telep, kétoldali párhuzamos parkolás



13. ábra: Pongrácz úti lakótelep, kétoldali párhuzamos parkolás





14. ábra: Vasláb utca, kétoldali párhuzamos parkolás



15. ábra: Luca köz, kétoldali párhuzamos parkolás



16. ábra: Mázsza tér, kétoldali párhuzamos parkolás

Az egyoldali párhuzamos parkolás az alábbi területeken figyelhető meg:

- Hungária körút leágazás egyes részein (F szakasz)
- MÁV telep egyes részein
- Pongrácz úti lakótelep egyes részein
- Zách utcában, a Salgótarjáni utcától délre (D/II szakasz)
- Gép utca egyes részein
- Szalonka köz egyes részein
- Vaskő utca egyes részein
- Monori utca egyes részein
- Kőbányai út egyes részein
- Nyerő utca egyes részein
- Szita közben (nincs megfelelő szélesség)
- Vika közben (nincs megfelelő szélesség)
- Vécs közben (zöldterületen történő parkolás)
- Kisbacon utca egyes részein
- Kőbányai út leágazás (Oázis kertészet parkoló) egyes részein
- Horog utca egyes részein
- Száva utca egyes részein
- Szállás utca egyes részein
- Lencse utca egyes részein (zöldterületen történő parkolás)
- Mázsza utca teljes hosszában (néhol kétoldali, de ahhoz nincs megfelelő útszélesség, emiatt a zöldterületen történik a parkolás)



- Barabás utca teljes hosszában
- Hajlék utca teljes hosszában



*17. ábra: Hungária körút leágazás, egyoldali párhuzamos parkolás*



*18. ábra: MÁV telep, egyoldali párhuzamos parkolás*





19. ábra: Pongrácz úti lakótelep, egyoldali párhuzamos parkolás



20. ábra: Gép utca, egyoldali párhuzamos parkolás



21. ábra: Szalonka köz, egyoldali párhuzamos parkolás



22. ábra: Vaskő utca, egyoldali párhuzamos parkolás





23. ábra: Monori utca, egyoldali párhuzamos parkolás



24. ábra: Nyerő utca, egyoldali párhuzamos parkolás





25. ábra: Szita köz, egyoldali párhuzamos parkolás



26. ábra: Vika köz jellemző keresztmetszete





27. ábra: Vécsházban parkoló jármű



28. ábra: Kisbáton utcán, egyoldali párhuzamos parkolás





29. ábra: Horog utca, egyoldali párhuzamos parkolás



30. ábra: Száva utca, egyoldali párhuzamos parkolás





31. ábra: Szállás utca, egyoldali párhuzamos parkolás



32. ábra: Lencse utca, egyoldali párhuzamos parkolás





33. ábra: Mázsa utca, egyoldali párhuzamos parkolás



34. ábra: Barabás utca, egyoldali párhuzamos parkolás



35. ábra: Hajlék utca, egyoldali párhuzamos parkolás

Merőleges és ferde ( $45^\circ$ -os) parkolás az alábbi utcákban figyelhető meg:

- Hungária körút leágazás egyes részein
- Salgótarjáni utca egyes részein
- Pongrácz úti lakótelep egyes részein
- Vaskő utca egyes részein
- Szalonka köz egyes részein
- Monori utca egyes részein
- Pongrácz köz teljes hosszában
- Pongrácz úti orvosi rendelő parkolójában
- Kőbányai út egyes részein
- Kismartoni út teljes hosszában
- Kőbányai út leágazás (Oázis Kertészet parkoló) egyes részein
- Jegénye utcában nagy számban találhatóak kiépített merőleges parkolóállások
- Szállás utca egyes részein





36. ábra: Hungária körút leágazás, merőleges parkolás



37. ábra: Salgótarjáni utca, merőleges és egyoldali párhuzamos parkolás





38. ábra: Pongrácz úti lakótelep, merőleges parkolás



39. ábra: Szalonka köz, merőleges parkolás



40. ábra: Monori utca, merőleges parkolás



41. ábra: Pongrácz köz, merőleges parkolás



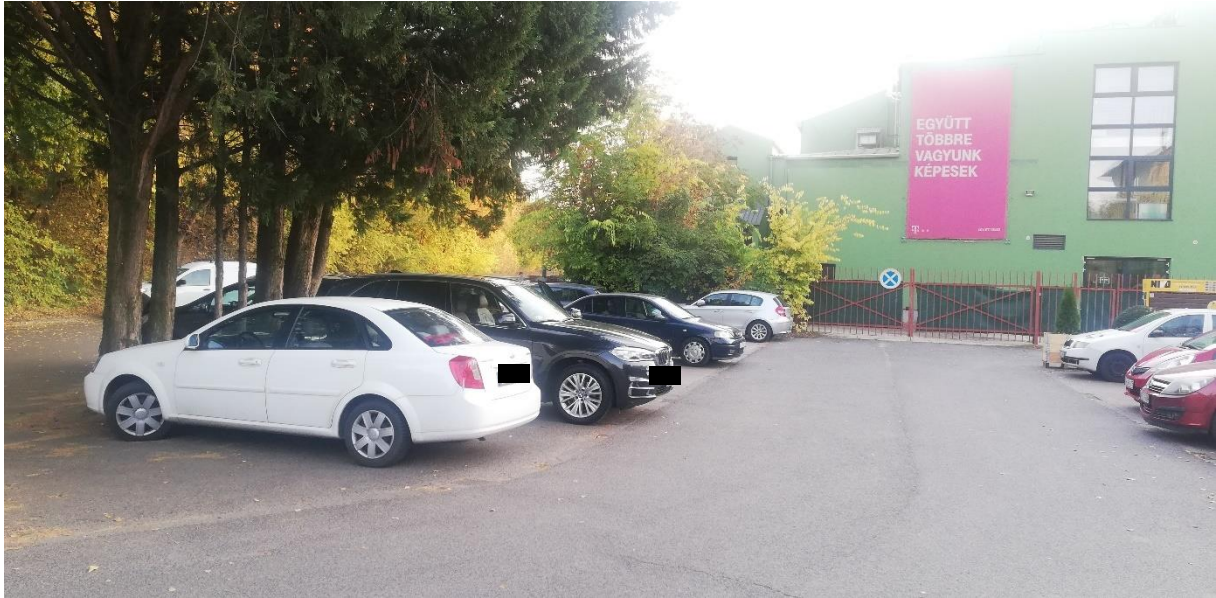


42. ábra: Kőbányai út, merőleges parkolás

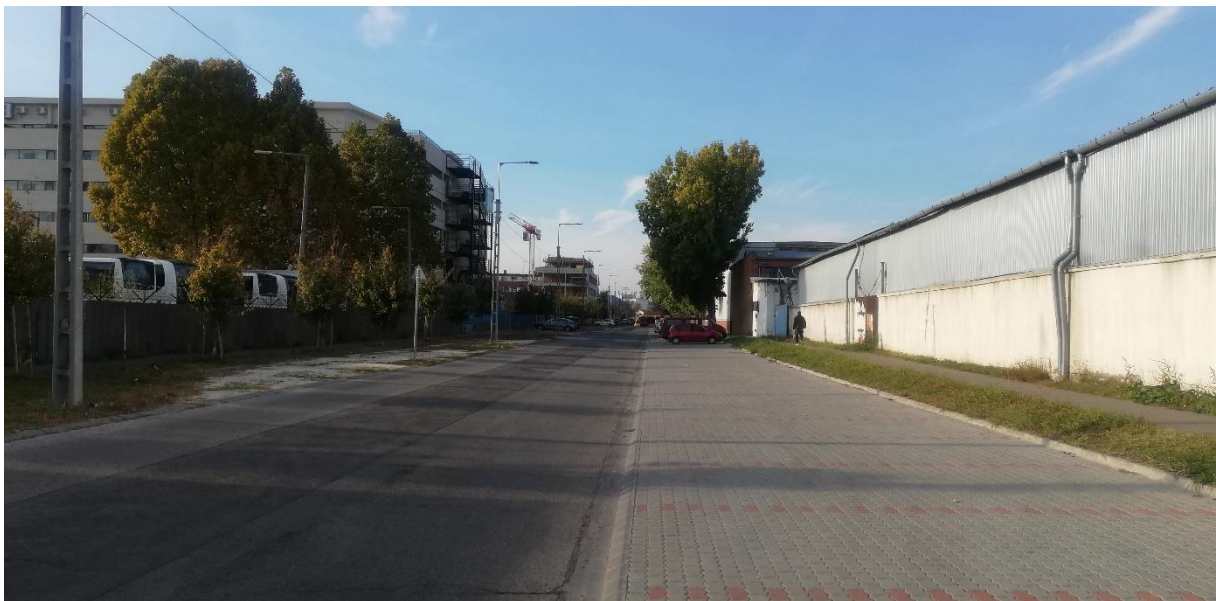


43. ábra: Kismartoni út, merőleges parkolás





44. ábra: Kőbányai út leágazás (Oázis Kertészet parkoló), merőleges parkolás



45. ábra: Jegenye utca, merőleges parkolóhelyek



46. ábra: Szállás utca, merőleges parkolás

A Vasláb utcában, Luca közben, Vécs közben, Szita közben és Vika közben a megfelelő útszélesség hiányában nem megoldható a parkolás. Ezekben az utcákban a mérések alkalmával több parkoló járművet is regisztráltunk. A kapacitás meghatározása során azonban ezek a szakaszok 0 kapacitással lettek számolva.

A Kerepesi út érintett szakaszán nem található szabályos parkolási lehetőség.

A Pongrácz úti rendelőnél található parkolóban, a rendelő oldalában található 8 db kijelölt parkolóhely az egészségügyi szolgálat számára.

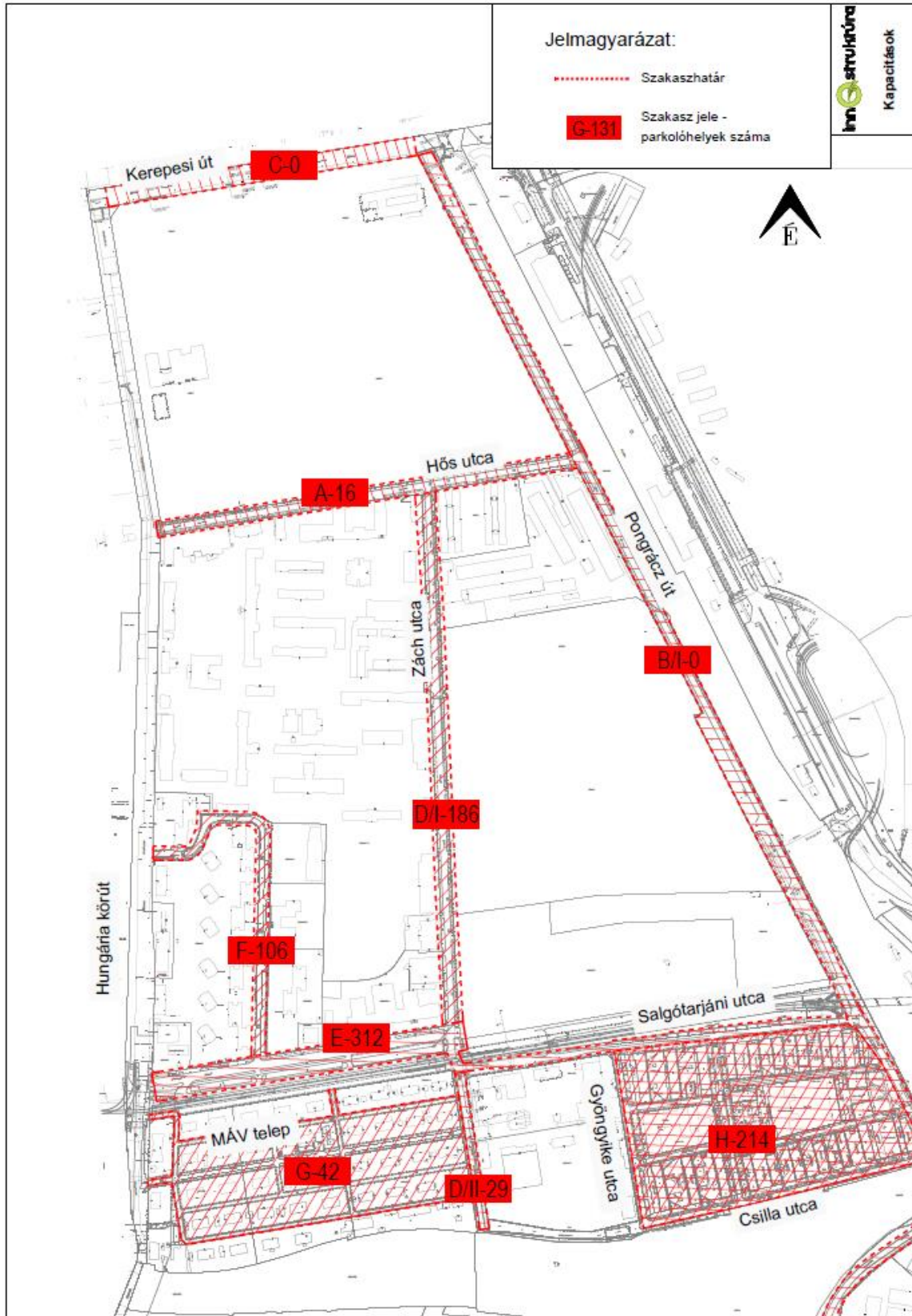
A MÁV telep egyes részei burkolatlan utak. Ezen szakasz bizonyos részein nincs meg a megfelelő útszélesség a szabályos parkoláshoz (nincs meg a megmaradó min. 2,7 m útfelület).

A Zách utcába a célforgalom kivételével jelenleg tilos a behajtás.

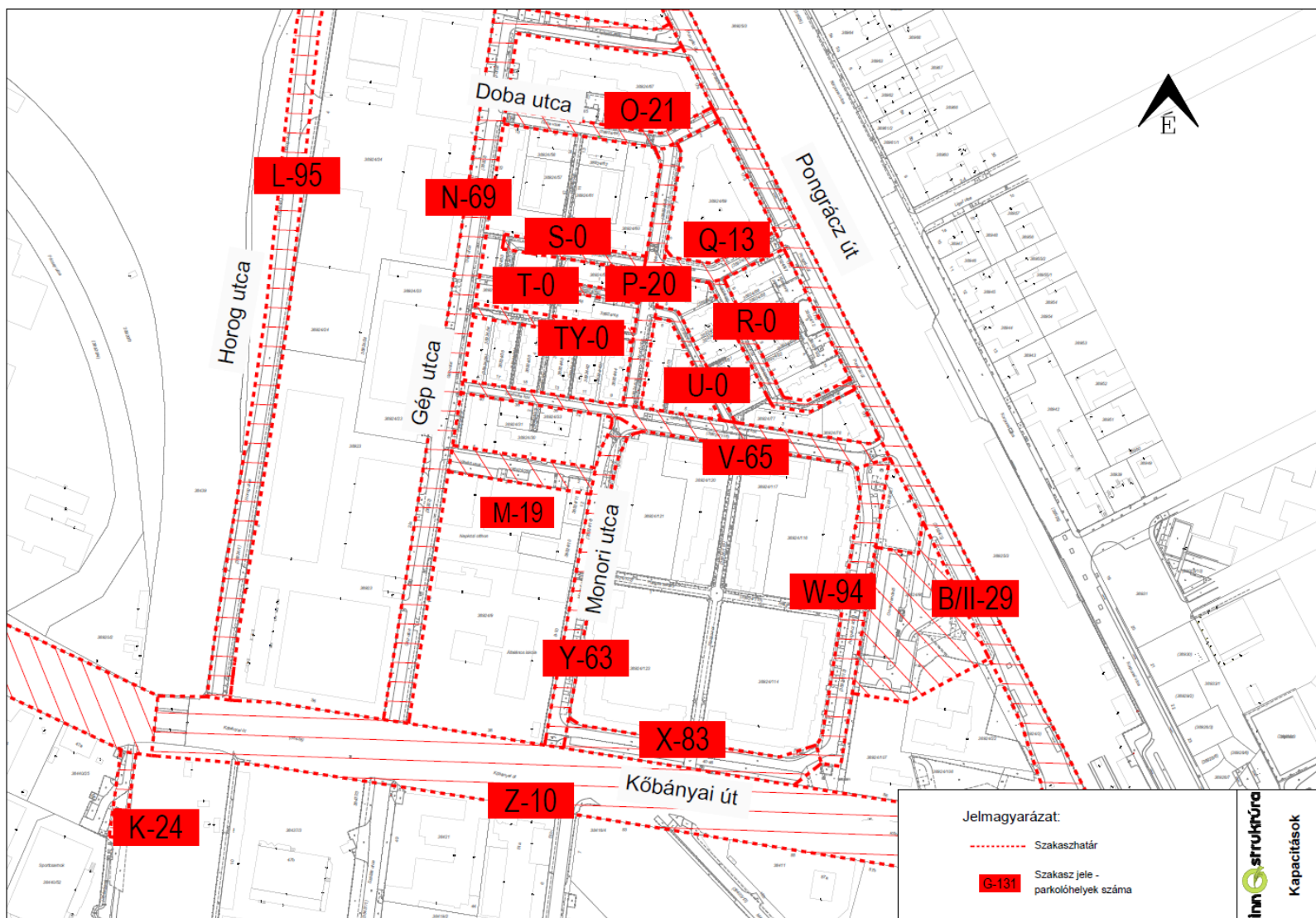
A területen találhatóak mozgássérültek számára kialakított parkolóhelyek is. Ezeknek a számát nem vettük bele a kapacitásba.

Az egyes szakaszok kapacitásai a 47. ábra, 48. ábra és a 49. ábra ábrákon láthatóak.

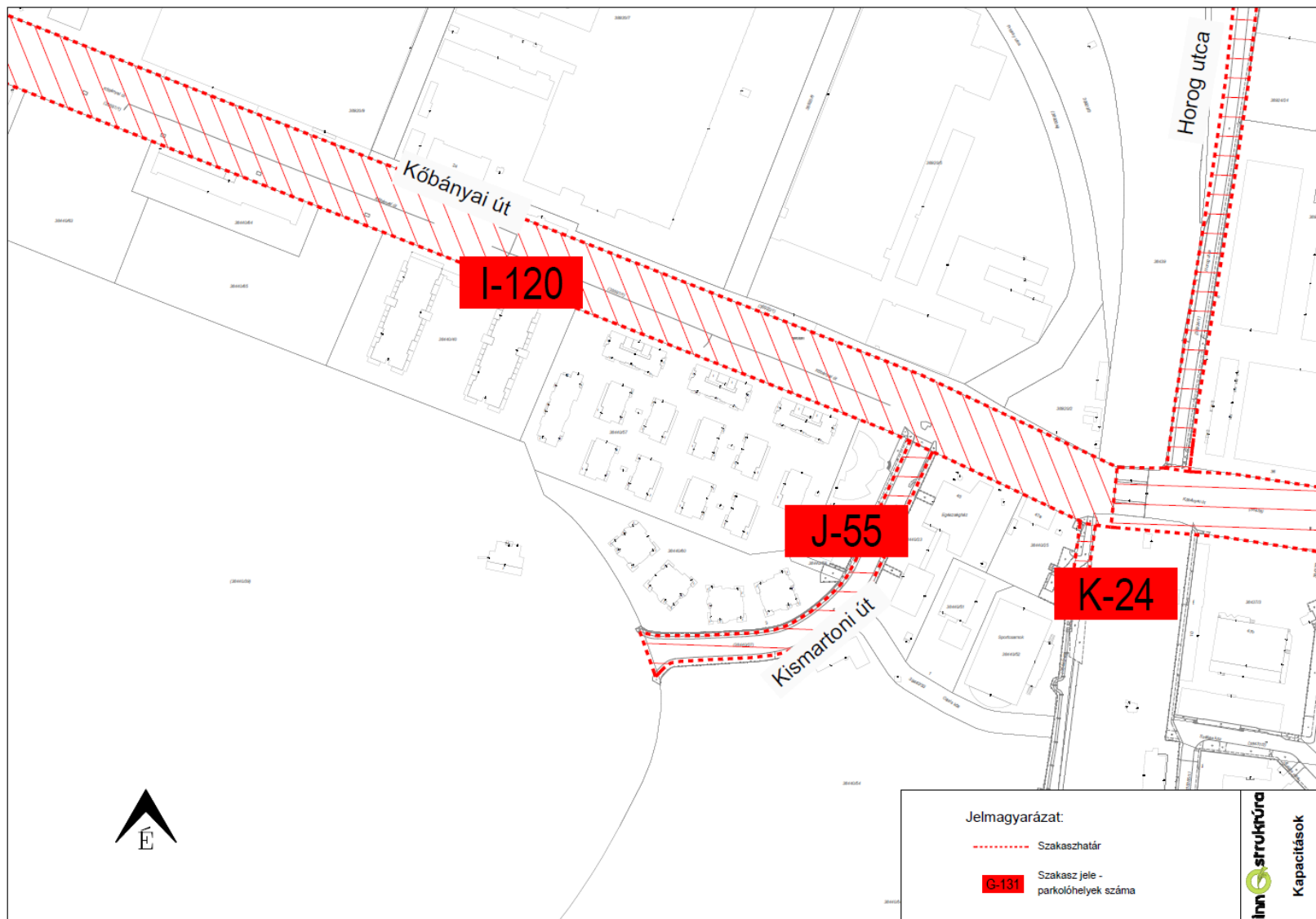




47. ábra: Parkolóhelyek száma az egyes szakaszokon (Hős utca környéke)



48. ábra: Parkolóhelyek száma az egyes szakaszokon (Gép utca környéke)



49. ábra: Parkolóhelyek száma az egyes szakaszokon (Kismartoni út környéke)

### 3.2.1 Mérési eredmények bemutatása

A tervezési területen összesen 1 685 db szabályos parkolóhely található. Az első mérés alkalmával összesen 1 490 db jármű (76%), a második mérés alkalmával pedig 1 452 db jármű parkolt átlagosan a területen (74%).

A legkisebb kihasználtságú szakasz az „L” szakasz (Horog utca). Itt az átlagos foglaltság 1% volt. A legnagyobb kihasználtságú szakasz az „A” szakasz volt (Hős utca). Itt az átlagos foglaltság 683% volt.

A szabálytalan parkoló járművek száma a legnagyobb arányban a Hős utcában volt megfigyelhető.

Megállapítható, hogy a kijelölt övezet díjfizető övezetbe bevonható, mert mindhárom feltétel mindkét mérés esetén teljesült.

#### 1. mérés

<b>Feltétel meghatározása</b>	<b>Feltétel és annak teljesülése</b>	<b>Összesen/átlag:</b>
Kihasználtság	feltétel min 70% → megfelel	76%
Max 2 órás időtartam	feltétel legalább 20% → megfelel	43%
Parkolóhelyek száma	feltétel min 100 db → megfelel	1196 db

#### 2. mérés

<b>Feltétel meghatározása</b>	<b>Feltétel és annak teljesülése</b>	<b>Összesen/átlag:</b>
Kihasználtság	feltétel min 70% → megfelel	74%
Max 2 órás időtartam	feltétel legalább 20% → megfelel	35%
Parkolóhelyek száma	feltétel min 100 db → megfelel	1196 db

Az eredményeket az alábbi táblázatokban és grafikonokon mutatjuk be.

A táblázatban feltüntetésre kerültek szakaszonként az átlagos tartózkodási idők a 3 kritérium értéke, amely a díjfizető zóna bevezethetőségét elemzi.

A grafikonokon szakaszonként és mérésenként kerül bemutatásra a kapacitáskihasználtság a vizsgált időszakokban.



# 1. MÉRÉS EREDMÉNYE (A-L szakasz)

Szakasz elnevezése		8 ÓRA	9 ÓRA	10 ÓRA	11 ÓRA	12 ÓRA	13 ÓRA	14 ÓRA	15 óra	16 óra	17 óra	parkoló gépjárművek átlagos száma [db]	kapacitás [db]	járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága [%]	átlagos tartózkodási idő [óra]	max 2 órás időtartamot parkoló gépjárművek száma [db]	max 2 órás időtartamot parkoló gépjárművek aránya [%]
"A" szakasz	parkoló járművek száma óránként	98	105	110	102	122	139	133	124	105	80	111,8	16	699%	5,11	59	27%
	Kinasznrátság	613%	656%	688%	638%	763%	869%	831%	775%	656%	500%						
"B/I" szakasz	parkoló járművek száma óránként	142	151	168	163	153	149	130	125	57	54	129,2	0		5,32	69	28%
	Kinasznrátság																
"B/II" szakasz	parkoló járművek száma óránként	7	9	7	8	7	8	8	4	5	4	6,7	29	23%	1,46	41	89%
	Kinasznrátság	24%	31%	24%	28%	24%	28%	28%	14%	17%	14%						
"C" szakasz	parkoló járművek száma óránként																
	Kinasznrátság																
"D/I" szakasz	parkoló járművek száma óránként	184	186	183	179	179	169	172	174	91	69	158,6	186	85%	7,18	26	12%
	Kinasznrátság	99%	100%	98%	96%	96%	91%	92%	94%	49%	37%						
"D/II" szakasz	parkoló járművek száma óránként	26	27	28	26	26	25	24	20	14	8	22,4	312	7%	5,74	8	21%
	Kinasznrátság	90%	93%	97%	90%	90%	86%	83%	69%	48%	28%						
"E" szakasz	parkoló járművek száma óránként	263	293	288	266	270	266	237	186	123	97	228,9	312	73%	5,61	98	24%
	Kinasznrátság	84%	94%	92%	85%	87%	85%	76%	60%	39%	31%						
"F" szakasz	parkoló járművek száma óránként	125	117	117	111	117	114	112	107	104	92	111,6	106	105%	5,10	86	40%
	Kinasznrátság	118%	110%	110%	105%	110%	108%	106%	101%	98%	87%						
"G" szakasz	parkoló járművek száma óránként	55	57	47	47	47	56	48	48	44	39	48,8	42	116%	3,94	65	52%
	Kinasznrátság	131%	136%	112%	112%	112%	133%	114%	114%	105%	93%						
"H" szakasz	parkoló járművek száma óránként	200	204	200	198	194	186	181	179	175	180	189,7	214	89%	4,97	150	39%
	Kinasznrátság	93%	95%	93%	93%	91%	87%	85%	84%	82%	84%						
"I" szakasz	parkoló járművek száma óránként	112	111	106	115	117	105	104	99	95	85	104,9	120	87%	4,95	91	43%
	Kinasznrátság	93%	93%	88%	96%	98%	88%	87%	83%	79%	71%						
"J" szakasz	parkoló járművek száma óránként	61	57	61	61	58	52	48	55	53	63	56,9	55	103%	3,79	76	51%
	Kinasznrátság	111%	104%	111%	111%	105%	95%	87%	100%	96%	115%						
"K" szakasz	parkoló járművek száma óránként	11	20	22	22	20	13	10	9	8	8	14,3	24	60%	4,06	5	29%
	Kinasznrátság	46%	83%	92%	92%	83%	54%	42%	38%	33%	33%						
"L" szakasz	parkoló járművek száma óránként	0	0	4	1	2	0	1	0	0	0	0,8	95	1%	1,60	4	80%
	Kinasznrátság	0%	0%	4%	1%	2%	0%	1%	0%	0%	0%						

## 1. MÉRÉS EREDMÉNYE (M-Z szakasz)

Szakasz elnevezése		8 ÓRA	9 ÓRA	10 ÓRA	11 ÓRA	12 ÓRA	13 ÓRA	14 ÓRA	15 óra	16 óra	17 óra	parkoló gépjárművek átlagos száma [db]	kapacitás [db]	járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága [%]	átlagos tartózkodási idő [óra]	max 2 órás időtartamot parkoló gépjárművek száma [db]	max 2 órás időtartamot parkoló gépjárművek aránya [%]
"M" szakasz	parkoló járművek száma óránként	8	8	8	8	8	11	14	12	15	11	10,3	19	54%	3,81	15	56%
	Kihasználtság	42%	42%	42%	42%	42%	58%	74%	63%	79%	58%						
"N" szakasz	parkoló járművek száma óránként	64	61	61	53	56	54	57	61	55	60	58,2	69	84%	5,20	45	40%
	Kihasználtság	93%	88%	88%	77%	81%	78%	83%	88%	80%	87%						
"O" szakasz	parkoló járművek száma óránként	16	16	20	19	17	17	18	15	16	20	17,4	21	83%	4,97	15	43%
	Kihasználtság	76%	76%	95%	90%	81%	81%	86%	71%	76%	95%						
"P" szakasz	parkoló járművek száma óránként	20	19	19	18	21	19	17	17	18	22	19,0	20	95%	5,94	8	25%
	Kihasználtság	100%	95%	95%	90%	105%	95%	85%	85%	90%	110%						
"Q" szakasz	parkoló járművek száma óránként	8	7	13	12	9	10	10	8	9	10	9,6	13	74%	3,69	16	62%
	Kihasználtság	62%	54%	100%	92%	69%	77%	77%	62%	69%	77%						
"R" szakasz	parkoló járművek száma óránként	6	7	6	6	6	7	8	6	5	6	6,3	0		4,85	5	38%
	Kihasználtság																
"S" szakasz	parkoló járművek száma óránként	2	4	3	4	3	2	2	5	4	7	3,6	0		4,00	4	44%
	Kihasználtság																
"T" szakasz	parkoló járművek száma óránként	3	3	3	2	3	3	5	9	7	6	4,4	0		4,00	6	55%
	Kihasználtság																
"TY" szakasz	parkoló járművek száma óránként	4	4	4	4	3	6	3	5	4	6	4,3	0		3,91	7	64%
	Kihasználtság																
"U" szakasz	parkoló járművek száma óránként	4	3	3	4	2	2	3	3	4	5	3,3	0		4,13	4	50%
	Kihasználtság																
"V" szakasz	parkoló járművek száma óránként	36	36	31	34	29	27	27	27	26	24	29,7	65	46%	6,19	14	29%
	Kihasználtság	55%	55%	48%	52%	45%	42%	42%	42%	40%	37%						
"W" szakasz	parkoló járművek száma óránként	56	49	42	38	42	43	37	35	37	40	41,9	94	45%	6,45	16	25%
	Kihasználtság	60%	52%	45%	40%	45%	46%	39%	37%	39%	43%						
"X" szakasz	parkoló járművek száma óránként	55	50	50	49	50	45	46	51	55	51	50,2	83	60%	4,44	54	48%
	Kihasználtság	66%	60%	60%	59%	60%	54%	55%	61%	66%	61%						
"Y" szakasz	parkoló járművek száma óránként	35	31	28	31	25	27	29	27	30	43	30,6	63	49%	4,50	34	50%
	Kihasználtság	56%	49%	44%	49%	40%	43%	46%	43%	48%	68%						
"Z" szakasz	parkoló járművek száma óránként	20	18	20	22	18	13	15	17	14	4	16,1	10	161%	5,03	13	41%
	Kihasználtság	200%	180%	200%	220%	180%	130%	150%	170%	140%	40%						

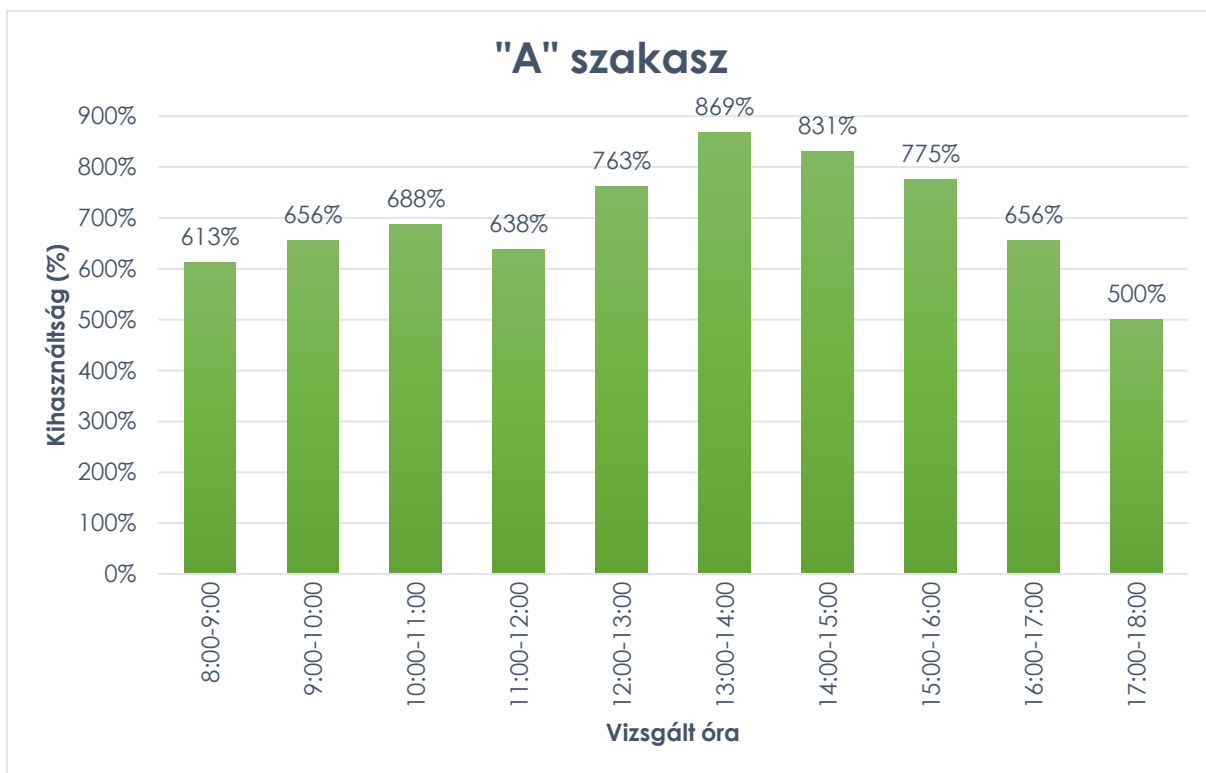
## 2. MÉRÉS EREDMÉNYE (A-L szakasz)

Szakasz elnevezése		8 ÓRA	9 ÓRA	10 ÓRA	11 ÓRA	12 ÓRA	13 ÓRA	14 ÓRA	15 óra	16 óra	17 óra	parkoló gépjárművek átlagos száma [db]	kapacitás [db]	járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága [%]	átlagos tartózkodási idő [óra]	max 2 órás időtartamot parkoló gépjárművek száma [db]	max 2 órás időtartamot parkoló gépjárművek aránya [%]
"A" szakasz	parkoló járművek száma óránként	124	124	114	114	118	112	106	105	104	46	106,7	16	667%	4,87	26	12%
	Kihasználtság	775%	775%	713%	713%	738%	700%	663%	656%	650%	288%						
"B/I" szakasz	parkoló járművek száma óránként	113	115	122	128	124	123	111	100	82	33	105,1	0		4,33	47	19%
	Kihasználtság																
"B/II" szakasz	parkoló járművek száma óránként	6	9	13	12	11	10	12	13	9	8	10,3	29	36%	2,45	32	76%
	Kihasználtság	21%	31%	45%	41%	38%	34%	41%	45%	31%	28%						
"C" szakasz	parkoló járművek száma óránként																
	Kihasználtság																
"D/I" szakasz	parkoló járművek száma óránként	175	174	177	180	177	171	173	170	153	52	160,2	186	86%	8,05	11	6%
	Kihasználtság	94%	94%	95%	97%	95%	92%	93%	91%	82%	28%						
"D/II" szakasz	parkoló járművek száma óránként	22	22	18	19	19	17	17	12	7	8	16,1	312	5%	4,88	11	33%
	Kihasználtság	76%	76%	62%	66%	66%	59%	59%	41%	24%	28%						
"E" szakasz	parkoló járművek száma óránként	307	299	310	306	299	284	265	245	164	149	262,8	312	84%	5,75	110	24%
	Kihasználtság	98%	96%	99%	98%	96%	91%	85%	79%	53%	48%						
"F" szakasz	parkoló járművek száma óránként	120	120	122	119	122	111	109	117	109	109	115,8	106	109%	5,18	82	38%
	Kihasználtság	113%	113%	115%	112%	115%	105%	103%	110%	103%	103%						
"G" szakasz	parkoló járművek száma óránként	49	46	47	49	48	45	48	36	40	36	44,4	42	106%	5,69	23	29%
	Kihasználtság	117%	110%	112%	117%	114%	107%	114%	86%	95%	86%						
"H" szakasz	parkoló járművek száma óránként	172	176	176	173	171	167	160	167	172	170	170,4	214	80%	4,46	86	23%
	Kihasználtság	80%	82%	82%	81%	80%	78%	75%	78%	80%	79%						
"I" szakasz	parkoló járművek száma óránként	108	107	120	113	120	112	108	110	106	107	111,1	120	93%	4,96	75	35%
	Kihasználtság	90%	89%	100%	94%	100%	93%	90%	92%	88%	89%						
"J" szakasz	parkoló járművek száma óránként	71	69	69	62	75	65	67	59	70	64	67,1	55	122%	2,44	203	74%
	Kihasználtság	129%	125%	125%	113%	136%	118%	122%	107%	127%	116%						
"K" szakasz	parkoló járművek száma óránként	5	7	8	10	16	5	4	2	0	0	5,7	24	24%	2,18	10	59%
	Kihasználtság	21%	29%	33%	42%	67%	21%	17%	8%	0%	0%						
"L" szakasz	parkoló járművek száma óránként	1	1	1	1	2	2	2	3	0	0	1,3	95	1%	2,60	2	40%
	Kihasználtság	1%	1%	1%	1%	2%	2%	2%	3%	0%	0%						

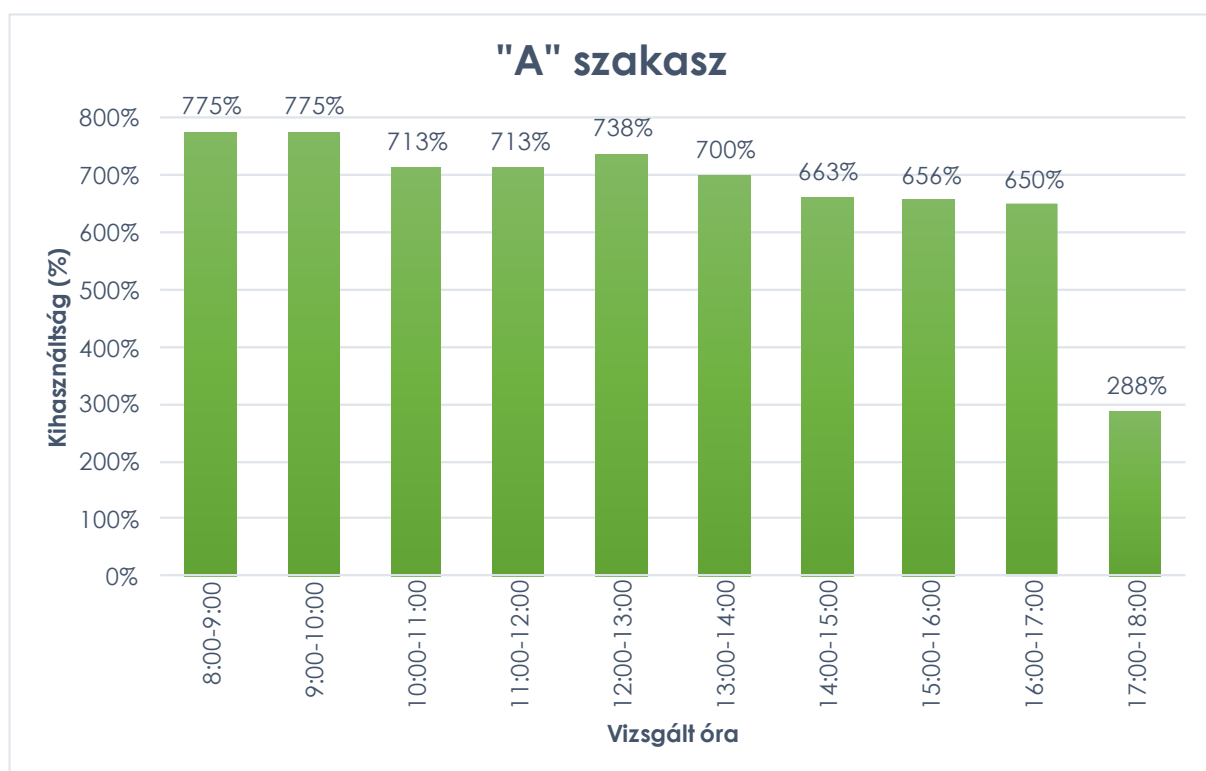


## 2. MÉRÉS EREDMÉNYE (M-Z szakasz)

Szakasz elnevezése		8 ÓRA	9 ÓRA	10 ÓRA	11 ÓRA	12 ÓRA	13 ÓRA	14 ÓRA	15 óra	16 óra	17 óra	parkoló gépjárművek átlagos száma [db]	kapacitás [db]	járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága [%]	átlagos tartózkodási idő [óra]	max 2 órás időtartamot parkoló gépjárművek száma [db]	max 2 órás időtartamot parkoló gépjárművek aránya [%]
"M" szakasz	parkoló járművek száma óránként	12	11	11	10	10	9	9	8	8	9	9,7	19	51%	4,85	8	40%
	Kihasználtság	63%	58%	58%	53%	53%	47%	47%	42%	42%	47%						
"N" szakasz	parkoló járművek száma óránként	67	64	62	61	60	61	63	58	59	66	62,1	69	90%	4,70	59	45%
	Kihasználtság	97%	93%	90%	88%	87%	88%	91%	84%	86%	96%						
"O" szakasz	parkoló járművek száma óránként	16	18	21	18	20	17	18	19	22	23	19,2	21	91%	6,19	7	23%
	Kihasználtság	76%	86%	100%	86%	95%	81%	86%	90%	105%	110%						
"P" szakasz	parkoló járművek száma óránként	21	21	20	16	18	17	18	19	22	19	19,1	20	96%	4,44	21	49%
	Kihasználtság	105%	105%	100%	80%	90%	85%	90%	95%	110%	95%						
"Q" szakasz	parkoló járművek száma óránként	10	9	9	9	8	8	9	11	12	10	9,5	13	73%	4,52	9	43%
	Kihasználtság	77%	69%	69%	69%	62%	62%	69%	85%	92%	77%						
"R" szakasz	parkoló járművek száma óránként	6	5	4	5	5	7	7	7	8	8	6,2	0		5,64	3	27%
	Kihasználtság																
"S" szakasz	parkoló járművek száma óránként	4	2	4	2	2	1	0	2	4	5	2,6	0		2,36	5	45%
	Kihasználtság																
"T" szakasz	parkoló járművek száma óránként	2	2	3	4	2	1	3	3	1	2	2,3	0		5,75	0	0%
	Kihasználtság																
"TY" szakasz	parkoló járművek száma óránként	5	5	3	3	2	2	2	2	2	2	2,8	0		3,50	5	63%
	Kihasználtság																
"U" szakasz	parkoló járművek száma óránként	4	4	4	2	2	3	2	2	2	1	2,6	0		5,20	0	0%
	Kihasználtság																
"V" szakasz	parkoló járművek száma óránként	46	40	42	38	38	39	42	37	41	43	40,6	65	62%	5,80	25	36%
	Kihasználtság	71%	62%	65%	58%	58%	60%	65%	57%	63%	66%						
"W" szakasz	parkoló járművek száma óránként	32	27	27	26	25	24	23	22	25	29	26,0	94	28%	5,53	18	38%
	Kihasználtság	34%	29%	29%	28%	27%	26%	24%	23%	27%	31%						
"X" szakasz	parkoló járművek száma óránként	39	36	34	20	37	33	34	37	32	35	33,7	83	41%	4,38	35	45%
	Kihasználtság	47%	43%	41%	24%	45%	40%	41%	45%	39%	42%						
"Y" szakasz	parkoló járművek száma óránként	32	26	25	23	25	24	25	27	25	25	25,7	63	41%	6,59	10	26%
	Kihasználtság	51%	41%	40%	37%	40%	38%	40%	43%	40%	40%						
"Z" szakasz	parkoló járművek száma óránként	12	15	13	17	15	13	13	15	9	3	12,5	10	125%	4,46	13	46%
	Kihasználtság	120%	150%	130%	170%	150%	130%	130%	150%	90%	30%						



50. ábra: „A” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



51. ábra: „A” szakasz kihasználtsága (2. mérés)

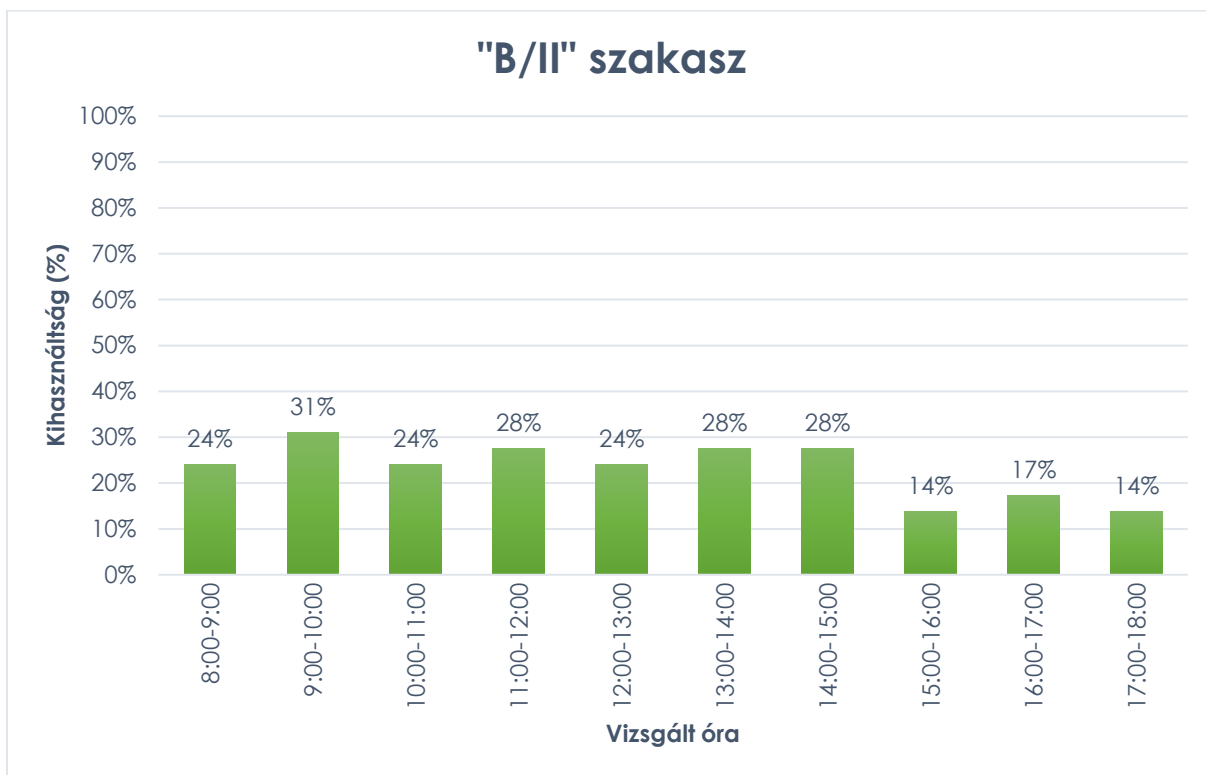


52. ábra: „B/I” szakasz kihasználtsága (1. mérés)

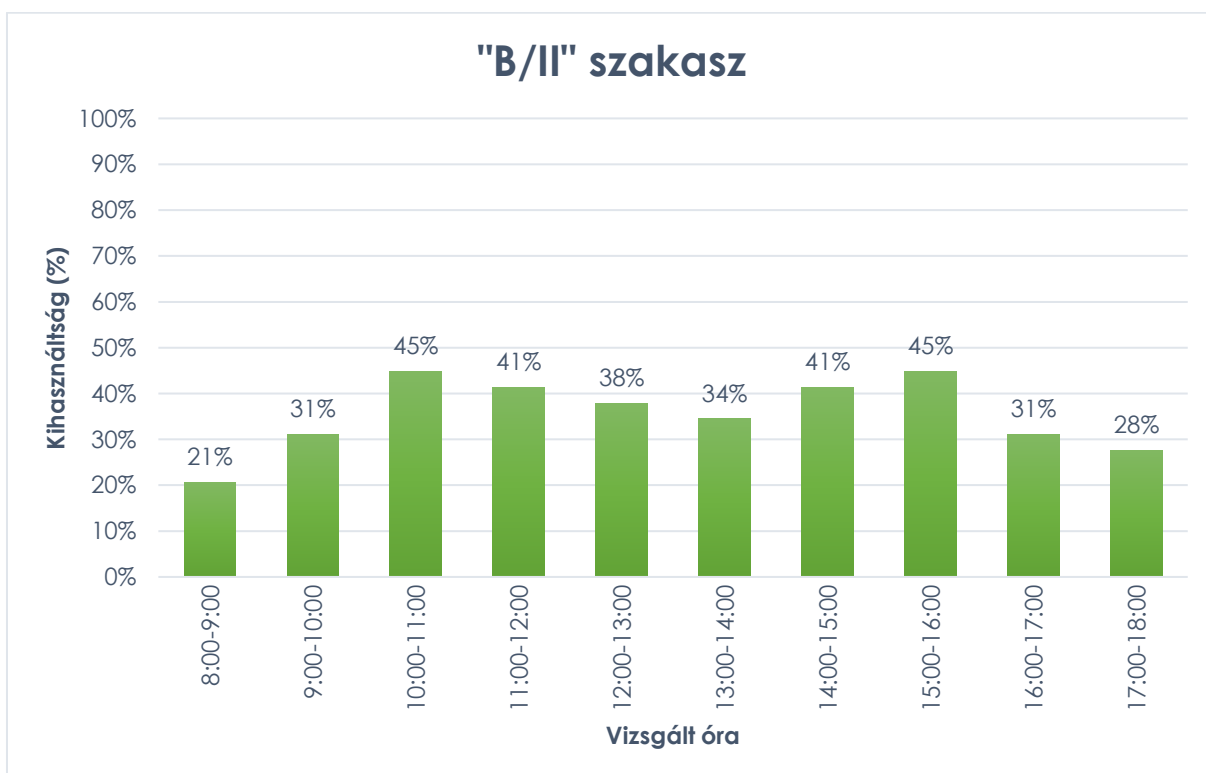


53. ábra: „B/I” szakasz kihasználtsága (2. mérés)





54. ábra: „B/II” szakasz kihasználtága (1. mérés)



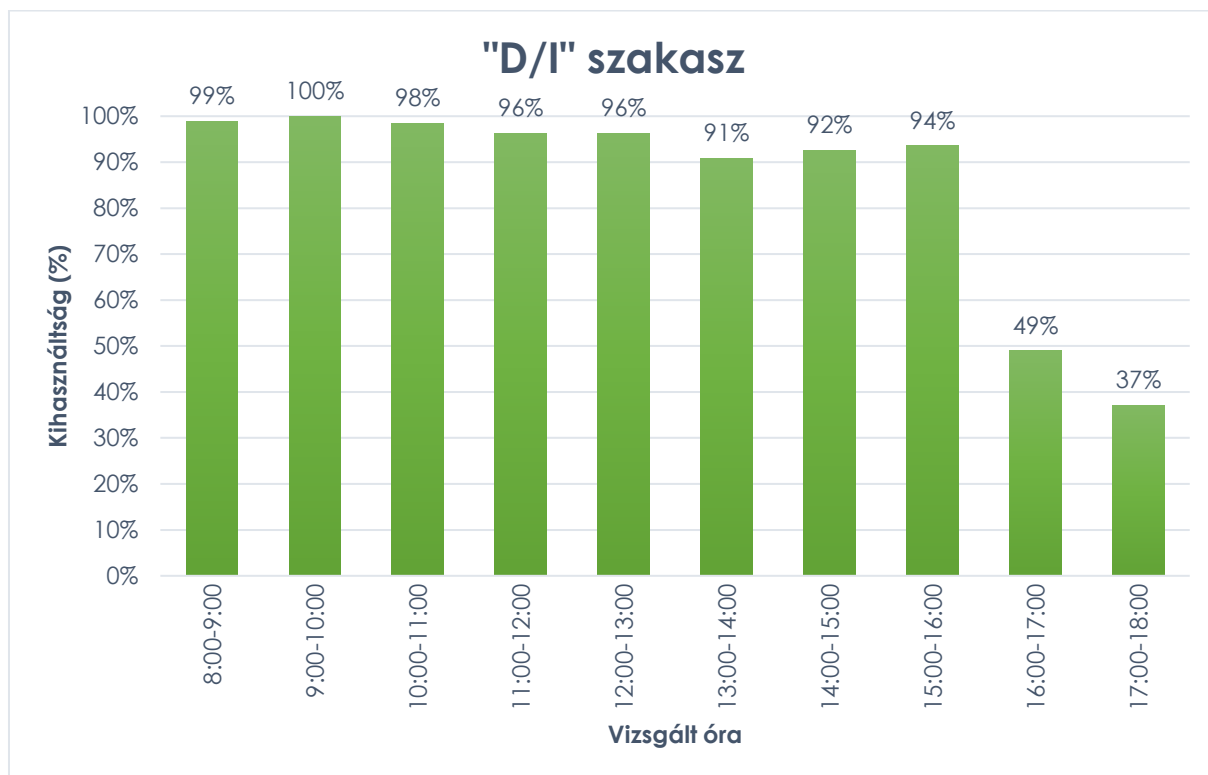
55. ábra: „B/II” szakasz kihasználtsága (2. mérés)



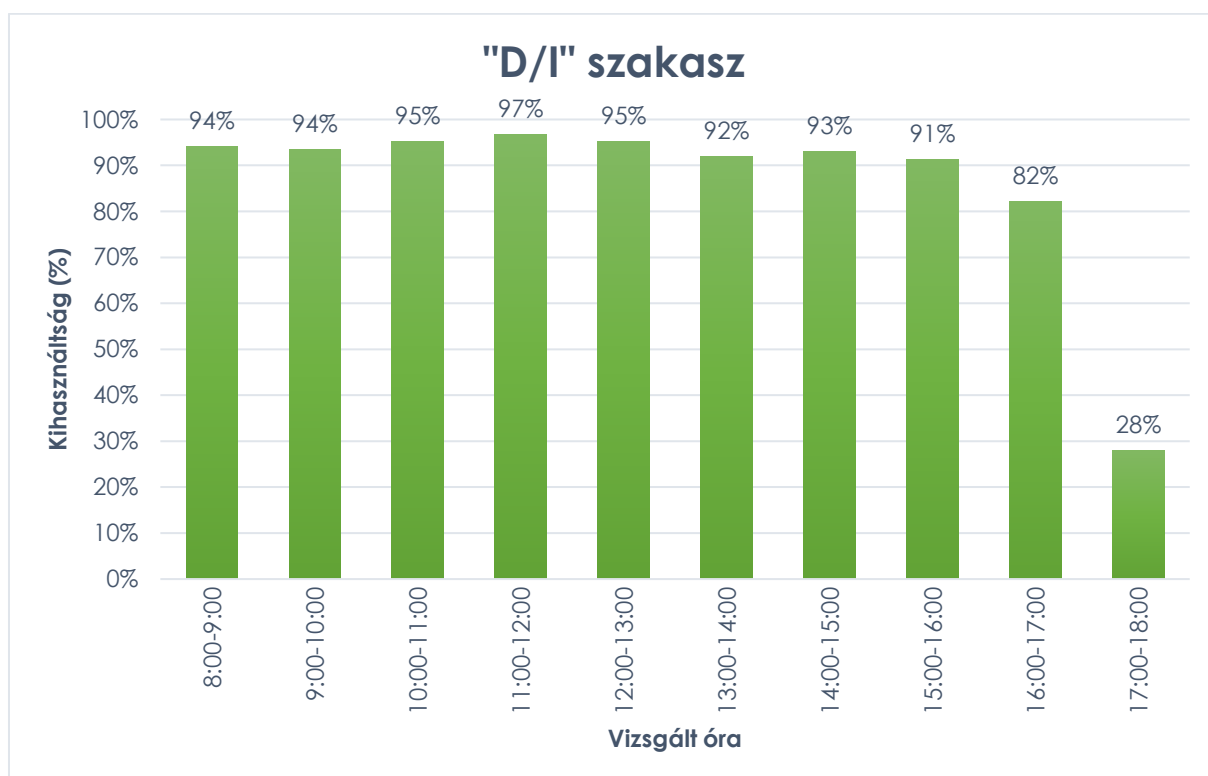
56. ábra: „C” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



57. ábra: „C” szakasz kihasználtsága (2. mérés)

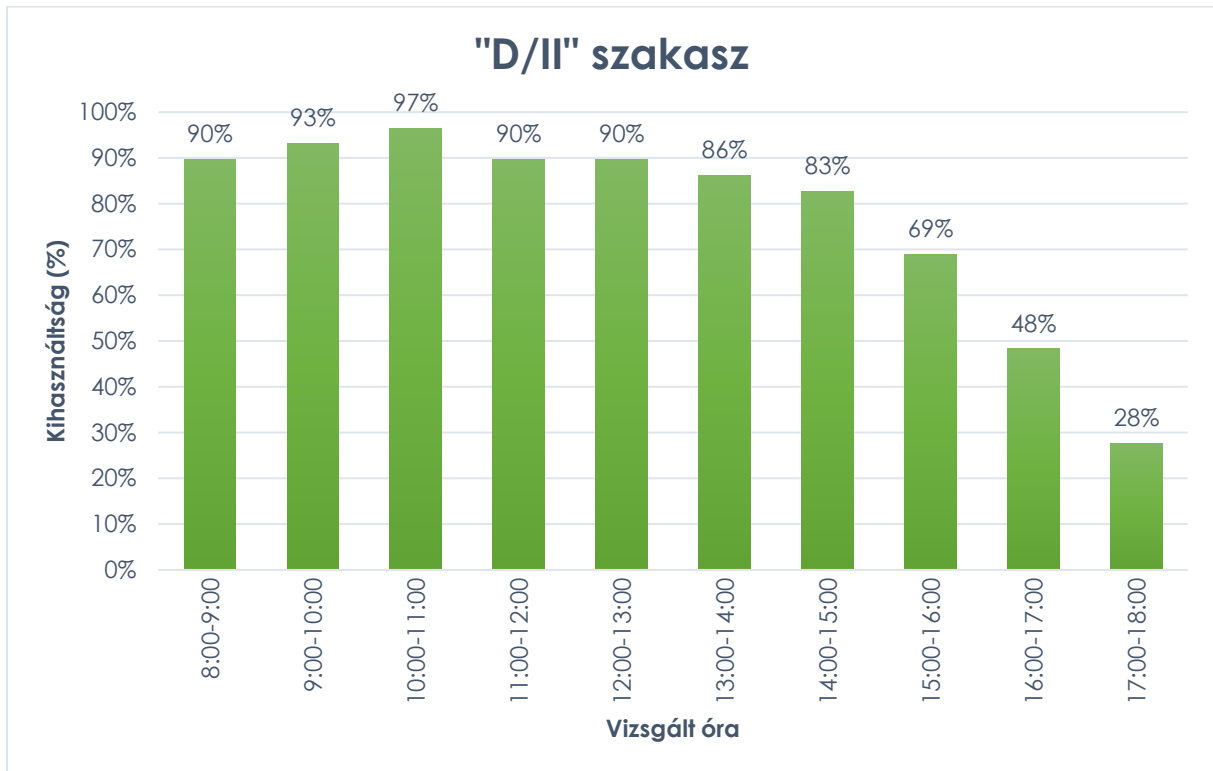


58. ábra: „D/I” szakasz kihasználtsága (1. mérés)

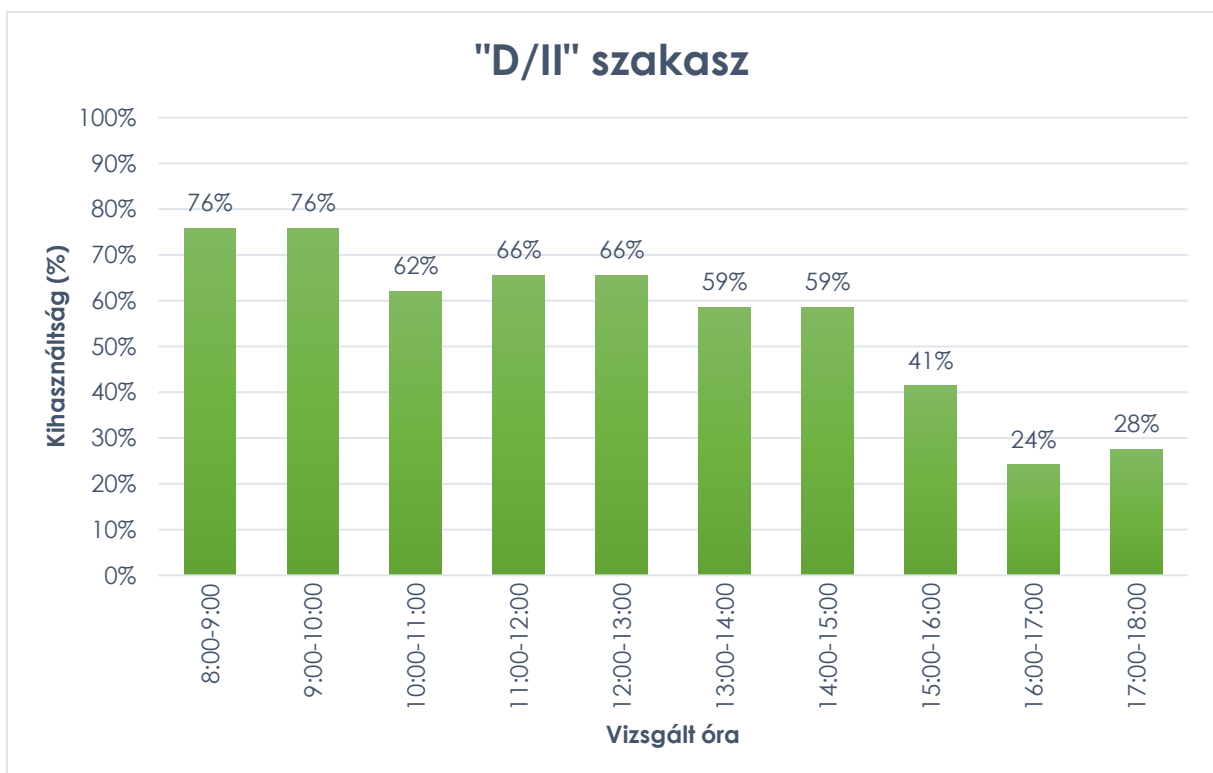


59. ábra: „D/I” szakasz kihasználtsága (2. mérés)

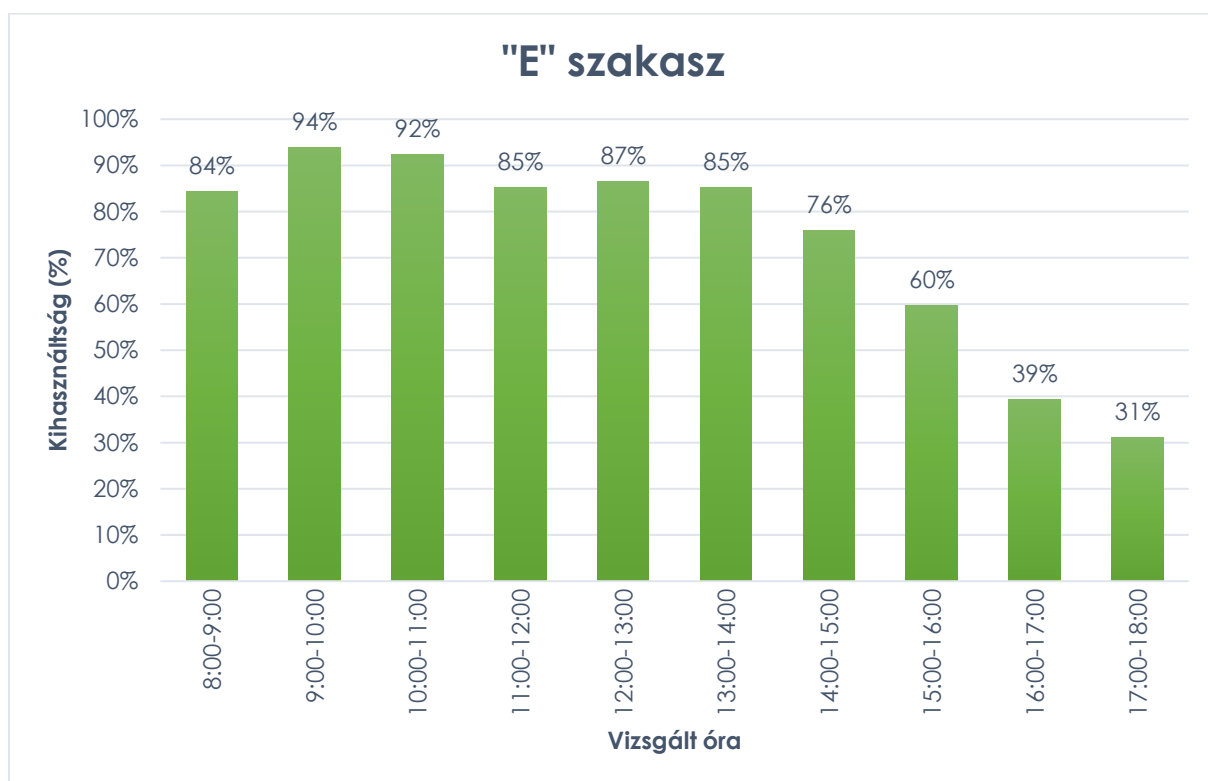




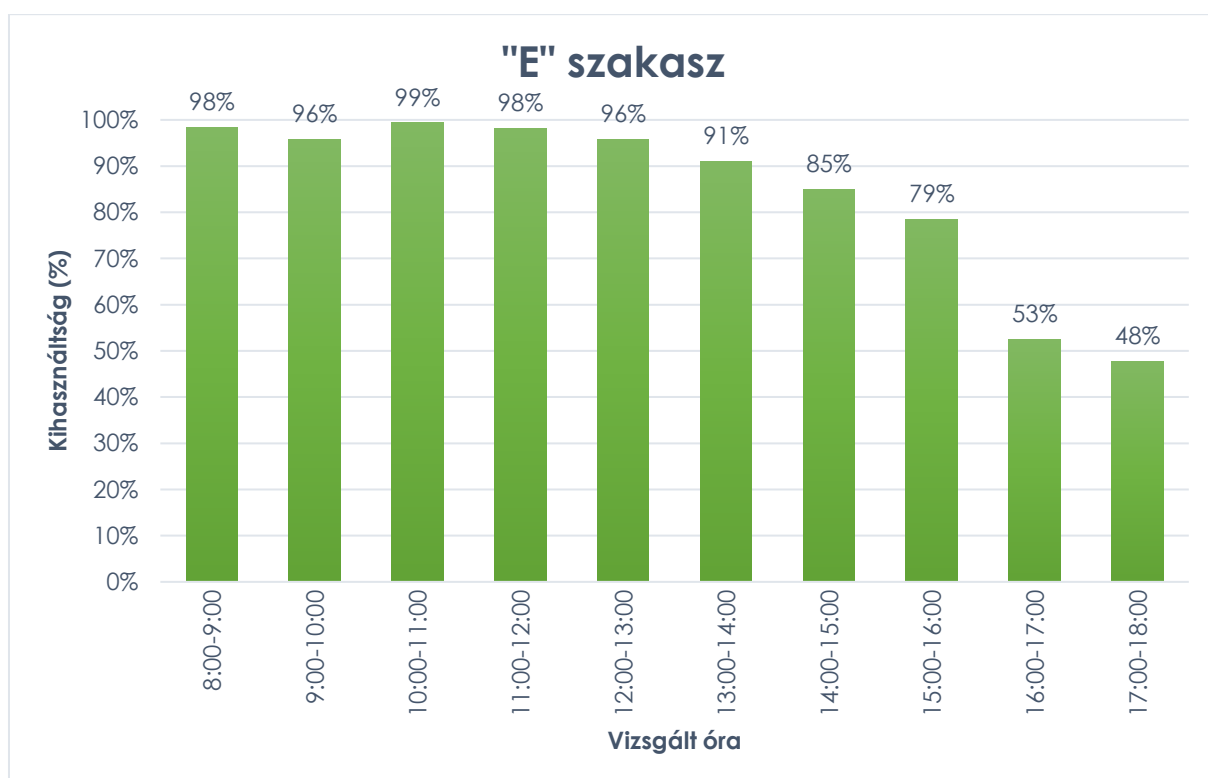
60. ábra: „D/II” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



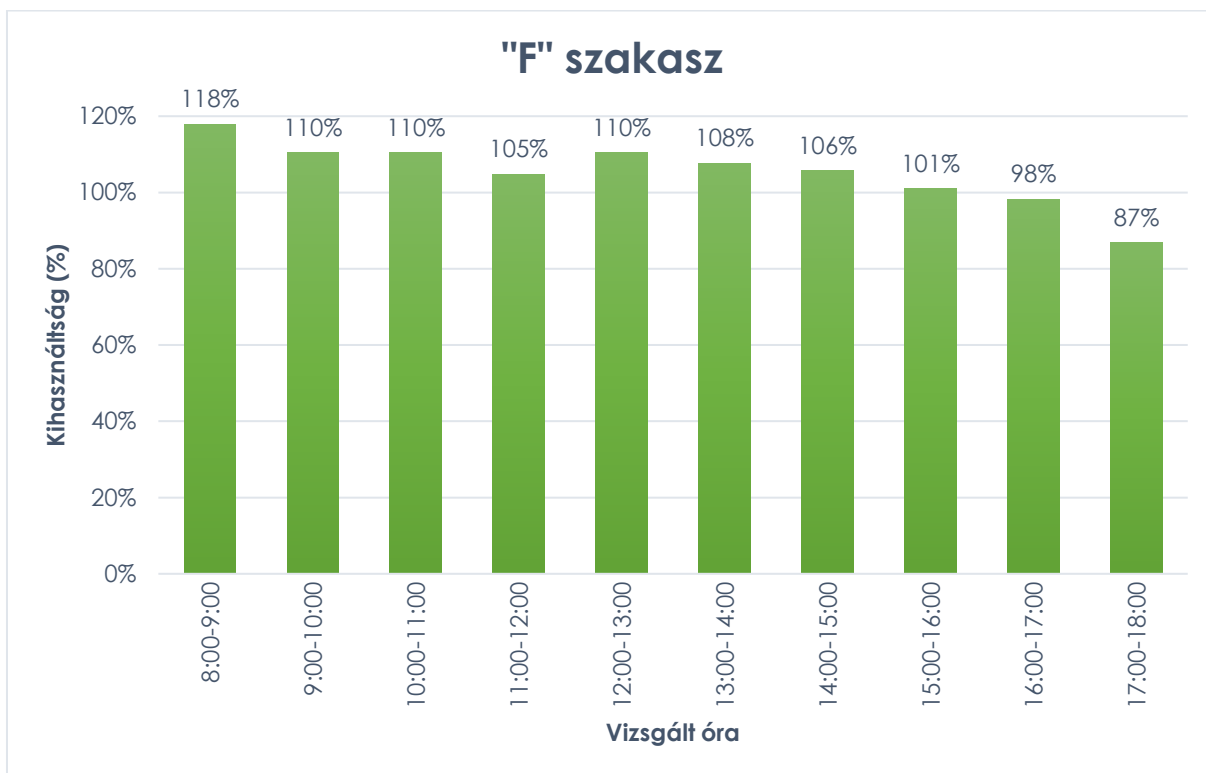
61. ábra: „D/II” szakasz kihasználtsága (2. mérés)



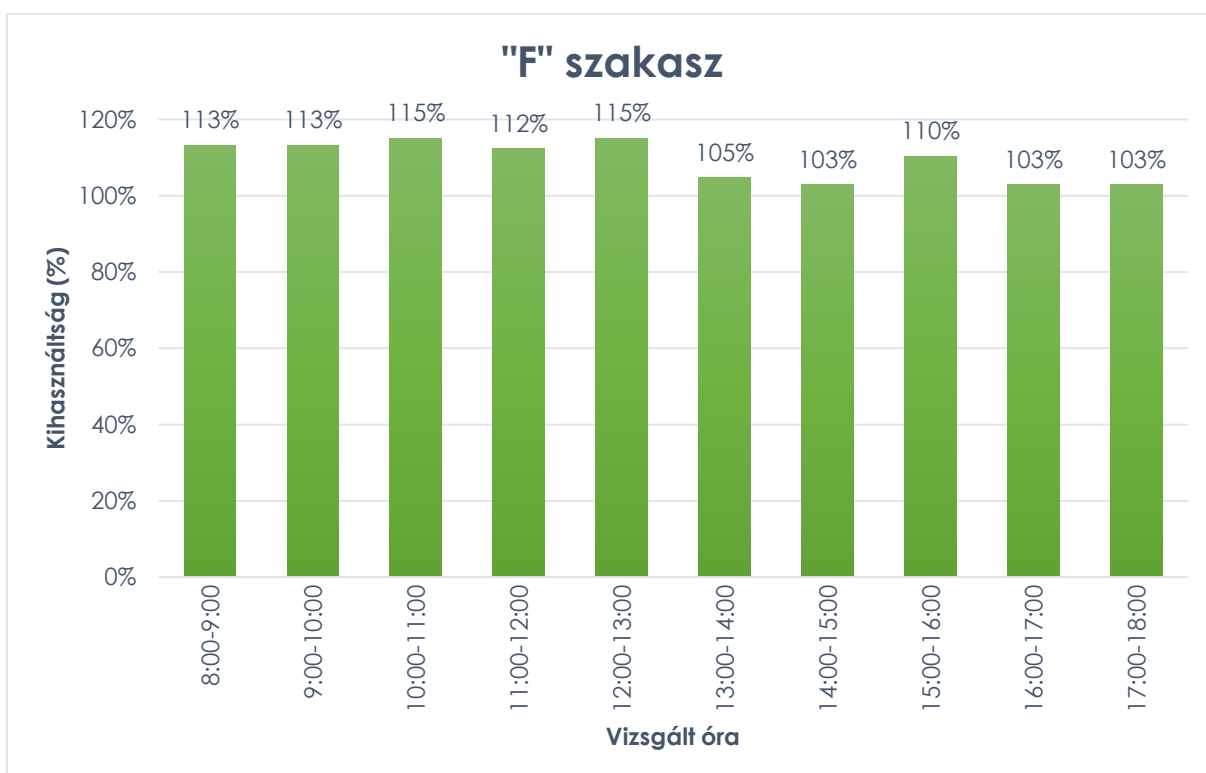
62. ábra: „E” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



63. ábra: „E” szakasz kihasználtsága (2. mérés)

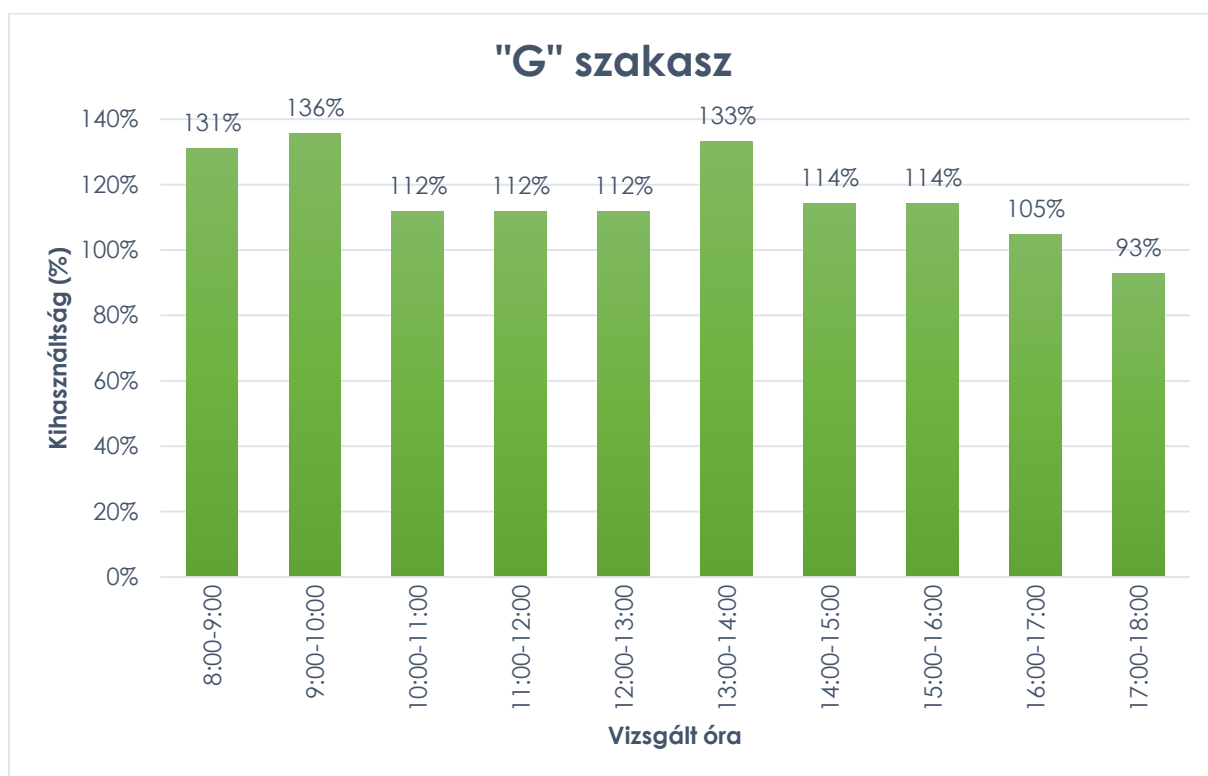


64. ábra: „F” szakasz kihasználtsága (1. mérés)

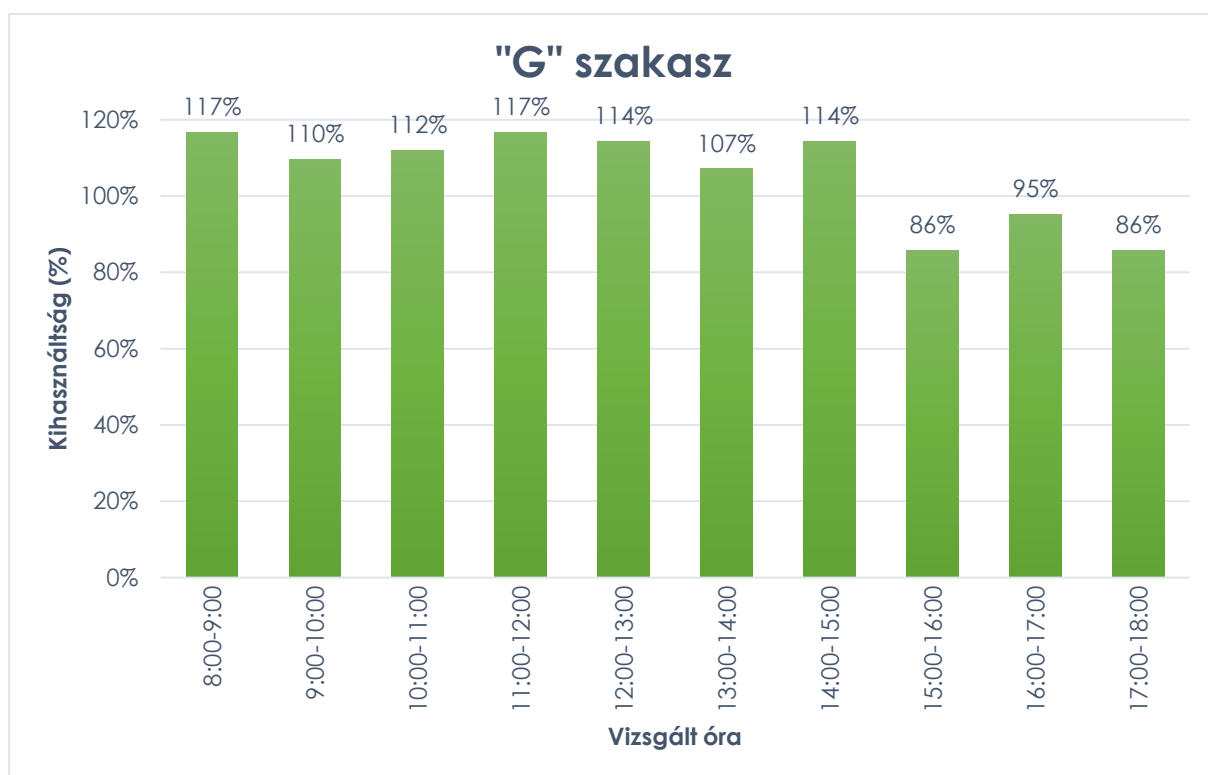


65. ábra: „F” szakasz kihasználtsága (2. mérés)

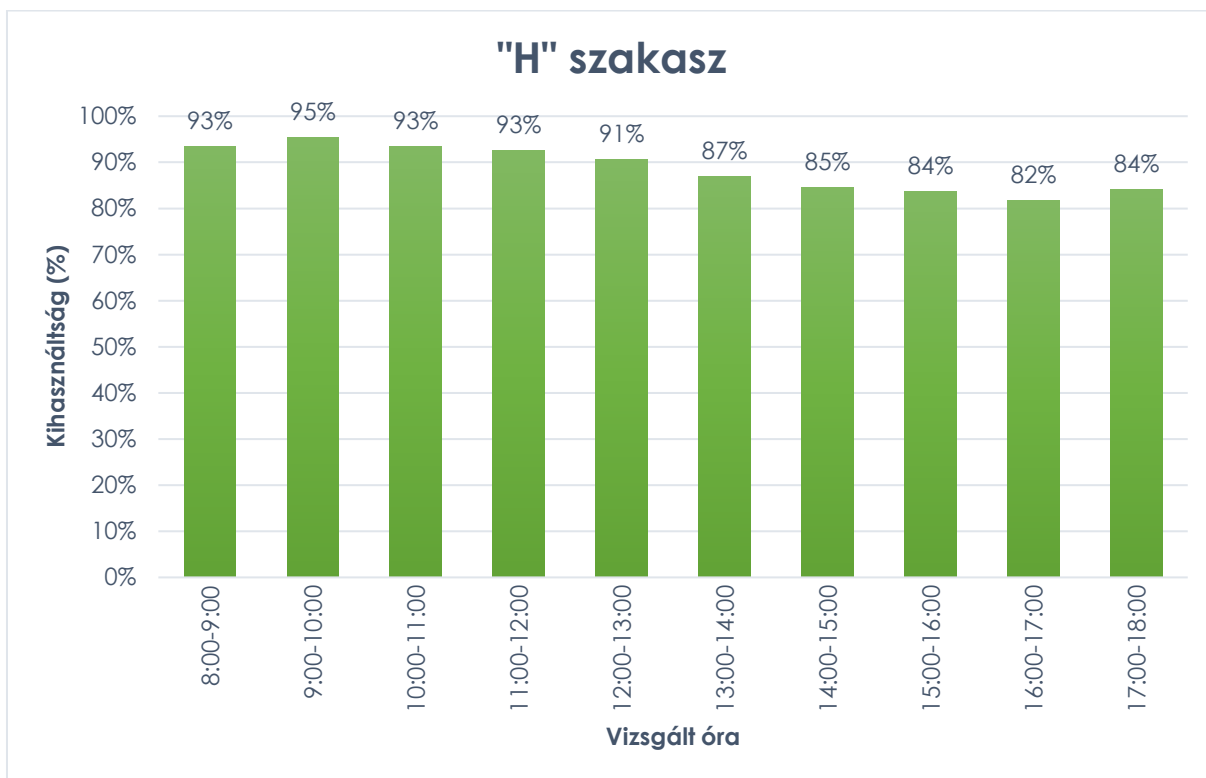




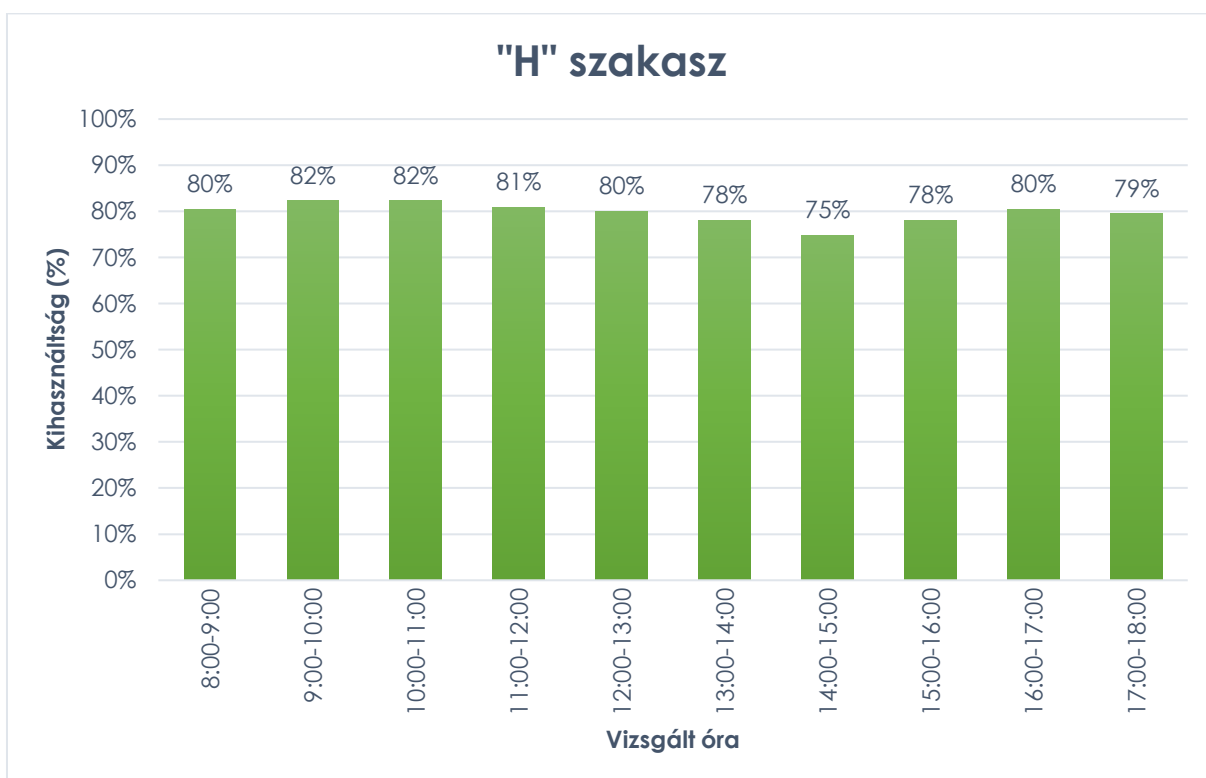
66. ábra: „G” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



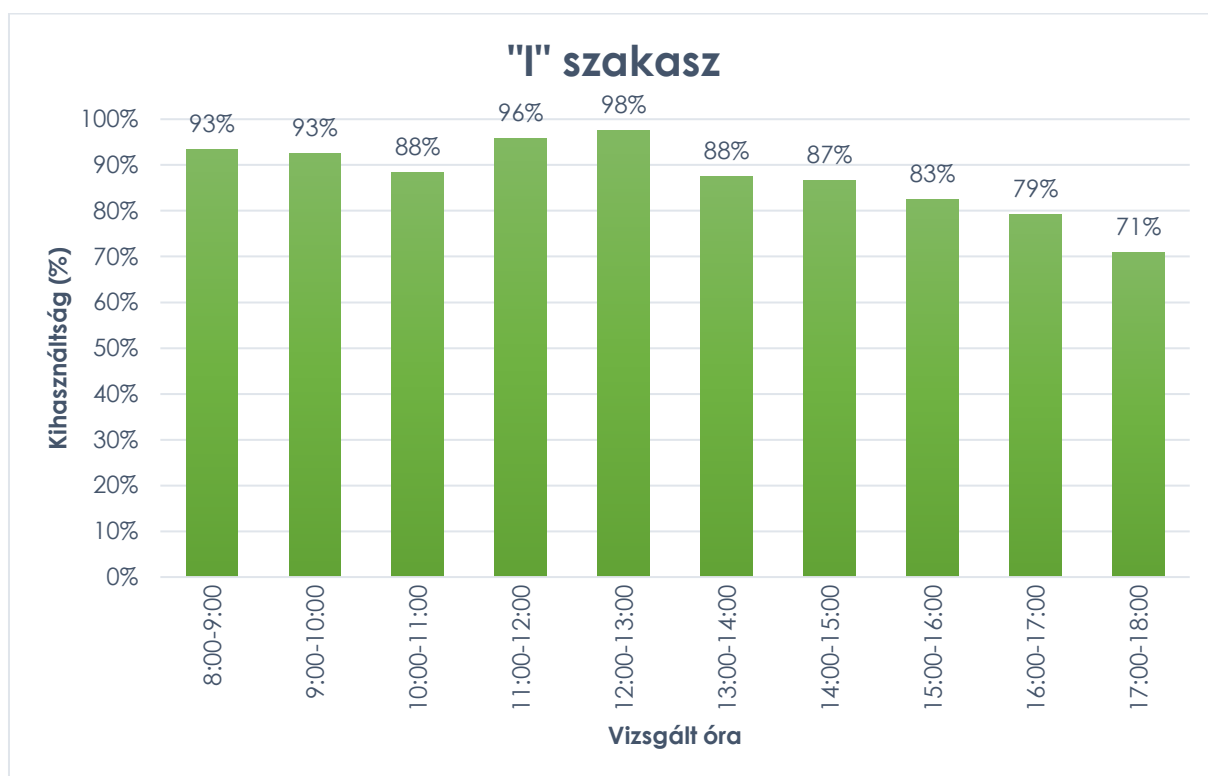
67. ábra: „G” szakasz kihasználtsága (2. mérés)



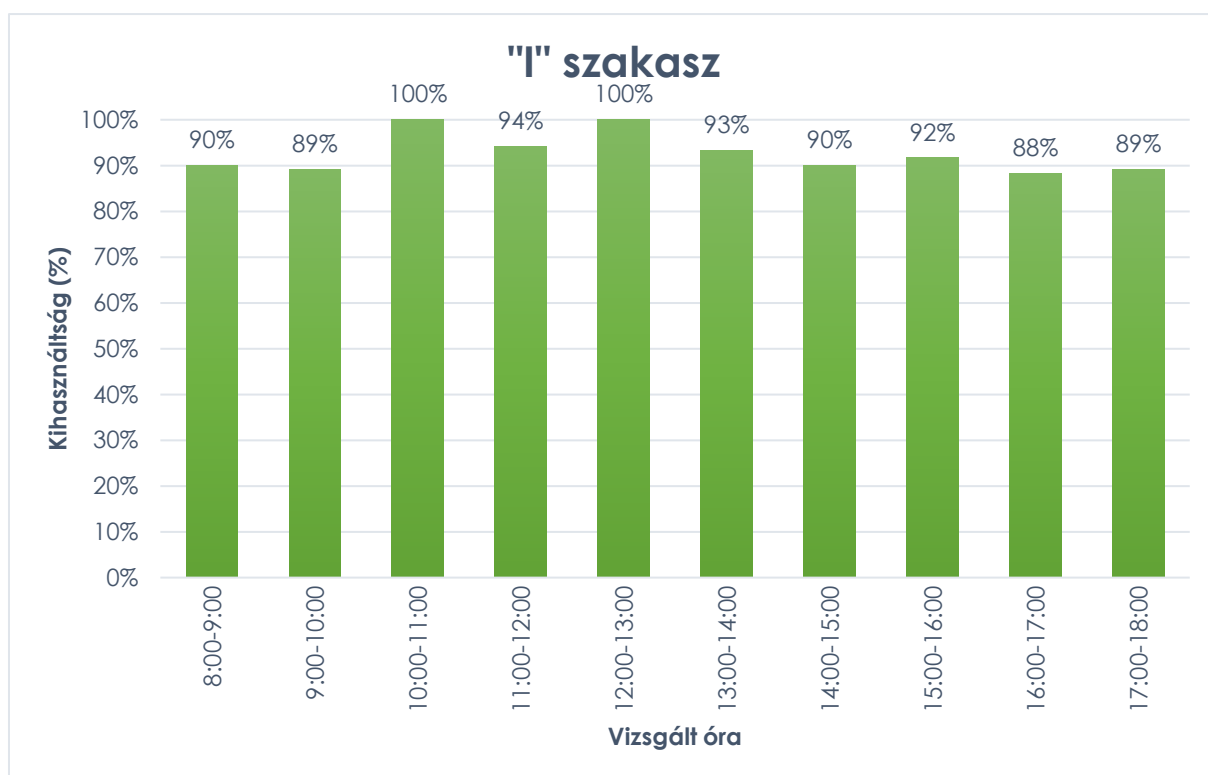
68. ábra: „H” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



69. ábra: „H” szakasz kihasználtsága (2. mérés)

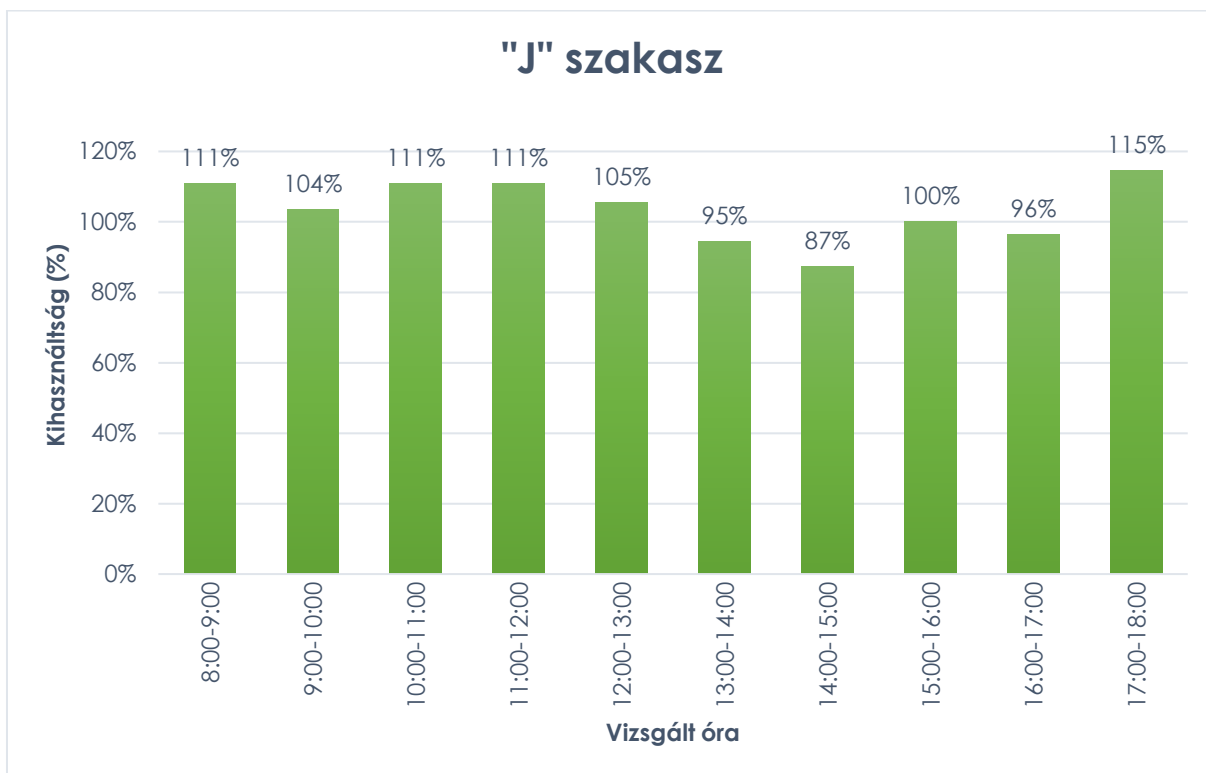


70. ábra: „I” szakasz kihasználtsága (1. mérés)

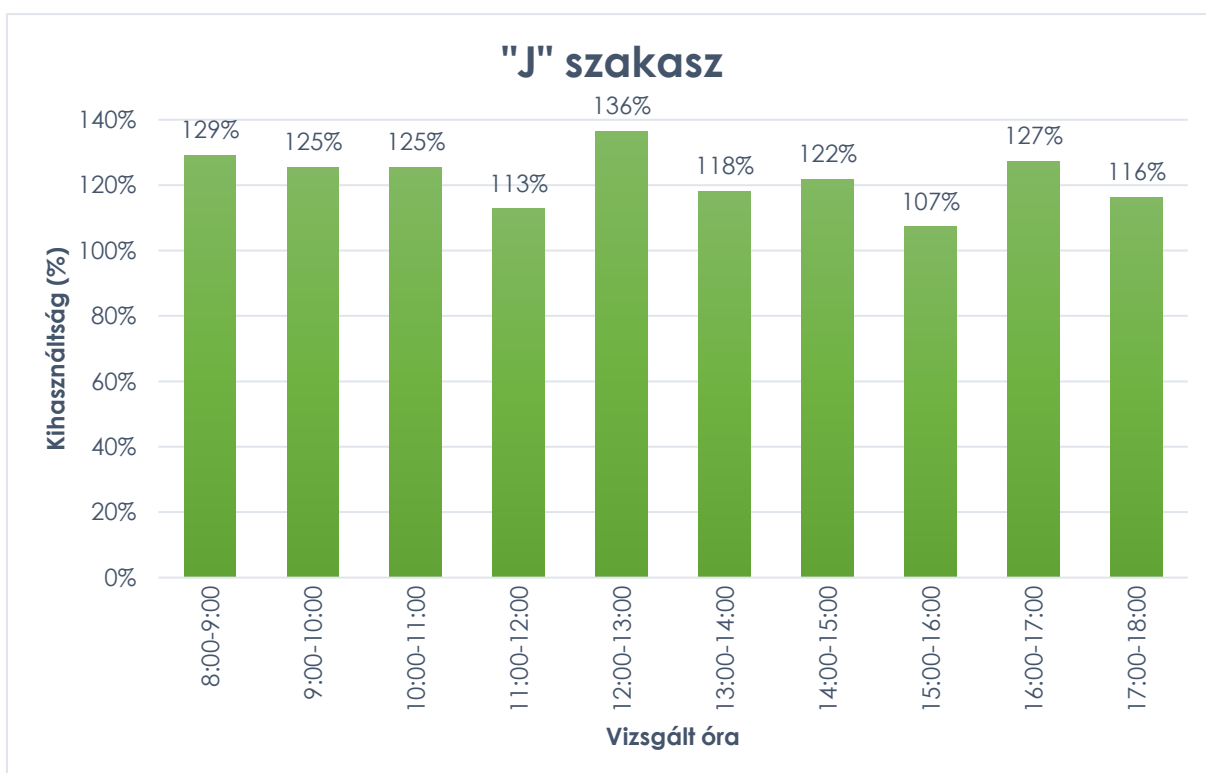


71. ábra: „I” szakasz kihasználtsága (2. mérés)

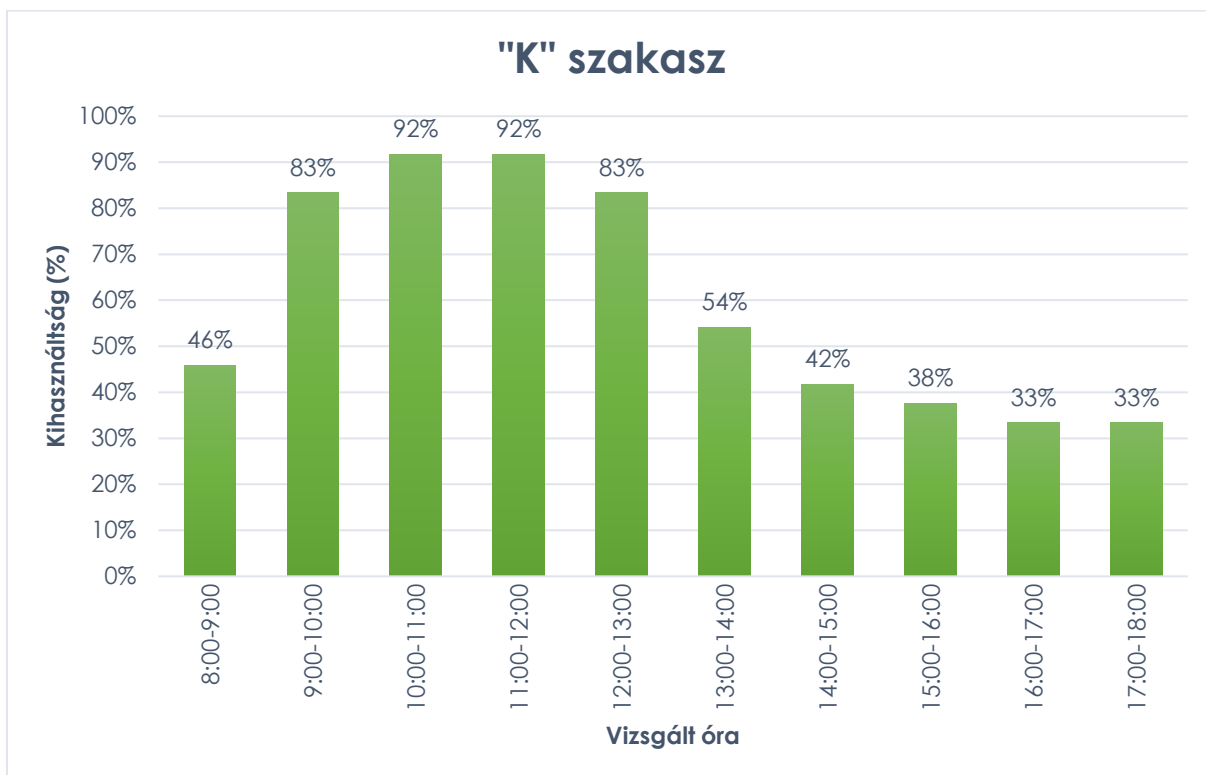




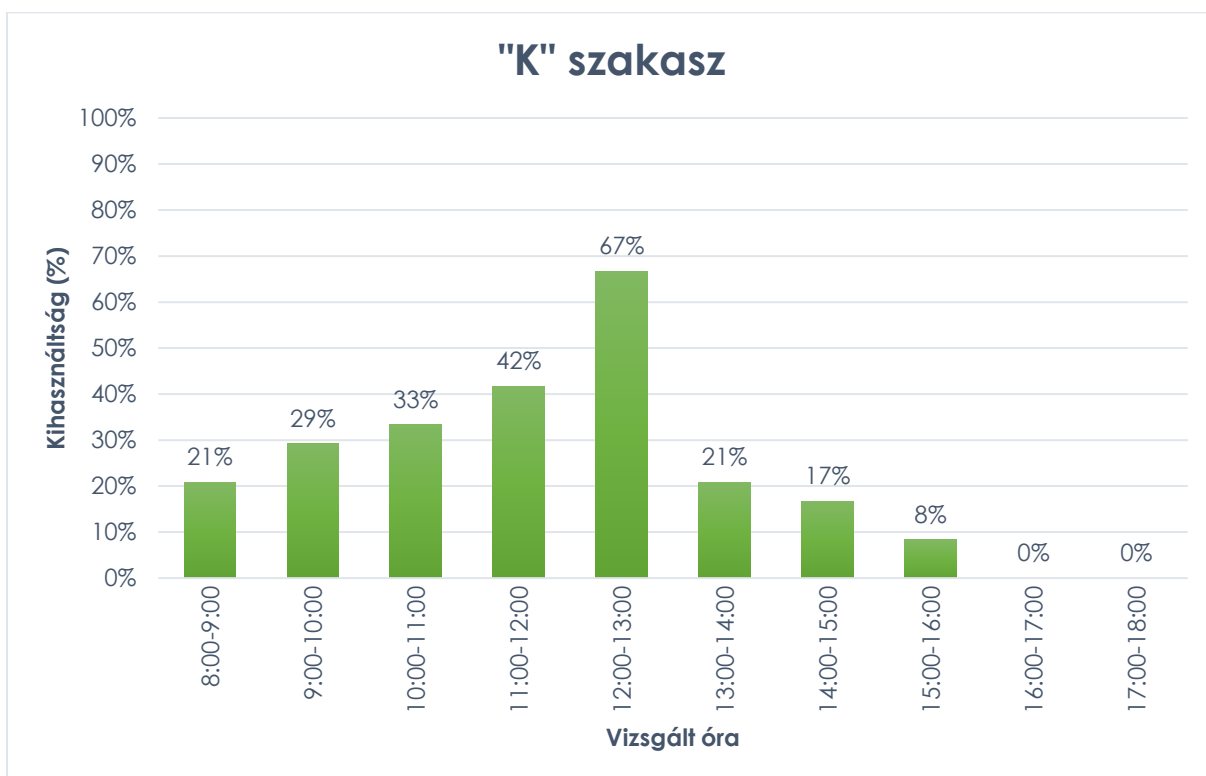
72. ábra: „J” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



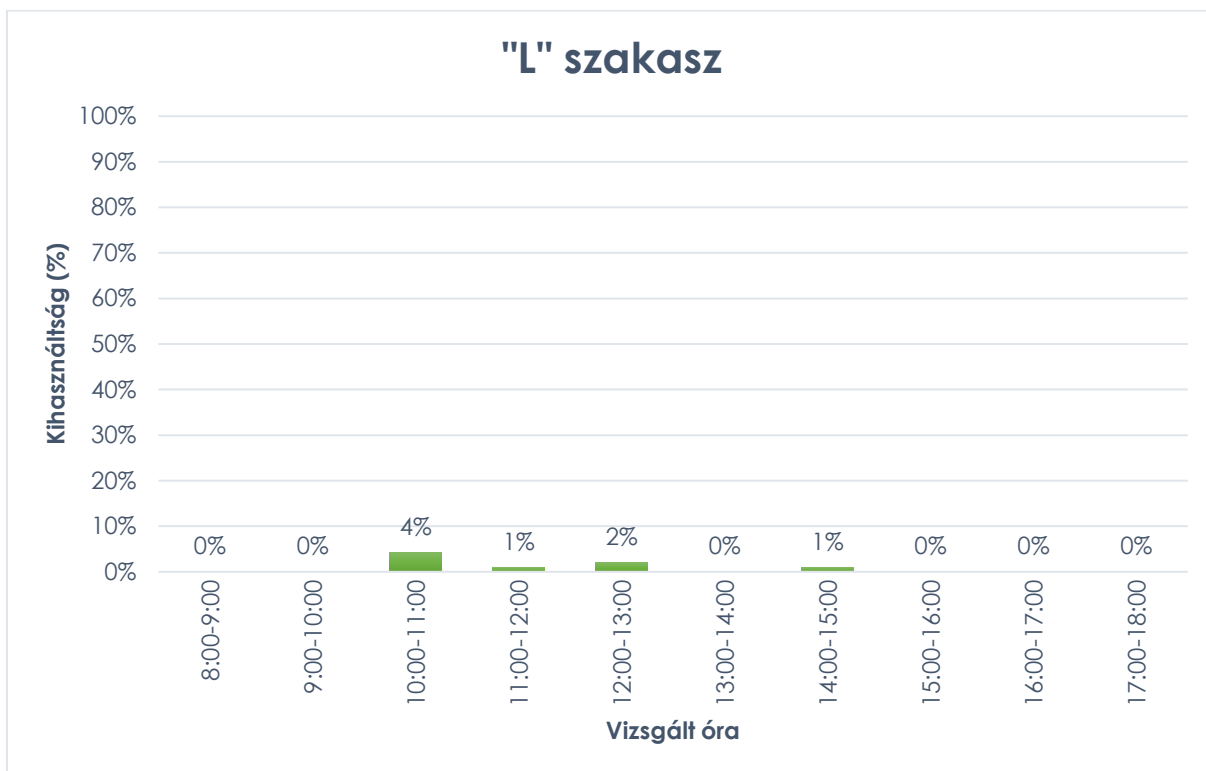
73. ábra: „J” szakasz kihasználtsága (2. mérés)



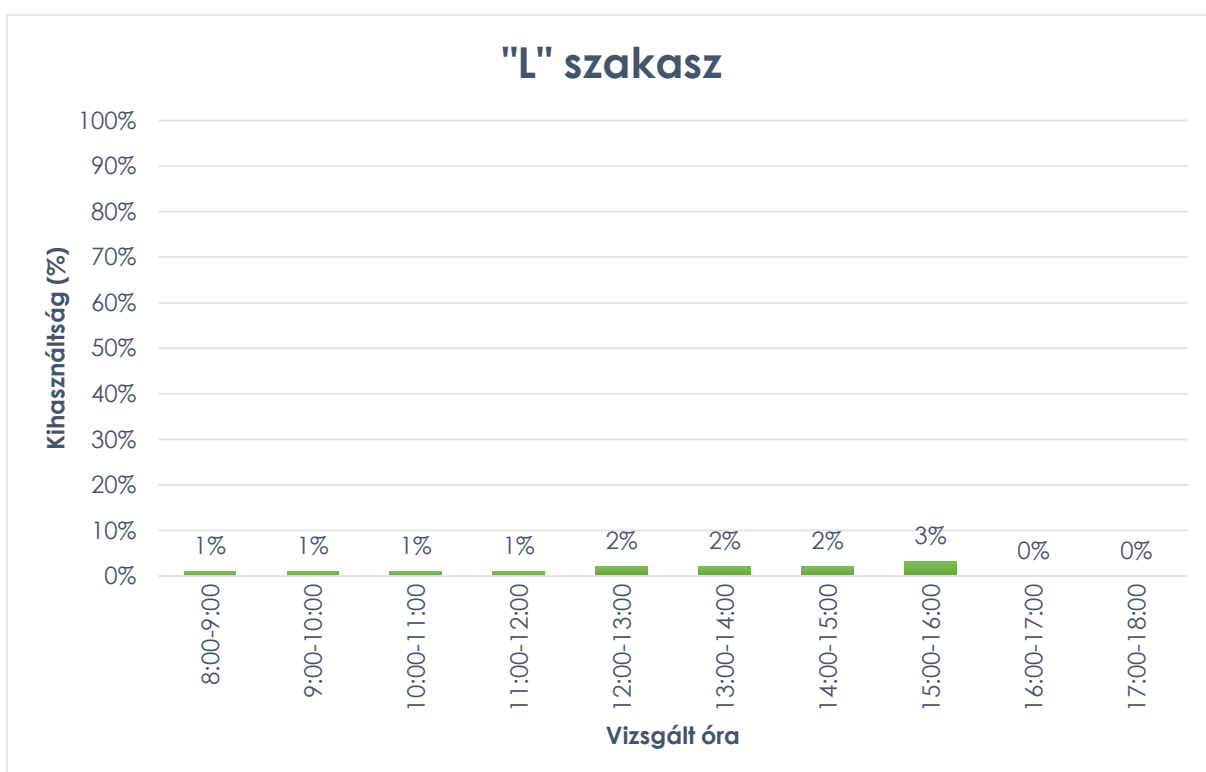
74. ábra: „K” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



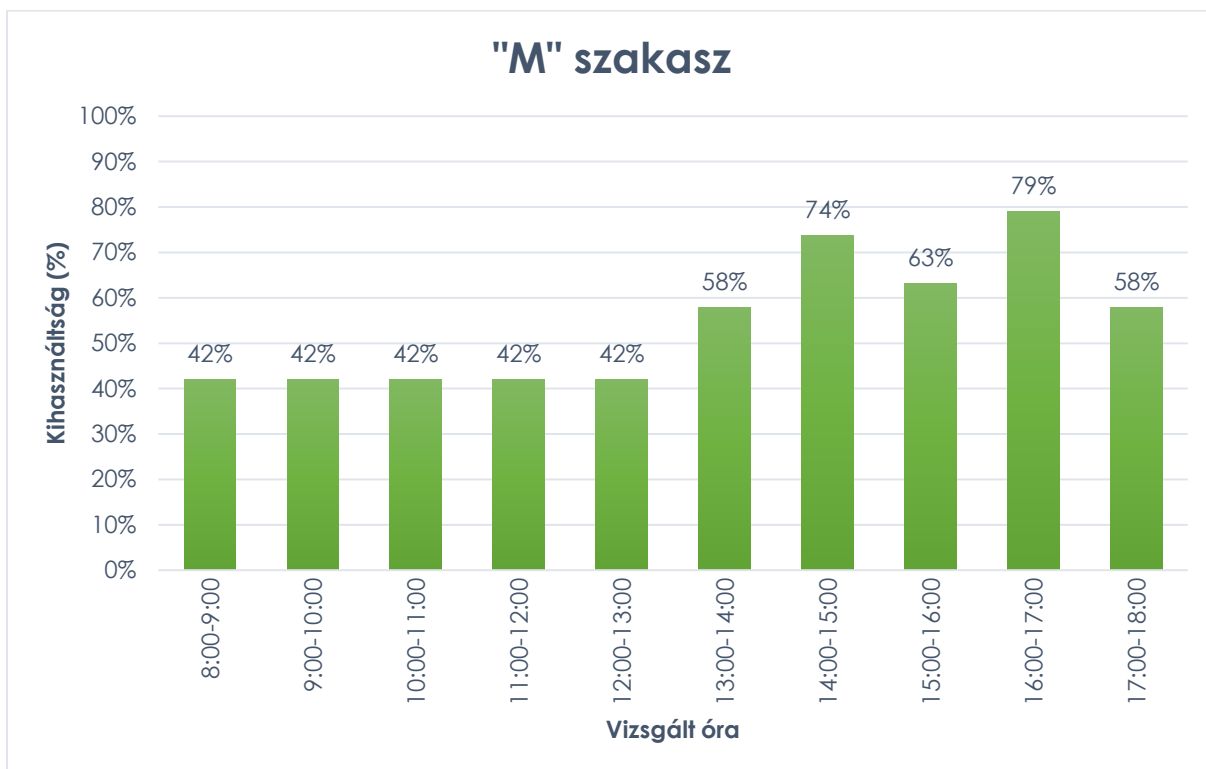
75. ábra: „K” szakasz kihasználtsága (2. mérés)



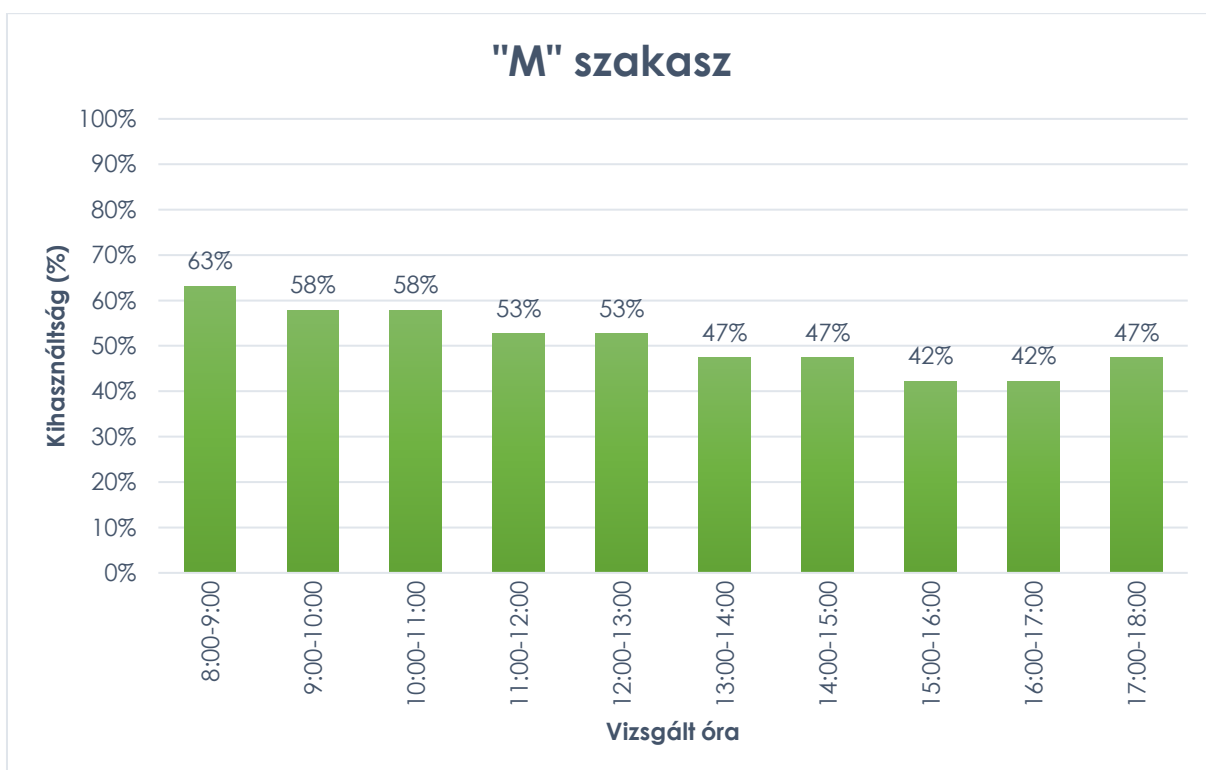
76. ábra: „L” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



77. ábra: „L” szakasz kihasználtsága (2. mérés)

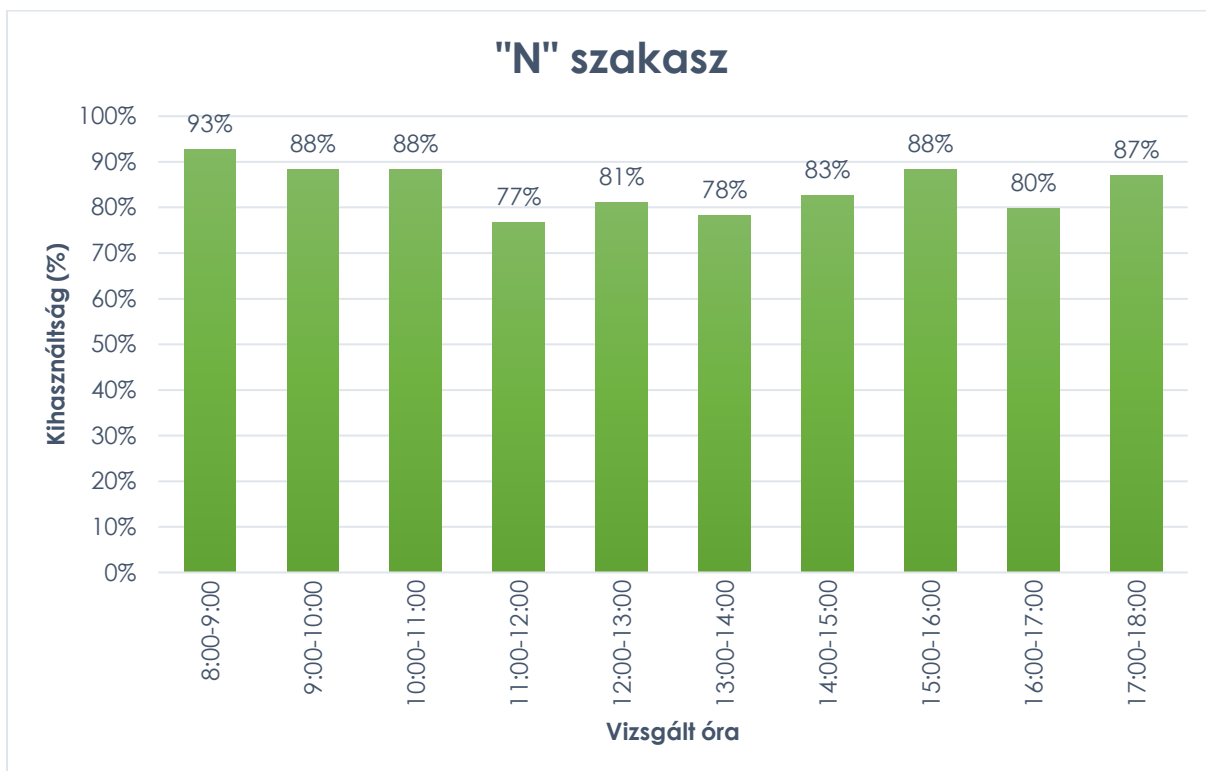


78. ábra: „M” szakasz kihasználtsága (1. mérés)

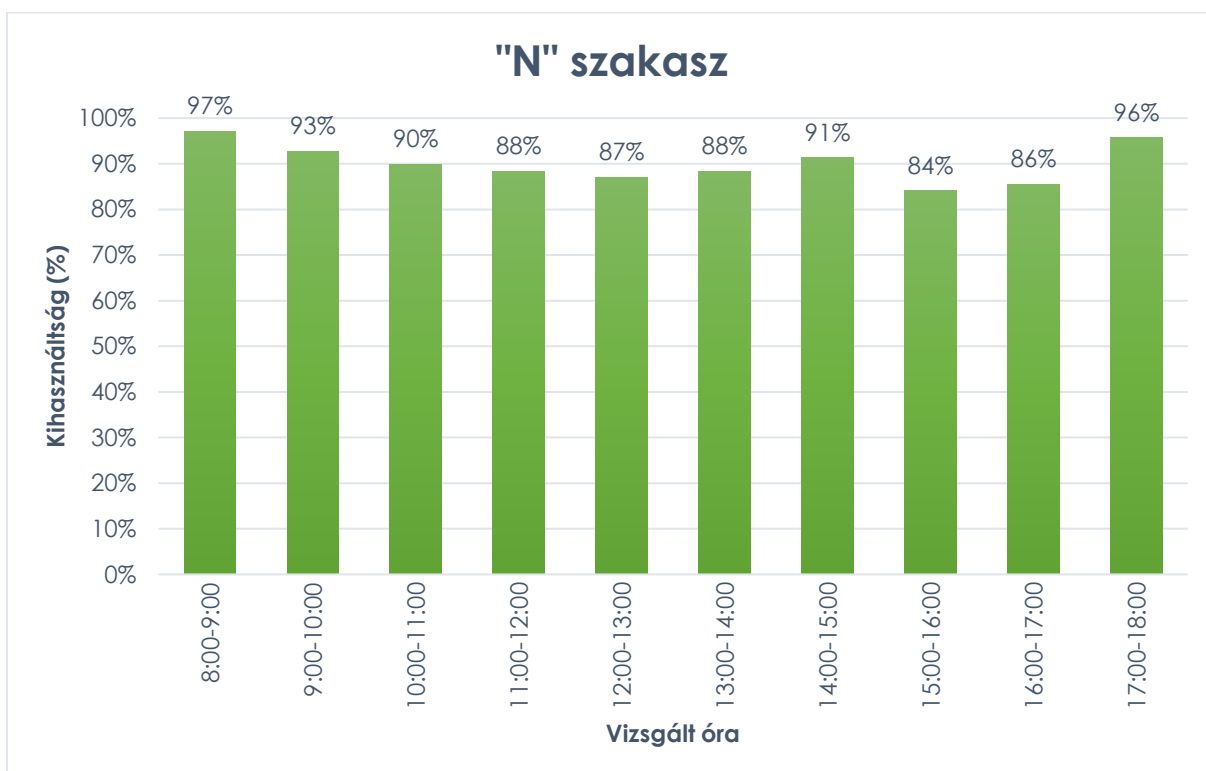


79. ábra: „M” szakasz kihasználtsága (2. mérés)

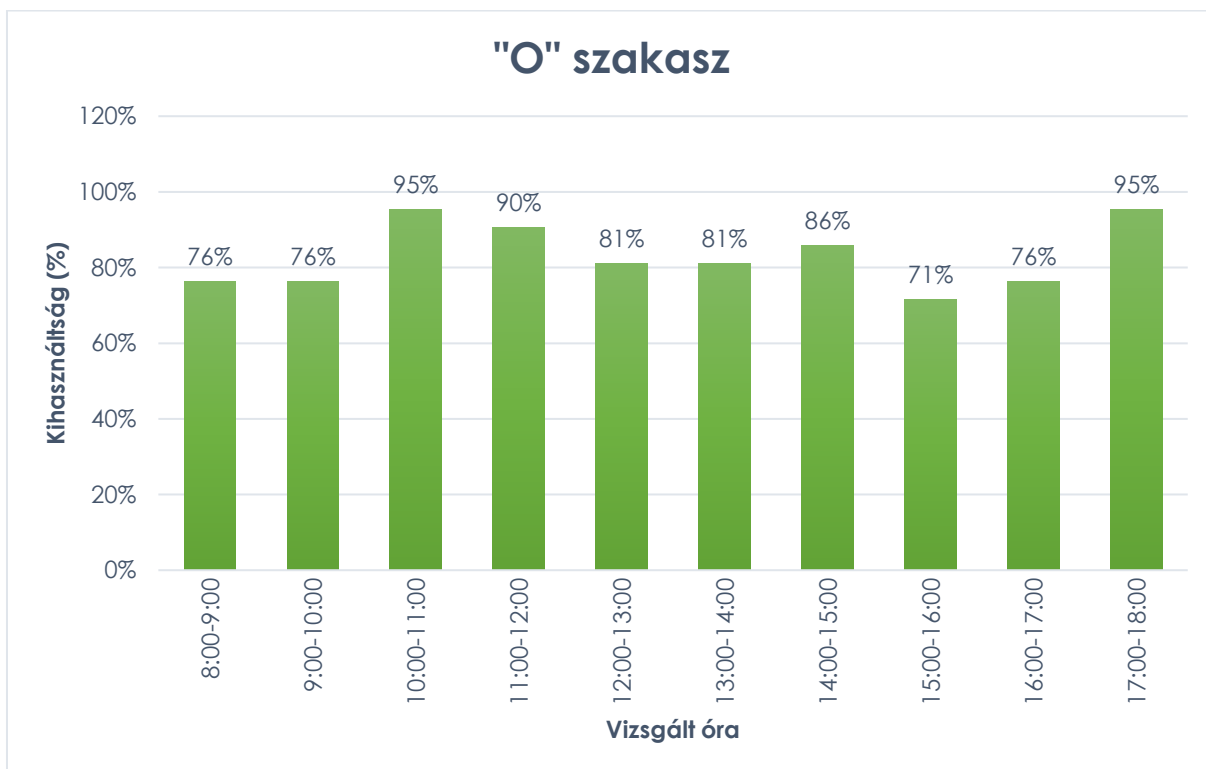




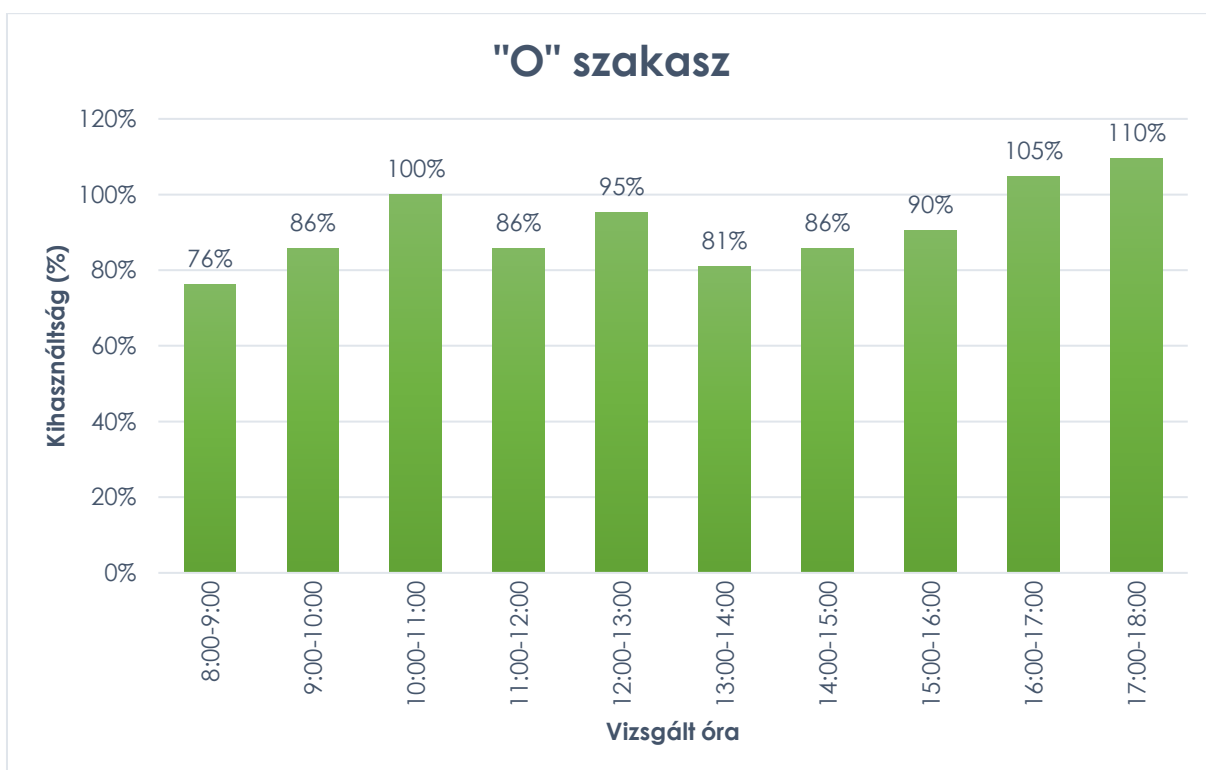
80. ábra: „N” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



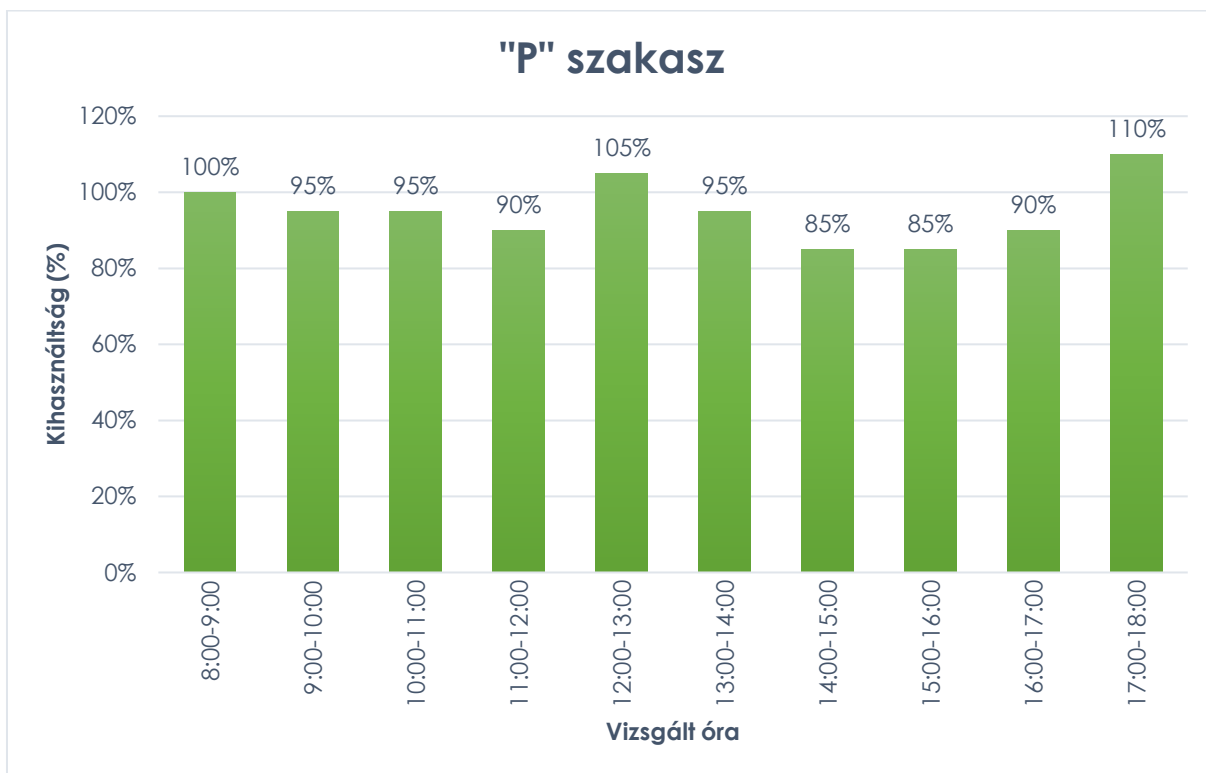
81. ábra: „N” szakasz kihasználtsága (2. mérés)



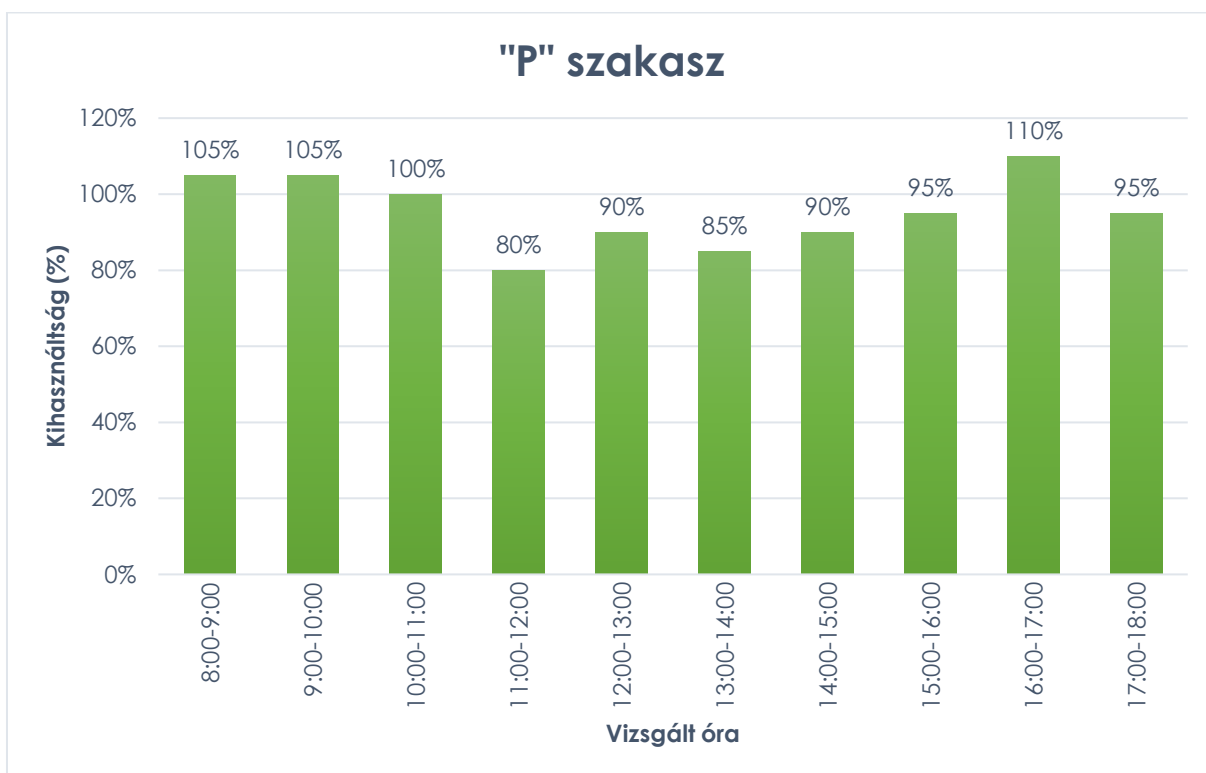
82. ábra: „O” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



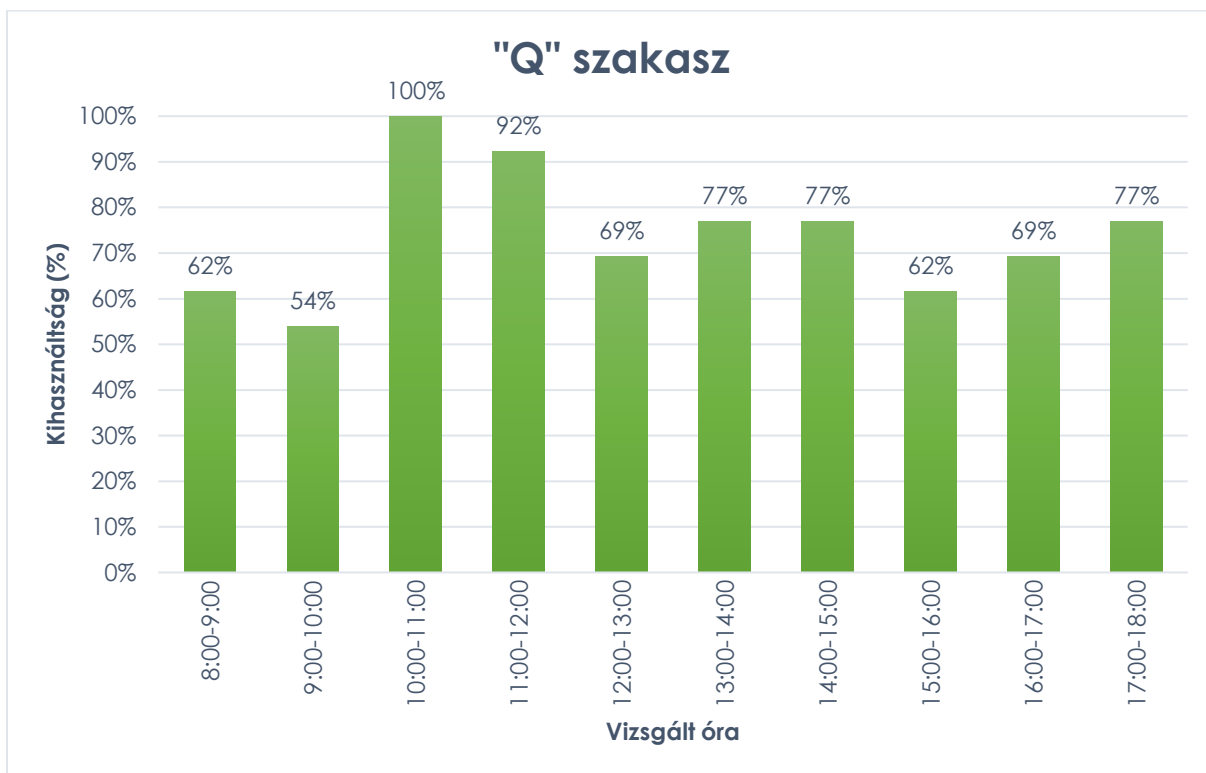
83. ábra: „O” szakasz kihasználtsága (2. mérés)



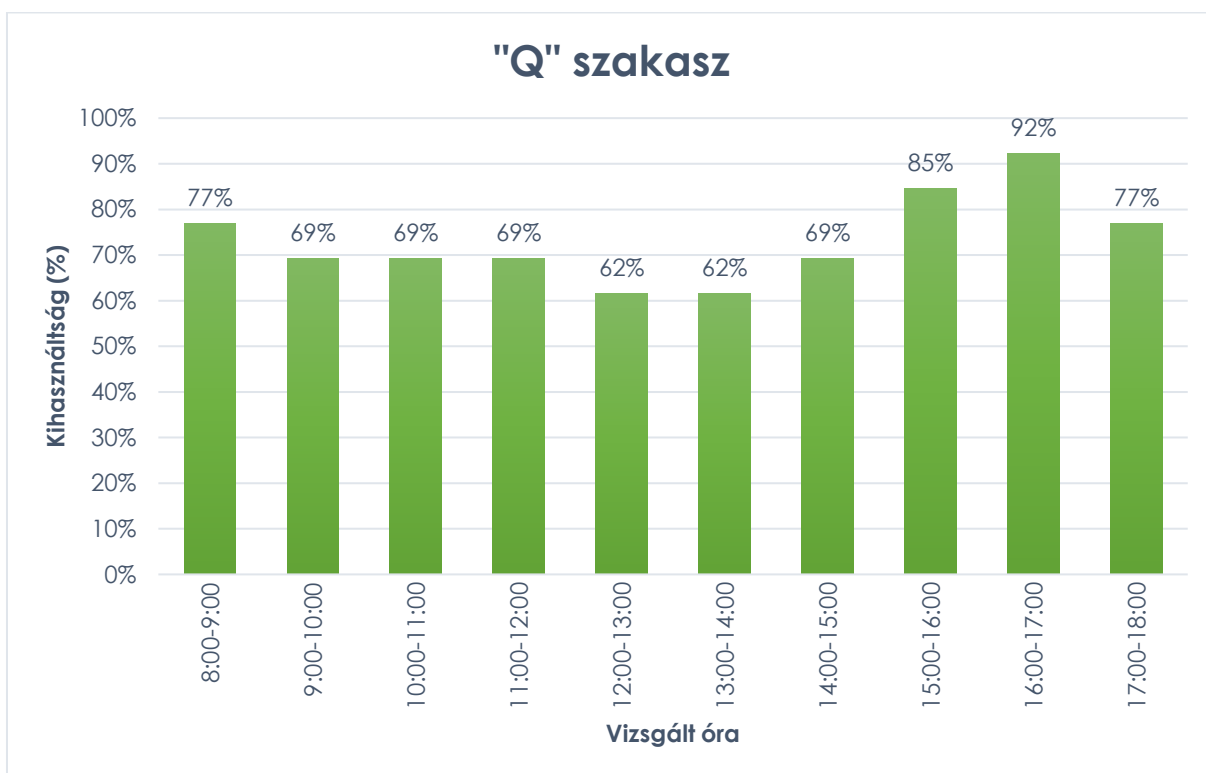
84. ábra: „P” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



85. ábra: „P” szakasz kihasználtsága (2. mérés)



86. ábra: „Q” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



87. ábra: „Q” szakasz kihasználtsága (2. mérés)





88. ábra: „R” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



89. ábra: „R” szakasz kihasználtsága (2. mérés)



90. ábra: „S” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



91. ábra: „S” szakasz kihasználtsága (2. mérés)



92. ábra: „T” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



93. ábra: „T” szakasz kihasználtsága (2. mérés)



94. ábra: „TY” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



95. ábra: „TY” szakasz kihasználtsága (2. mérés)

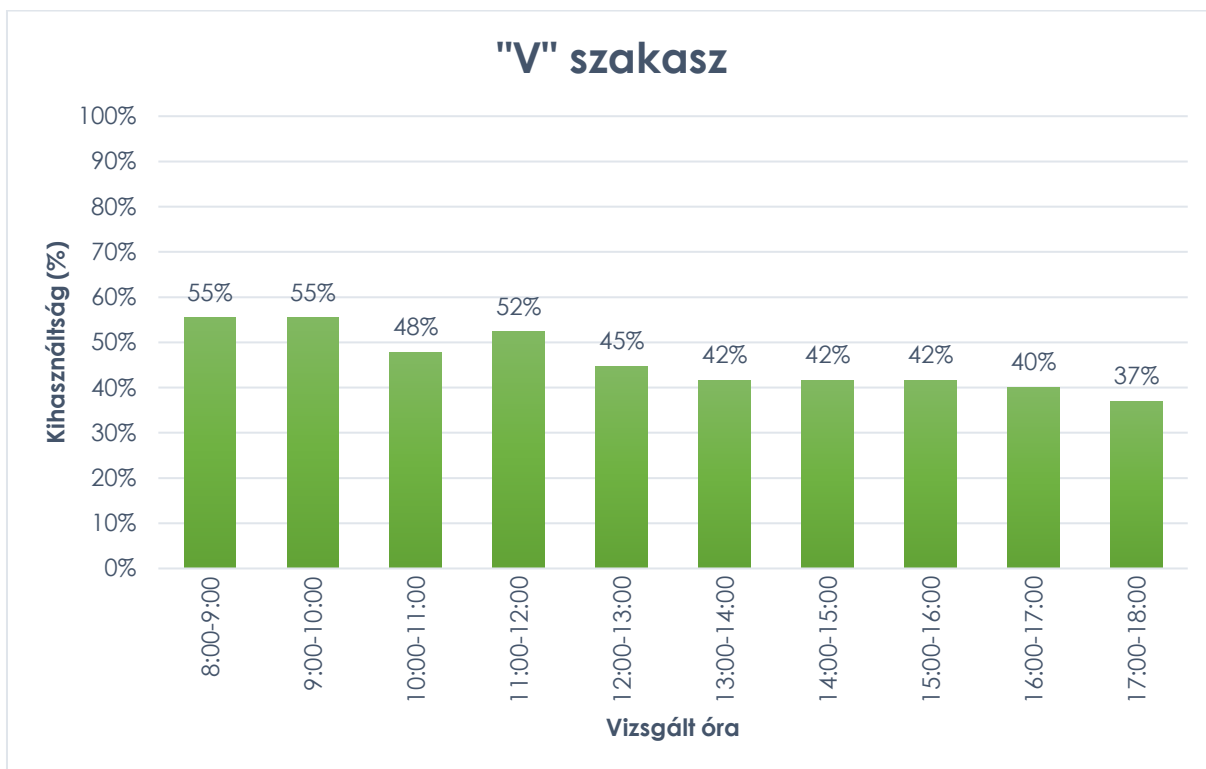




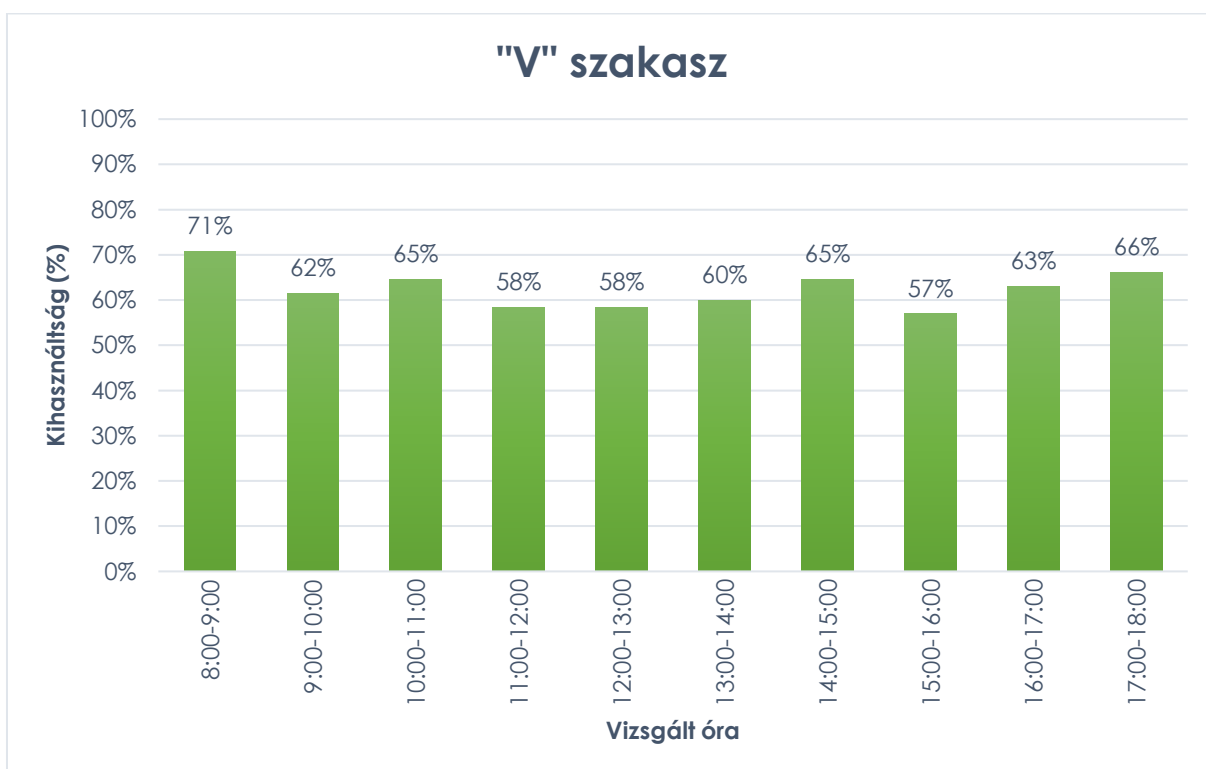
96. ábra: „U” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



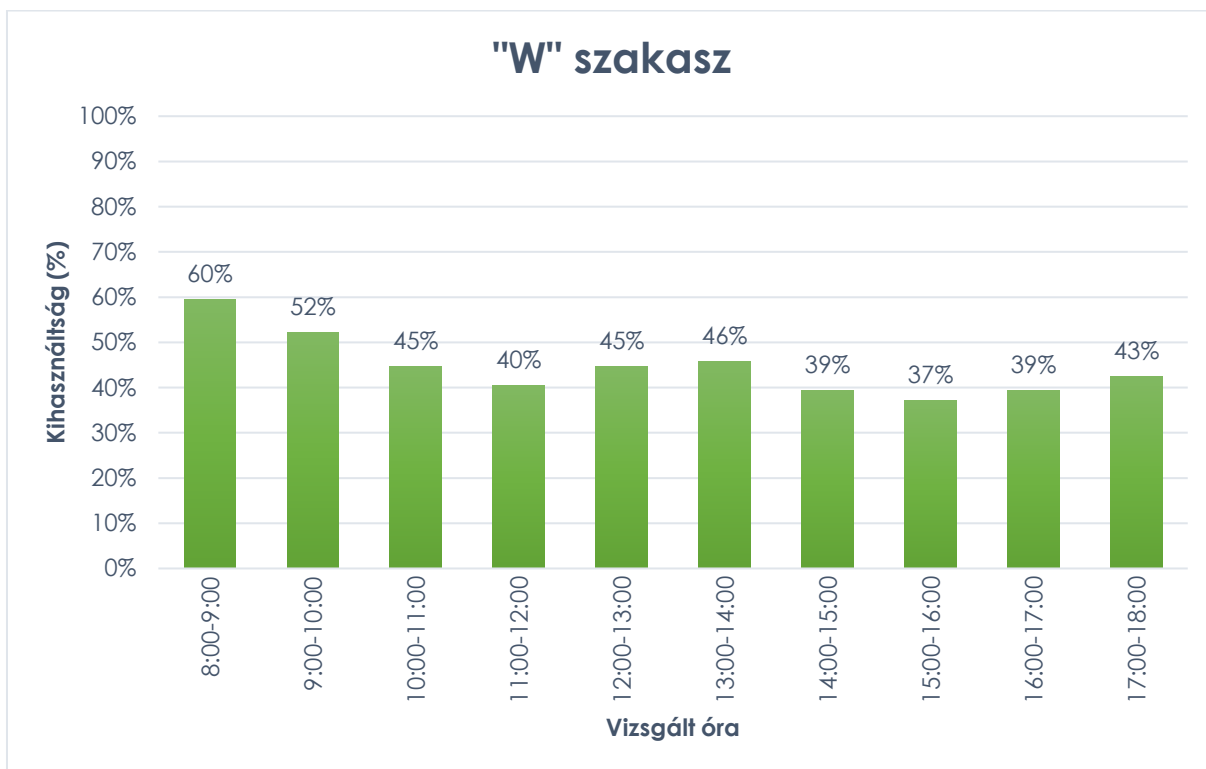
97. ábra: „U” szakasz kihasználtsága (2. mérés)



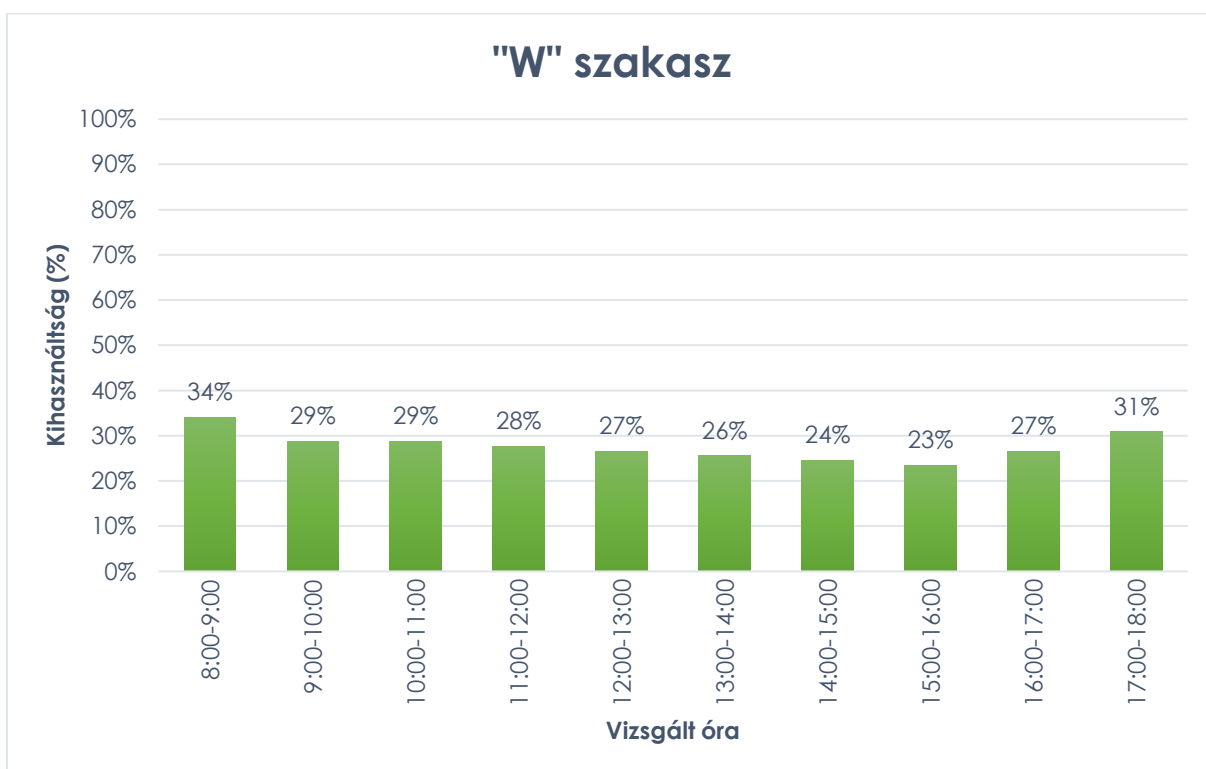
98. ábra: „V” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



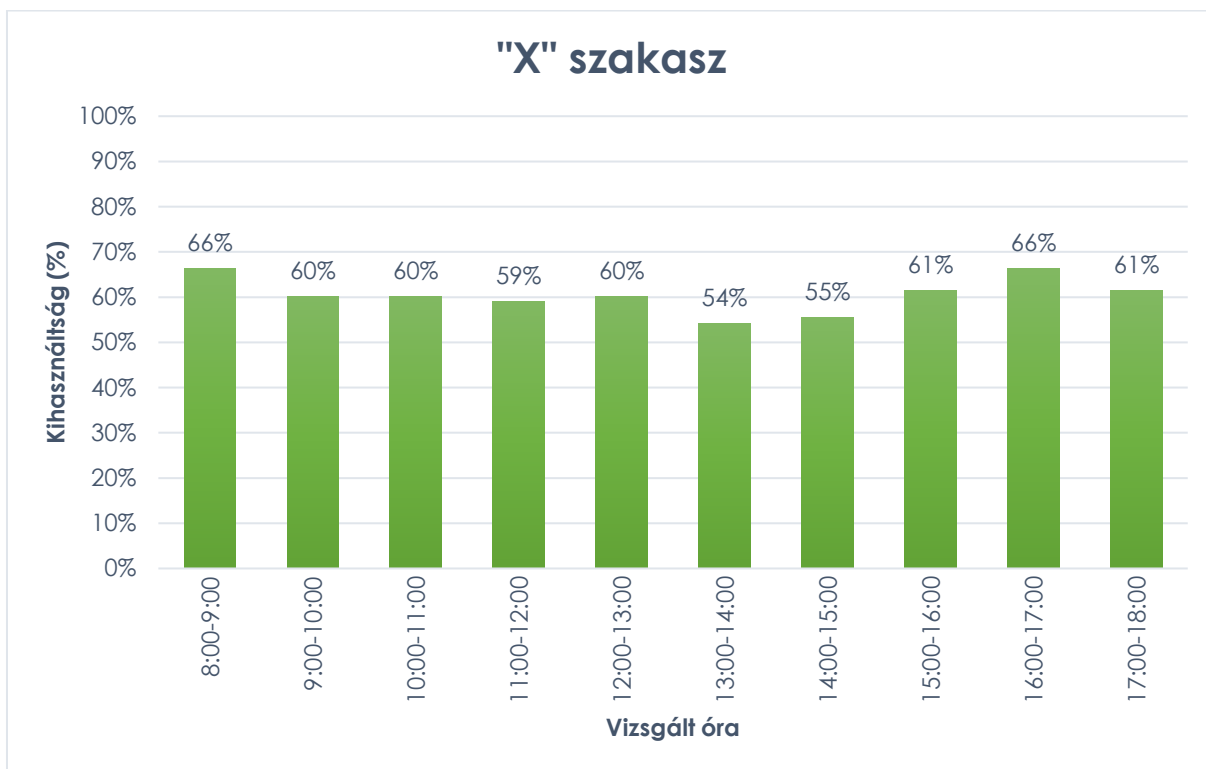
99. ábra: „V” szakasz kihasználtsága (2. mérés)



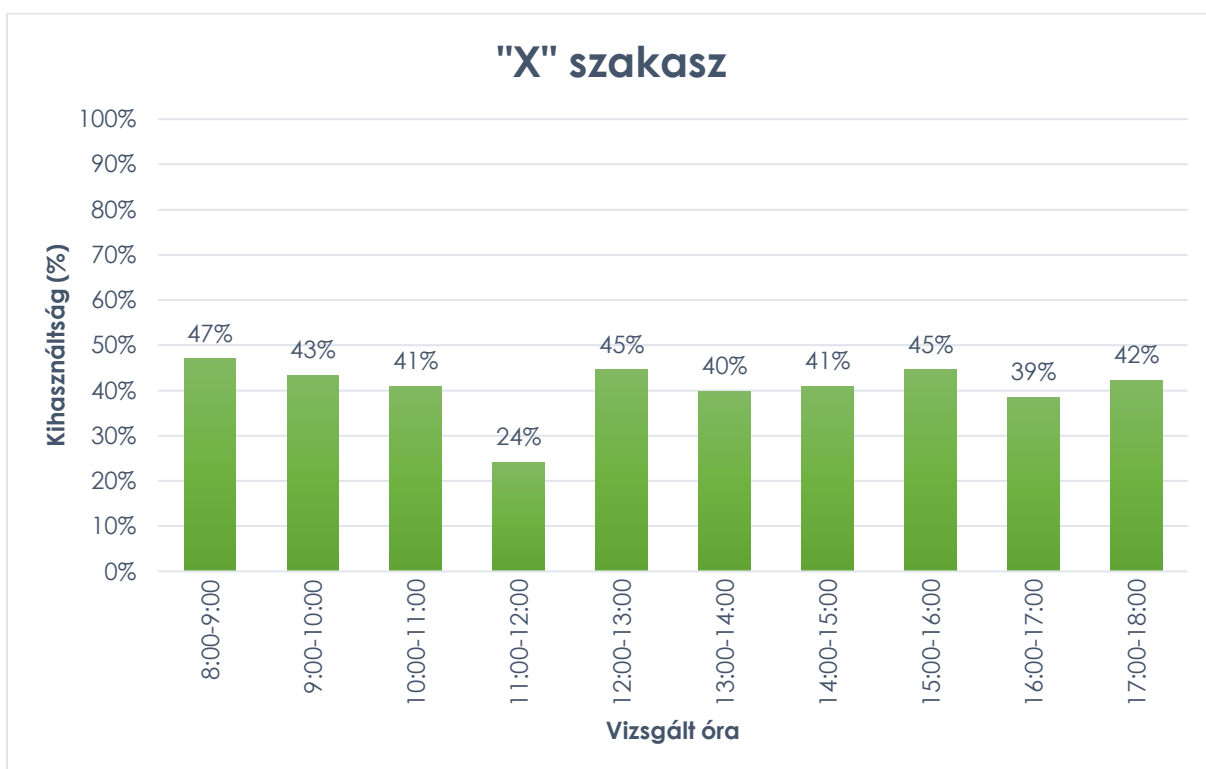
100. ábra: „W” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



101. ábra: „W” szakasz kihasználtsága (2. mérés)

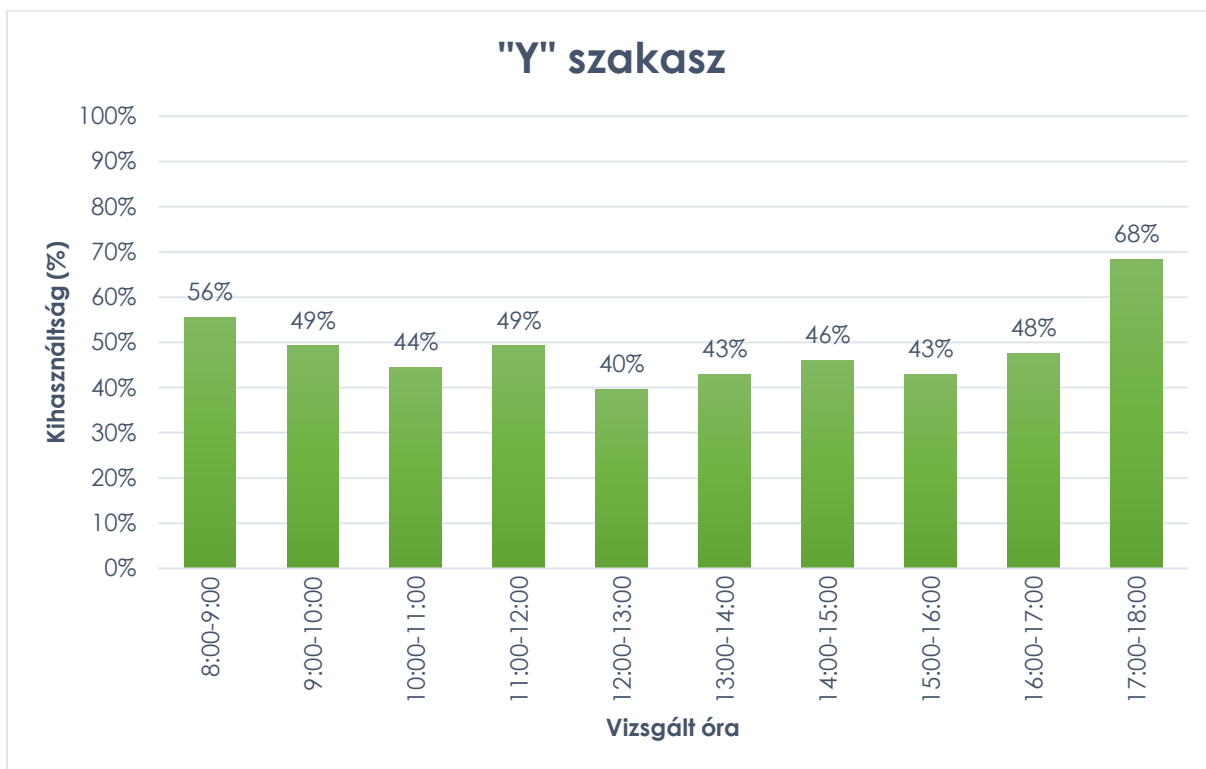


102. ábra: „X” szakasz kihasználtsága (1. mérés)

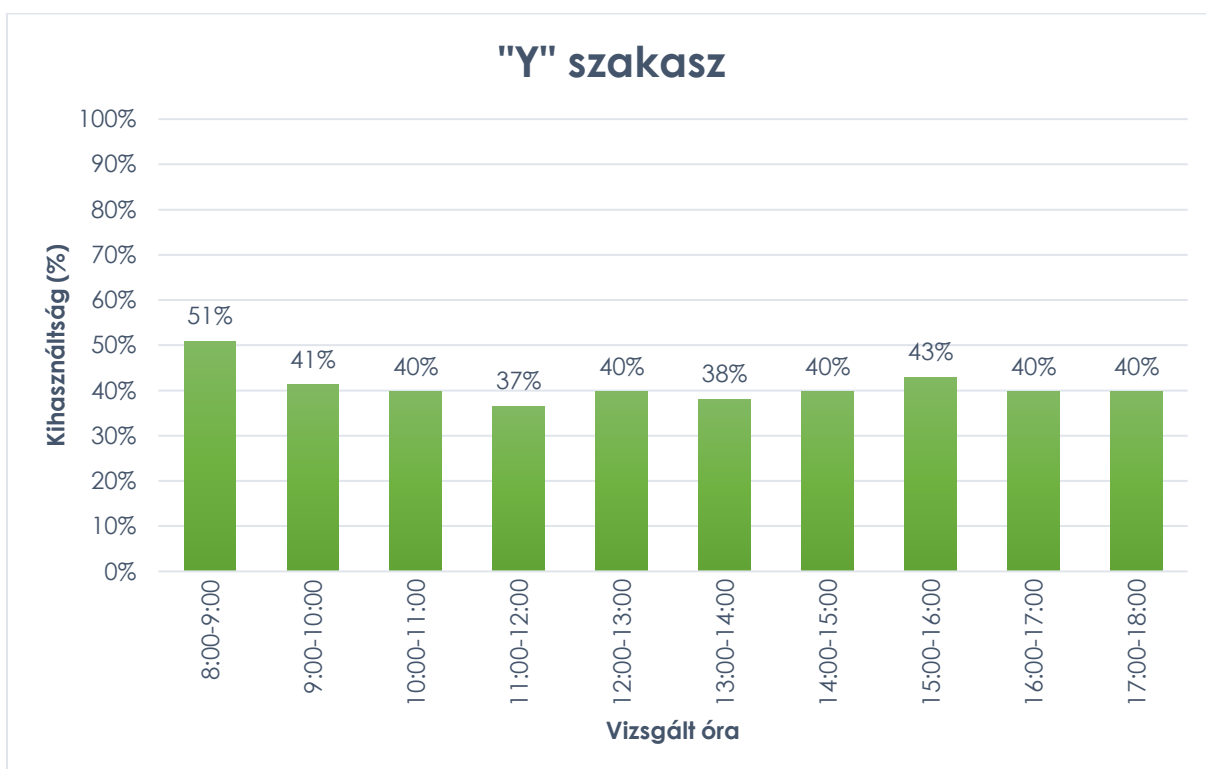


103. ábra: „X” szakasz kihasználtsága (2. mérés)





104. ábra: „Y” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



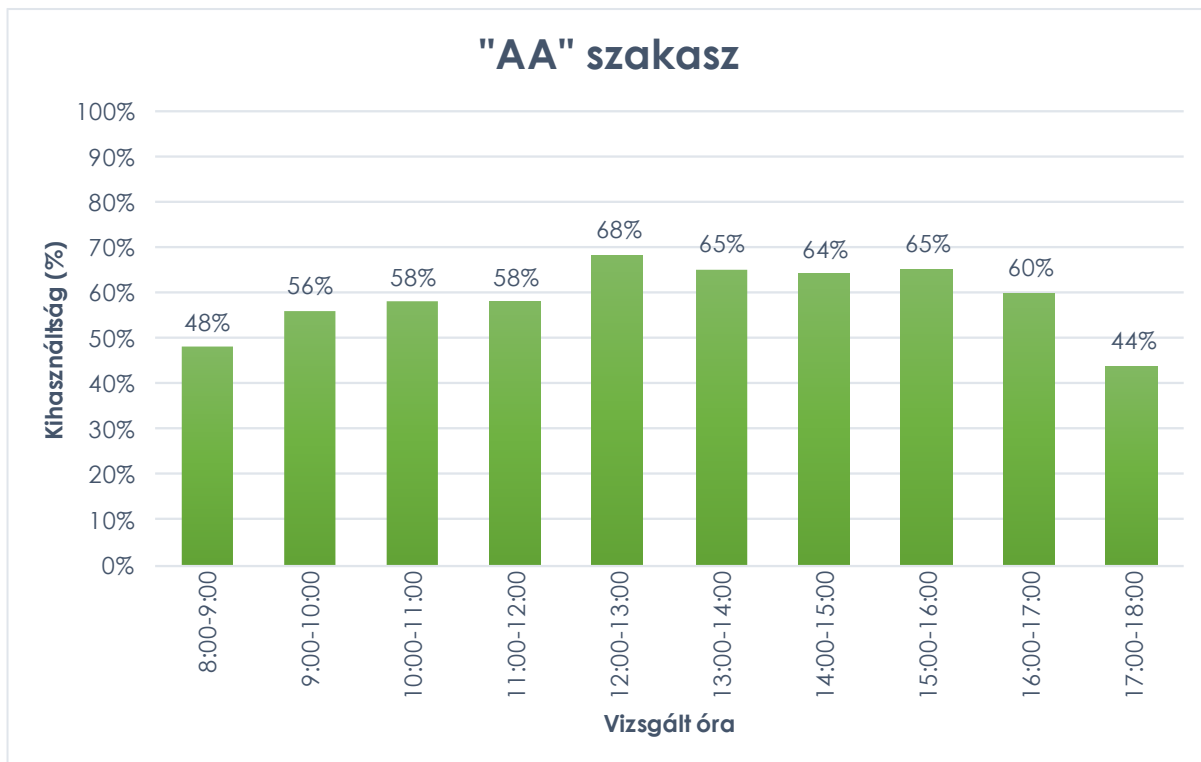
105. ábra: „Y” szakasz kihasználtsága (2. mérés)



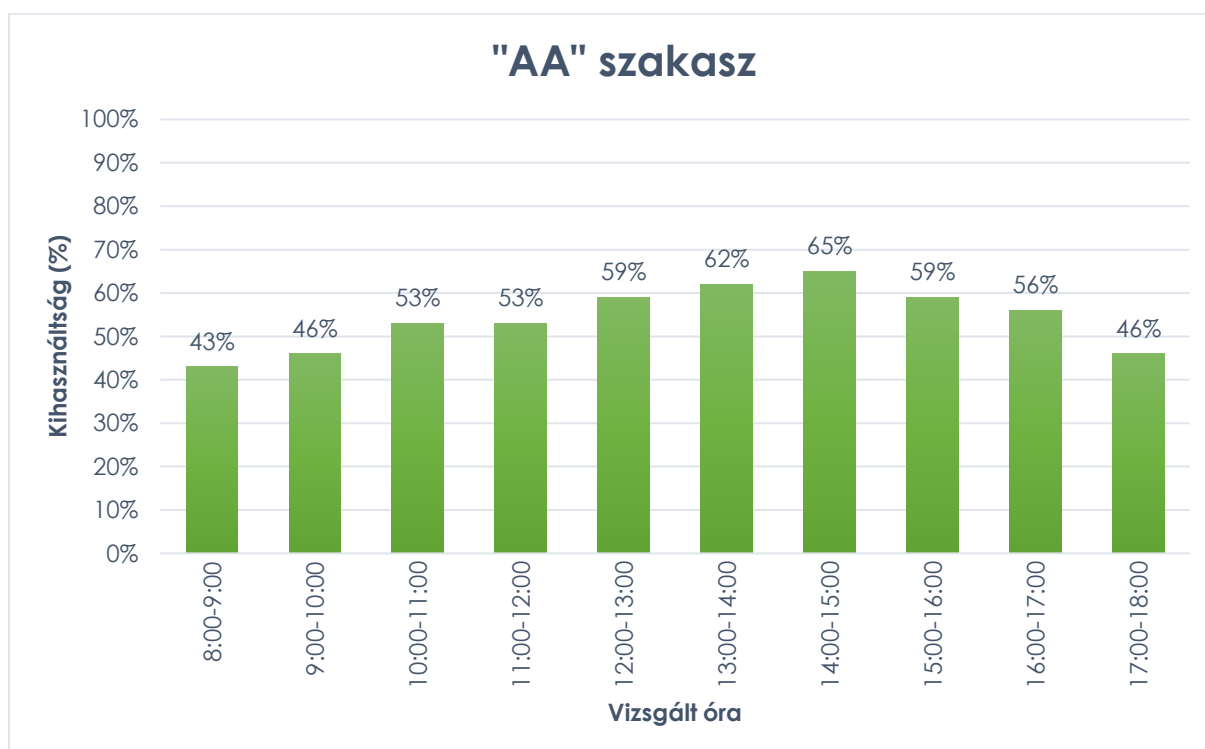
106. ábra: „Z” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



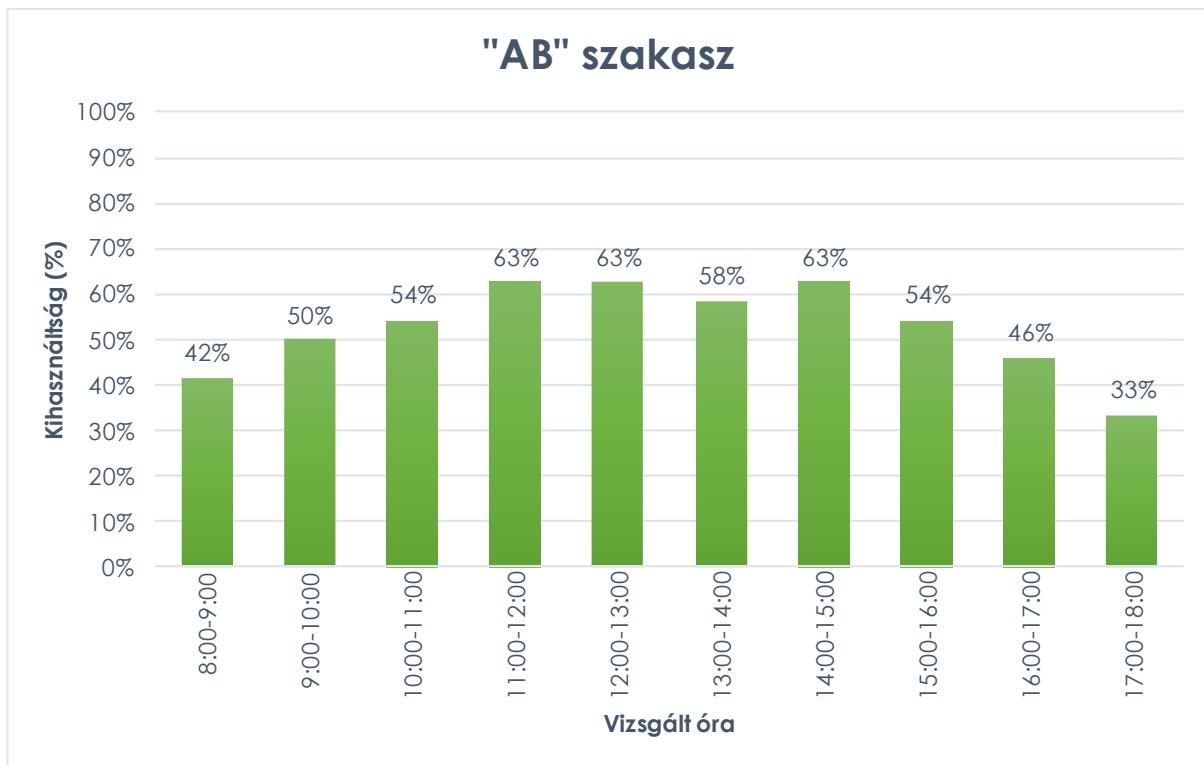
107. ábra: „Z” szakasz kihasználtsága (2. mérés)



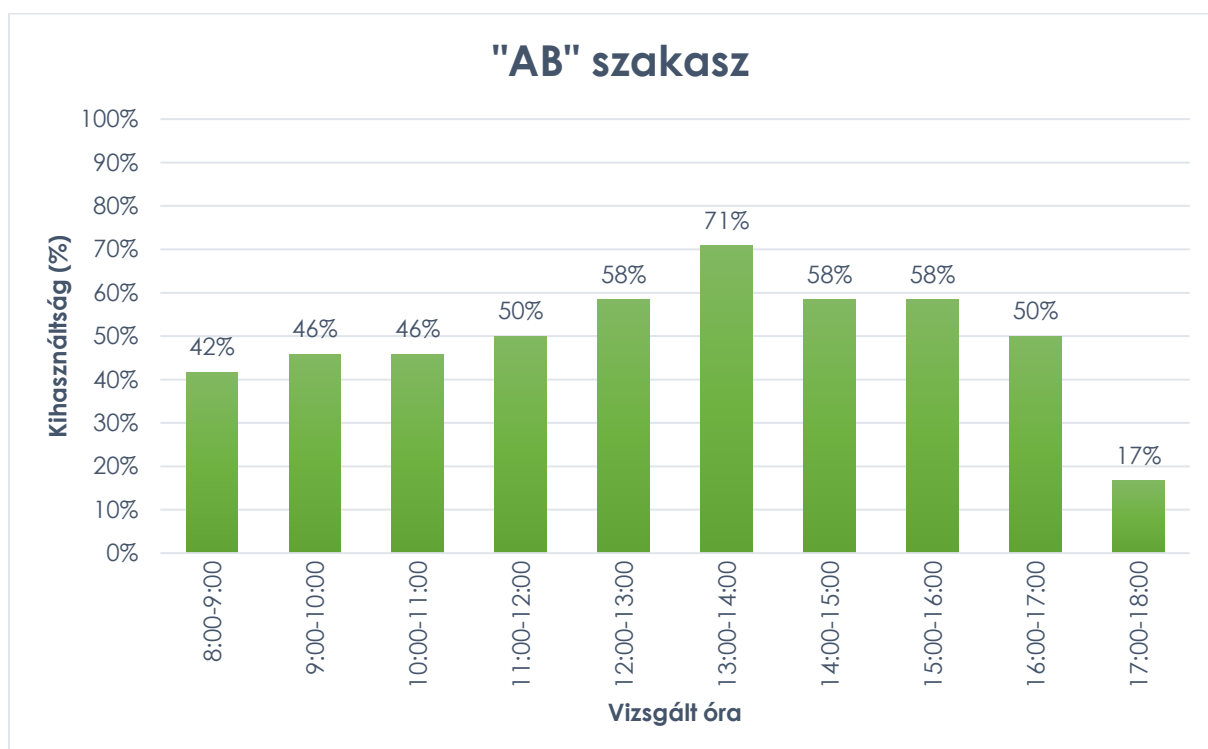
108. ábra: „AA” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



109. ábra: „AA” szakasz kihasználtsága (2. mérés)

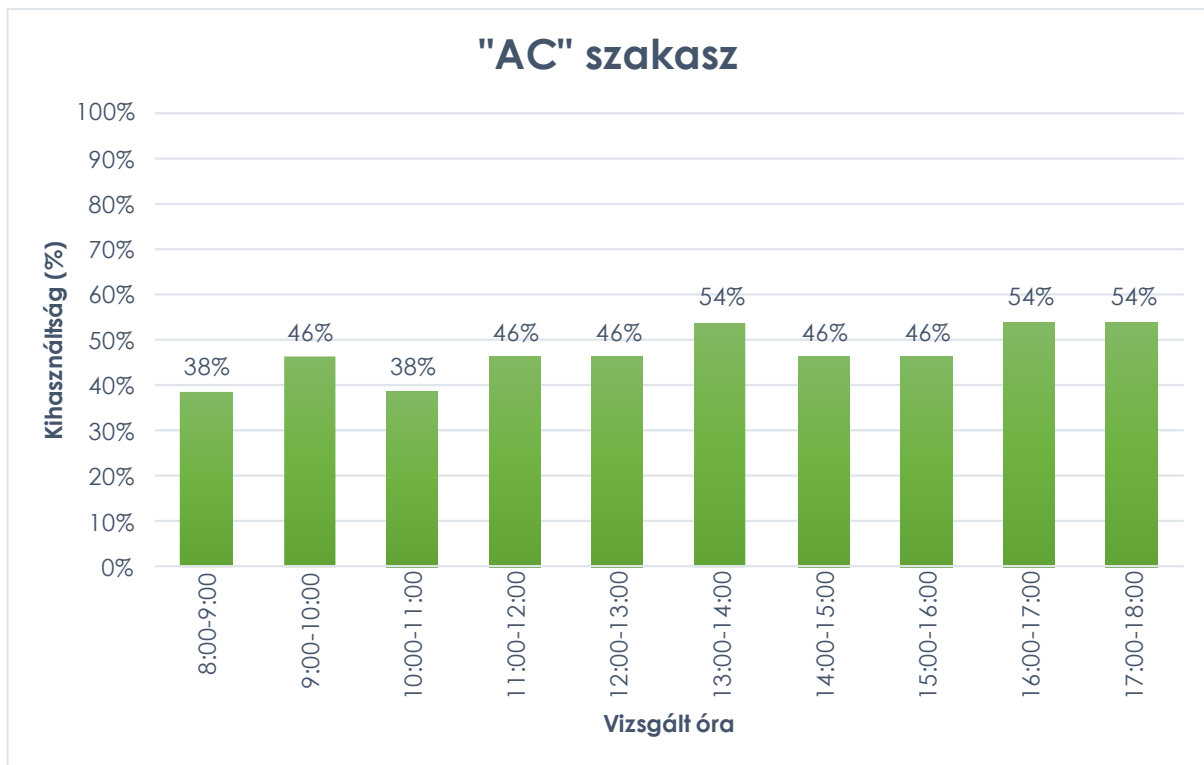


110. ábra: „AB” szakasz kihasználtsága (1. mérés)

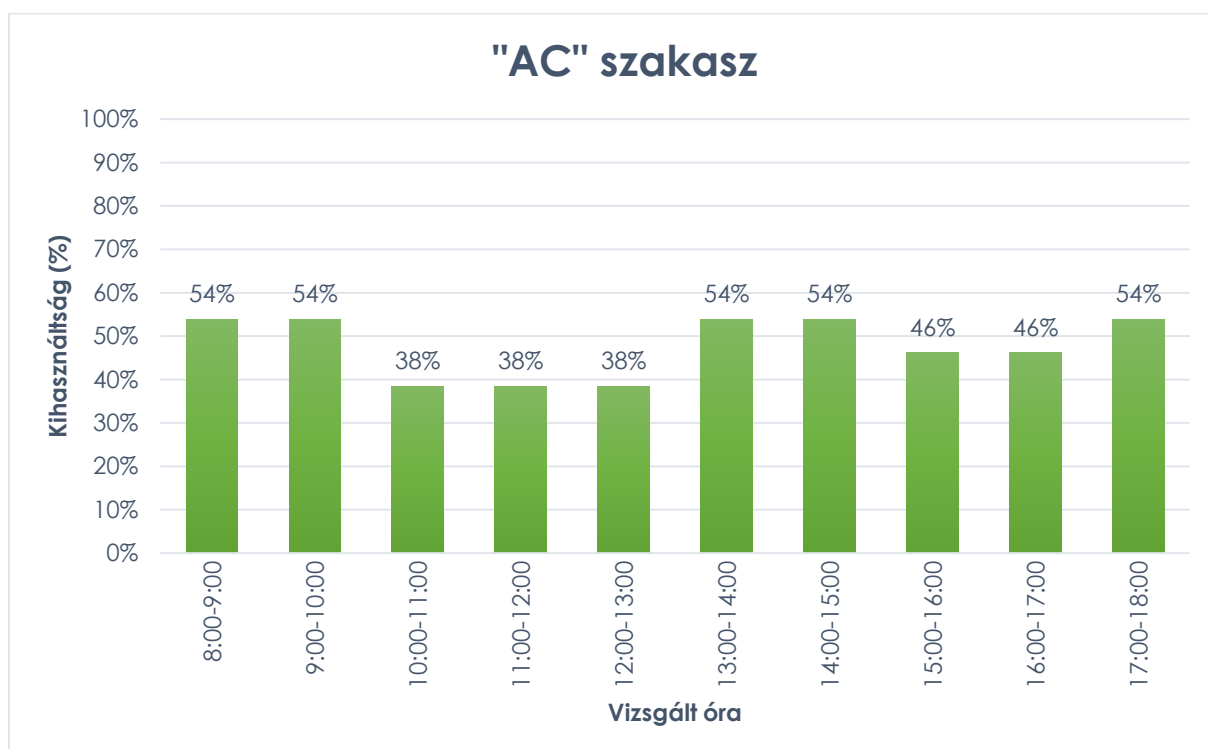


111. ábra: „AB” szakasz kihasználtsága (2. mérés)

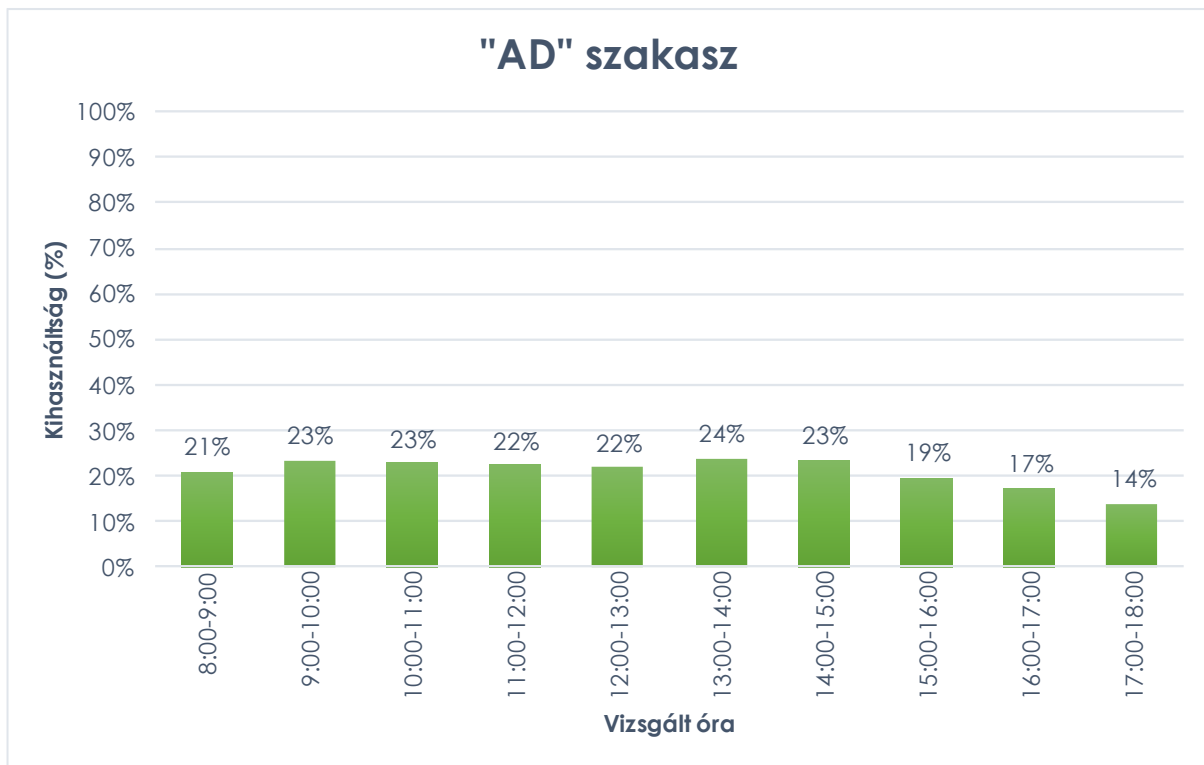




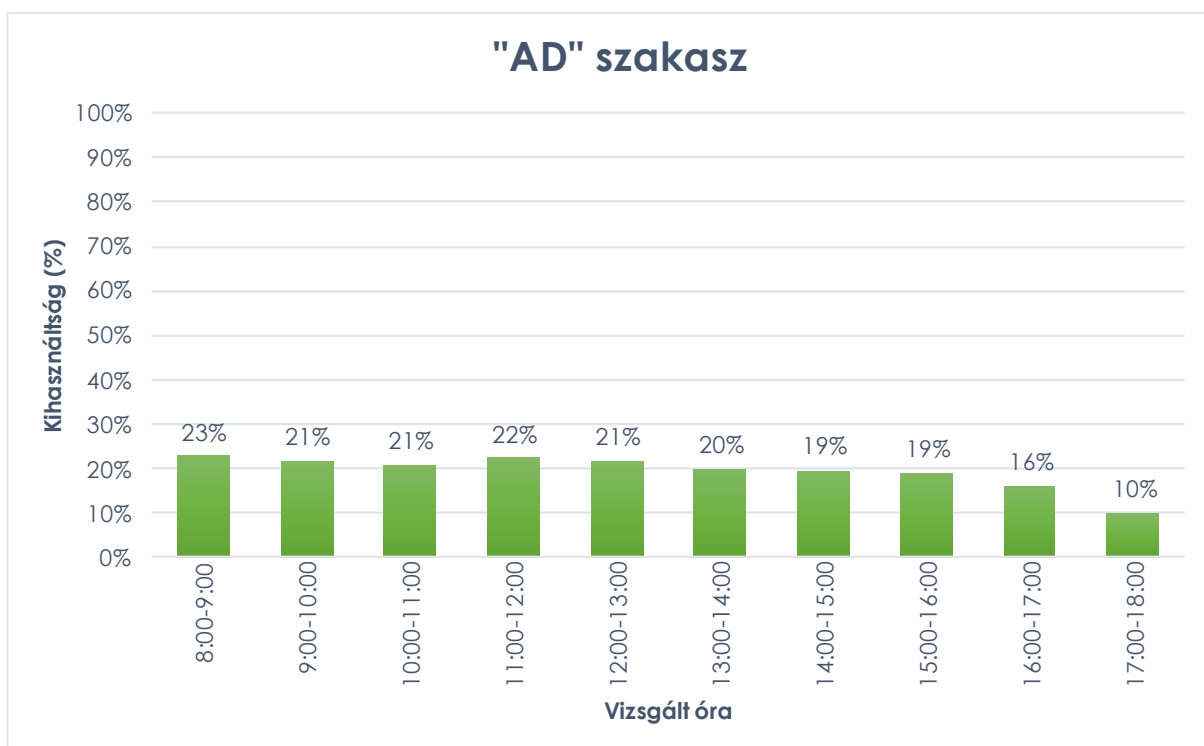
112. ábra: „AC” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



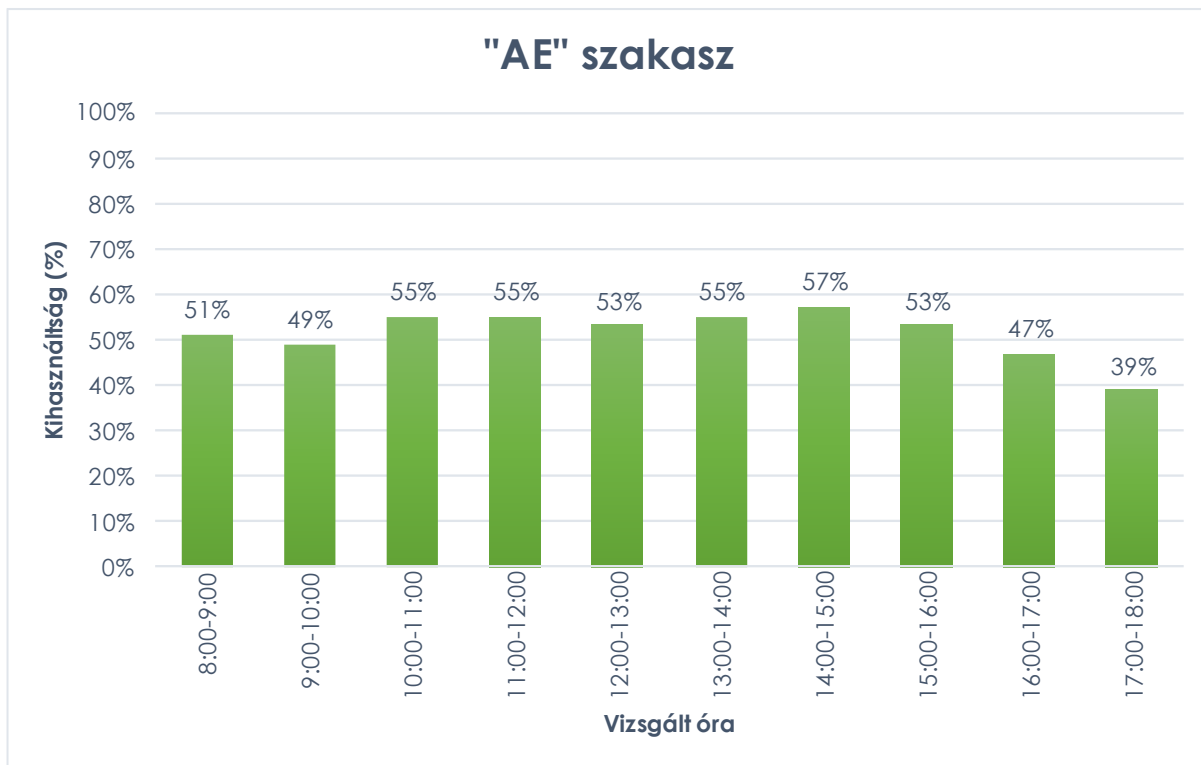
113. ábra: „AC” szakasz kihasználtsága (2. mérés)



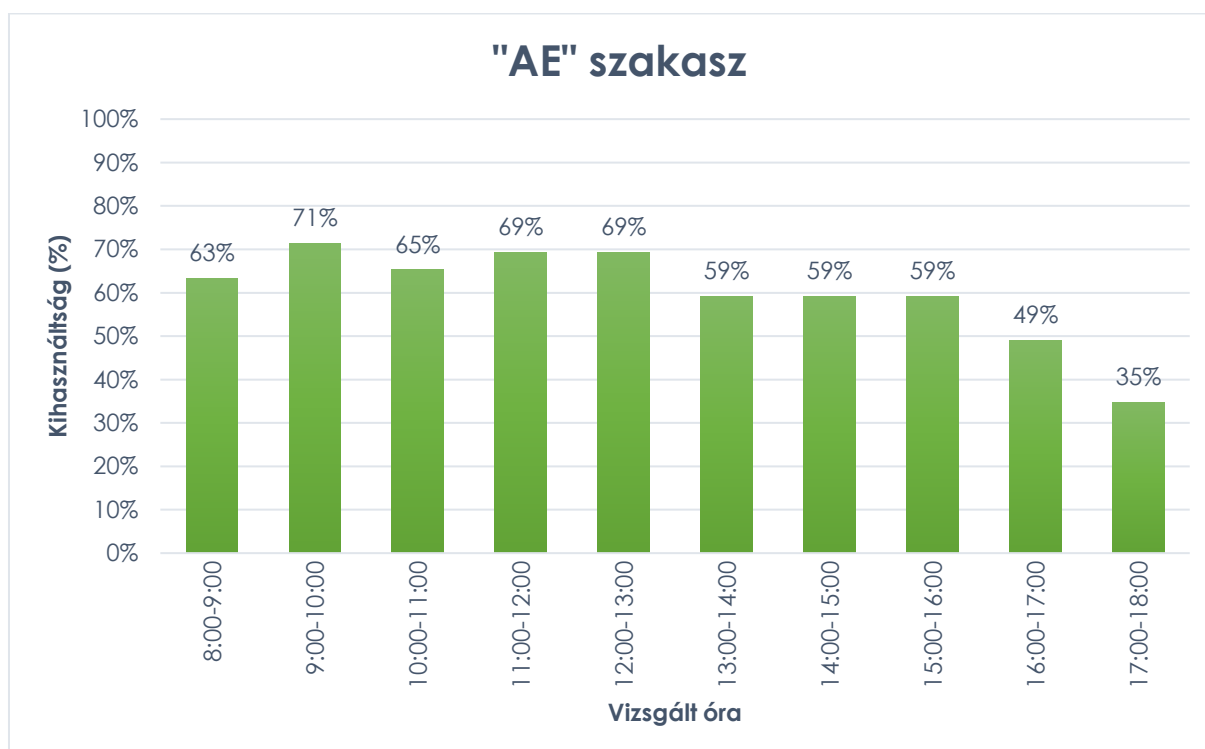
114. ábra: „AD” szakasz kihhasználtsága (1. mérés)



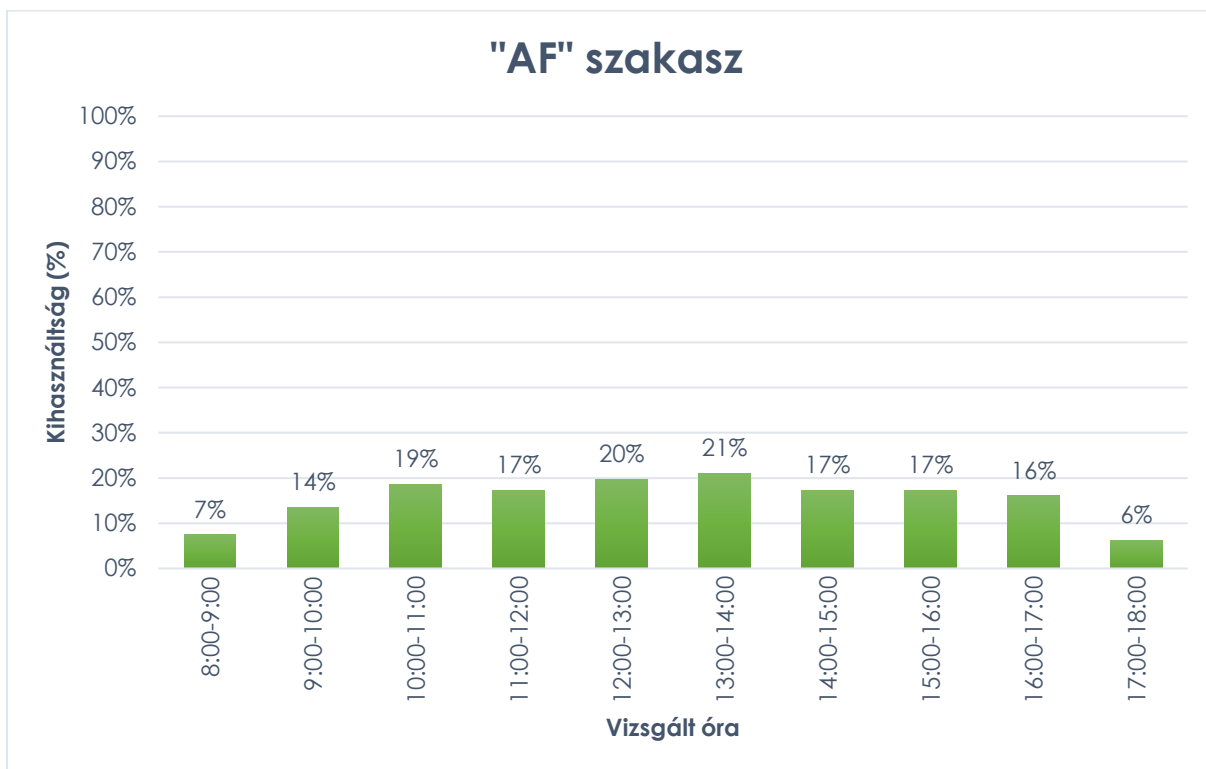
115. ábra: „AD” szakasz kihhasználtsága (2. mérés)



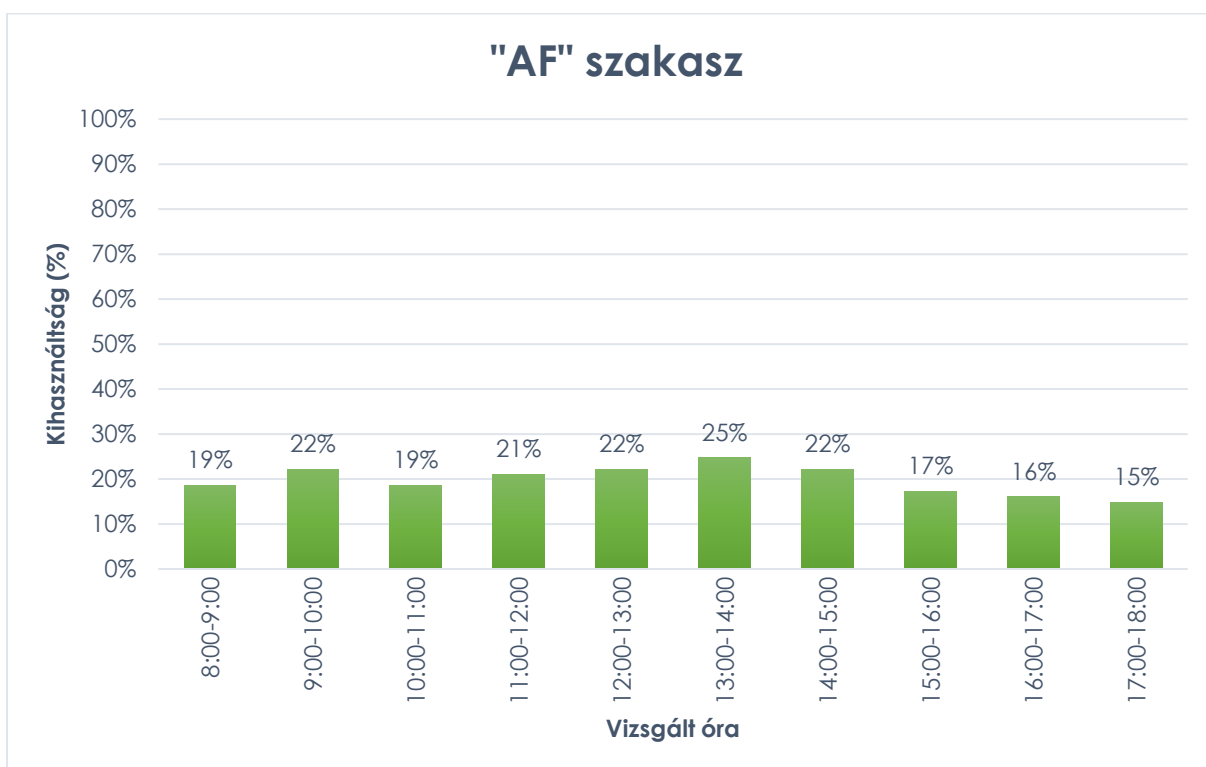
116. ábra: „AE” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



117. ábra: „AE” szakasz kihasználtsága (2. mérés)

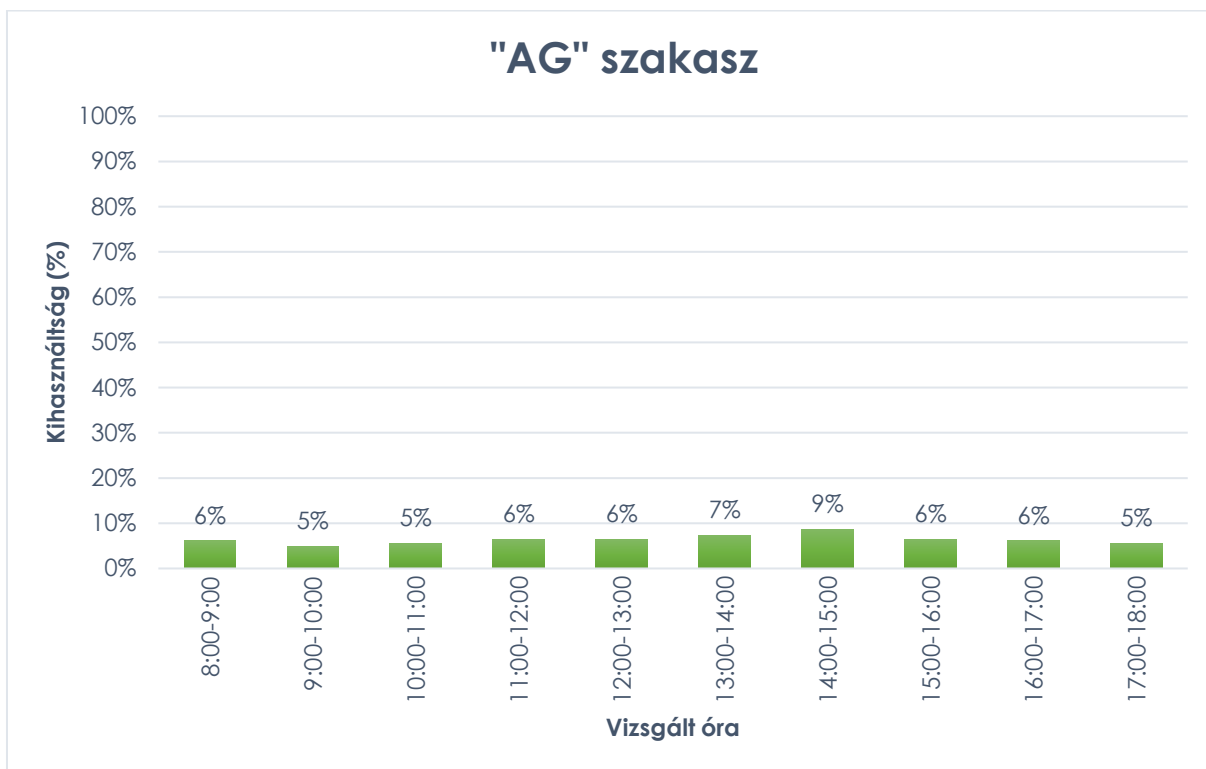


118. ábra: „AF” szakasz kihasználtsága (1. mérés)

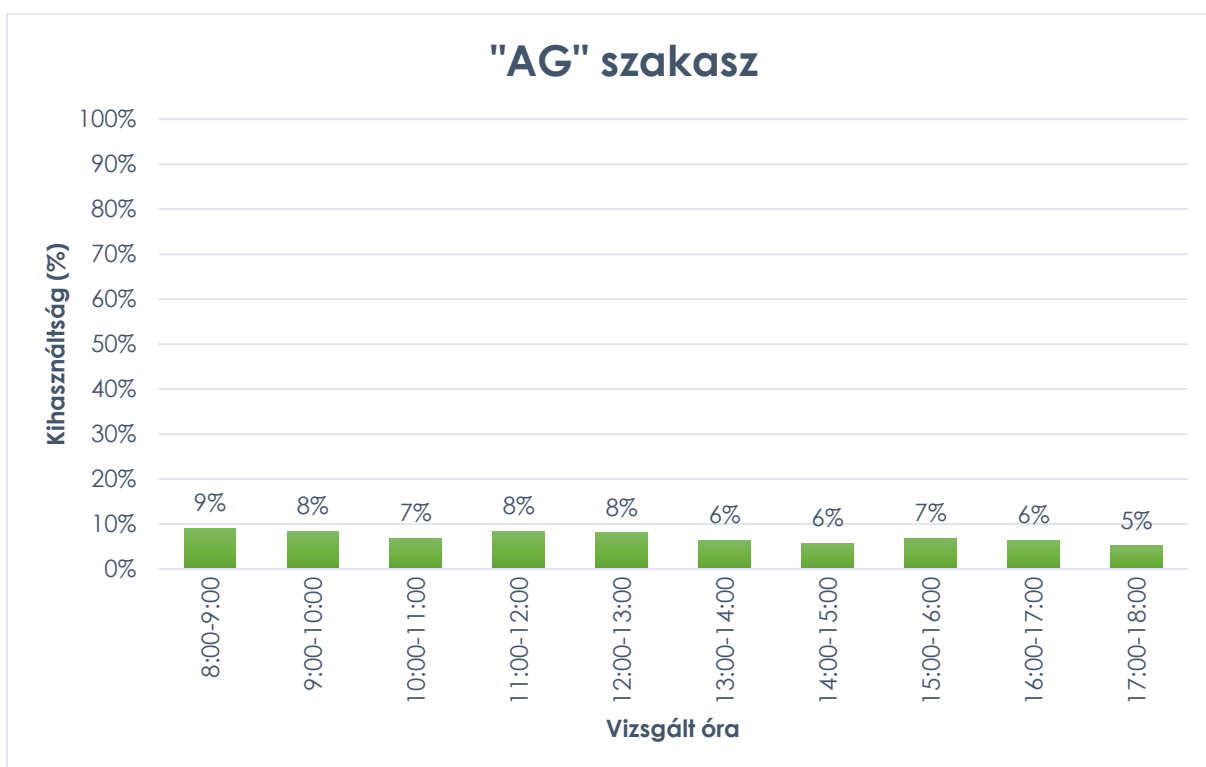


119. ábra: „AF” szakasz kihasználtsága (2. mérés)

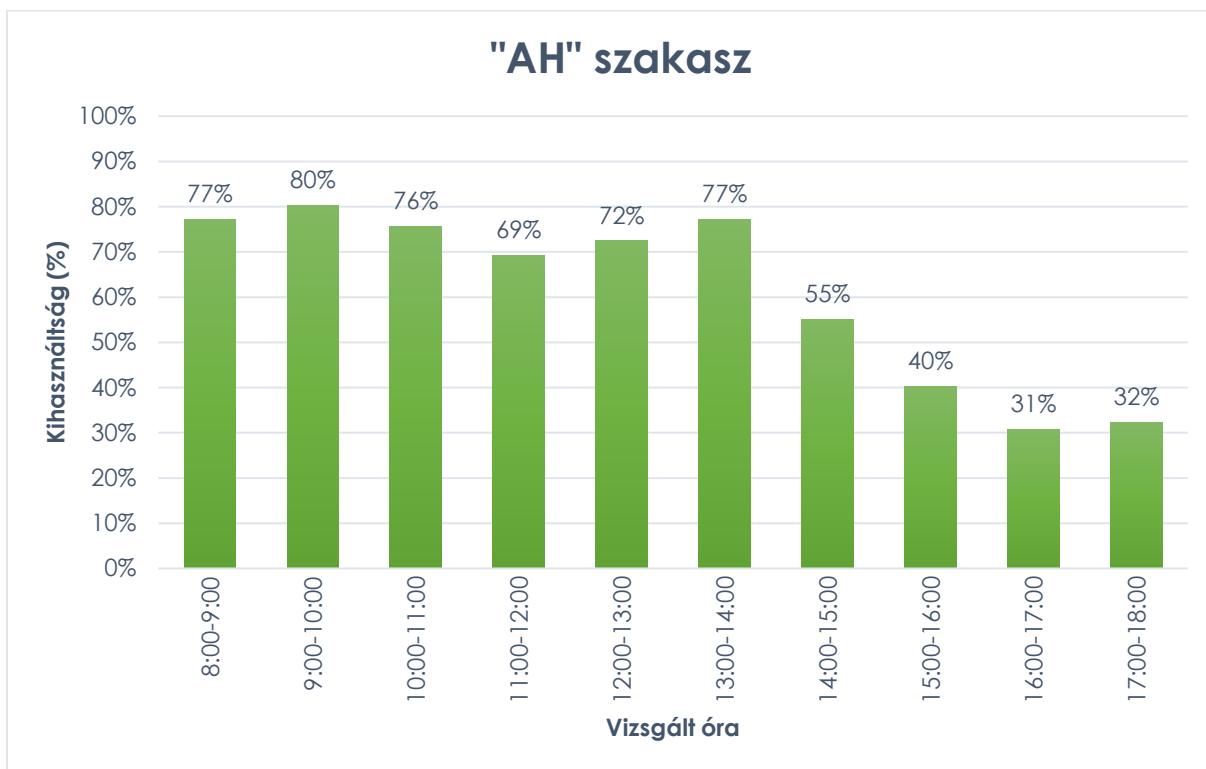




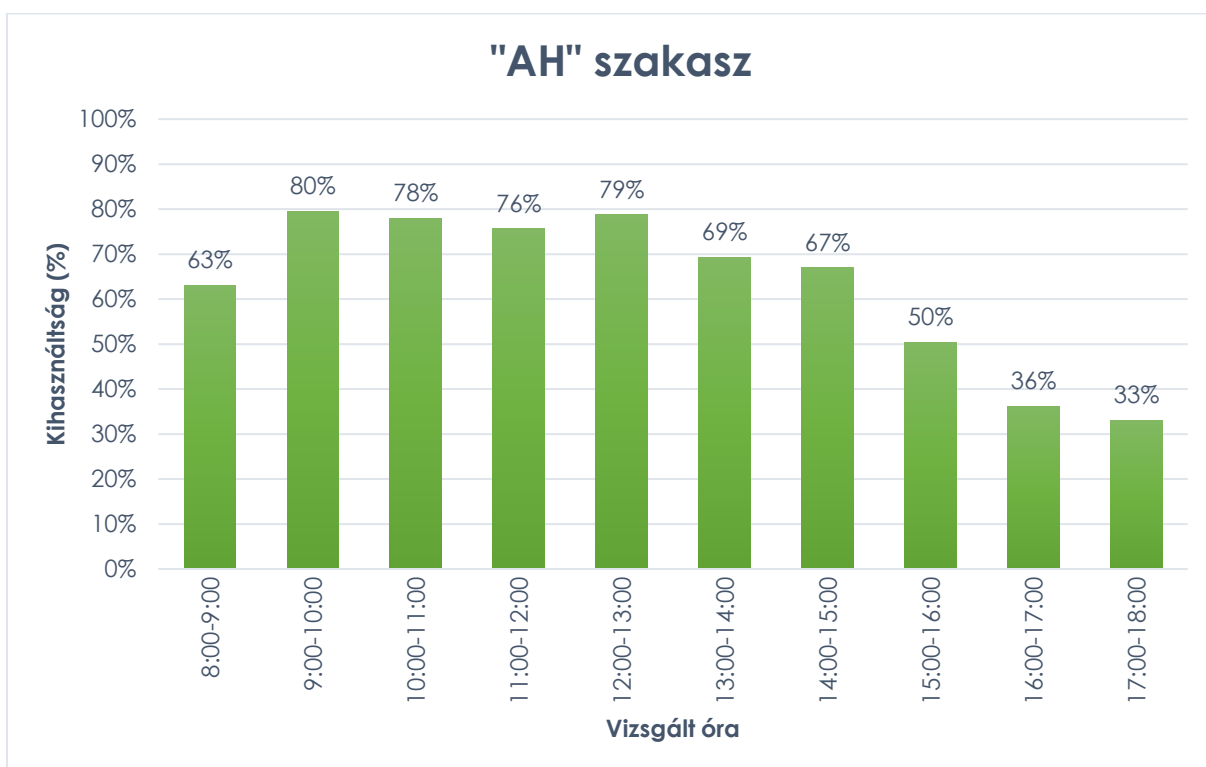
120. ábra: „AG” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



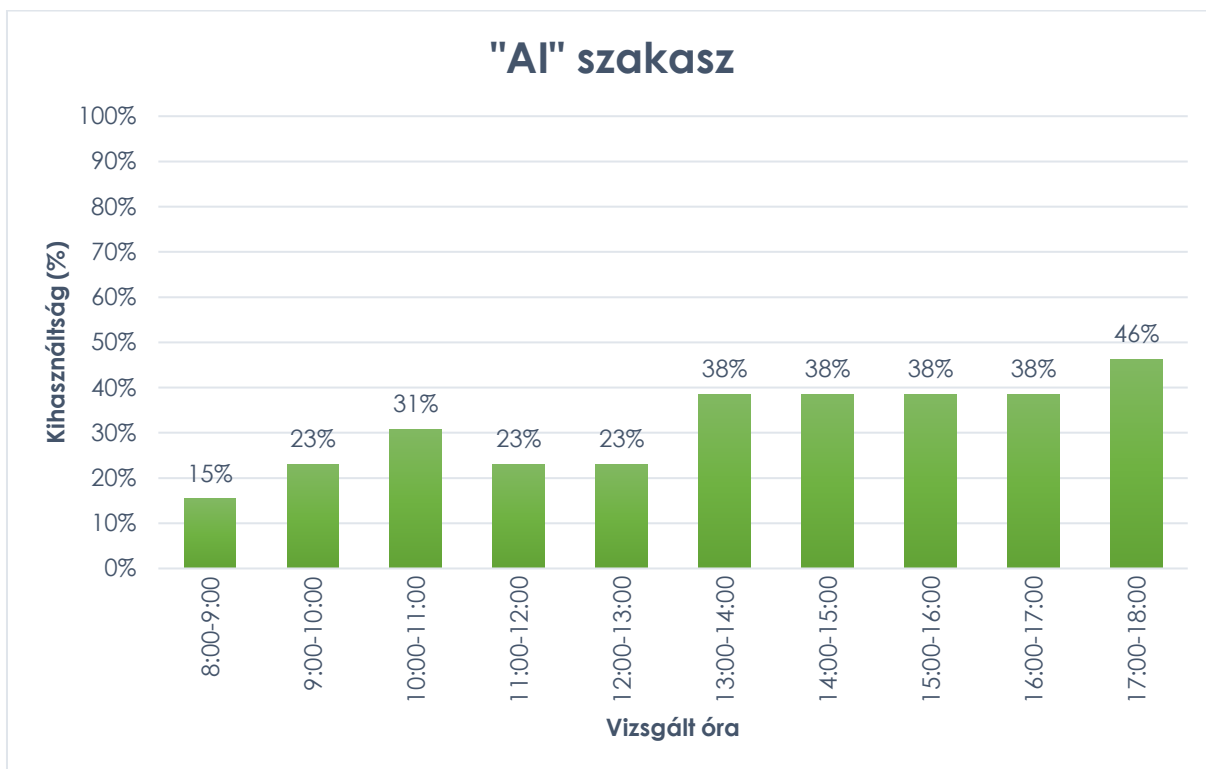
121. ábra: „AG” szakasz kihasználtsága (2. mérés)



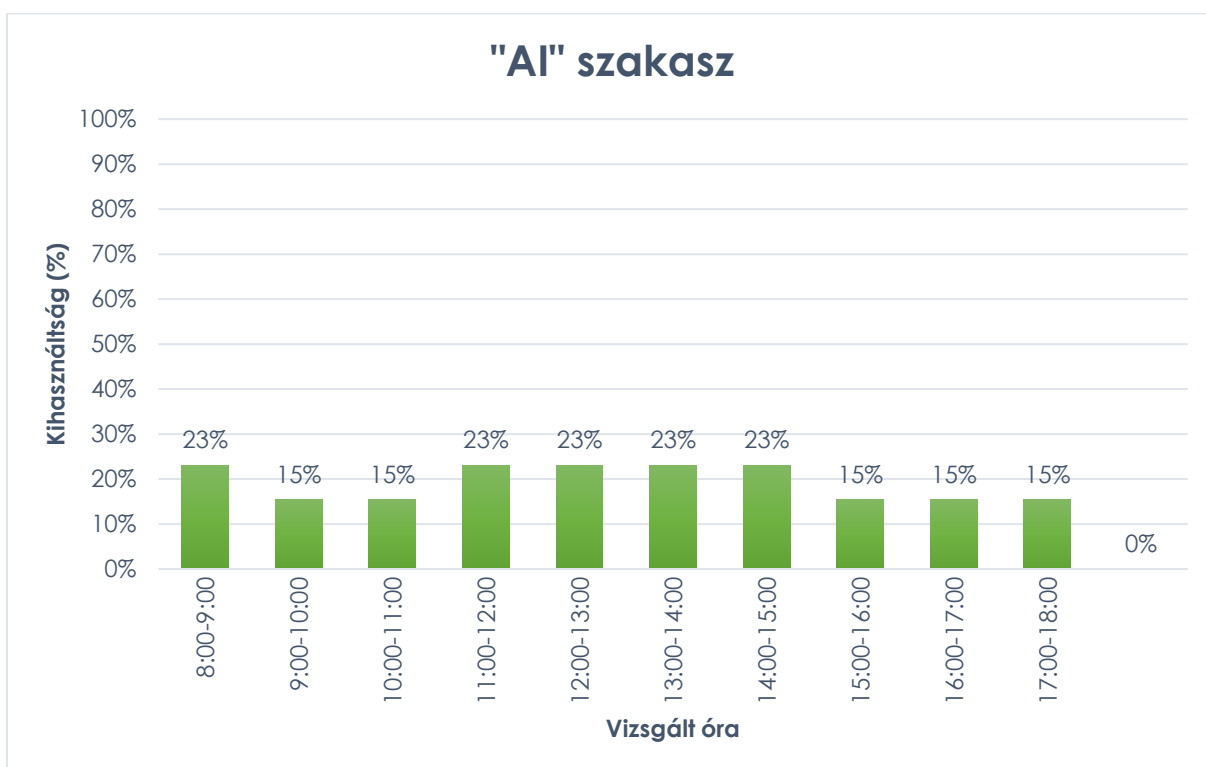
122. ábra: „AH” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



123. ábra: „AH” szakasz kihasználtsága (2. mérés)



124. ábra: „AI” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



125. ábra: „AI” szakasz kihasználtsága (2. mérés)



126. ábra: „AJ” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



127. ábra: „AJ” szakasz kihasználtsága (2. mérés)



128. ábra: „AK” szakasz kihasználtsága (1. mérés)



129. ábra: „AK” szakasz kihasználtsága (2. mérés)



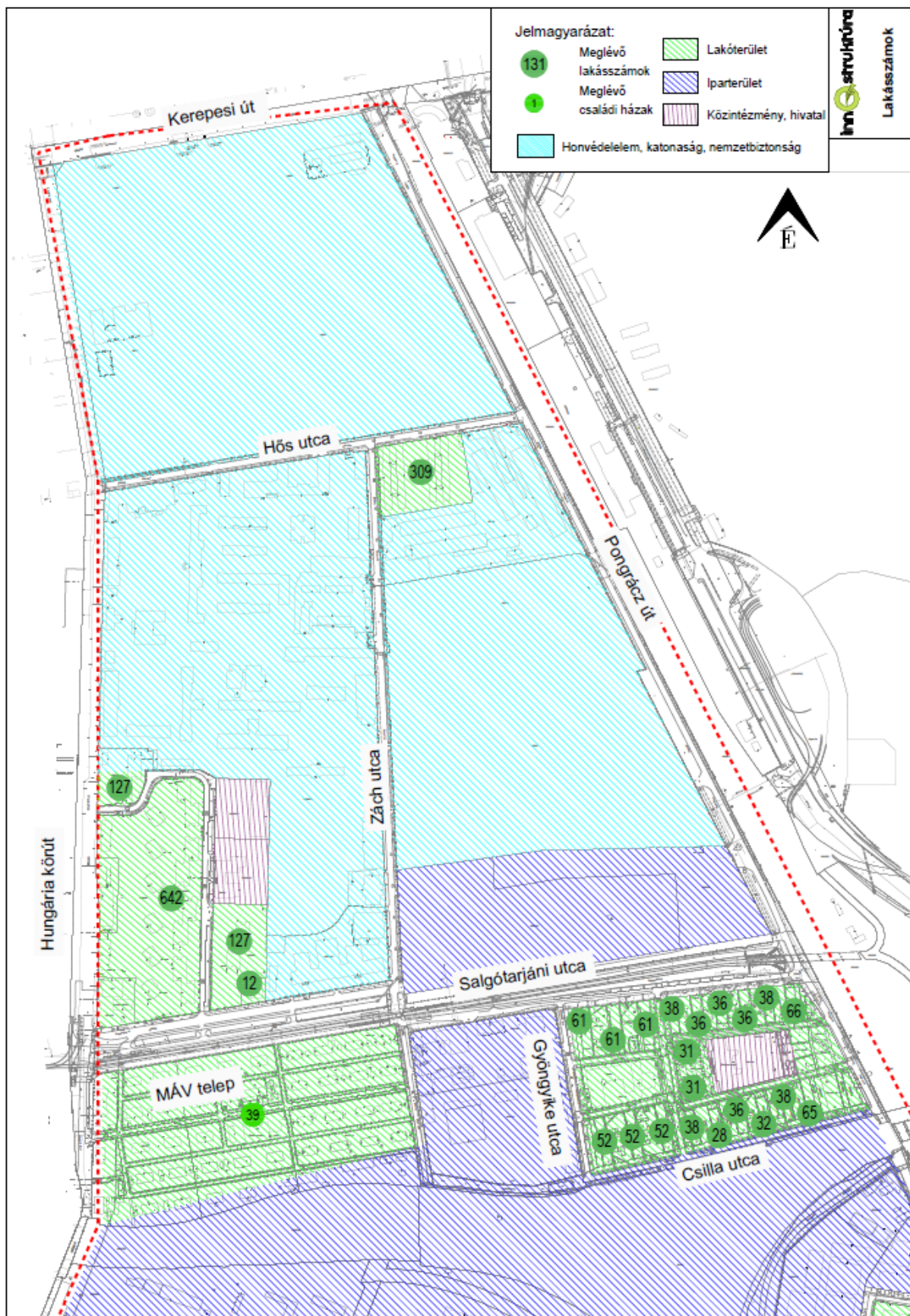
## 4 Becsült gépjármű tulajdonlási adatok a vizsgált területen

Rendelkezésre álló adatok hiányában<sup>1</sup> a gépjárműtulajdonlási viszonyok a vizsgált területen lakásszámok alapján kerültek meghatározásra. A lakásszámok az alábbi ábrán kerülnek bemutatásra. A területen jelentős arányban található lakóépület, lakótelep, gazdasági területek és intézmények.

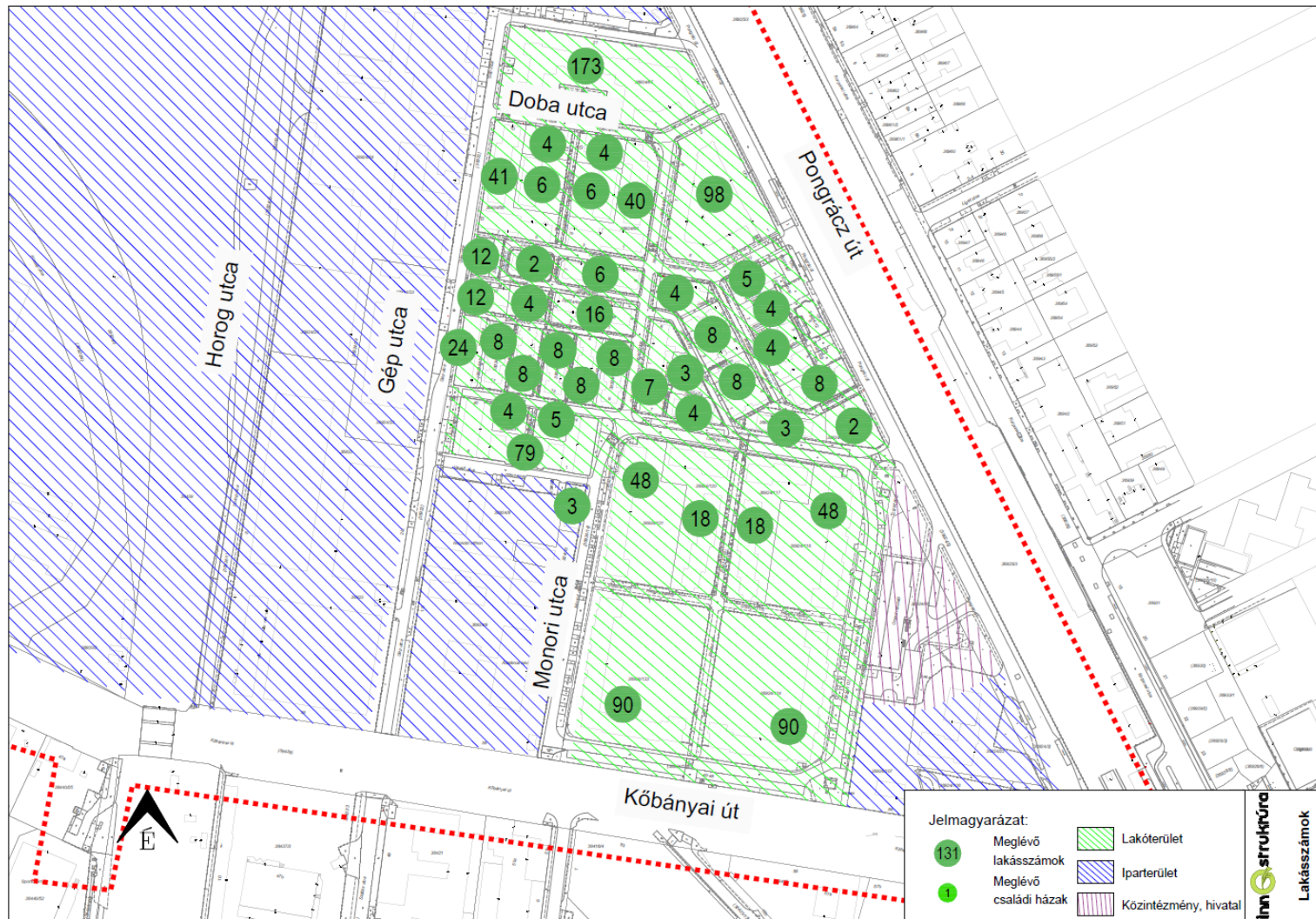
A lakásszámokból a Budapest Fővárosi legfrissebb KSH adatok alapján 1,3 szgk/lakás arányszámból képzetük a gépjárműtulajdonlási számokat.

---

<sup>1</sup> 2021.január 1-től már nem az önkormányzatok szedik a gépjárműadót, így az érintett területek járműveinek rendszáma sajnálatosan már nem áll az Önkormányzat rendelkezésére. A feladatkör elvonásával együtt a teljes adatbázis hozzáférés is elvonásra került.

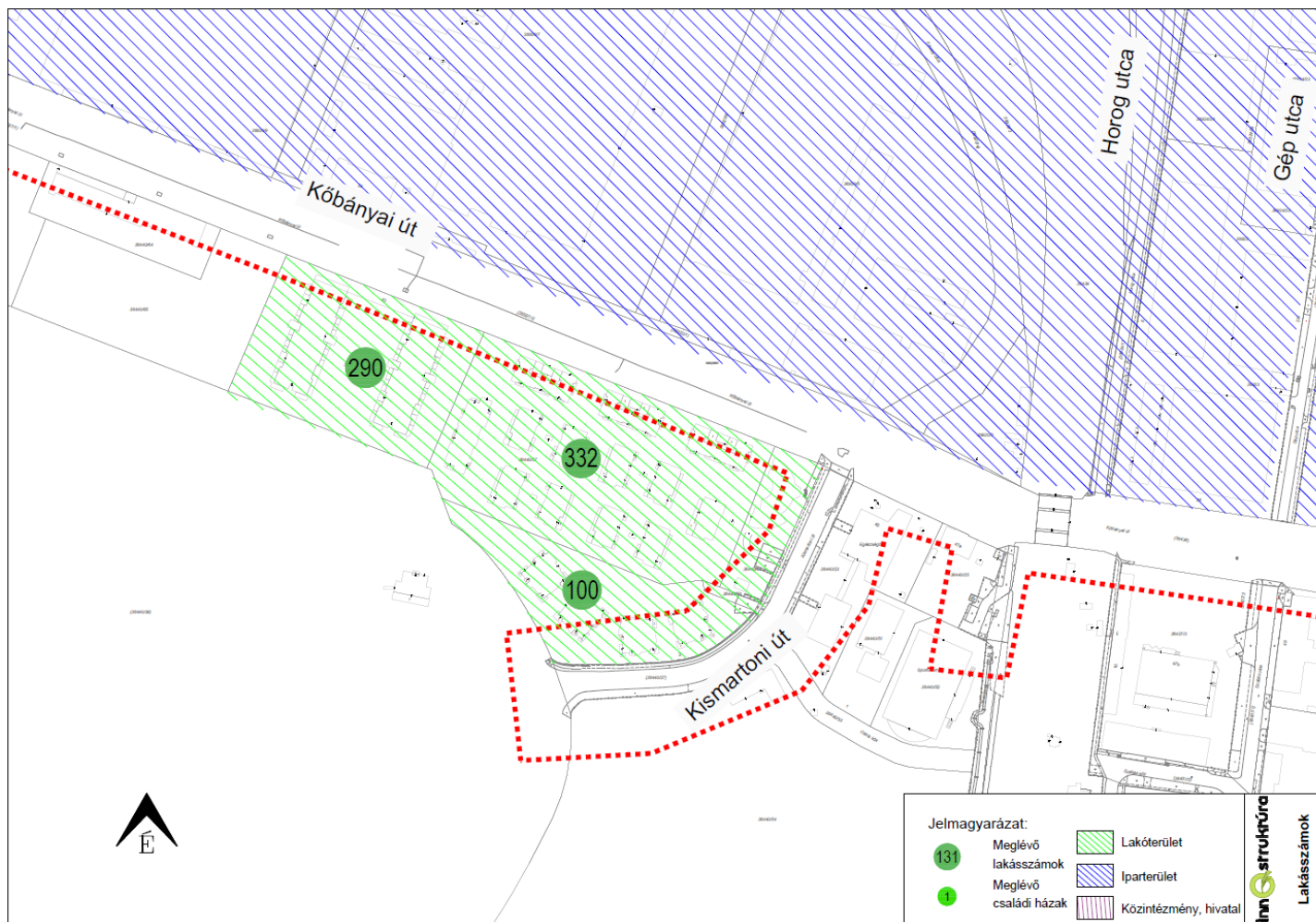


130. ábra: Lakásszámok a tervezési területen (Hős utca környéke)



131. ábra: Lakásszámok a tervezési területen (Gép utca környéke)





132. ábra: Lakásszámok a tervezési területen (Kismartoni út környéke)

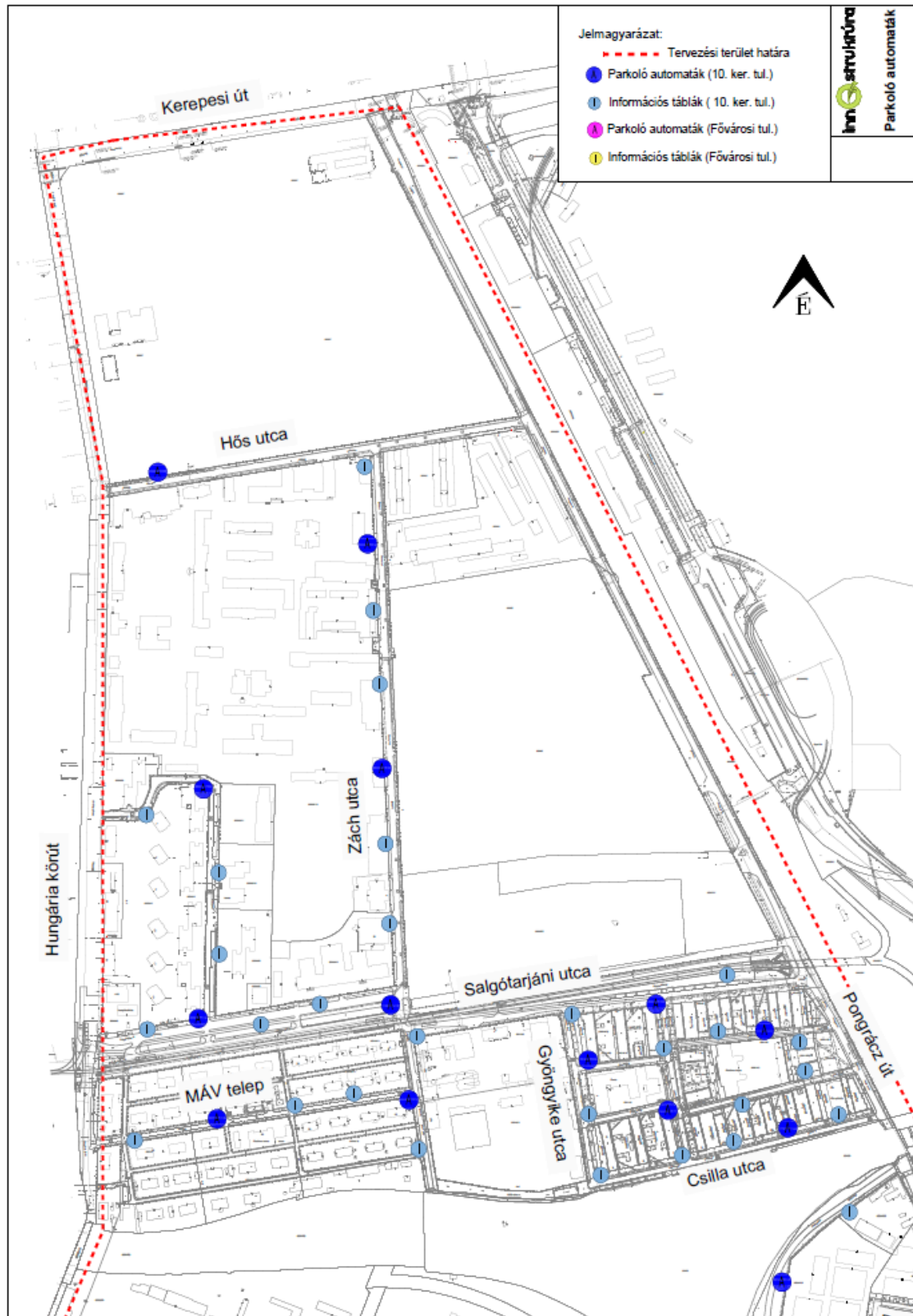
## 5 Parkolójegy automaták elhelyezési javaslata

A tervezési területen összességében szükséges 23 db Kerületi fenntartású automata és 3 db Fővárosi fenntartású automata, valamint 49 db Kerületi fenntartású és 5 db Fővárosi fenntartású tájékoztató tábla telepítése.

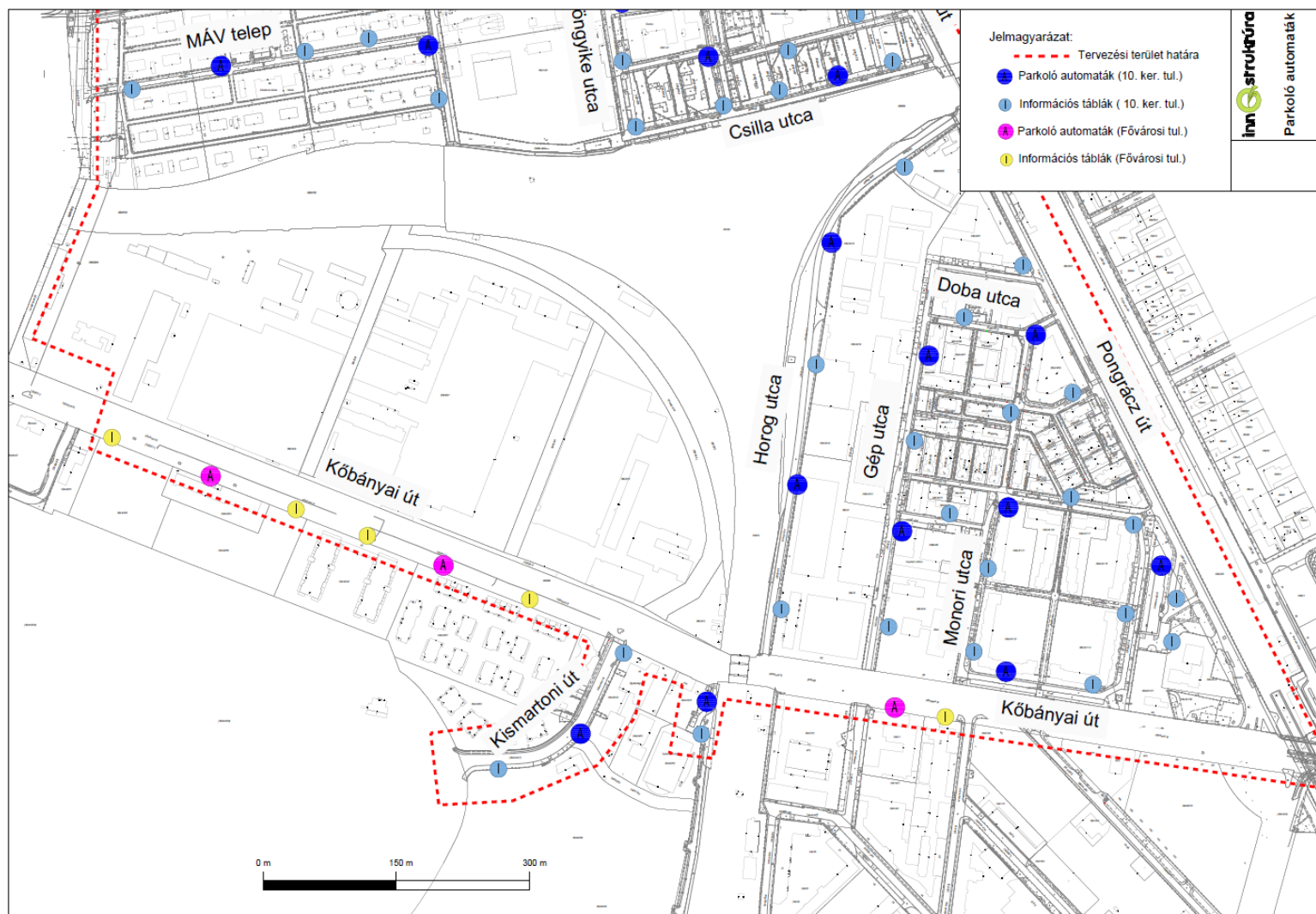
Az automaták és tájékoztató táblák elhelyezését az alábbi ábrákon kerülnek bemutatásra.

A Budapest Közút Zrt-vel egyeztetve kell a részletes kiviteli tervet elkészíteni.





133. ábra: Vizsgált díjfizető zónában tervezett új parkoló automaták és tájékoztató táblák helyzete (Hős utca környéke)



134. ábra: Vizsgált díjfizető zónában tervezett új parkoló automaták és tájékoztató táblák helyzete (Gép utca környéke)

## 6 A díjfizető övezetek pénzügyi oldala

Az alábbi fejezet az egyes javasolt fizető övezet gazdaságosságát vizsgálja.

A rendszer kiépítésének és üzemeltetésének éves költségeit összehasonlítjuk az egy év alatt becsülhető bevétellel, figyelembe véve a kihasználtság esetleges változását és a várhatóan kiadandó kedvezményes bérletek arányát.

### 6.1 Parkolóhelyek számának alakulása

A területen bemutatottak alapján **A-Z (29 db terület)** részterületekre osztva meghatározásra került a parkolóhelyek elméleti darabszáma, amely összesen **1685 db. parkolóhelyet jelent** (A sor).

A parkolás szabályos, tervezett kialakítása folytán a biztonság javára való közelítéssel a parkolóhelyek számának kb. **1%-os csökkenése becsülhető, továbbá a fővárosi tulajdonú parkolóhelyek számával csökkentve**, ezáltal a vizsgált terület kapacitása **1537 db** parkolóhelyre csökken, például csomópontban 5 méternél hosszabb hosszban történő parkolás tiltása stb. (C1 sor). A területen **245 db kizárólagos használatú** várakozási hellyel kalkuláltunk a Megbízóval egyeztetve (C3 sor)

A **lakossági parkolók száma 1292** darabra adódott (C2 sor).

Értelemszerűen ezen területen és hatásterületén meglévő mintegy **2833 lakásnak** (D sor) köszönhető lakossági parkolási igény miatt, jelentős része napközben nem lesz elérhető, rajta éves lakossági parkolási díj ellenében, lakossági gépjárművek tárolása fog történni. A területen 1,3 szgk/lakás, kalkuláltunk (E sor), amely **3683 lakossági személygépkocsit** jelent. A napközben **közterületen maradó lakossági járműveket 40 %-ra becsültük** átlagosan. Fontosnak tartjuk kihangsúlyozni, hogy a mérések a pandémia alatt készültek, az otthonukban dolgozó emberek miatt ez az érték (reggeltől estig közterületen parkolt, vagy napközben egy-egy órára távozott, de ugyanazon szakaszra állt vissza) magasabb lehet.

Ezzel összesen **229 db. normál díjas fizető parkolóhely** üzemelése becsülhető a területen.

A részletes számítást az alábbi 1. táblázat mutatja.



## 6.2 Bevételek alakulása

A becsülhető éves bevétel a díjfizető parkolóhelyek bevételéből, a lakossági parkolási díjból, valamint a pótdíjból áll.

A **229 fizetős parkolóhelyen** évi átlagosan 250 munkanapon fizetős parkolás történik. A parkolóhelyeken némi napközbeni cserélődés tapasztalható, valamint a lakosság sem minden esetben hagyja el a teljes díjfizető időszakban a parkolóhelyet, így egy „szabad” parkolóhely átlagosan napi 5 órán keresztül termel bevételt. A javasolt díjzóna a környező területekhez kapcsolódóan **bruttó 265 Ft/óra**.

A lakossági parkolási engedély díja jelen tanulmány készítésekor 2000 Ft+ÁFA, bruttó 2540 Ft.

Kizárólagos használatú helyet a Zách utca (TEK és Honvédelmi Minisztérium környezetében valamint a Salgótarjáni utca (153 db tengelyében lévő parkolómezők helyein kalkuláltunk. A Zách utcában a díjfizető övezet bevezetése esetén 50%-os kereslet csökkenéssel számoltunk, ezáltal ezen a szakaszon 92 db kizárólagos várakozási hely kerülne kijelölésre, amely 662 500 Ft/parkolóval a bevétel br. 162 312 500 FT-ra várható.

A pótdíjakból becsülhető bevételt az éves bevétel 5%-ában határoztuk meg.

Fentiek alapján a becsült bevétel, éves szinten mintegy bruttó **267,3 millió Ft**. Az éves díjon felül további bevételre lehet számítani a, bölcsődei és óvoda intézmények előtti várakozási engedélyekből.

A részletes számításokat az alábbi 2. táblázat tartalmazza.



Bevételek	Számítás módja	Parkoló- szám	Díj	Éves bevétel	
Óradíjas parkolás	napi 5 óra, évi 250 munkanapon normál óradíjjal	229	265	Ft/h	75 745 833
Lakossági 1. gépjármű (járművek 77%-a)	Önk. Rendelet	2 047	2 540	Ft/év	5 199 168
Lakossági 2. gépjármű (járművek 23%-a)	Önk. Rendelet (50% kedvezmény)	611	33 125	Ft/év	20 253 177
Kizárólagos használatú várakozó helyekből származó bevétel	Önk. Rendelet (662 500 Ft/parkoló)	245	662 500	Ft/parkoló	162 312 500
Pótdíj	összes díjfizető ph. 5%-a évente	-	-	Ft	3 787 292
<b>Összesen:</b>					<b>267 297 970</b>

2. táblázat: Éves bevételek becslése

Költségek	Egységár	M. egység	Menny.	Ft/Év
<b>Beruházási költségek</b>				
Tervezés, előkészítés	24 130 000	db	1	24 130 000
Forgalomtechnikai beav.	96 520 000	db	1	96 520 000
Gépjármű beszerzés	9 000 000	Ft/jármű	1	9 000 000
Jegykiadó automata telepítés (önkormányzati)	3 000 000	Ft/automata	23	69 000 000
Összesen:				<b>198 650 000</b>
<b>Éves üzemeltetési költségek</b>				
Jegykiadó automata üzemeltetés	120 000	Ft/automata/év	23	2 760 000
Pihenőhelyiség bérlete (közüzemmel) legalább 40 m <sup>2</sup>	250 000	Ft/helyiség	2	500 000
Gépjármű üzemeltetés	2 000 000	Ft/ jármű/év	1	2 000 000
Üzemeltetési humánerőforrás (6 fő)	480 000	Ft/fő/hó	72	34 560 000
Egyéb munkáltatói költség	80 000	Ft/fő/hó	72	5 760 000
Összesen:				<b>45 580 000</b>
<b>Költségek mindösszesen (beruházás, 1. évi üzemeltetés)</b>				<b>244 230 000</b>

3. táblázat: Beruházási és éves üzemeltetési költségek becslése (bruttó)

### 6.3 Költségek

A költségek közé kell sorolni a rendszer kiépítésének költségeit a javasolt területen (előkészítés, jegykiadó automaták telepítése, forgalomtechnikai beavatkozások, kommunikáció), de mivel a terület egy nagyobb, már meglévő rendszer részét képezi, rendszer kiépítési költségekkel nem számolunk (távfelügyelet, ügyfélszolgálat stb.).

Azonban az Üzemeltető kérésére további egy gépjármű beruházási és üzemeltetési és két legalább 40 m<sup>2</sup> nagyságú pihenőhelyiség állandó bérlésének költségével kalkuláltunk.

Figyelembe kell venni továbbá az éves üzemeltetési költségeket a forgalomtechnika és automaták vonatkozásában.

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.

**Üzemeltetői adatszolgáltatás hiányában Megbízónkkal egyeztetve,** a szolgáltatási szint növelése érdekében 150 méteren belüli elérhetőség miatt **23 db automata** telepítését irányozzuk elő. Egy parkoló jegyautomata beszerzési és telepítési költsége jelenleg a megbízó tájékoztatása alapján **br. 3,0 millió Ft.** Az **automaták** akkumulátorosak, melyhez az energiát napelemek biztosítják, így telepítésükhöz csak a telepítési helyet kell megtervezni. Éves szinten **120.000,- Ft/automata** üzemeltetési költséggel számolhatunk.

Üzemeltetői adatszolgáltatás hiányában a Megbízóval történő egyeztetések alapján a zóna bővítéssel **6 parkolóőr** létszámnövekedést mindenképpen kalkulálni kell, melyek havi fenntartási díja (bér, járulék, stb.) jelenleg **br 480.000, Ft/fő/hó.** Ehhez jön az egyéb költségük (munkaruha, munkaeszköz,

adatkérés díja, mobil telefon, nyomtató, stb.), amely becsülhetően kb. **80.000,-Ft/fő/hó.**

A parkolóhelyek jelzésrendszerének megtervezése, burkolati jelek, jelzőtáblák, kisebb korrekciók megtervezése, automaták elhelyezési tervének elkészítése, szükséges hozzájárulások beszerzése tekintetében egyszeri **nettó 19 MFt+ÁFA** tervezési díjat feltételezünk. Ezen **beavatkozások kivitelezésére**, az automaták telepítési díján felül további **br. 96,5 millió Ft** díjat becsülünk. A becsült forgalomtechnikai beruházások költségei jelenlegi áron kerültek meghatározásra. Fentiek alapján az első éves beruházási díj becsült összege mintegy bruttó 198,7 mFt, az üzemeltetési díj éves szinten br. 45,6 mFt-ra becsülhető.

A részletes számításokat a 3. táblázat tartalmazza.

#### 6.4 Összefoglalás

**Az éves bevételeket ~267,3 mFt összegre becsültük, a beruházási költséget 198,7 mFt-ra, míg az éves üzemeltetési díjat 45,6 mFt-ra becsültük.** Ez alapján a beruházás **megtérülése a 2. üzemelési évben valószínűnek tekinthető**, pusztán a közvetlen bevételeket és díjakat tekintve.

**Azonban fontosnak tartjuk kihangsúlyozni, hogy a kizárólagos használatú várakozó helyek végleges számának alakulása befolyásolhatja az éves bevételeket, amely a megtérülésre lehet hatással.**

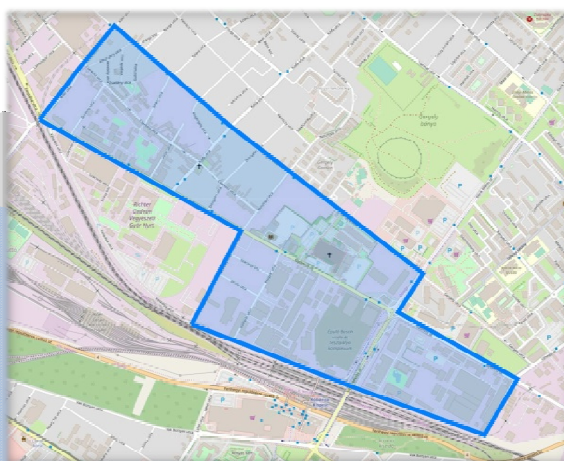
A feltételezett adatokhoz képest irreálisan nagy torzulás (akár a költségek rendkívüli emelkedése, akár a bevételek rendkívüli elmaradása) lenne ahhoz szükséges, hogy a rendszer pénzügyi szempontból 4 éven belül ne térülhessen meg. A pénzügyi bevételek és költségek becslése alapján a **beavatkozás megtérülése várható.** A díjfizetési rendszer bevezetéséhez részletes forgalomtechnikai tervezés szükséges, amely az automaták jogszabály szerinti elhelyezését meghatározza, valamint a fizetőövezetbe vonandó közterületeken a vonatkozó előírásoknak megfelelő kialakításokat létrehozza. Ezek a Budapest Közút Zrt.-vel egyeztetendő, nem-engedélyköteles beavatkozásokkal kezelhetők.

**Megállapítható, hogy az övezet díjfizető övezetbe bevonható, mert mindhárom feltétel mindkét mérés esetén teljesült, amelyet a vonatkozó rendelet előír.**



**DÍJKÖTELES VÁRAKOZÁSI ÖVEZET KIALAKÍTÁSA  
BUDAPEST, X. KERÜLET KŐÉR U. – GERGELY U. –  
SIBRIK MIKLÓS ÚT – GYÖMRŐI ÚT –  
ÚJHEGYI ÚT – ROBERT BOSCH U. – VASPÁLYA U. –  
NOSZLOPY U. – GYÖMRŐI ÚT  
ÁLTAL HATÁROLT TERÜLETEN**

**DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNY**



**MEGBÍZÓ: BUDAPEST FŐVÁROS X. KERÜLET KŐBÁNYAI ÖNKORMÁNYZAT**

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

**2020. április**





Cím: 1052 Budapest, Bécsi utca 5. Levélcím: 1364 Budapest, Pf.: 262.  
Telefon: 235-2000 Fax: 790-1021 E-mail: kozlekedes@kozlekedes.hu Web: www.kozlekedes.hu

KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI IRODA

TERVSZÁM:  
**5702**

ALTERVSZÁM:  
**01**

MEGBÍZÓ:

**BUDAPEST FŐVÁROS X. KERÜLET KÓBÁNYAI ÖNKORMÁNYZAT**

A MEGBÍZÁS TÁRGYA:

**DÍJKÖTELES VÁRAKOZÁSI ÖVEZET KIALAKÍTÁSA BUDAPEST, X. KERÜLET  
KŐÉR U. – GERGELY U. – SIBRIK MIKLÓS ÚT – GYÖMRŐI ÚT – ÚJHEGYI ÚT –  
ROBERT BOSCH U. – VASPÁLYA U. – NOSZLOPY U. – GYÖMRŐI ÚT  
ÁLTAL HATÁROLT TERÜLETEN**

TERVTÍPUS:

**DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNY**

SZAKÁG:

**PARKOLÁS**

RÉSZMŰVELET:

SZAKÁGI ALCSOPORT:

**01**

DOKUMENTUMSZÁM:

**001**

VÁLTOZAT:

**01**

TERVEZŐ:

**Laufer Péter**  
01-11913

TERVEZŐ:

**Hegedűs Zsófia**

FELELŐS TERVEZŐ:

**Laufer Péter**  
01-11913

IRODAVEZETŐ:

**Vincze Andrea**

ÜGYVEZETÉS:

**Várady Tamás**

DÁTUM:

**2020. április 30.**

EGYSÉGES DOKUMENTUMJEL:

**5702-01-TAN-PAR-01-001-01**

## Tartalomjegyzék

<b>1. Előzmények, megbízás tárgya .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Jelenlegi állapot vizsgálata .....</b>	<b>6</b>
2.1. Közúti hálózat .....	6
2.2. Forgalmi korlátozások .....	7
2.3. Díjköteles várakozási övezetek a vizsgált területen és környezetében .....	7
2.4. Parkolási rend .....	8
<b>3. Parkolási helyzet vizsgálatának módszertana.....</b>	<b>9</b>
3.1. Statikus parkolásfelvétel .....	9
3.2. Dinamikus parkolásfelvétel .....	9
<b>4. Parkolási helyzet vizsgálata .....</b>	<b>11</b>
<b>4.1. I. sz. mérés (2020.01.23. csütörtök).....</b>	<b>13</b>
4.1.1. 01. részterület .....	13
4.1.2. 02. részterület .....	15
4.1.3. 03. részterület .....	17
4.1.4. 04. részterület .....	19
4.1.5. 05. részterület .....	21
4.1.6. 06. részterület .....	23
4.1.7. 07. részterület .....	25
4.1.8. 08. részterület .....	27
4.1.9. 09. részterület .....	29
4.1.10. 10. részterület .....	31
4.1.11. Teljes vizsgált terület .....	33
<b>4.2. II. sz. mérés (2020.01.30. csütörtök).....</b>	<b>35</b>
4.2.1. 01. részterület .....	35
4.2.2. 02. részterület .....	37
4.2.3. 03. részterület .....	39
4.2.4. 04. részterület .....	41
4.2.5. 05. részterület .....	43
4.2.6. 06. részterület .....	45
4.2.7. 07. részterület .....	47
4.2.8. 08. részterület .....	49
4.2.9. 09. részterület .....	51
4.2.10. 10. részterület .....	53
4.2.11. Teljes vizsgált terület .....	55
<b>5. Gazdaságossági vizsgálat.....</b>	<b>57</b>
5.1. A parkolás szabályozás után várható parkolóhelyek számának becslése.....	57
5.2. A várakozási övezet kijelölésének költségbecslése.....	57
5.3. A várakozási övezet kijelölése után várható bevételek .....	58
5.4. Egyéb bevételek és kiadások.....	59

---

5.5. Egyszerűsített gazdaságossági vizsgálat.....	60
6. Összegzés .....	62

## Ábrajegyzék

1-1. ábra Tervezési terület lehatárolása .....	4
2-1. ábra Jelenlegi közúthálózat .....	7
4-1. ábra: Parkolási vizsgálat részterületei.....	12
5-1. ábra: Díjfizető várakozási övezet kijelölésének várható megtérülése a bevételek és költségek alapján.....	61

## Táblázatjegyzék

5-1. táblázat: Díjfizető órák számának alakulása.....	60
5-2. táblázat: Várható bruttó bevételek .....	60
5-3. táblázat: Várható bruttó költségek az első évben .....	61
6-1. táblázat: Jogszabályi megfelelés vizsgálata, I.sz. mérés.....	63
6-2. táblázat: Jogszabályi megfelelés vizsgálata, II.sz. mérés.....	63

## 1. Előzmények, megbízás tárgya

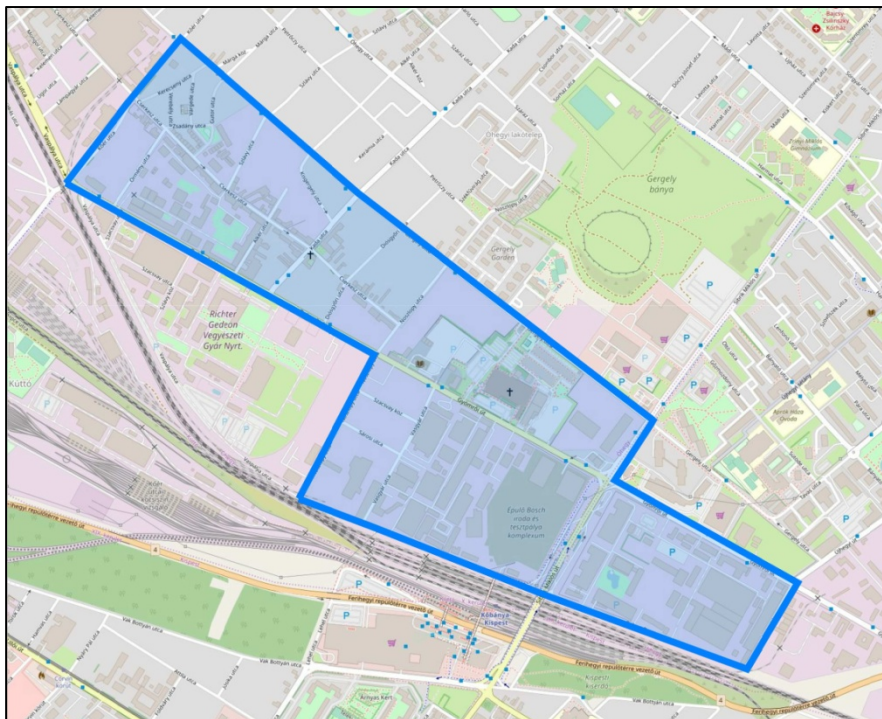
A vizsgált területen található a Richter Gedeon Nyrt. gyógyszergyára, valamint gyógyszerbiztonsági laboratóriuma, amely intézmények számos munkavállalót foglalkoztatnak. A létesítmények közvetlen környezetében található lakóutcákban igen intenzív a parkolási helyzet, a nappali órákban a közterületi parkolóhelyek és a parkolásra alkalmas helyszínek általában telítettek.

A Gyömrői úttól délre található a Robert Bosch Kft. Campus telephelye, amelyben kutatás-fejlesztési egységek és az ahhoz kapcsolódó építmények működnek. A vállalat a meglévő terület szomszédságában, újabb nagymértékű infrastrukturális fejlesztéseket tervez, amelyek kivitelezése már folyamatban van. A dolgozók járművei a környező közterületeken várakoznak, zsúfoltságot okozva.

Fentiekén túl, a Sibrik Miklós úti felüljáró alatti területen, valamint a környező utcákban P+R jellegű parkolás jelenik meg, a Kőbánya-Kispest intermodális csomópont közelségének köszönhetően.

**Jelen döntés-előkészítő tanulmány célja, hogy tájékoztatást adjon a Kőér u. – Gergely u. – Sibrik Miklós út – Gyömrői út – Újhegyi út – Robert Bosch u. – Vaspálya u. - Noszlopy u. – Gyömrői út által határolt terület jelenlegi parkolási helyzetéről, és megvizsgálja a terület díjköteles várakozási övezetbe vonásának lehetőségeit.**

**Bemutatja a területen díjköteles várakozási övezet kijelölése esetén várható pénzügyi megtérülését, illetve működtetésének gazdaságosságára vonatkozó várható eredményét.**



1-1. ábra Tervezési terület lehatárolása

A döntés-előkészítő tanulmány alapvetően két részből áll:

- Első lépésben, előkészítő vizsgálatot készítettünk, amelyben bemutatásra kerül a vizsgált terület jelenlegi állapotának, parkolási helyzetének vizsgálata. A jelenlegi parkolási helyzet felmérése statikus és dinamikus parkolás felvétel alapján készült.
- A tervezés második szakaszában a statikus és a dinamikus parkolásfelvétel eredményei, tervelőzmények, valamint szakmai megfontolások alapján meghatározzuk a várakozási övezet kijelölése után várható parkolóhelyek, és parkolójegy-kiadó automaták számát, a becsült parkolási igényt és annak összetételét. Ezek alapján, egyszerűsített költségbecslést készítünk a díjköteles várakozási övezet bevezetéséhez. 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.



## 2. Jelenlegi állapot vizsgálata

### 2.1. Közúti hálózat

A vizsgált helyszín a Kőér u. – Gergely u. – Sibrik Miklós út – Gyömrői út – Újhegyi út – Robert Bosch u. – Vaspálya u. - Noszlopy u. – Gyömrői út által határolt terület.

A tervezési területen halad át a 2x2 forgalmi sávós Gyömrői út, amely kelet-nyugati irányú másodrendű főúti kapcsolatot biztosít a belsőbb, és - a Ferihegyre vezető úthoz csatlakozva - a külső városrészek között. Szintén másodrendű főúti szereppel bír a területet keletről határoló Sibrik Miklós út, irányonként 2 forgalmi sávós kiépítéssel. A vasúti vágányokat közúti felüljárón keresztezi, Kőbánya-Kispest vasútállomás környezetében.

A vizsgálati területet északról a Gergely utca, nyugatról a Kőér utca határolja. A Gyömrői útba csatlakozik az észak-déli irányú Kada utca. Ezen utak, funkciójuk szerint, 2x1 forgalmi sávós gyűjtőutak.

A terület egyéb utcái – Kerecseny u., Verebély u., Várgede u., Gútor u., Zsadány u., Hollóháza u., Szlávy u., Cserkesz u., Örmény u., Alkér u., Kisgergely u., Diósgyőri u., Noszlopy u., valamint Szacs vay köz, Sárosi u., Vasgyár u., Vaspálya u. – helyi jelentőségű lakó- vagy kiszolgáló utcák.

A tervezési területen következő egyirányú utcák találhatóak:

- Cserkesz u., Örmény u. – Kada u. közötti szakasza, a Kada u. felé egyirányú
- Alkér u., Gyömrői út – Cserkesz u. közötti szakasza, a Cserkesz u. felé egyirányú
- Verebély u., a Zsadány u. felé egyirányú
- Zsadány u., a Verebély u. felé egyirányú
- Kisgergely u., a Kada u. felé egyirányú

A Gyömrői út – Sibrik Miklós út, valamint a Gergely u. – Kada u. csomópontok jelzőlámpával szabályozottak. Jelzőlámpás szabályozás került kialakításra a Gyömrői út – Szlávy köz csomópontban is.

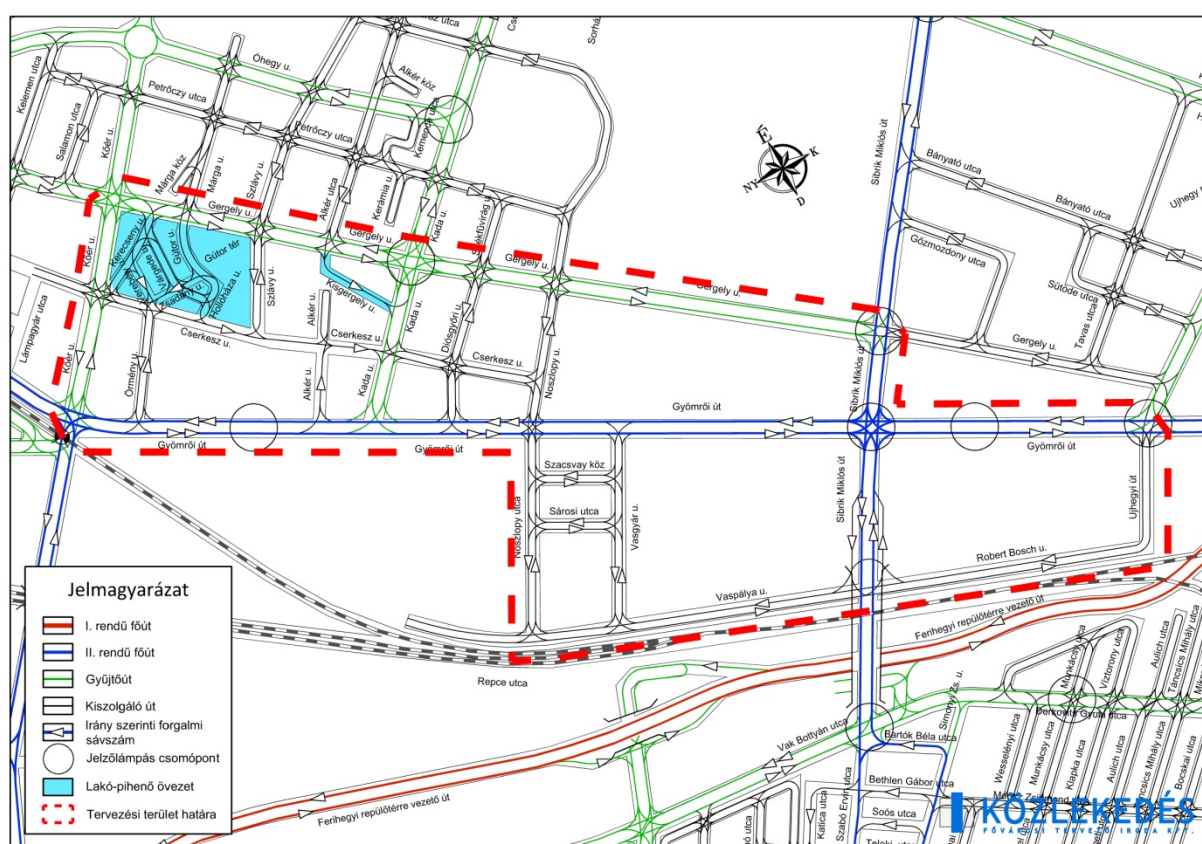
*A vizsgált terület jelenlegi közúti hálózata a **2-1. ábrán** látható.*

## 2.2. Forgalmi korlátozások

A Kerecseny u. - Várgede u. – Guttor u. - Guttor tér – Zsadány u. utcák által alkotott területen lakó-pihenő övezet kijelölt. Lakó-pihenő övezetbe vont a Kisgergely u. is.

A Gyömrői úttól északra található vizsgált területrészt 12t teherforgalmi korlátozás zónába esik. Ezen felül 10t teherforgalmi korlátozás van a Kada u. teljes hosszán, valamint 3,5t teherforgalmi korlátozás került bevezetésre a Cserkesz u., Kőér u. – Örmény u. szakaszán, ill. az Örmény u.-ban. Tehergépkocsik nem hajthatnak be a Cserkesz u., Noszlopy u. – Kada u. közötti szakaszára, valamint a Gergely u., Noszlopy u. – Kada u. közötti szakaszára.

A Gyömrői úttól délre található részterületen forgalmi korlátozás nincs érvényben.



2-1. ábra Jelenlegi közúthálózat

## 2.3. Díjköteles várakozási övezetek a vizsgált területen és környezetében

A vizsgált területen és közvetlen környezetében díjköteles várakozási övezet nem található.

## 2.4. Parkolási rend

A teljes vizsgált területen összesen **~1273 db közterületi parkolóhely** található. A parkolóhelyek számát becsléssel állapítottuk meg, kijelölt ill. kiépített parkolóhelyek csak néhány utcaszakaszon kerültek kialakításra.

A parkolás módja jellemzően szegéllyel párhuzamos (legtöbbször útpályán történő), ill. szegélyre merőleges (jellemzően útpályán kívüli). A parkoló járművek sok esetben zöldfelületeket foglalnak el, láthatóan régóta tartó gyakorlatot folytatva.

Merőleges vagy ferde parkolóhelyek kerültek kialakításra az alábbi helyszíneken:

- Cserkesz u. (Örmény u. – Alkér u. között)
- Kőér u.
- Alkér u. (Cserkesz u. – Gyömrői út között)
- Sárosi u.
- Vaspálya u. (gyalogos felüljárónál található parkolóterület)
- Sibrik Miklós úti felüljáró alatti parkolóterület

A többi helyszínen a párhuzamos parkolás jellemző, leggyakrabban az útpályán, de több esetben az útpályán kívül (kiépített parkolófelületen, járdán, vagy zöldfelületen).

A Kőér u., Cserkesz u. – Gyömrői út közötti szakaszán, illetve a Sibrik Miklós úti felüljáró alatt olyan nagyméretű, rendezetlen terület található, amelyek gyakorlatilag állandó közterületi parkolófelületként működnek. (Különösen feltűnő a jelenség a Sibrik Miklós úti felüljáró alatt, amely nagy kapacitású P+R ill. munkahelyi parkolóként működik.) Parkolóhelyek egyik helyszínen sem kerültek kijelölésre, burkolattal nem ellátottak, a parkolás helye és módja megszokás alapján alakul, rendezetlen állapotokat teremtve. Díjfizető várakozási övezet bevezetése esetén ezen felületek állapotának és státuszának rendezése szükséges.

A Gyömrői út egyes szakaszain szegély melletti, útpályán történő parkolás is megjelenik, gyakorlatilag elfoglalva a szélső forgalmi sávokat. A közúti forgalom jelenlegi mértéke egyelőre ezt lehetővé teszi, azonban ezen parkolóhelyek szabályos kijelölése csak a Gyömrői út forgalmi sávjainak csökkentésével, az útpálya 2x1 sávra történő szűkítésével elképzelhető, amely komplexebb vizsgálatot, stratégiai döntést igényel.

hasonló a helyzet a jelenleg 2x1 sávós Gergely u. egyes szakaszain is. A szegély mellett megjelenő autók a rendelkezésre álló útpálya szélességét leszűkítik. Az útvonal gyűjtőúti szerepének ellentmond, ha azon az eljutás nem gyors és akadálytalan – az útpályán történő gépjárműelhelyezés azonban épp ezt eredményezi.

### 3. Parkolási helyzet vizsgálatának módszertana

#### 3.1. Statikus parkolásfelvétel

2020 januárjában statikus parkolásfelvétel készült a vizsgált területen. A statikus parkolás felvétel során egy adott időpillanatban rögzítésre kerül útszakaszonként a becsült férőhelyek száma, a parkolás módja, a szabályosan és szabálytalanul parkolók száma.

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 férőhelyek száma **~1273 férőhely**.

#### 3.2. Dinamikus parkolásfelvétel

A dinamikus parkolás felvétel célja az adott terület parkolási jellemzőinek (férőhelyek kihasználtsága, parkolások időtartama, mennyisége stb.), időbeni változásának meghatározása.

A dinamikus parkolásfelvételt a vonatkozó 20/1984. (XII. 21.) KM rendeletben írtaknak megfelelően, két egymást követő héten, 2020.01.23-án (csütörtökön), valamint 2020.01.30-án (csütörtökön) végeztük, óránkénti gyakorisággal. A mérésekre mindkét esetben 6<sup>00</sup> – 22<sup>00</sup> között került sor, amely a tervezett díjfizetési időszakot (8<sup>00</sup> – 18<sup>00</sup>) is magába foglalja. A számlálásra kijelölt napok teljes mértékben reprezentatívnak tekinthetők, mivel

- nem volt iskolaszünet, vagy nyári szabadságolási időszak;
- a számlálások időpontjában nem volt olyan rendkívüli (időjárási vagy forgalmi) esemény, amely az általános gépkocsihasznaítatot befolyásolta volna;

- a számlálások csütörtöki napon voltak, a forgalom szempontjából kedd-szerda-csütörtöki nap tekinthető átlagosnak, illetve mértékadónak.

A számlálások során a felvételt végzők a felvétel kezdetekor minden, a területen tartózkodó gépkocsi adatait rögzítik. A számlálók a kijelölt területen minden órában körbejárva megismétlik a parkoló autók felvételét a korábban elkészített listára, kiegészítve azt az újonnan érkezett gépjárművek adataival.

A mérés során nyert adatok Excel-programban rögzítését és számítógépes feldolgozását követően az eredmények táblázatos és grafikus formában kerültek feldolgozásra.

***A dinamikus parkolásfelvételek napján fényképeket is készítettünk a vizsgált területről, amelyeket mellékletként dokumentálunk.***



#### 4. Parkolási helyzet vizsgálata

A dinamikus parkolási adatok rögzítését követően elkészítettük a teljes terület részletes elemzését, mindkét mérési nap esetében.

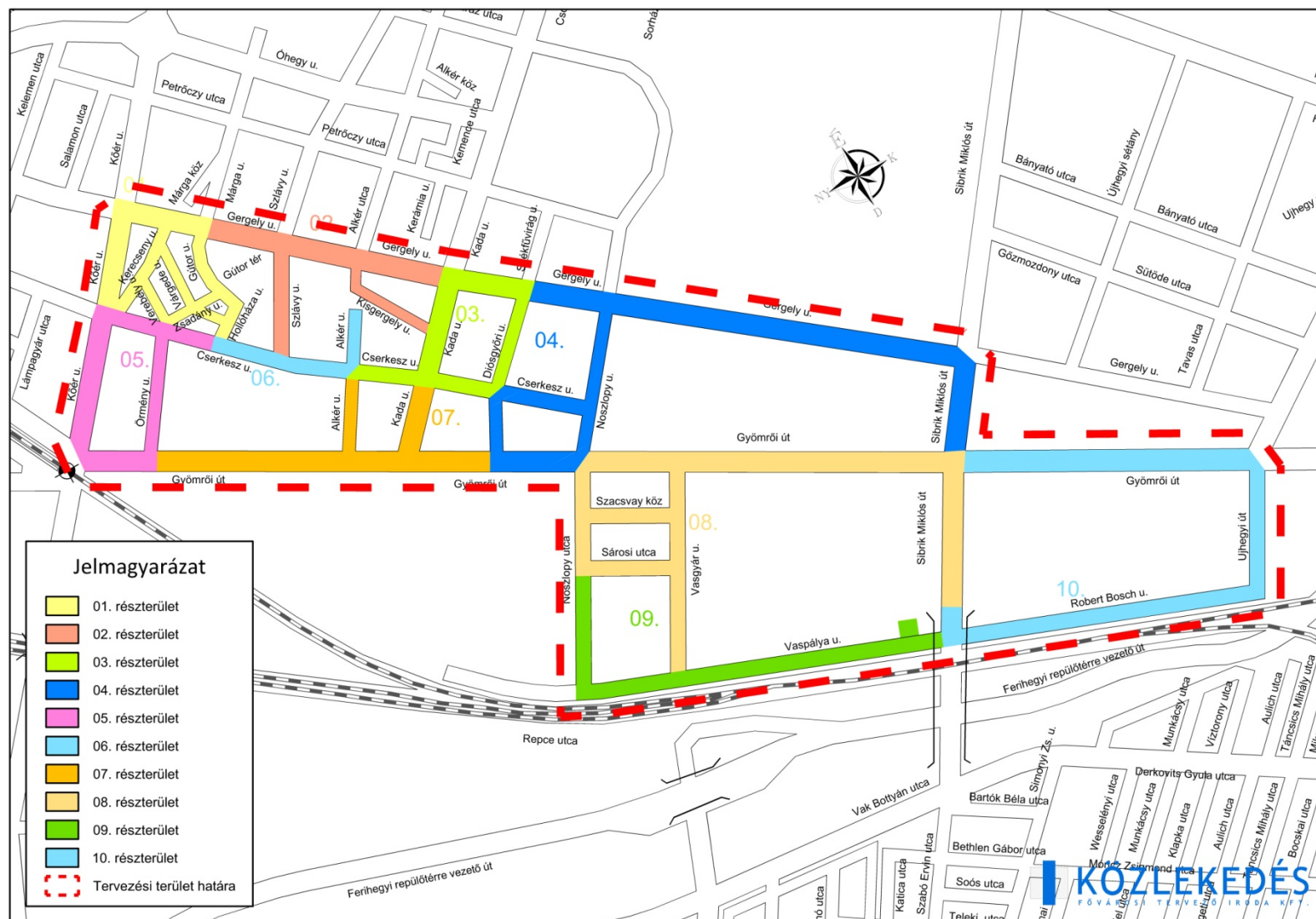
Az adatok feldolgozásakor a területen az alábbi parkolási jellemzőket határoztuk meg:

- A parkoló járművek száma;
- A (becsült) parkoló férőhelyek száma;
- A kapacitáskihasználtság értéke és napi lefolyása;
- Az átlagos kapacitáskihasználtság mértéke;
- A parkolások időtartam szerinti megoszlása;

A következőkben bemutatjuk a felvett adatokból számított parkolóhely-kapacitás időbeni lefolyását (óránkénti kapacitáskihasználtság mértéke), valamint a parkolások időtartam szerinti megoszlását a tervezett díjfizető időszakban.

A mérések során a tervezési területet 10 részterületre osztottuk. A közterületi parkolás jellemzőinek vizsgálatát, a teljes tervezési területen túl, az egyes részterületekre is elvégeztük.

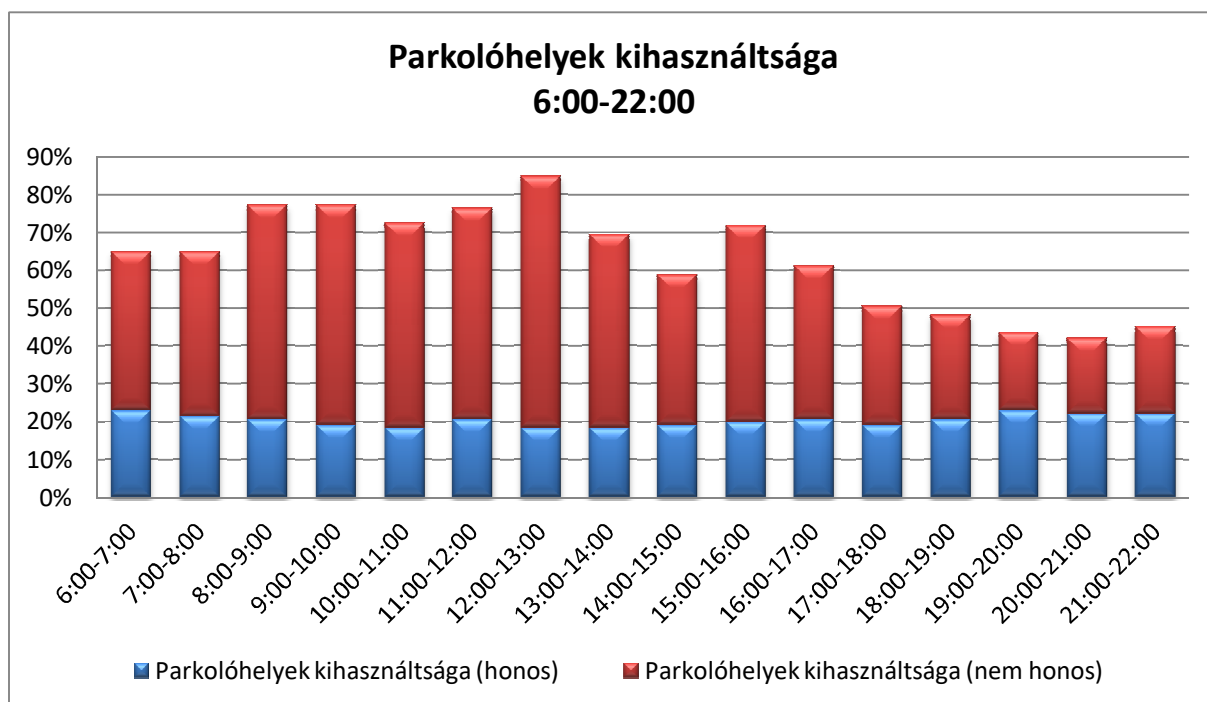
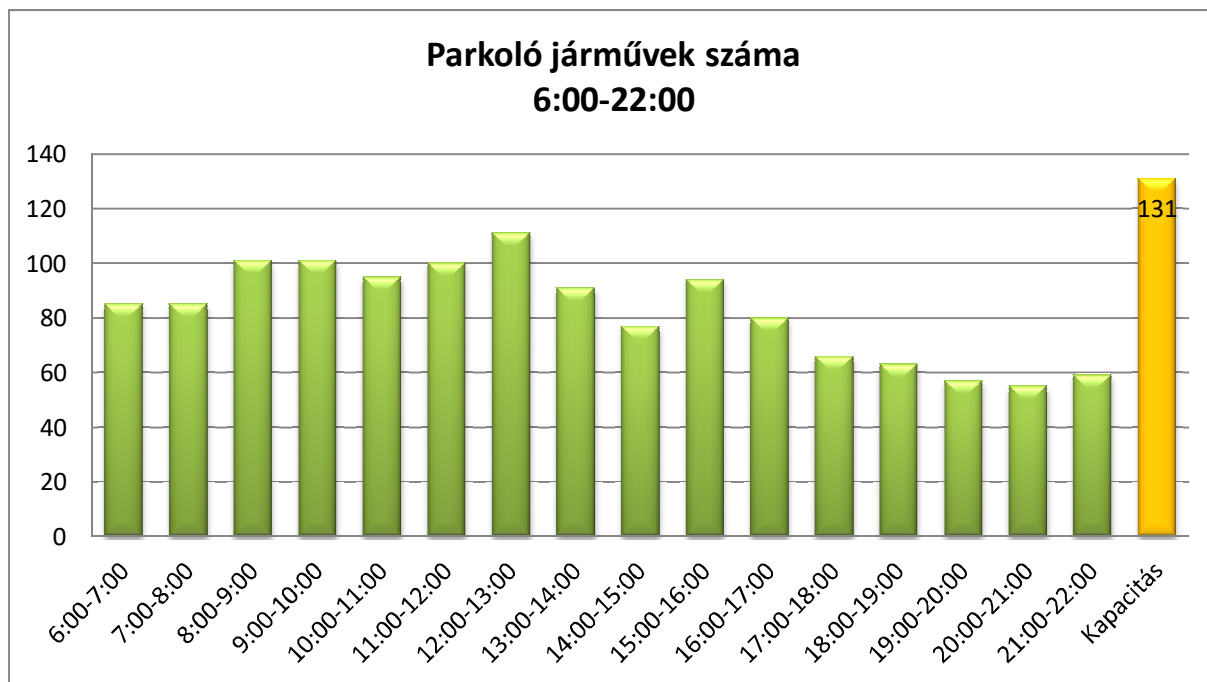
A parkolásvizsgálat során megkülönböztettük az egyes részterületeken megjelenő lakossági ill. nem lakossági parkolásokat. Mivel ennek beazonosításához nem áll rendelkezésre pontos módszer, a számok az eddigi tapasztalatok alapján történt becslésen alapulnak. Fontos megjegyezni, hogy a lakossági ill. nem lakossági parkolások arányának a díjfizető várakozási övezet bevezethetőségének szempontjából nincs jelentősége.

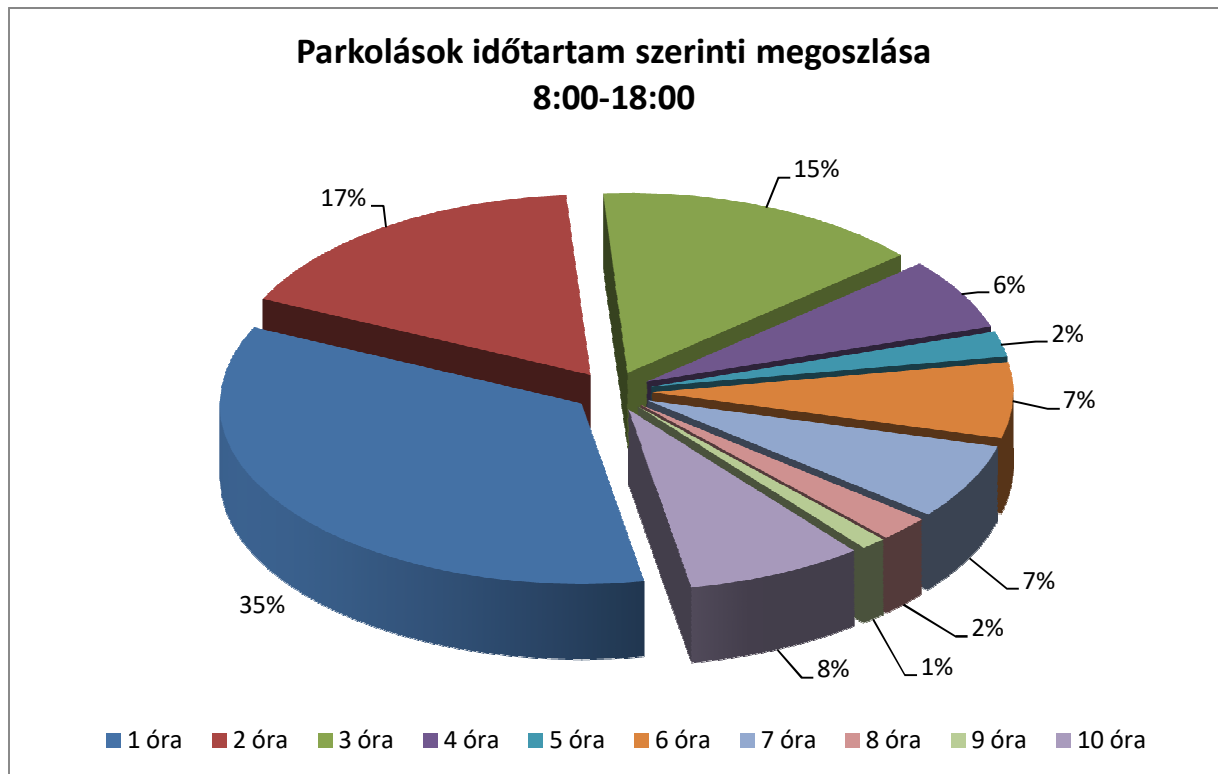


4-1. ábra: Parkolási vizsgálat részterületei

**4.1. I. sz. mérés (2020.01.23. csütörtök)**

Az egyes részterületek, valamint a teljes vizsgálati terület, 2020. január 23-án folytatott parkolásfelvétel alapján meghatározott, főbb parkolási jellemzőit az alábbiakban mutatjuk be.

**4.1.1. 01. részterület**



Becsült férőhelyek száma: 131 db

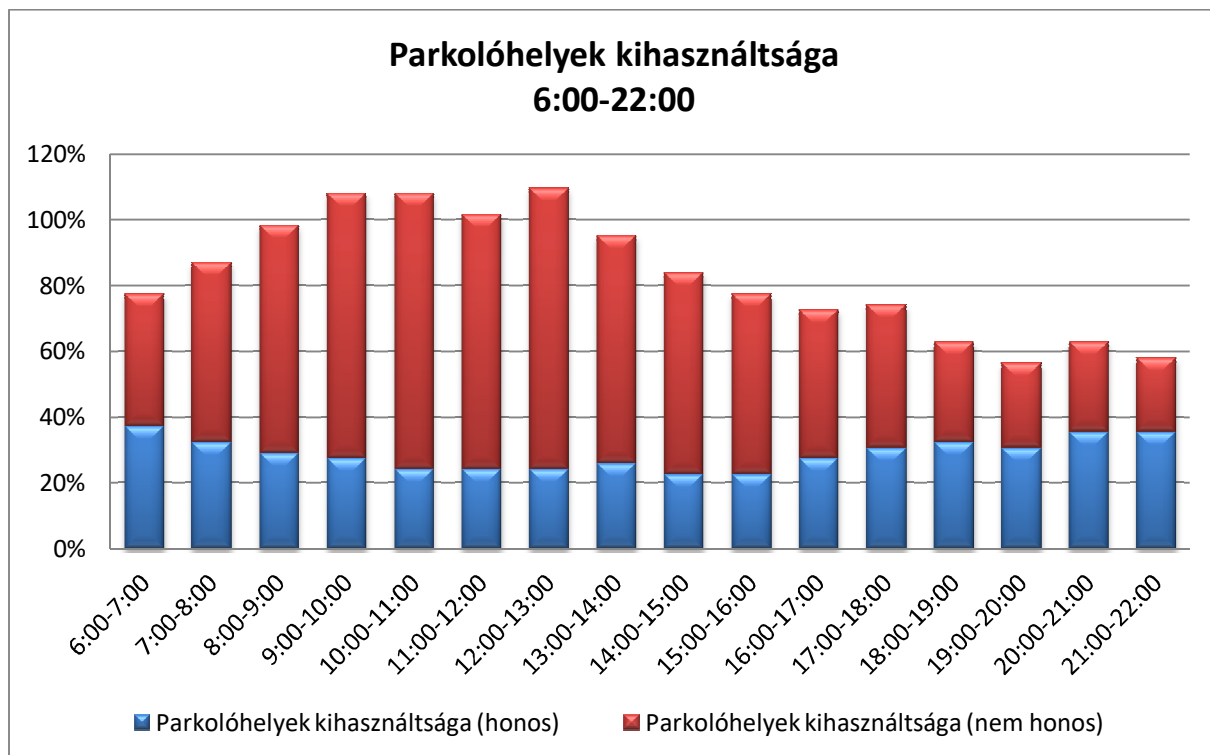
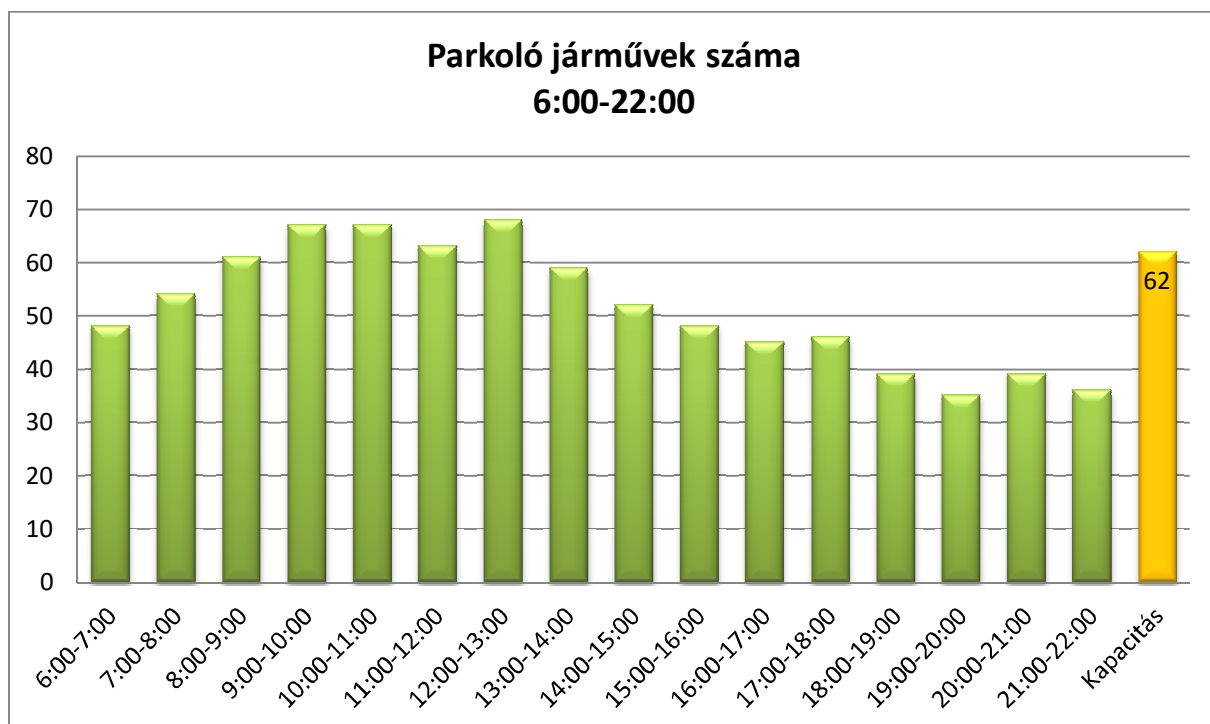
Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 111 db; 85 %; 12:00-13:00

**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 70 %**

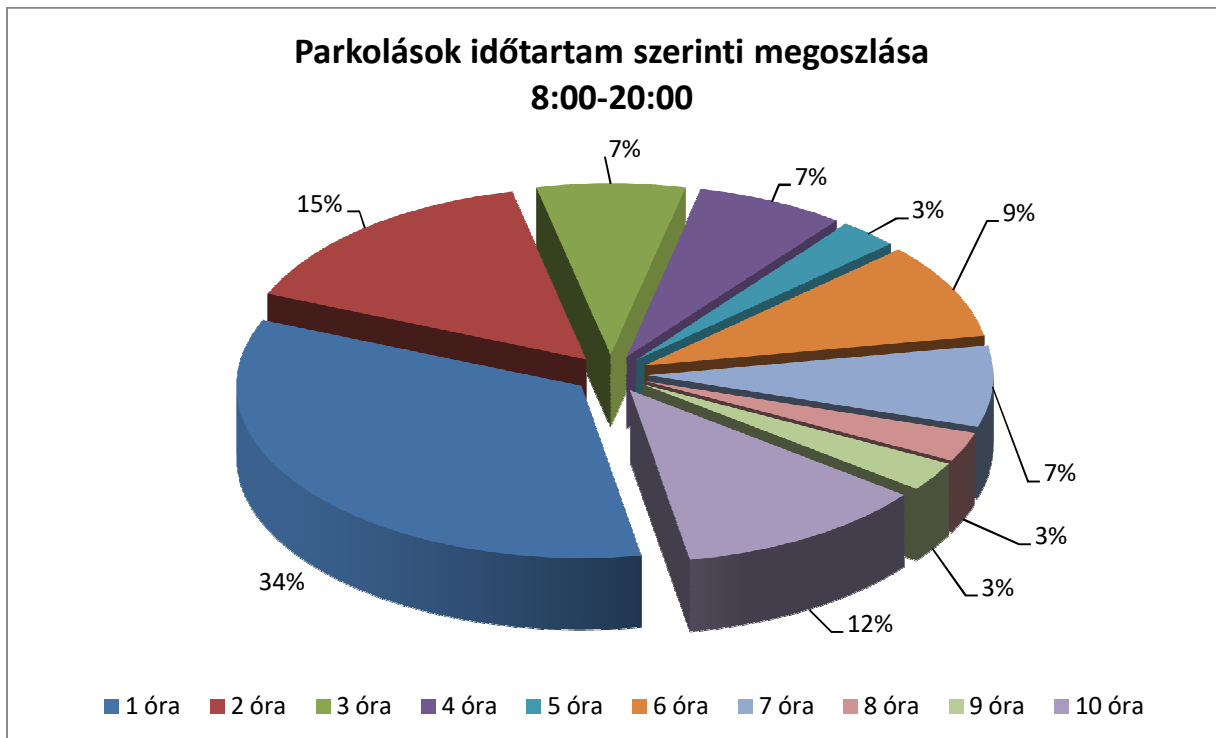
Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 3,5 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 52 %**

#### 4.1.2. 02. részterület







Becsült férőhelyek száma: 62 db

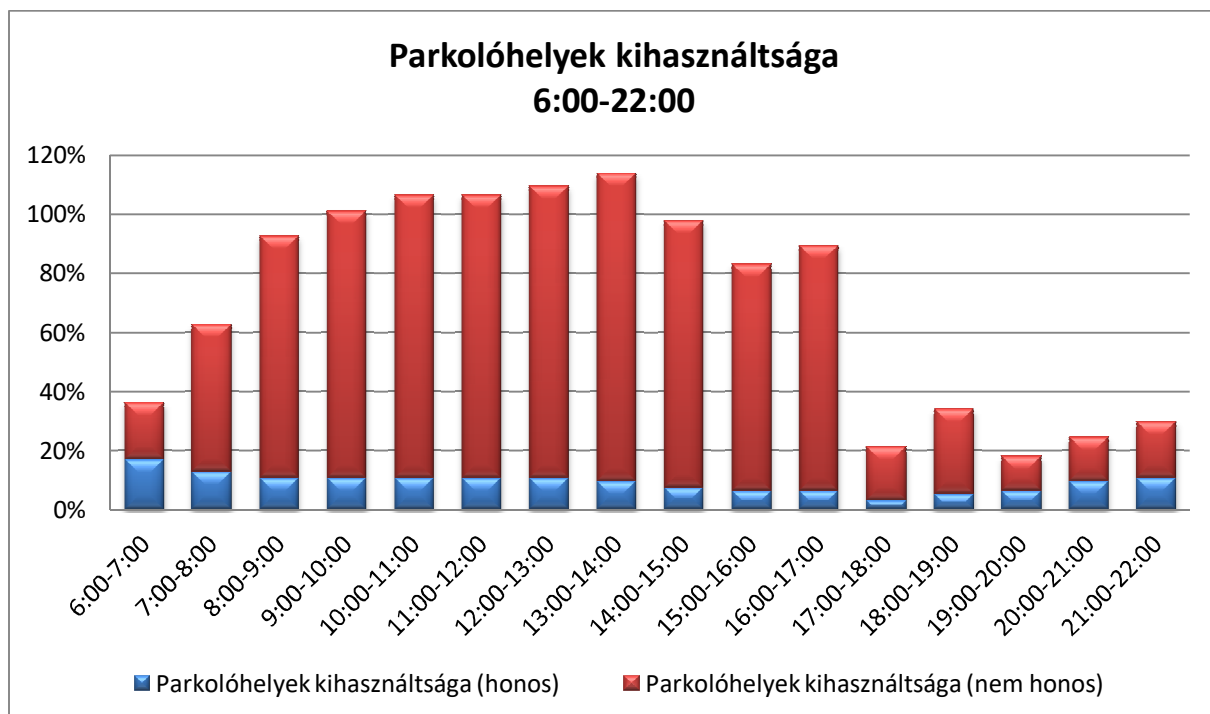
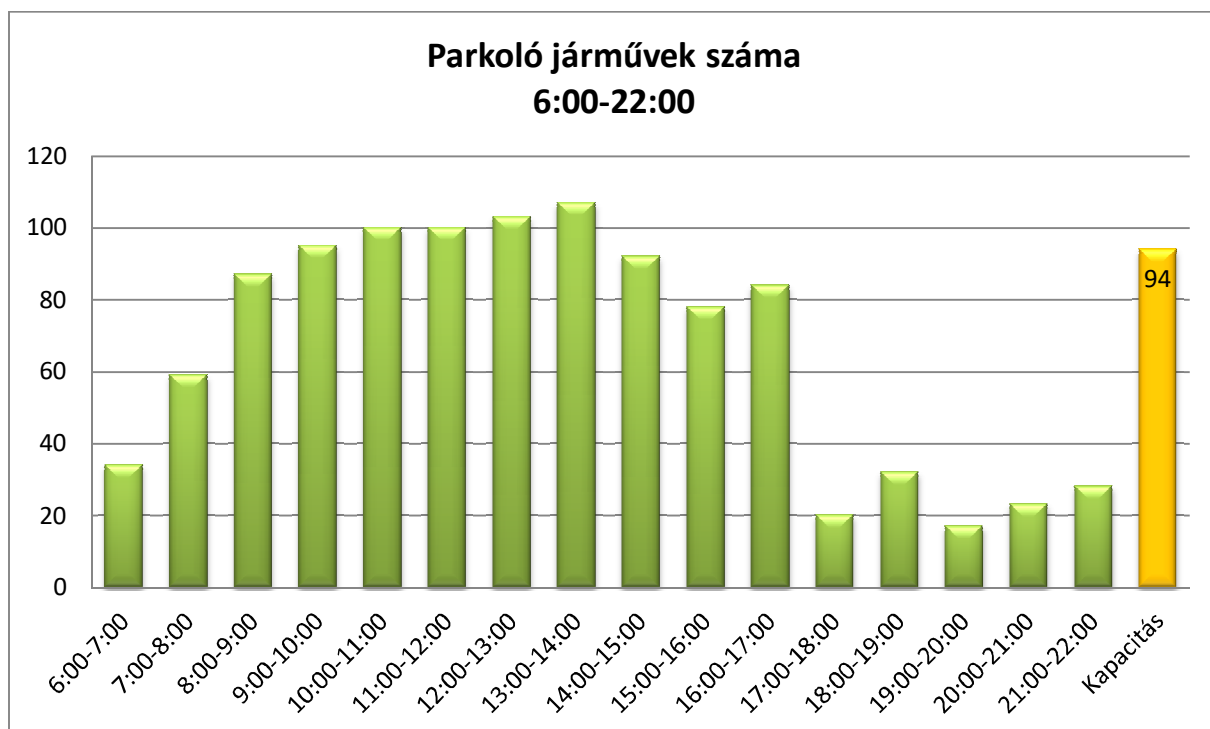
Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 68 db; 110 %; 12:00-13:00

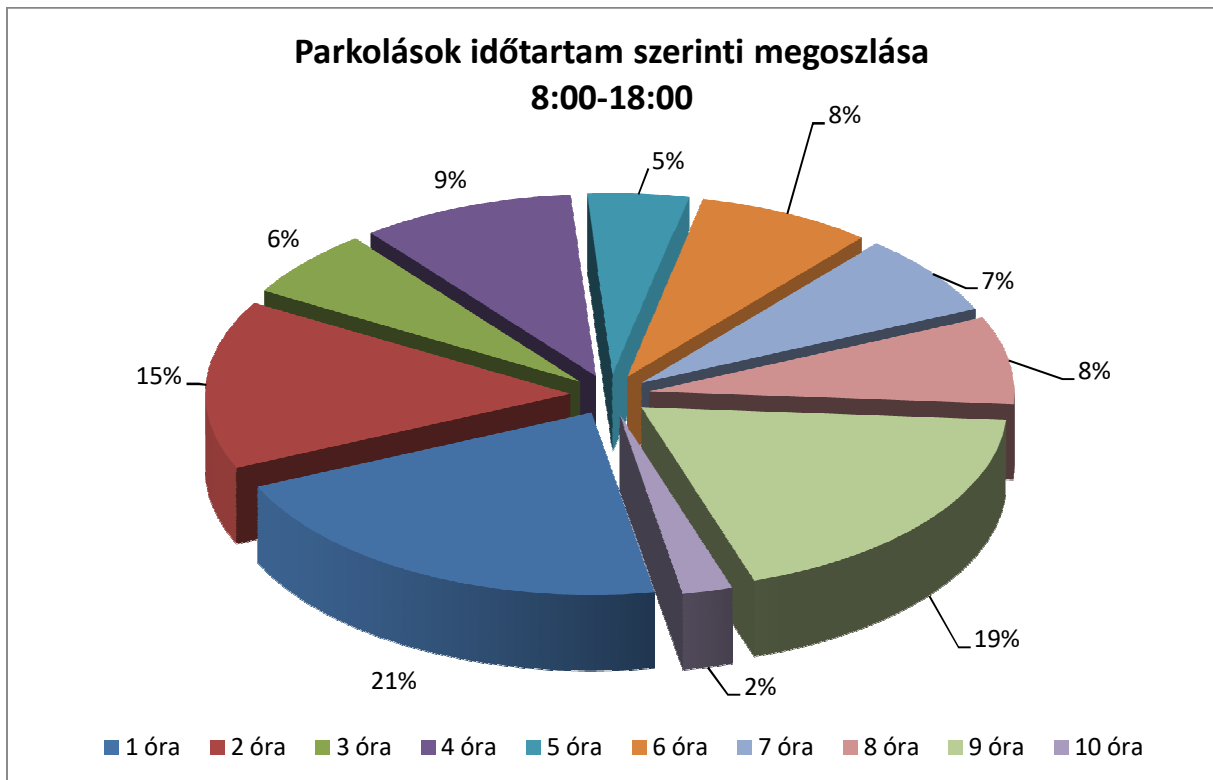
**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 93 %**

Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 4,0 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 49 %**

### 4.1.3. 03. részterület





Becsült férőhelyek száma: 94 db

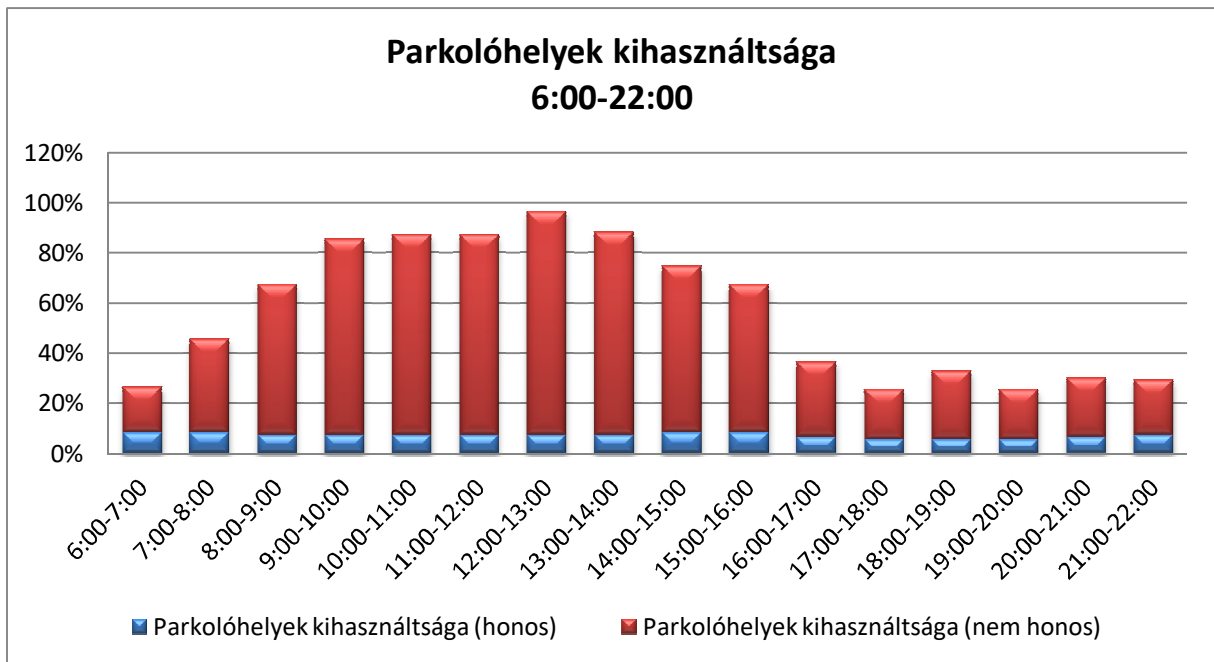
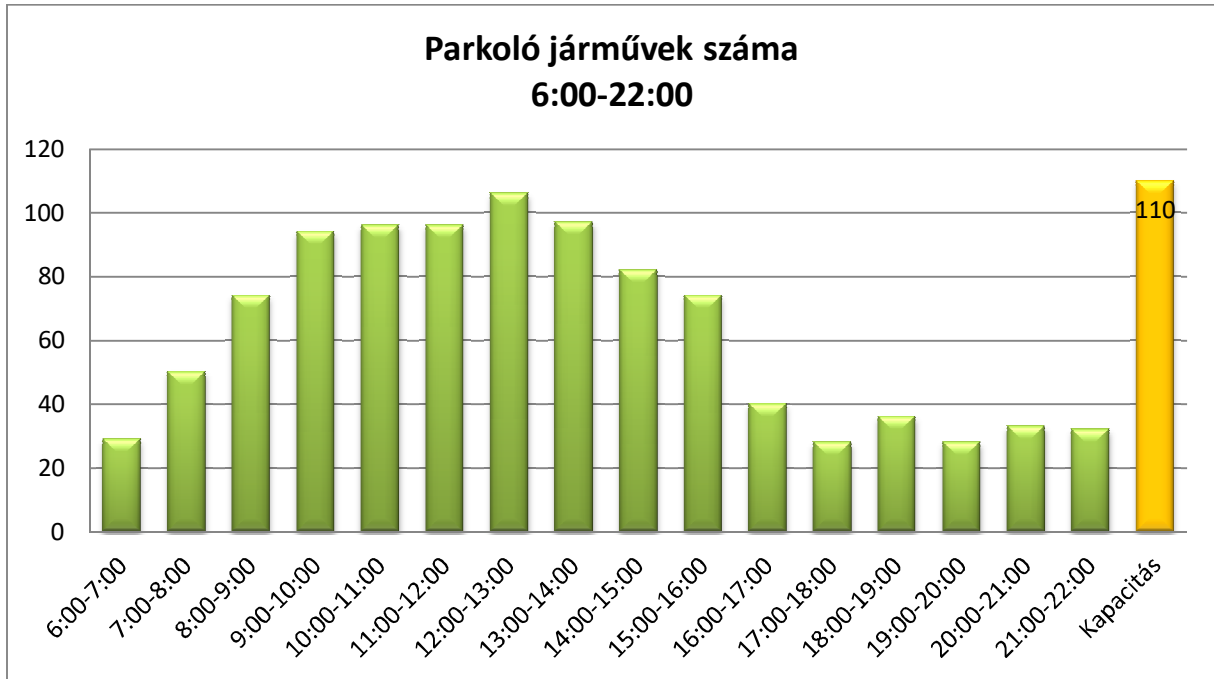
Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 107 db; 114 %; 13:00-14:00

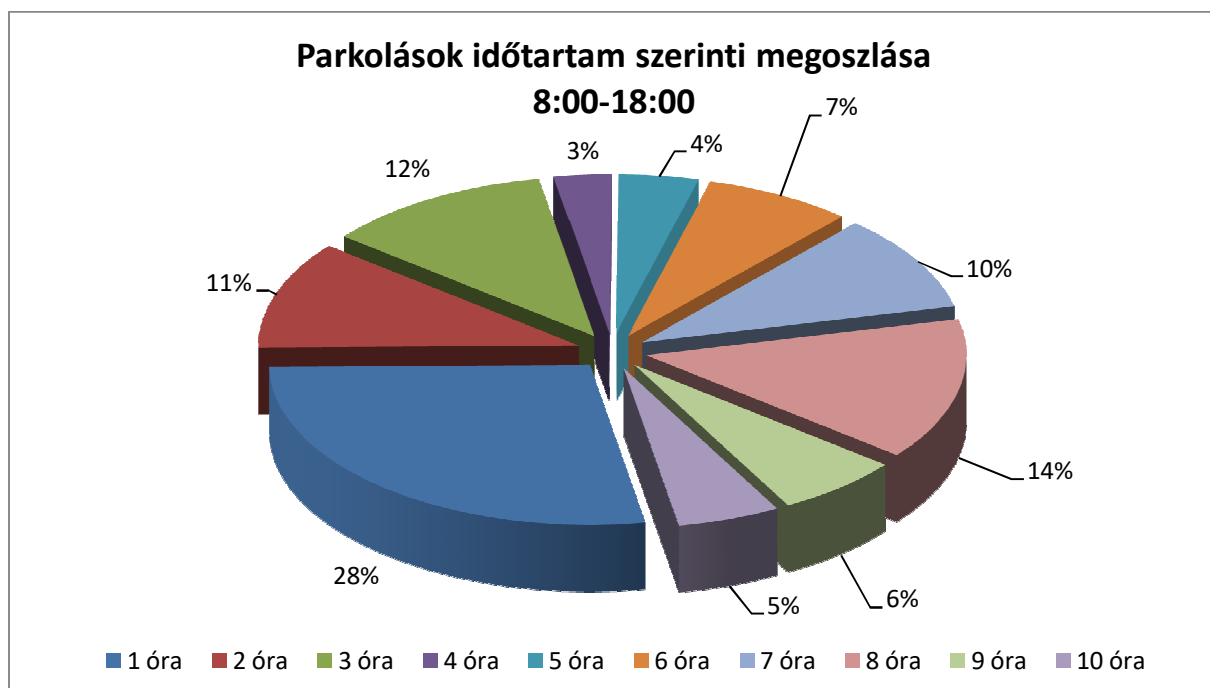
**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 92 %**

Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 4,8 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 36 %**

4.1.4. 04. részterület





Becsült férőhelyek száma: 110 db

Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 106 db; 96 %; 12:00-13:00

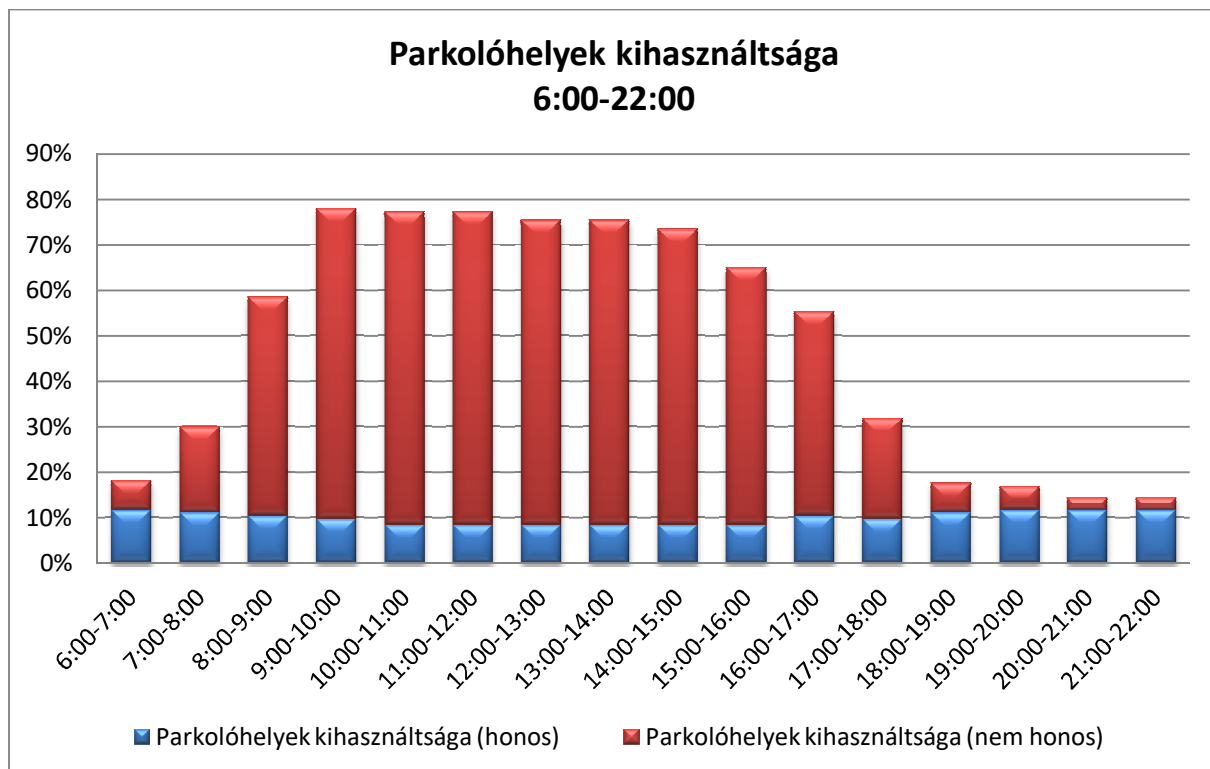
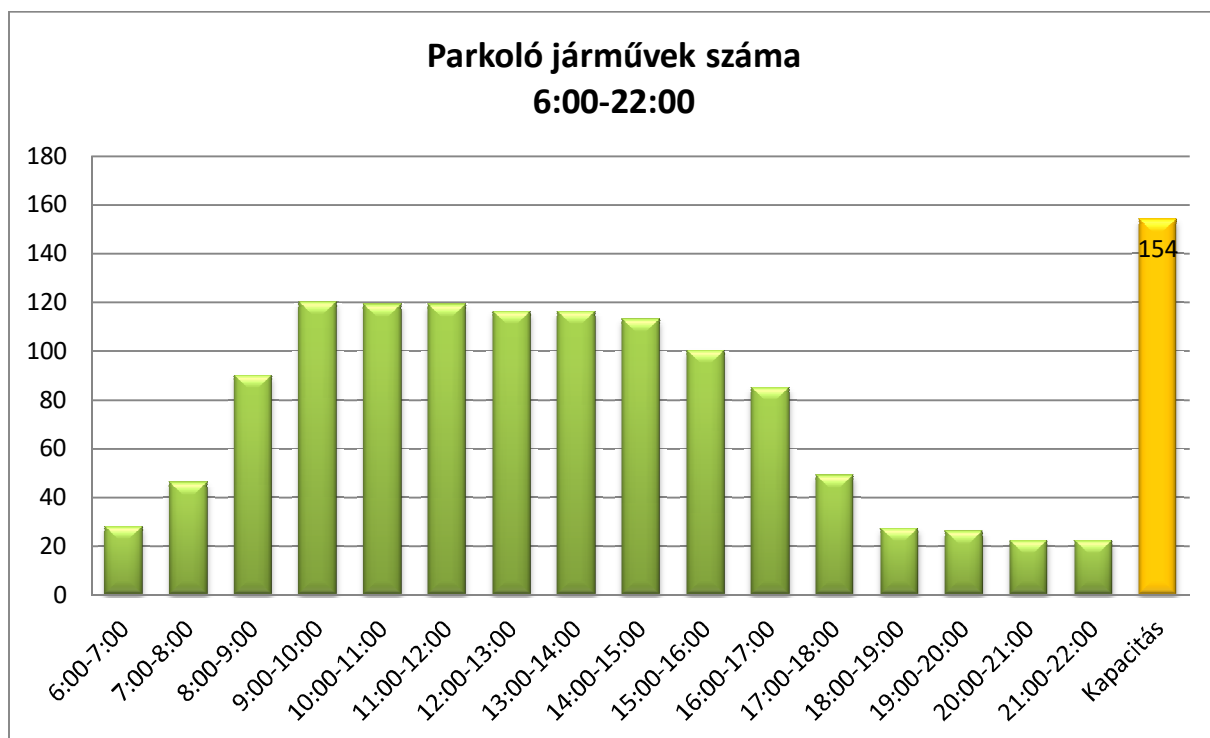
**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 72 %**

Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 4,5 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 39 %**



#### 4.1.5. 05. részterület





Becsült férőhelyek száma: 154 db

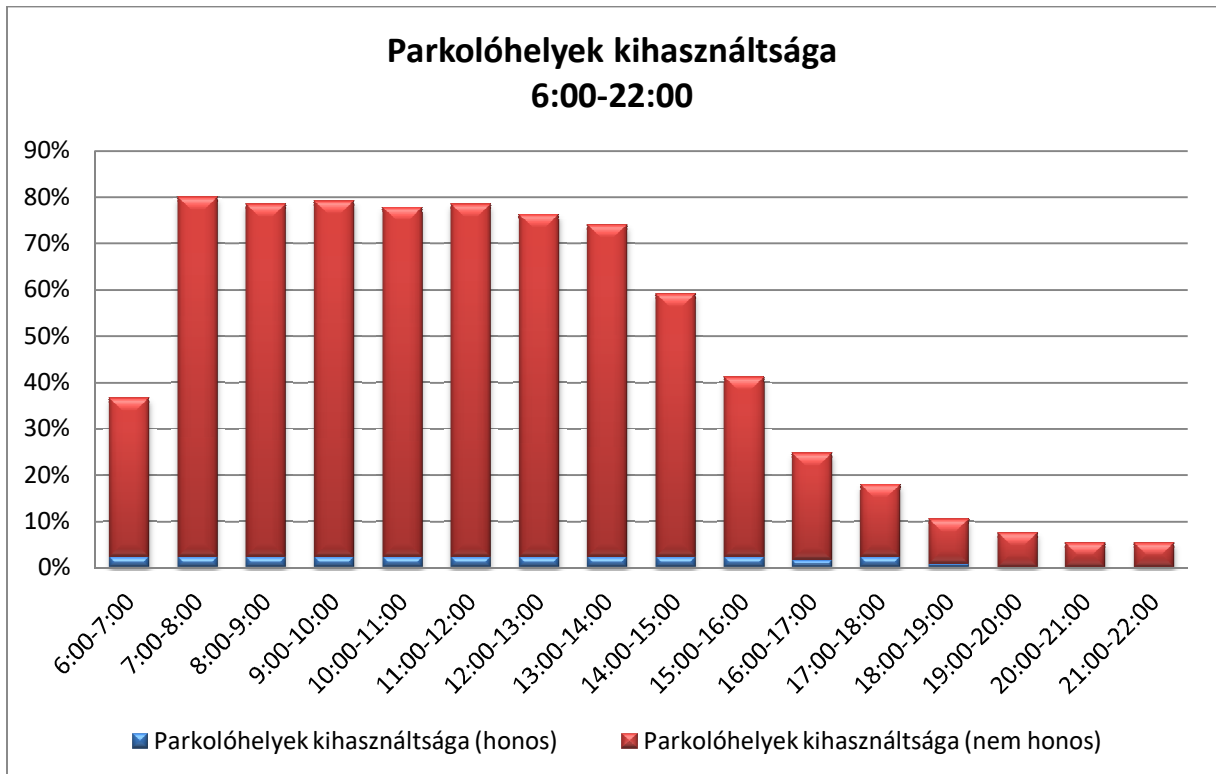
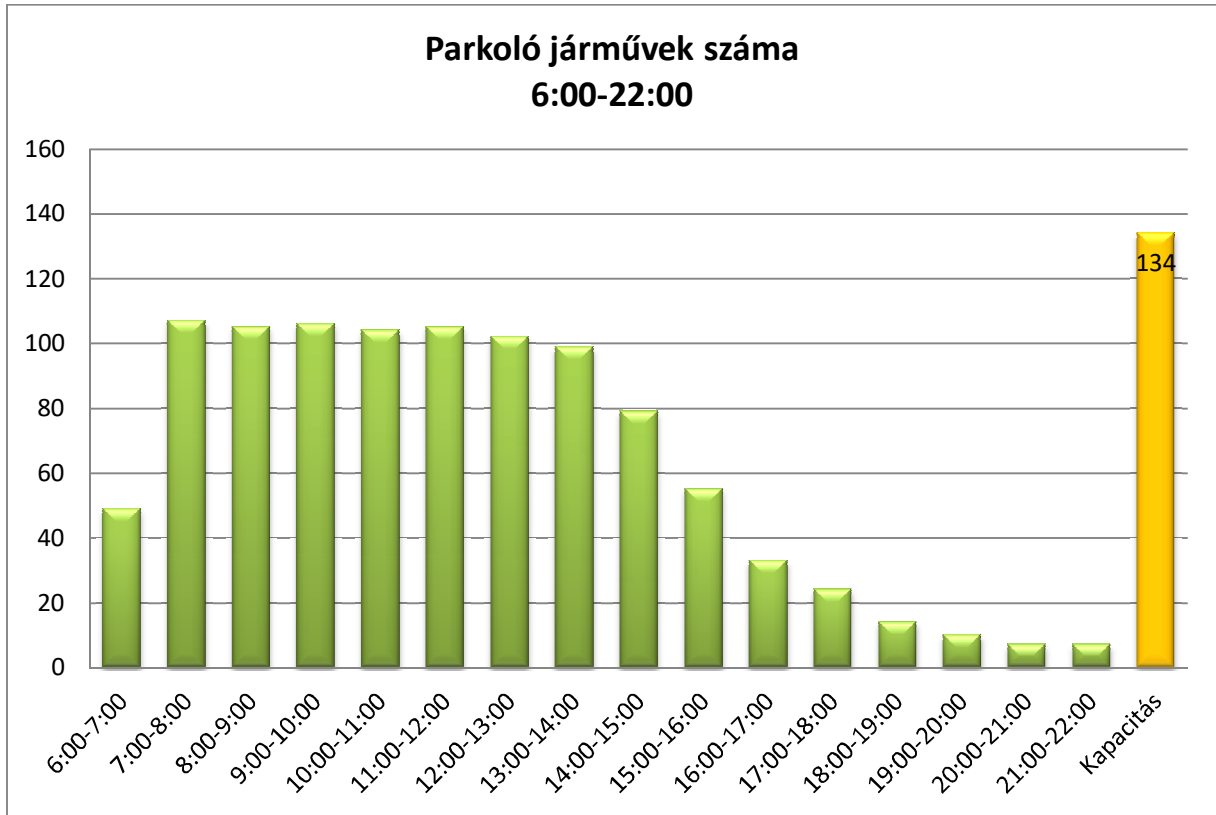
Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 120 db; 78 %; 9:00-10:00

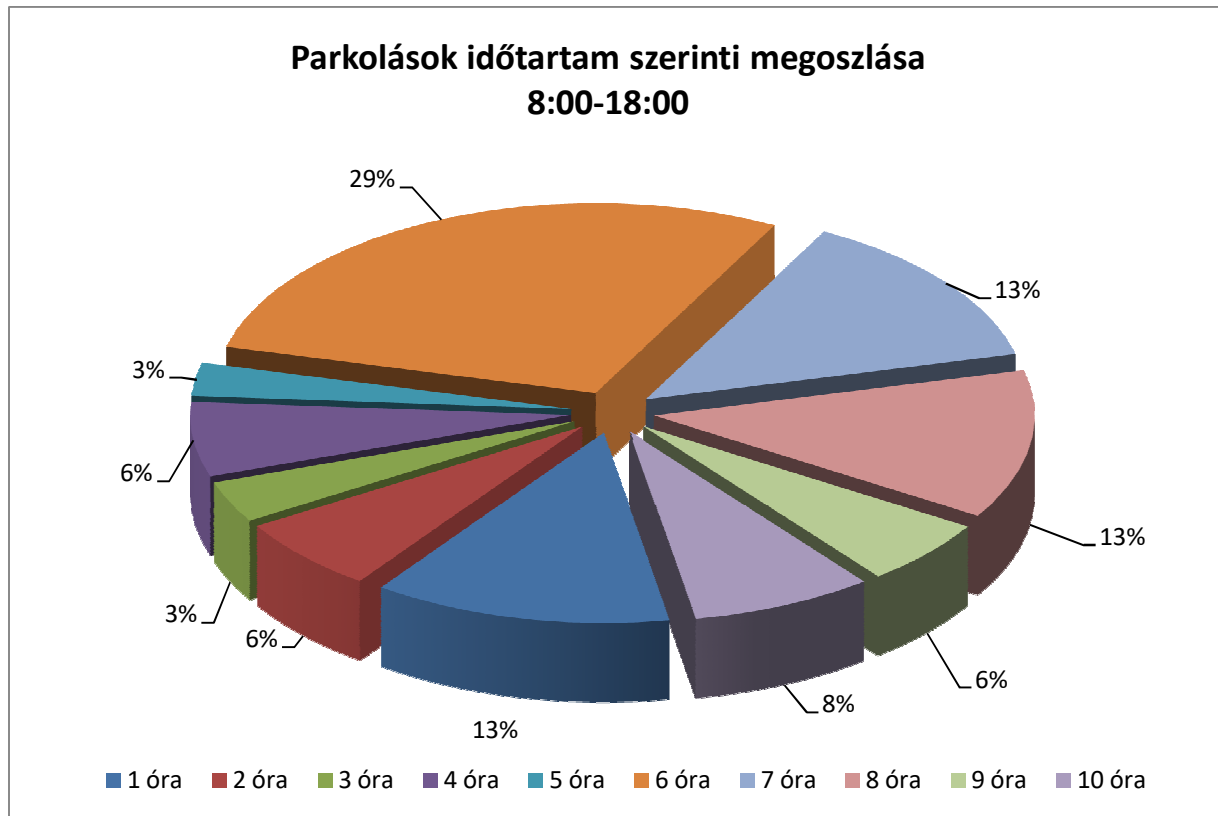
**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 67 %**

Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 8,7 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 29 %**

4.1.6. 06. részterület





Becsült férőhelyek száma: 134 db

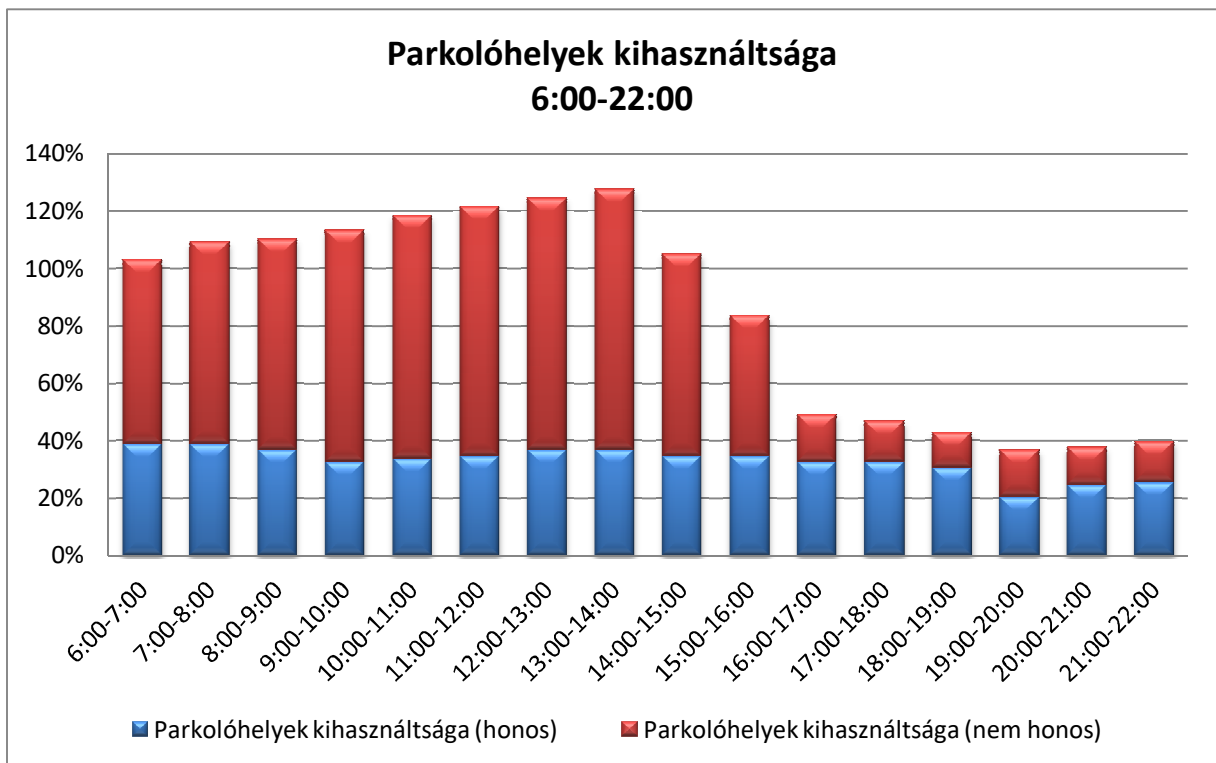
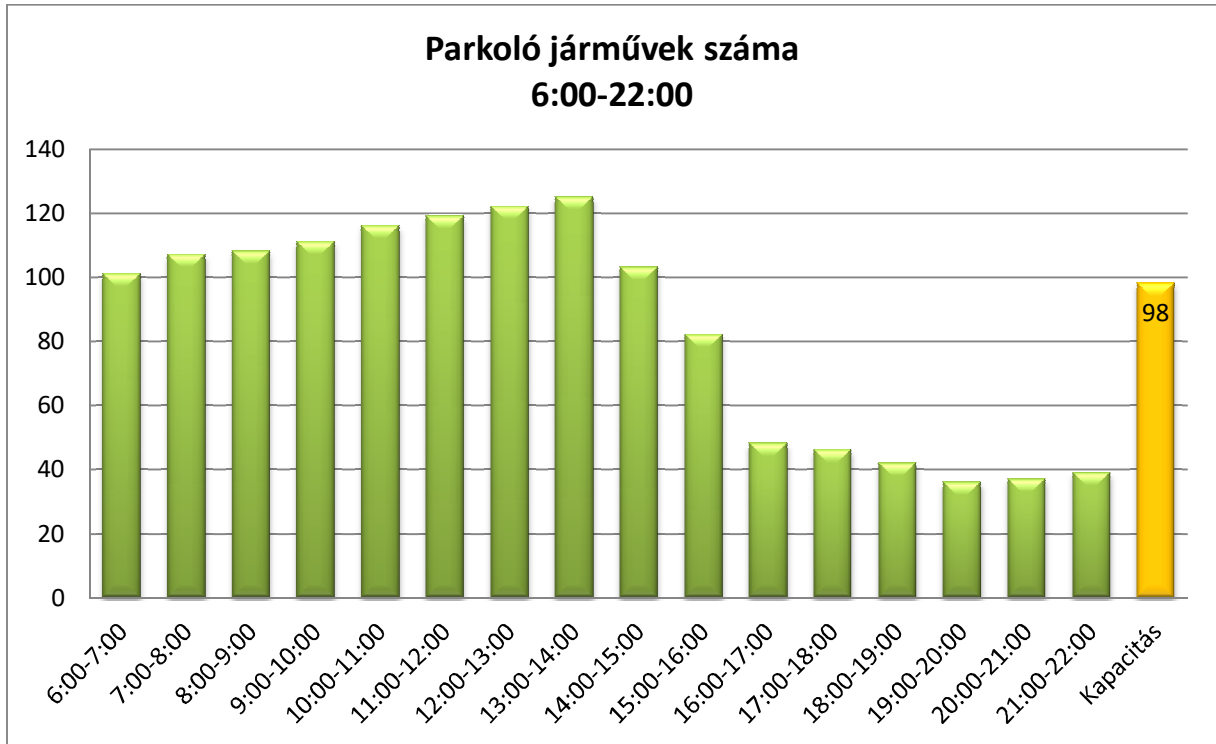
Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 106 db; 79 %; 9:00-10:00

**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 61 %**

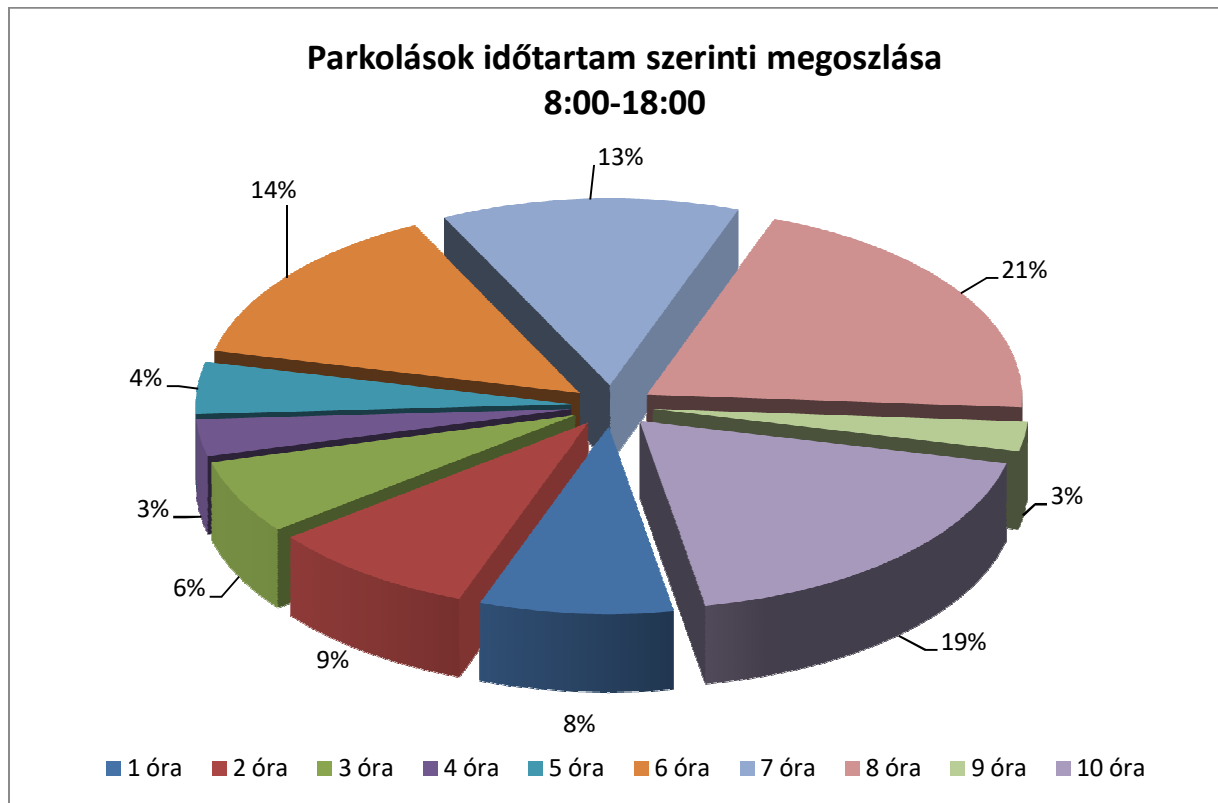
Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 5,7 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 19 %**

4.1.7. 07. részterület







Becsült férőhelyek száma: 98 db

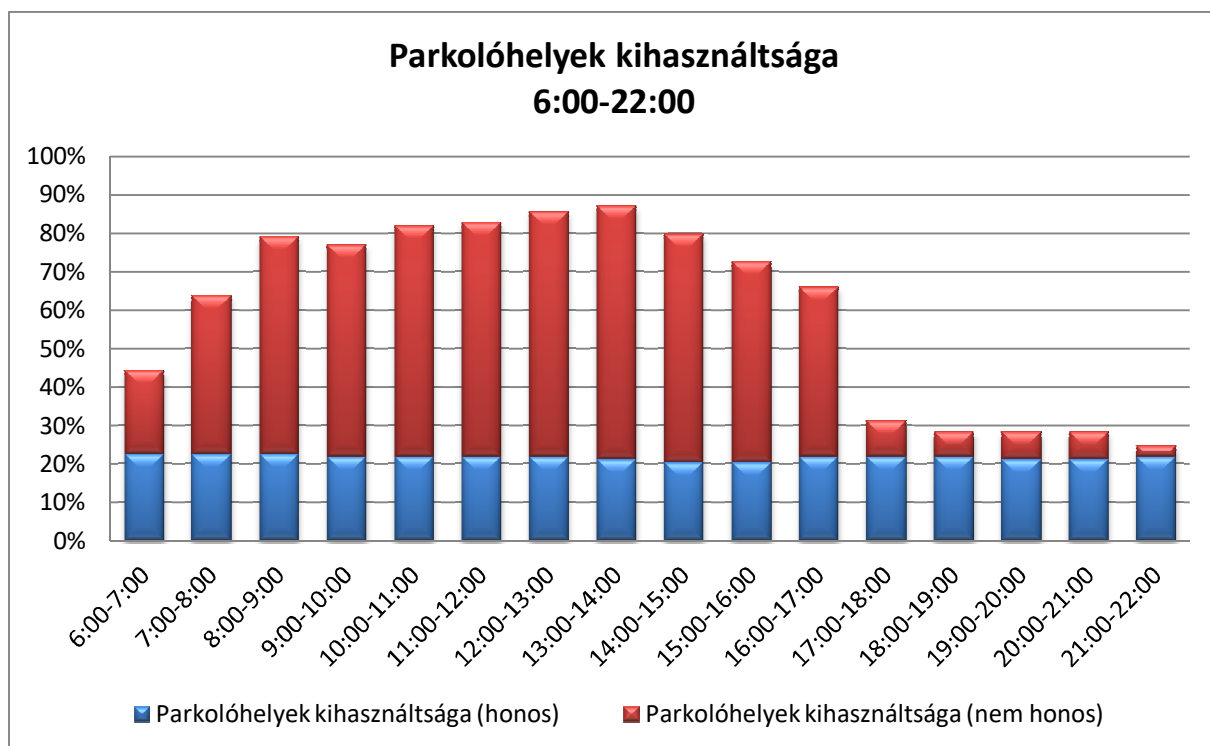
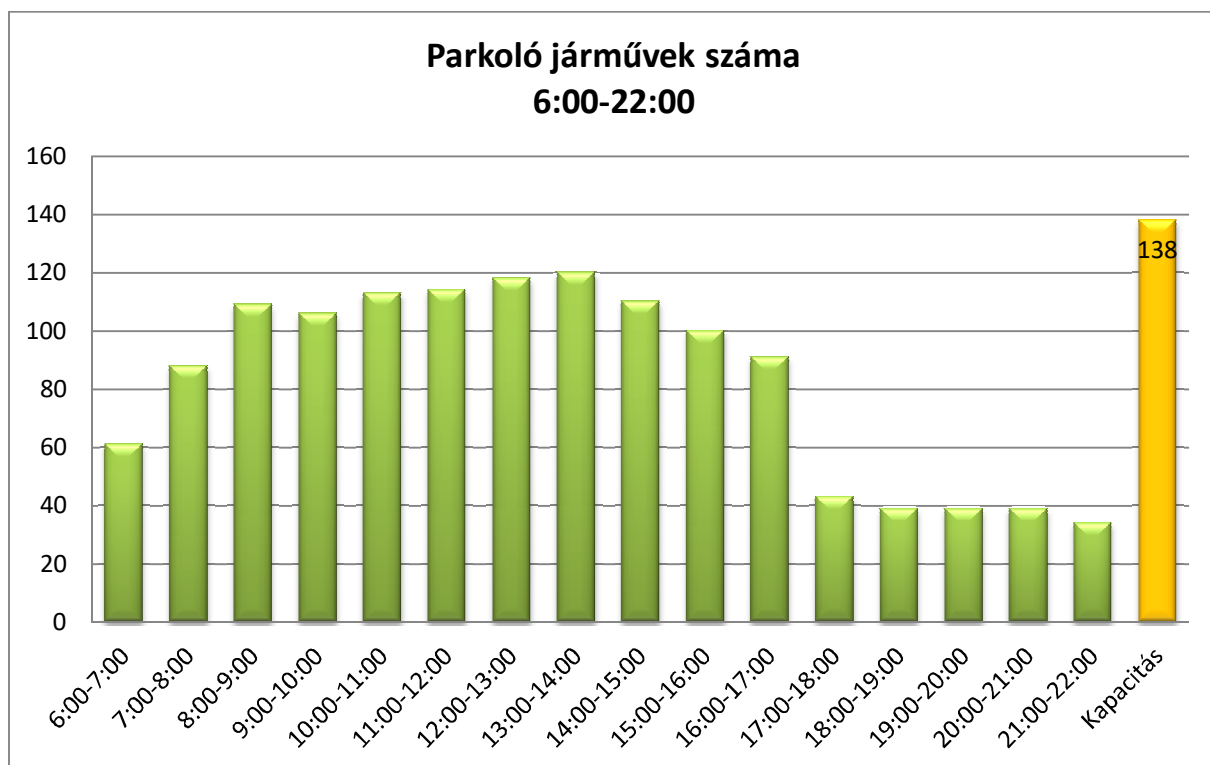
Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 125 db; 128 %; 13:00-14:00

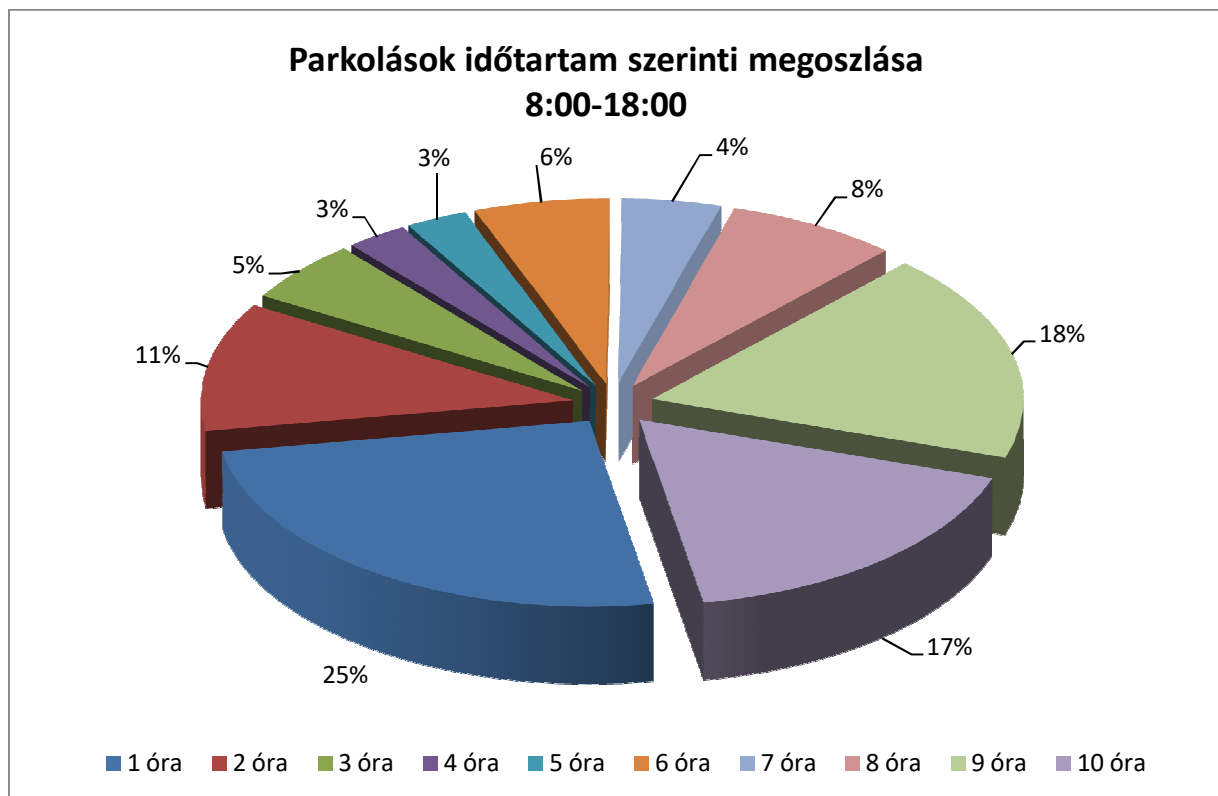
**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 100 %**

Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 6,3 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 17 %**

#### 4.1.8. 08. részterület





Becsült férőhelyek száma: 138 db

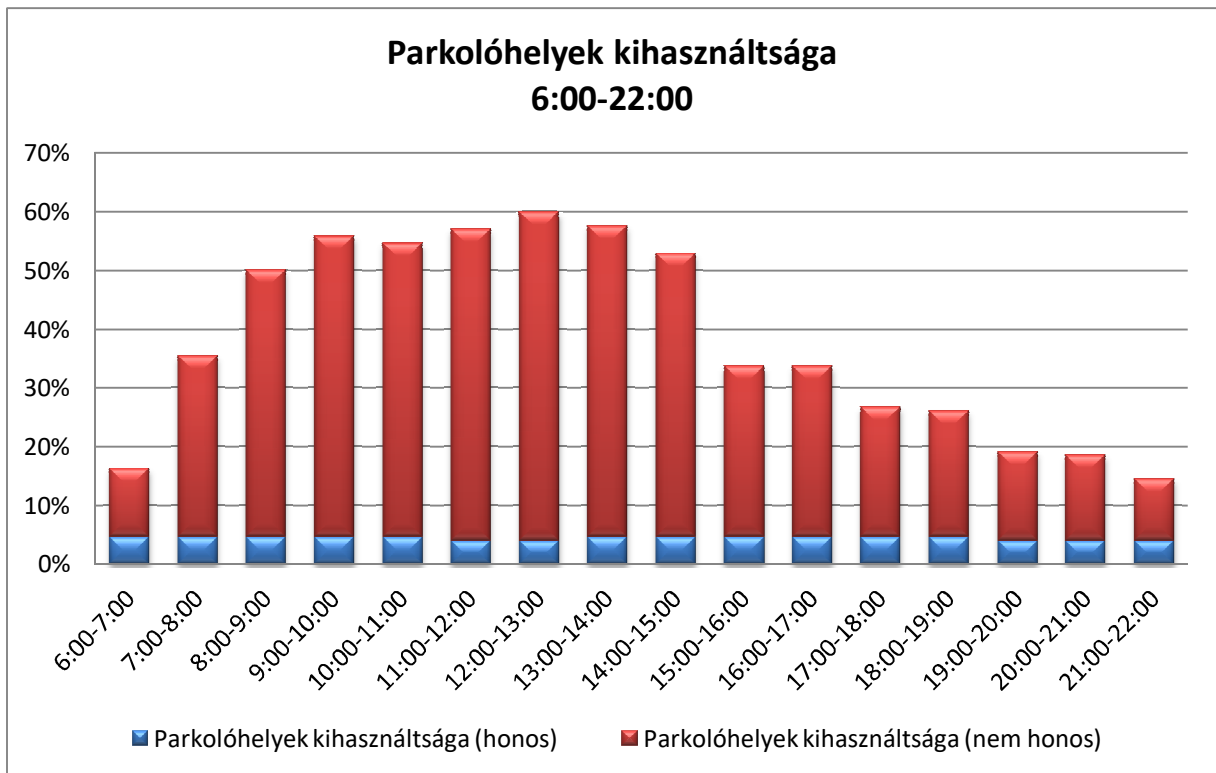
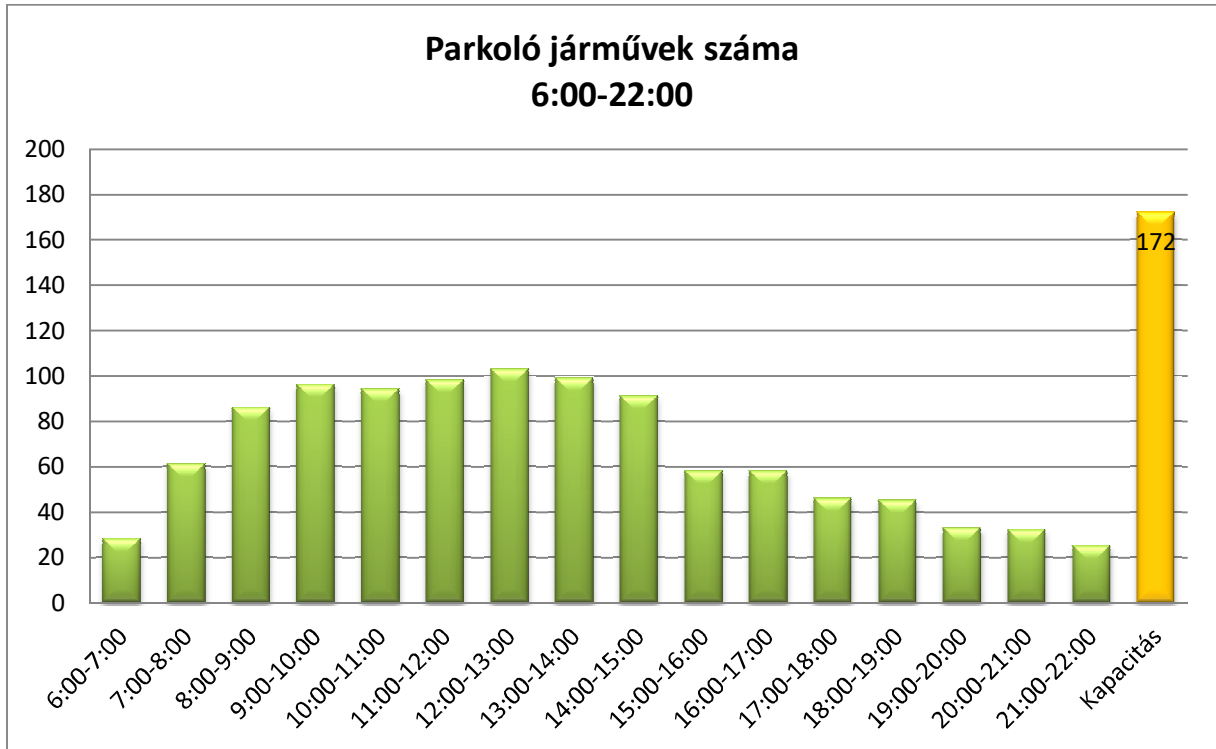
Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 120 db; 87 %; 13:00-14:00

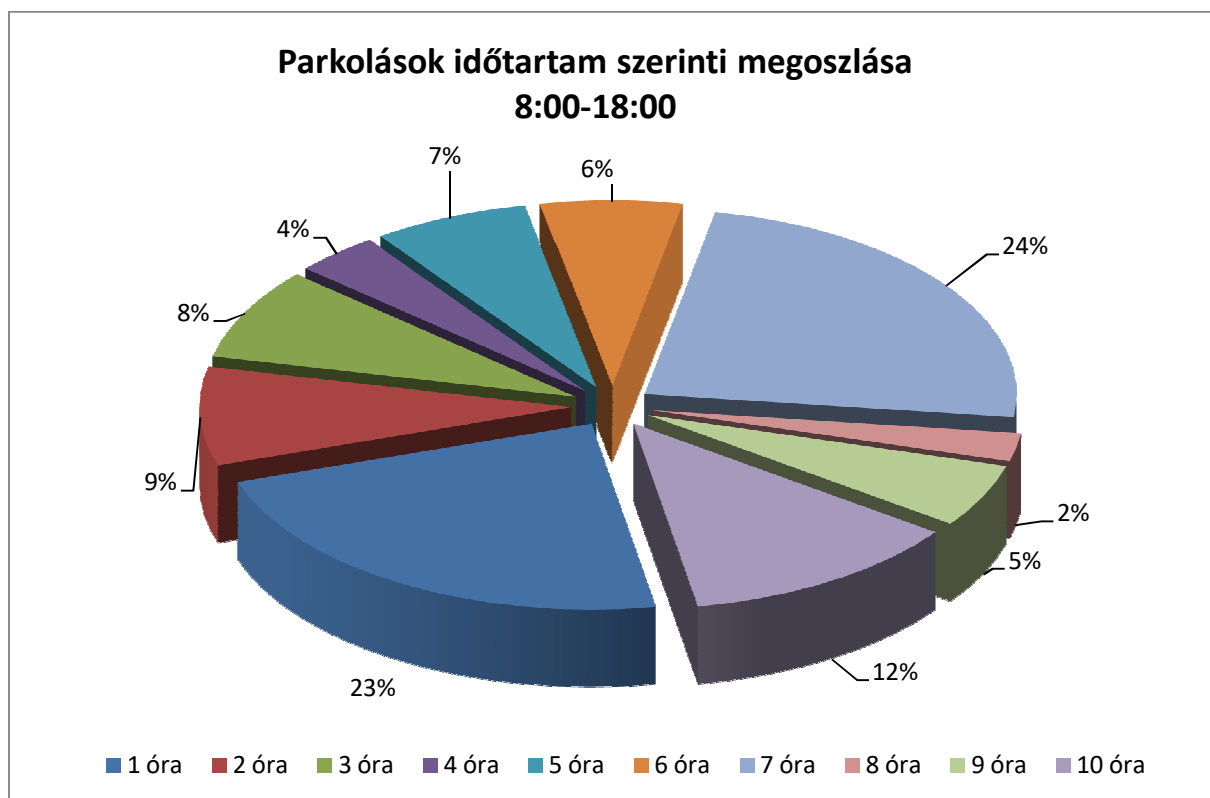
**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 74 %**

Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 5,5 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 36 %**

**4.1.9. 09. részterület**





Becsült férőhelyek száma: 172 db

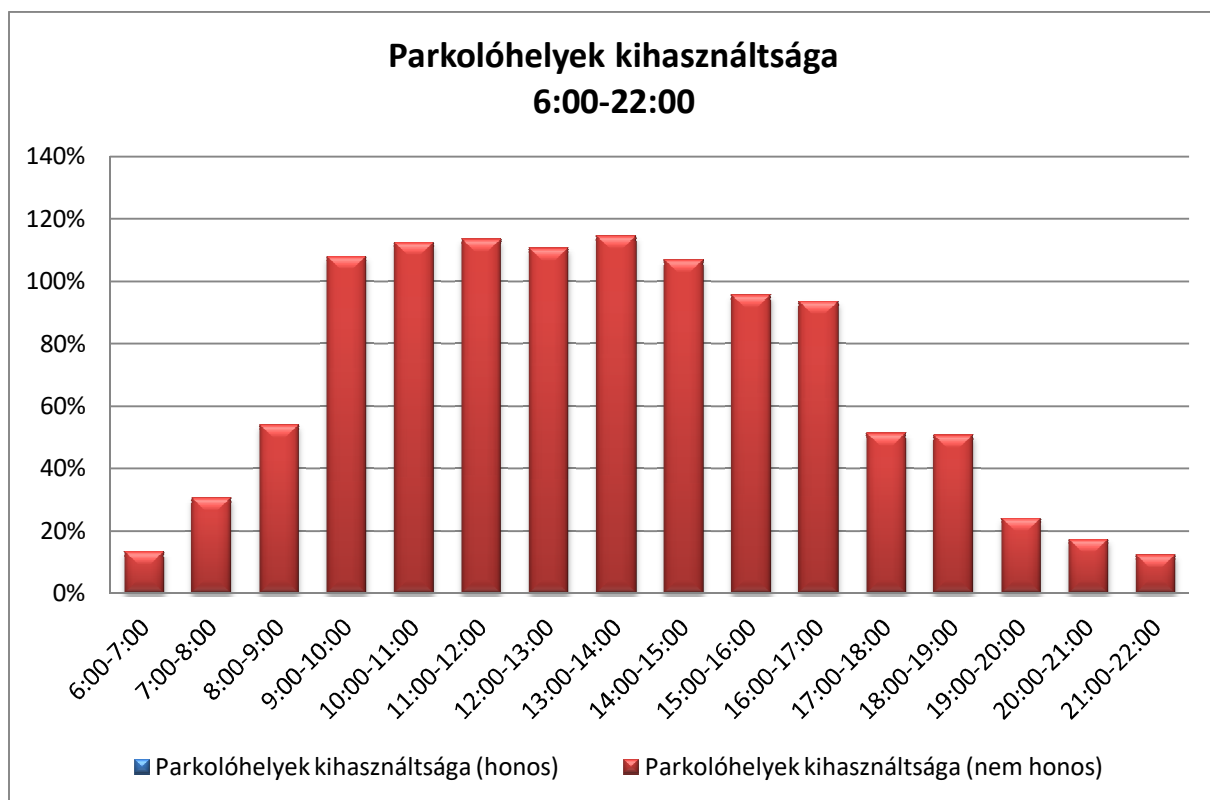
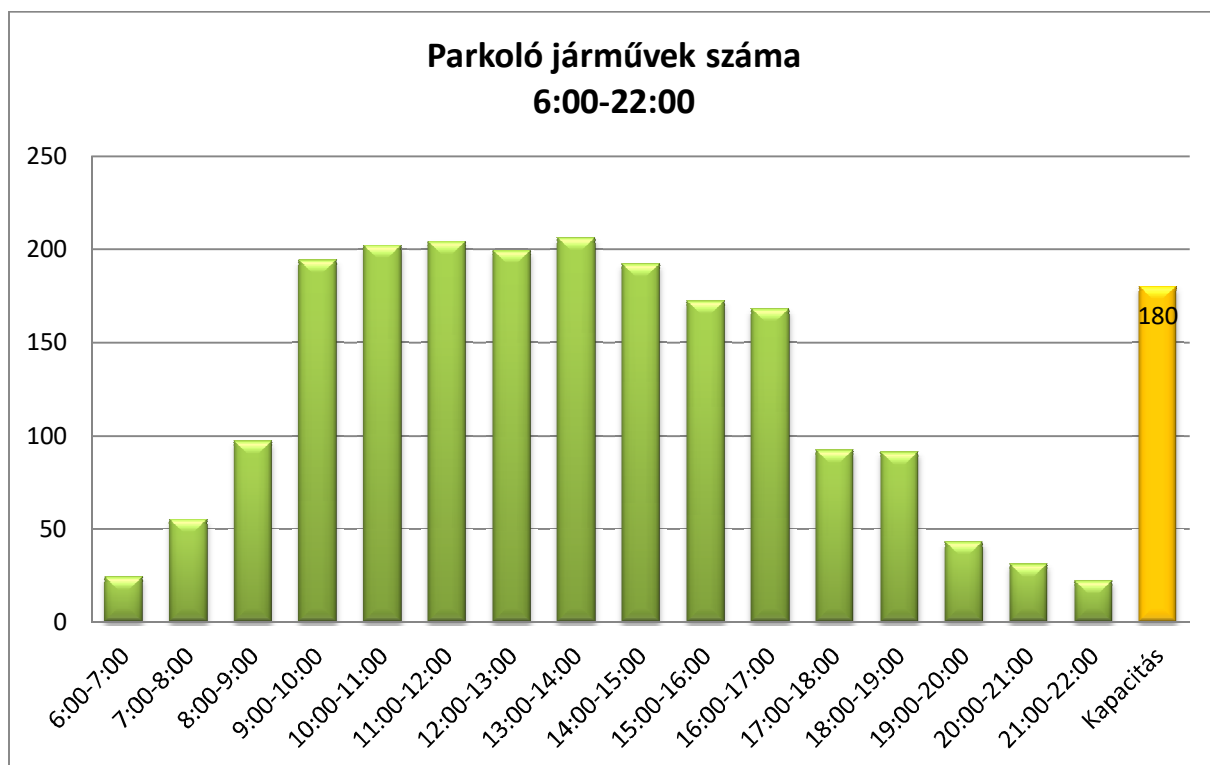
Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 103 db; 60 %; 12:00-13:00

**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 48 %**

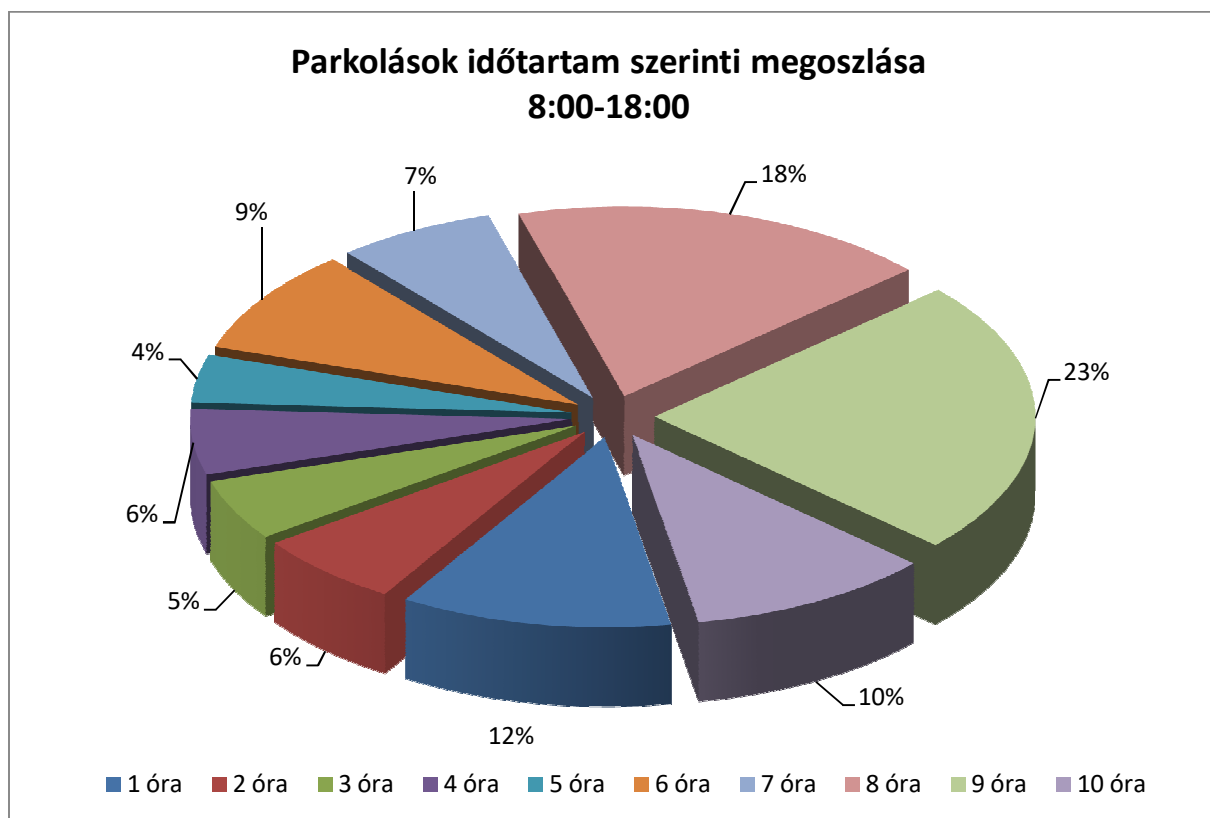
Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 5,1 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 31 %**

#### 4.1.10. 10. részterület







Becsült férőhelyek száma: 180 db

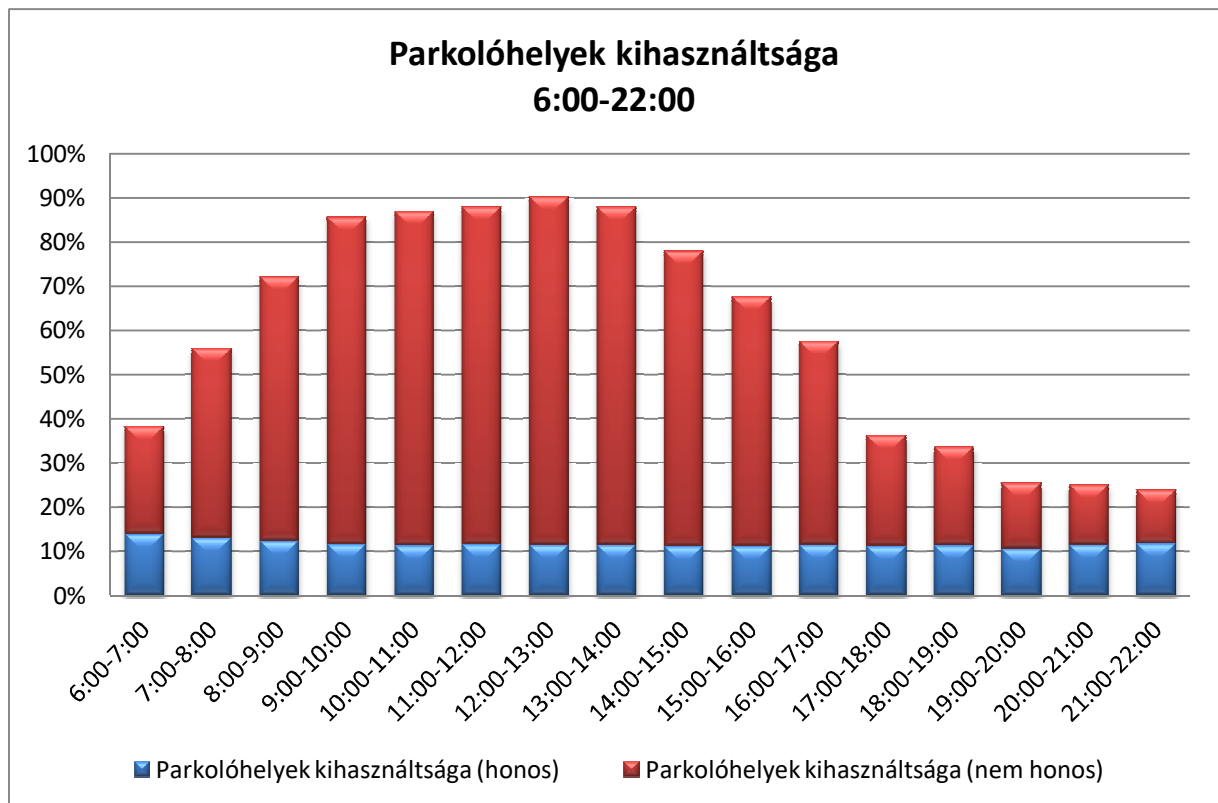
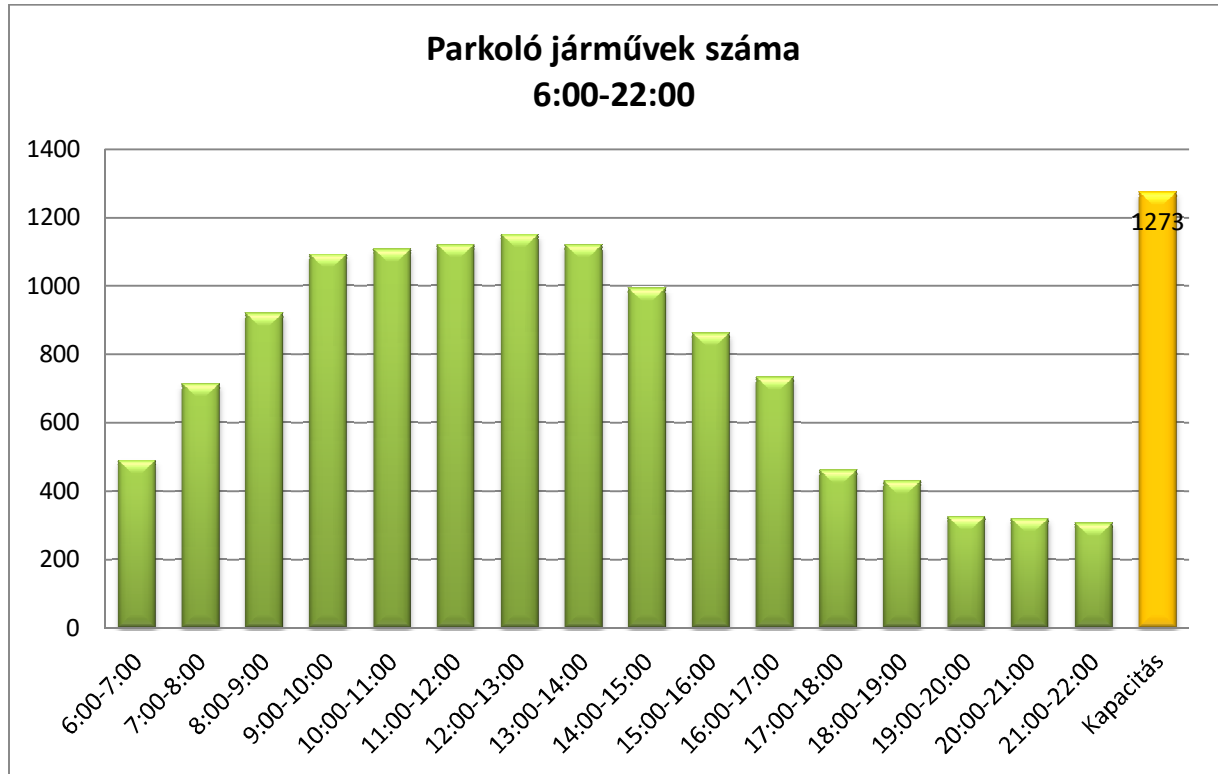
Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 206 db; 114 %; 13:00-14:00

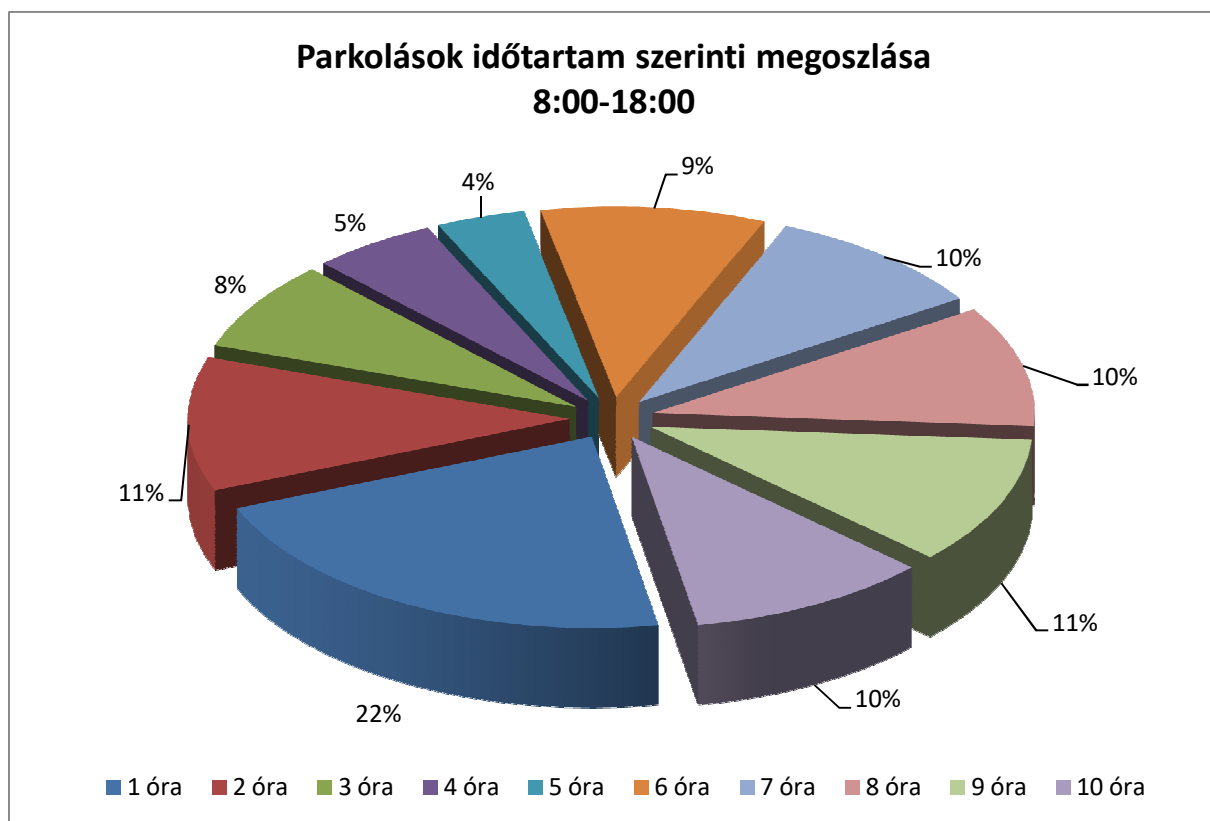
**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 96 %**

Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 6,4 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 18 %**

**4.1.11. Teljes vizsgált terület**





Becsült férőhelyek száma: 1273 db

Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 1148 db; 90 %; 12:00-13:00

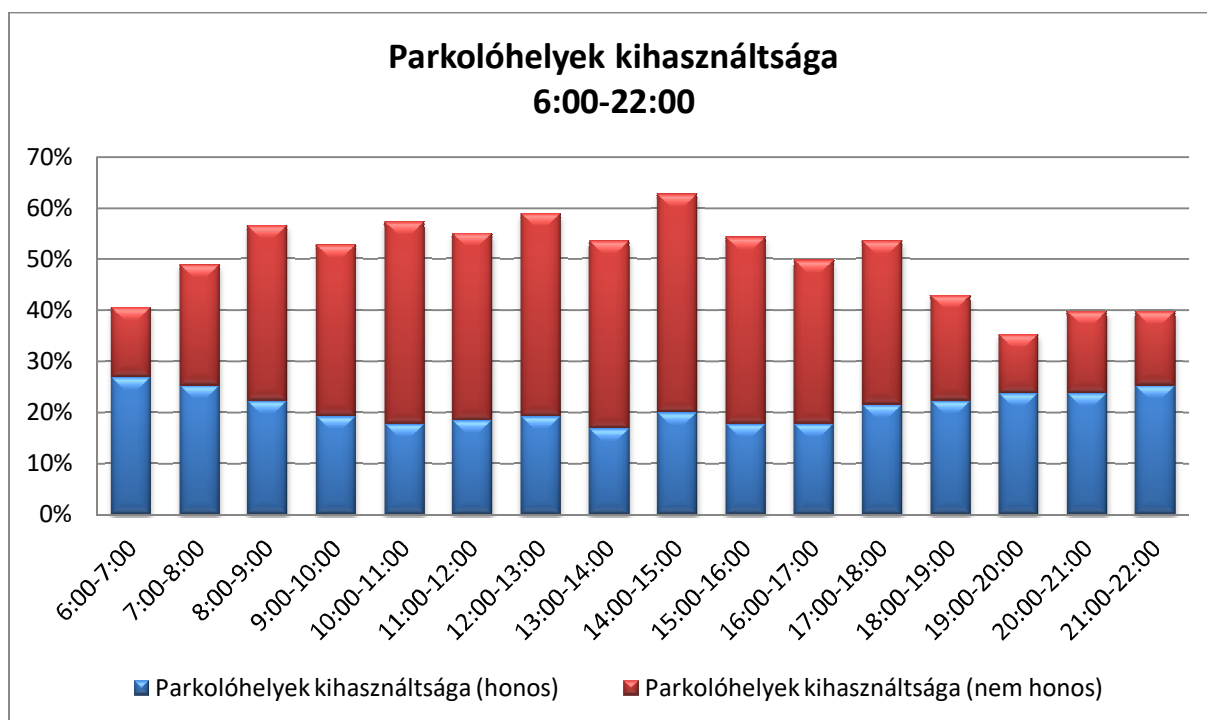
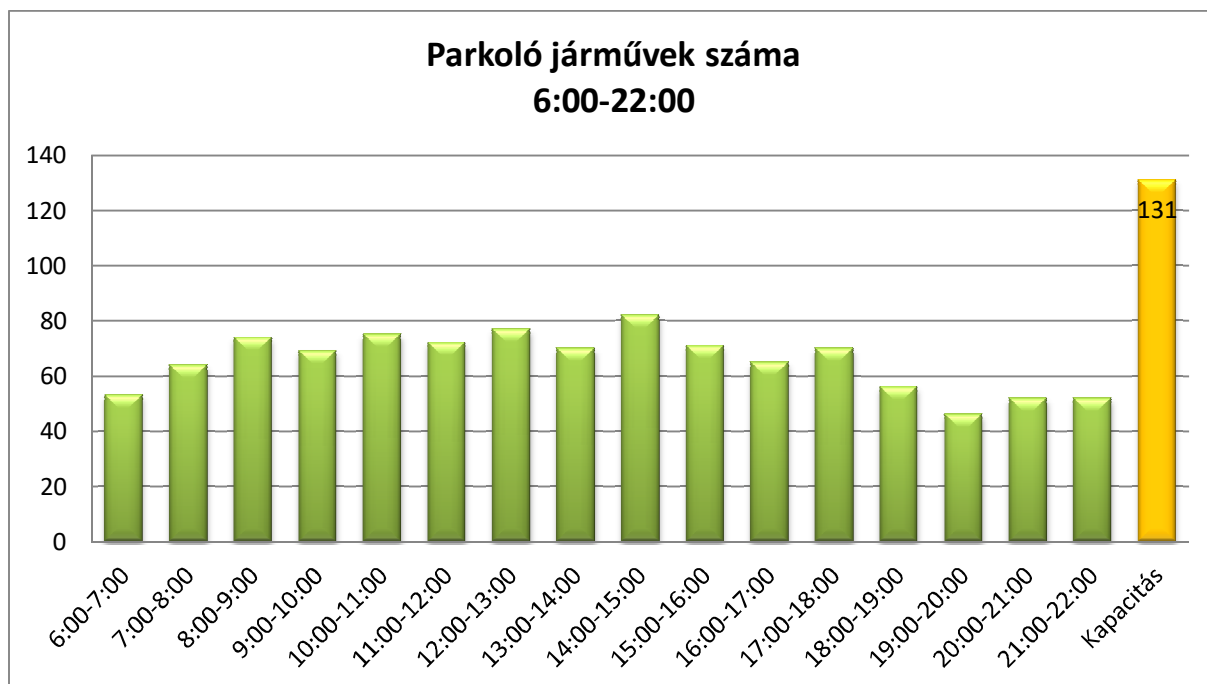
**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 75 %**

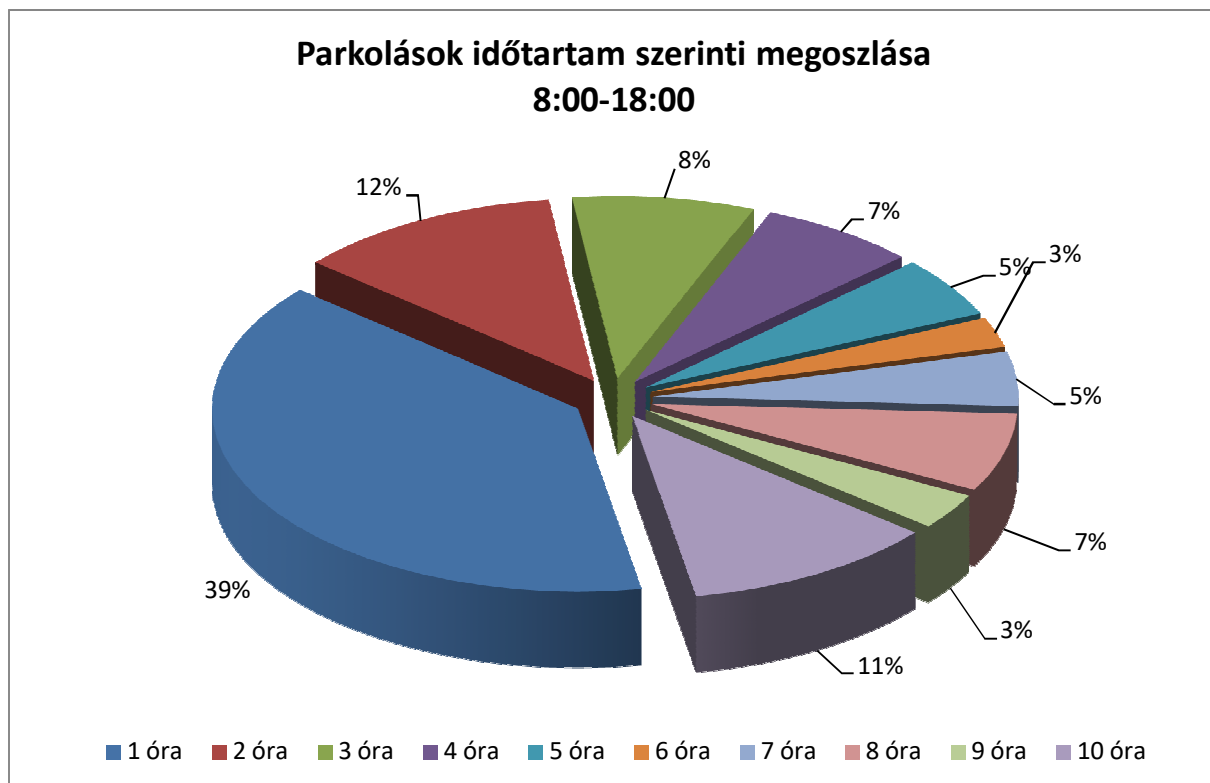
Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 5,1 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 33 %**

**4.2. II. sz. mérés (2020.01.30. csütörtök)**

Az egyes részterületek, valamint a teljes vizsgálati terület, 2020. január 23-án folytatott parkolásfelvétel alapján meghatározott, főbb parkolási jellemzőit az alábbiakban mutatjuk be.

**4.2.1. 01. részterület**



Becsült férőhelyek száma: 131 db

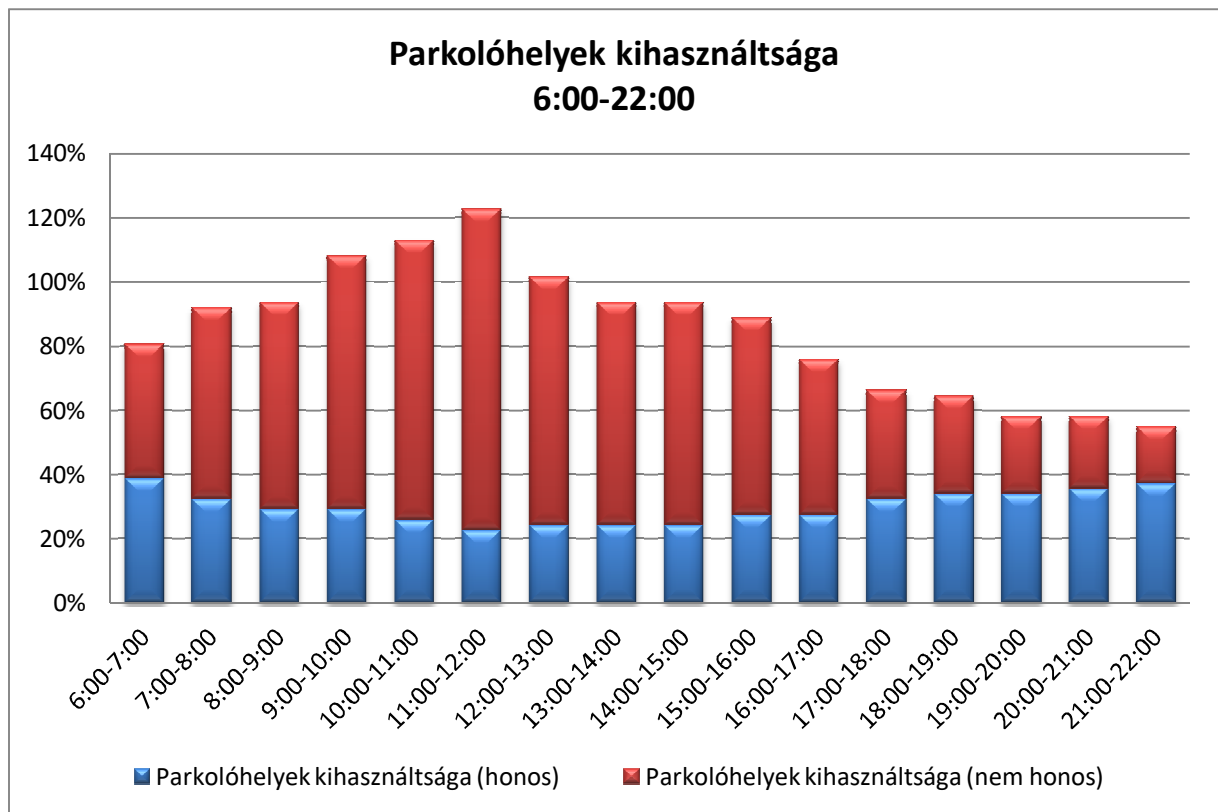
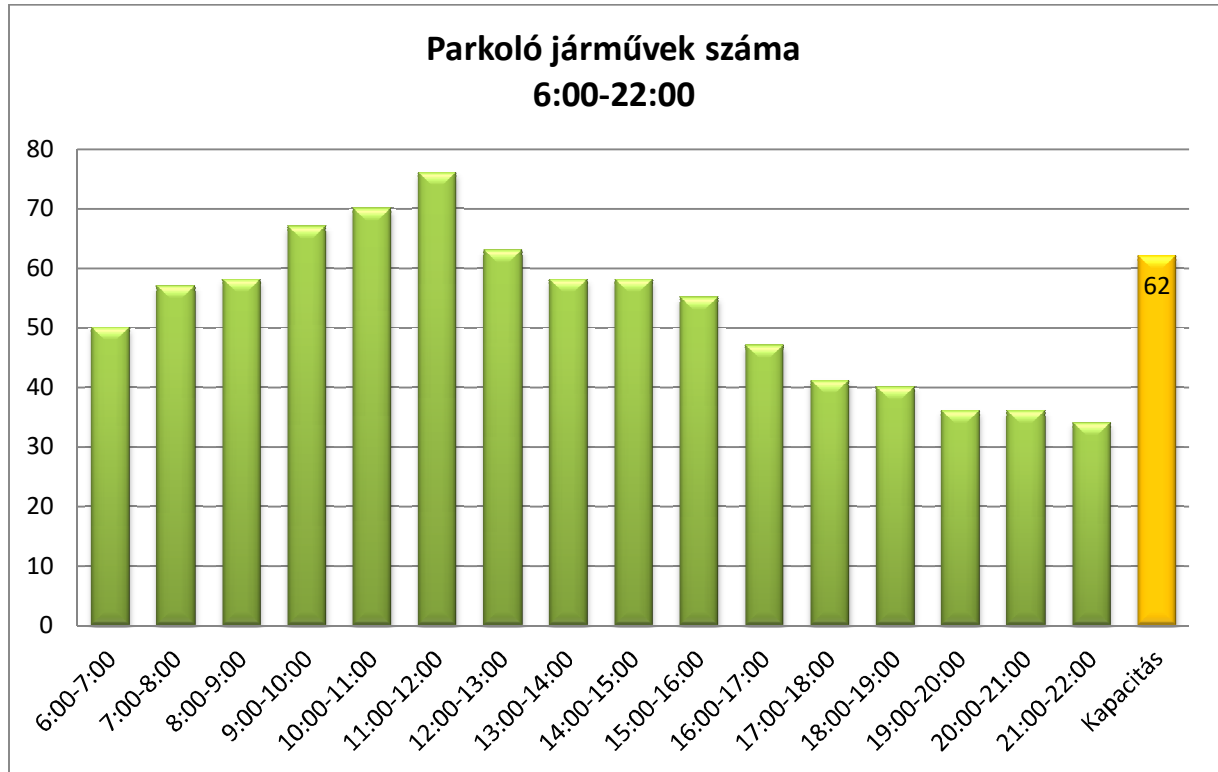
Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 82 db; 63 %; 14:00-15:00

**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 55 %**

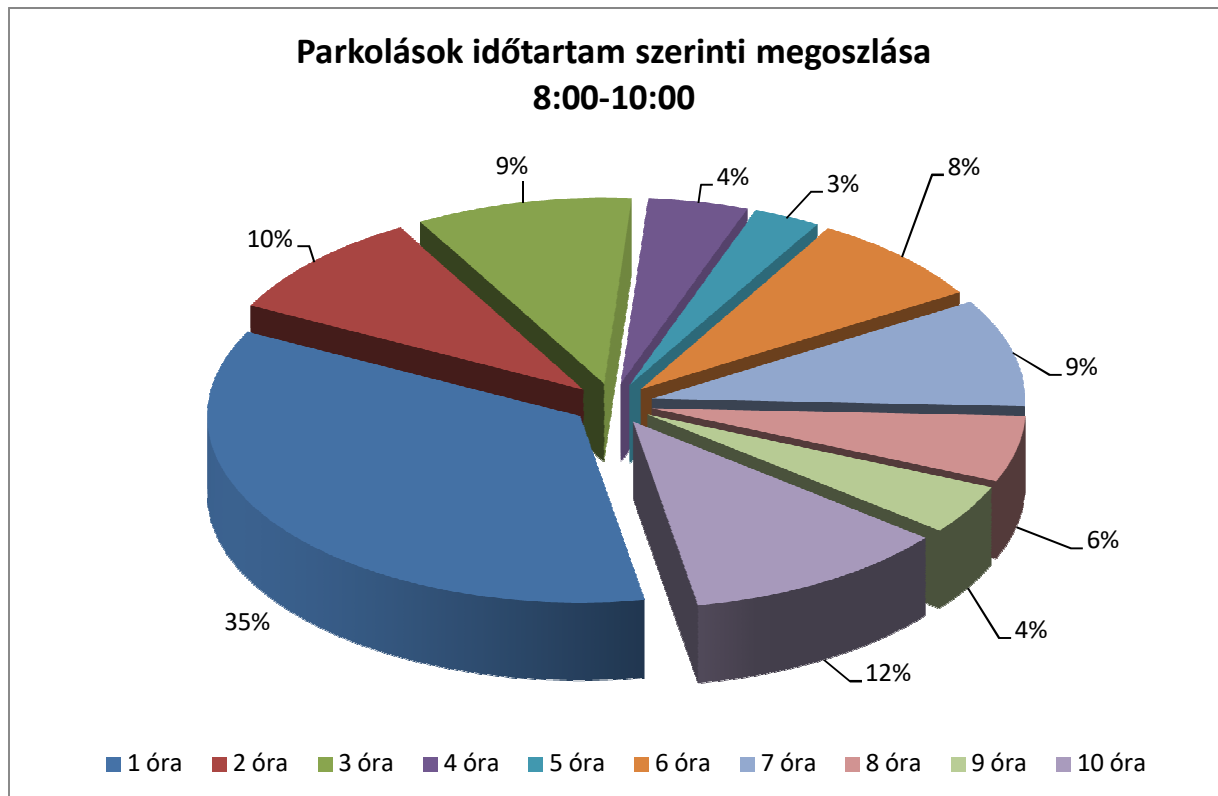
Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 3,9 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 51 %**

4.2.2. 02. részterület







Becsült férőhelyek száma: 62 db

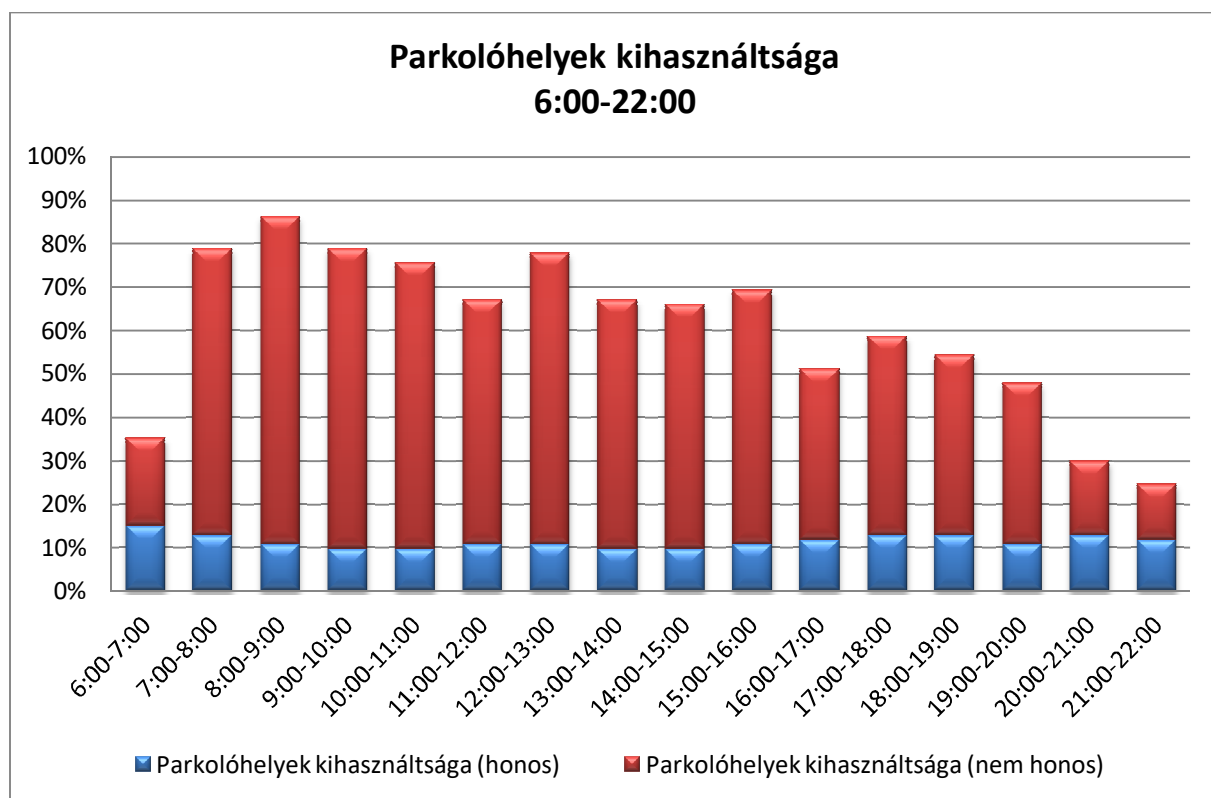
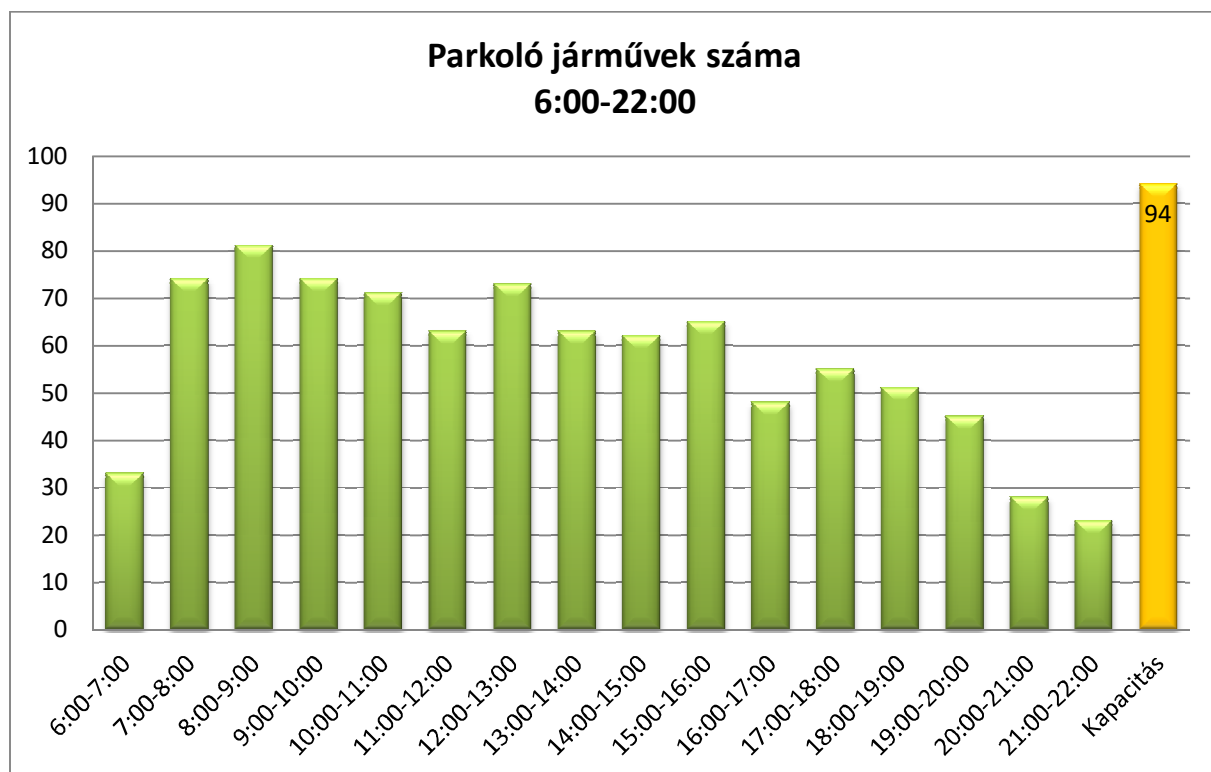
Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 76 db; 123 %; 14:00-15:00

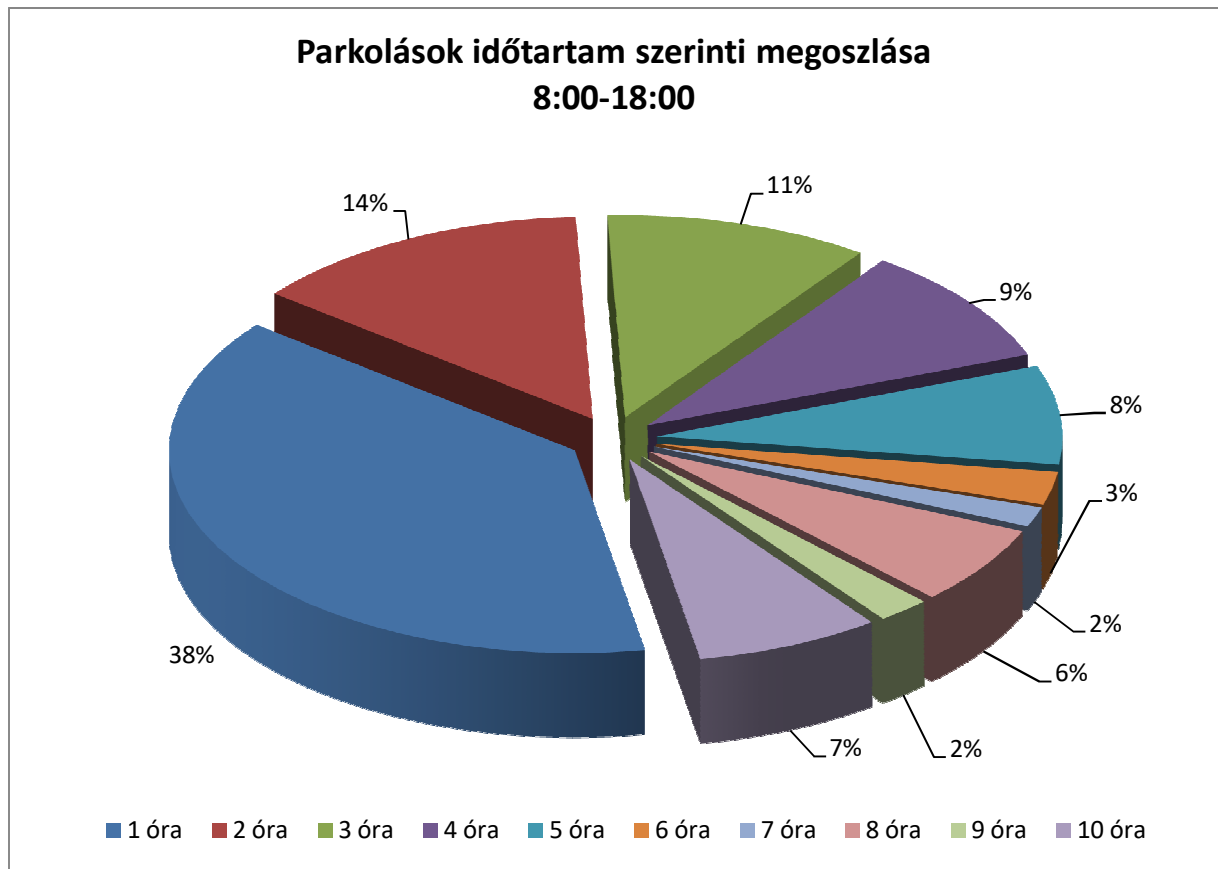
**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 96 %**

Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 4,3 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 45 %**

### 4.2.3. 03. részterület





Becsült férőhelyek száma: 94 db

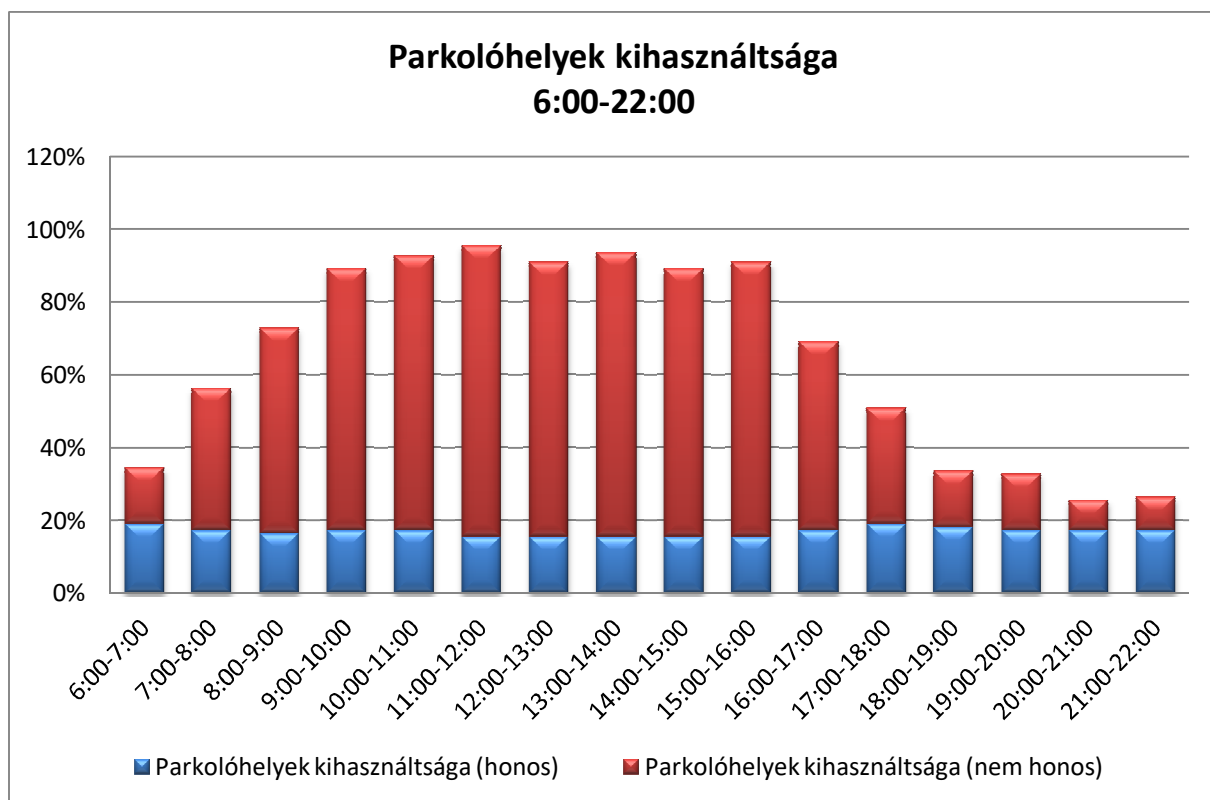
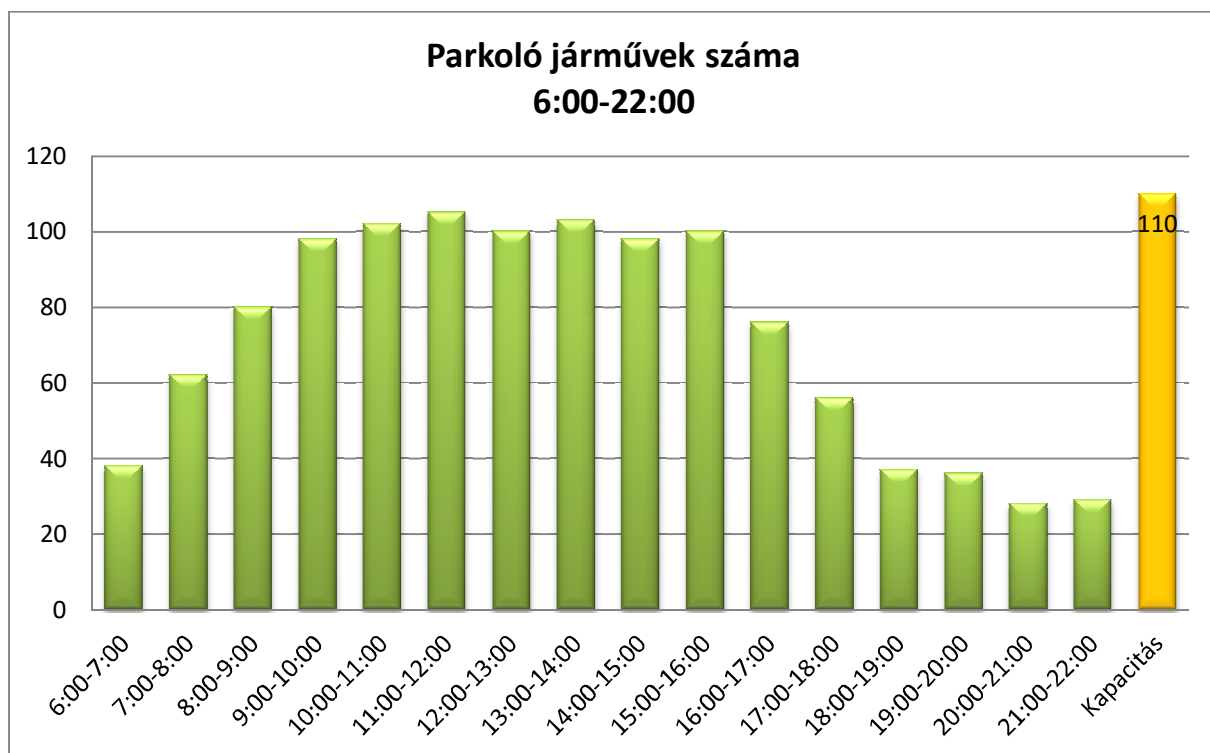
Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 81 db; 86 %; 8:00-9:00

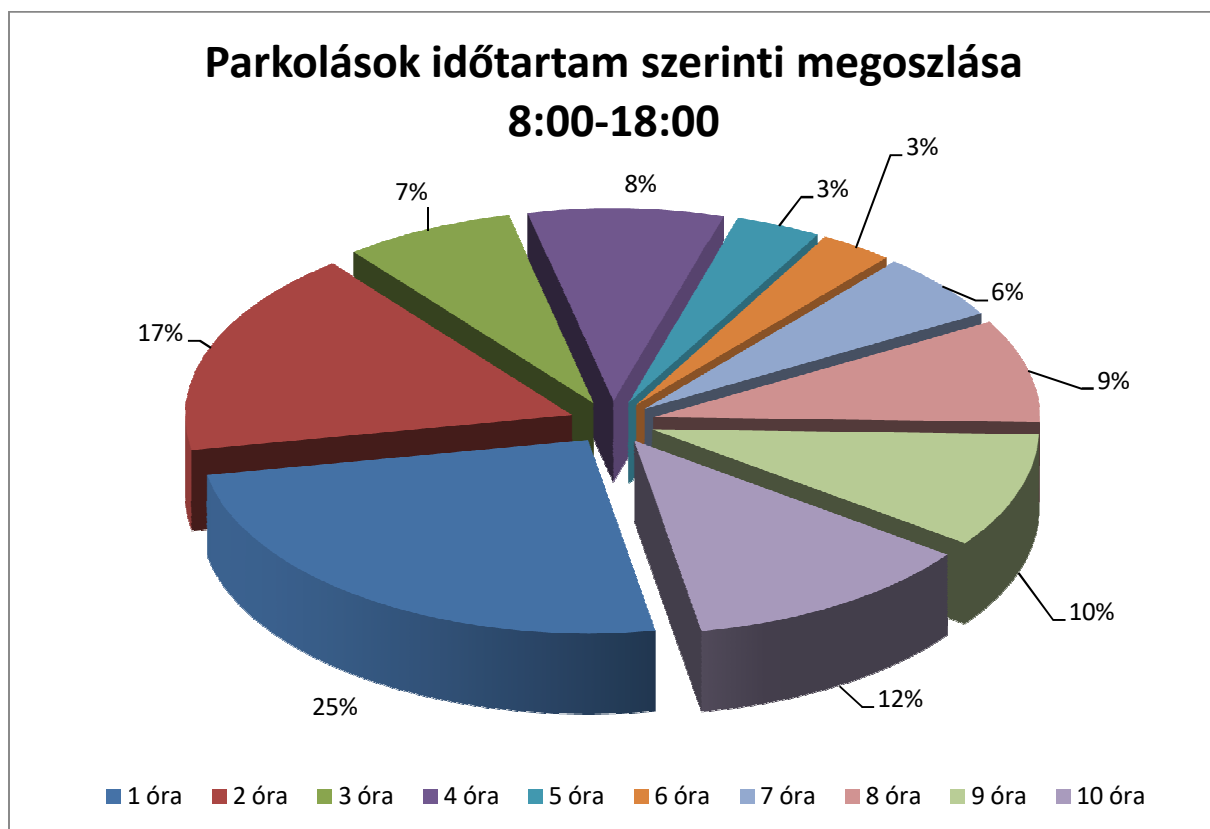
**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 70 %**

Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 3,4 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 52 %**

#### 4.2.4. 04. részterület





Becsült férőhelyek száma: 110 db

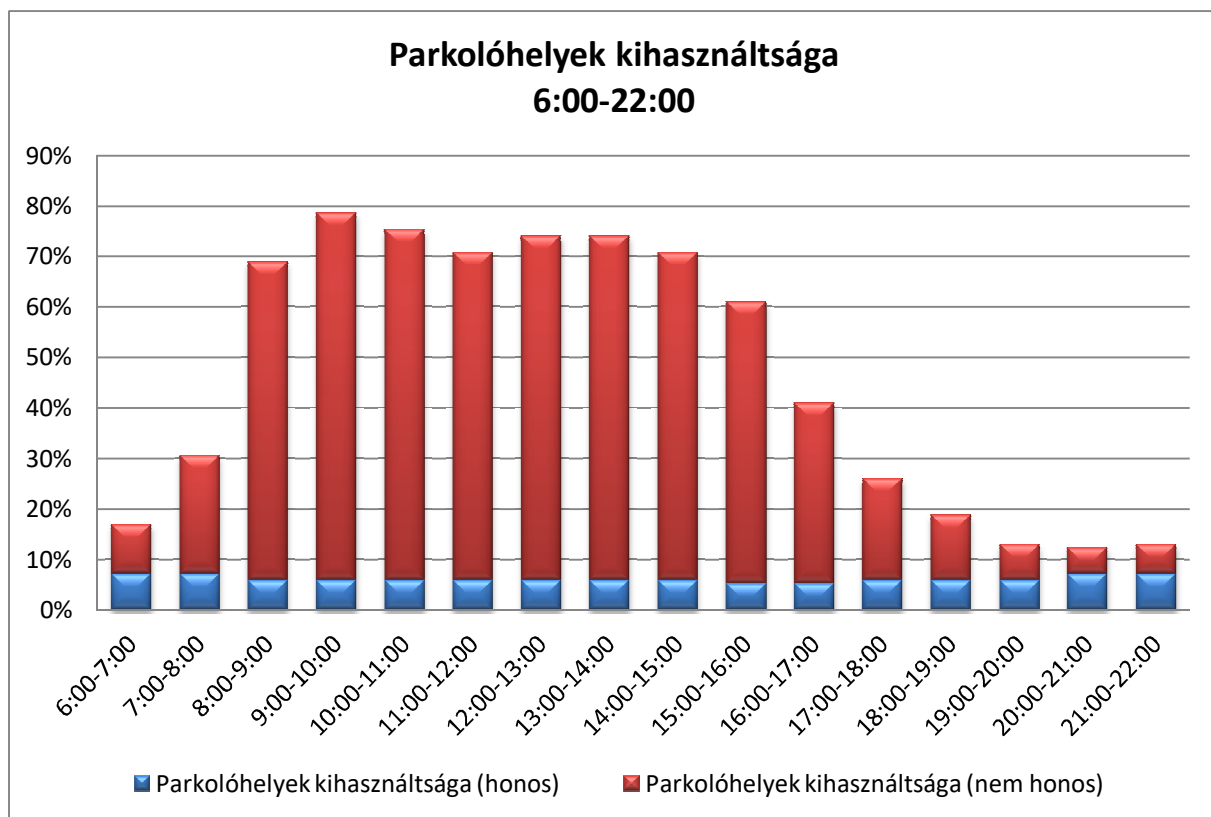
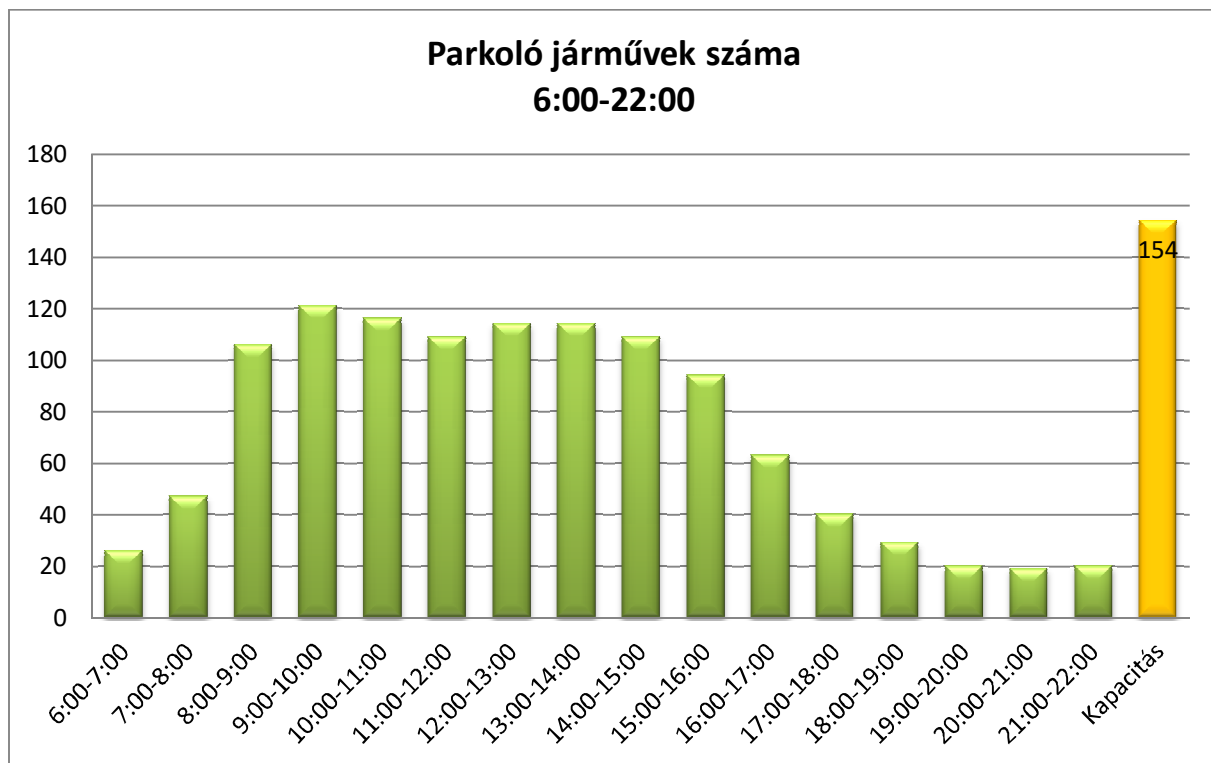
Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 105 db; 95 %; 11:00-12:00

**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 83 %**

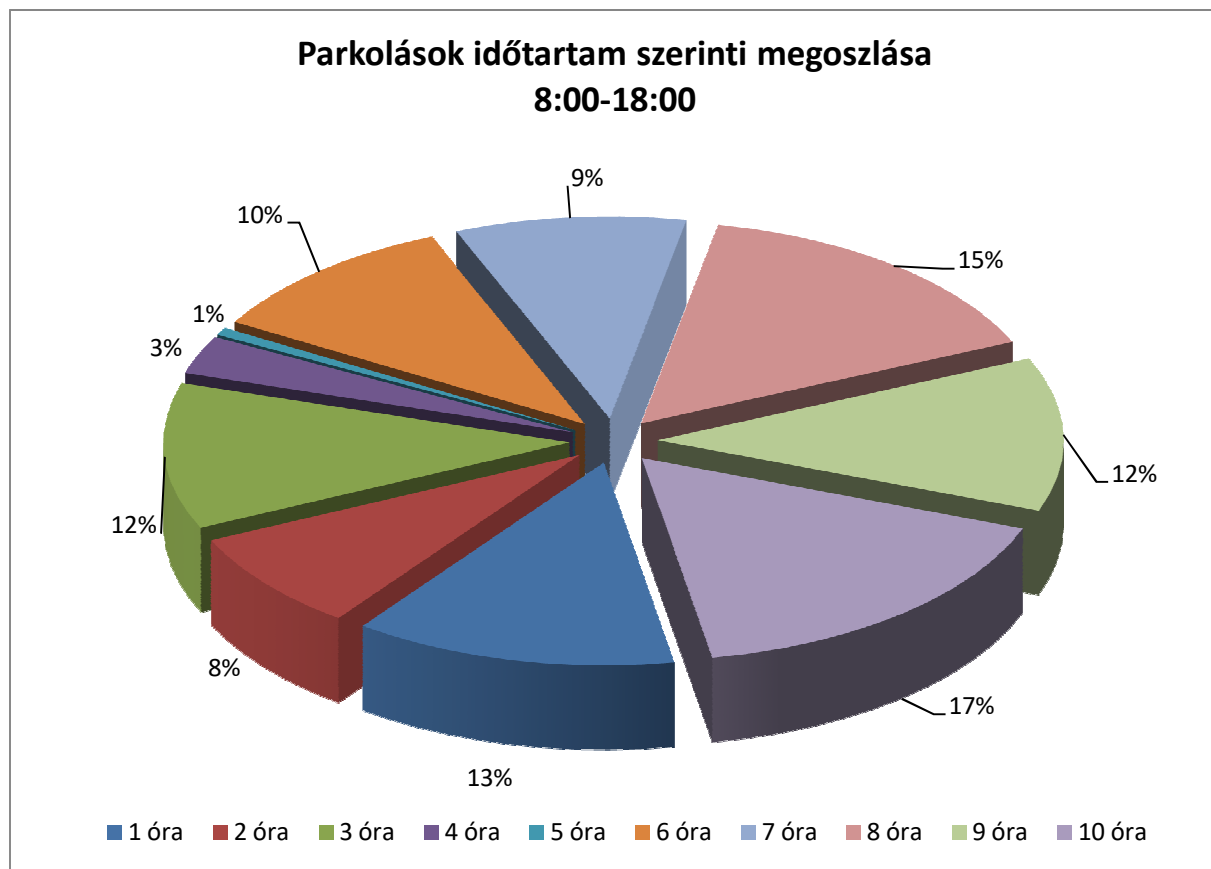
Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 4,7 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 42 %**

4.2.5. 05. részterület







Becsült férőhelyek száma: 154 db

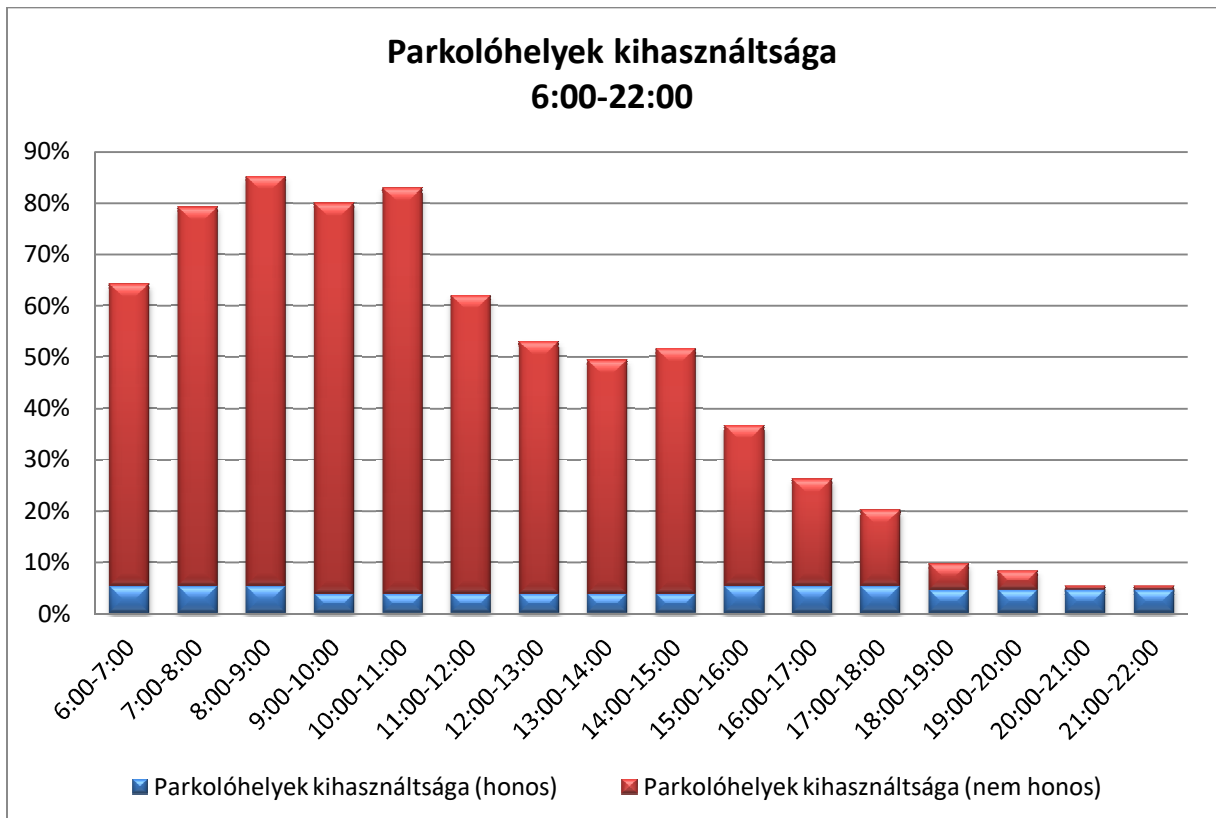
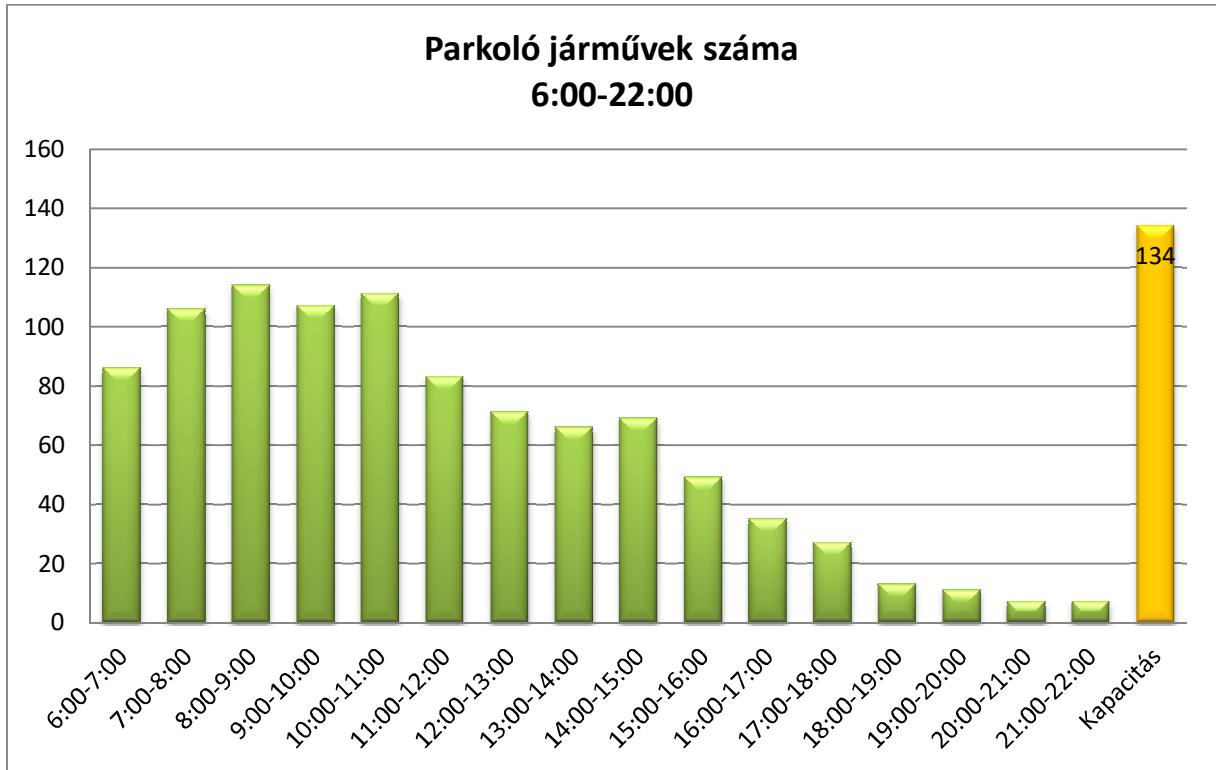
Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 121 db; 79 %; 9:00-10:00

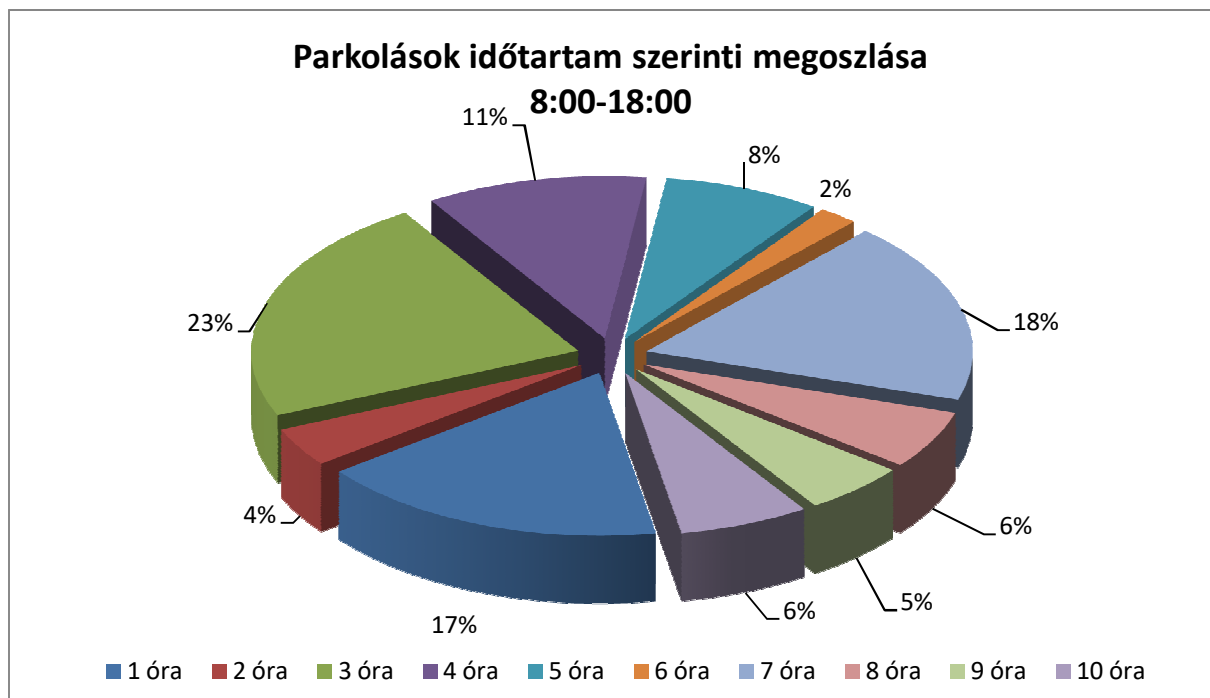
**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 64 %**

Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 6,0 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 21 %**

4.2.6. 06. részterület





Becsült férőhelyek száma: 134 db

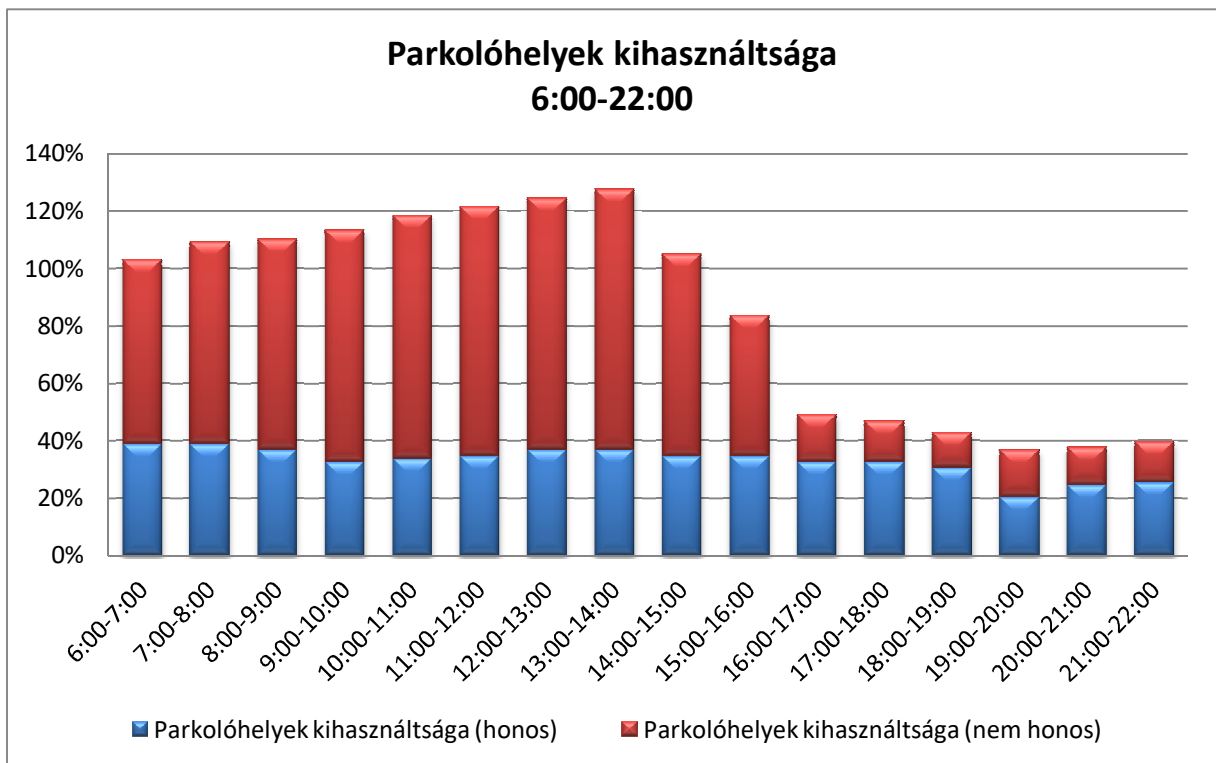
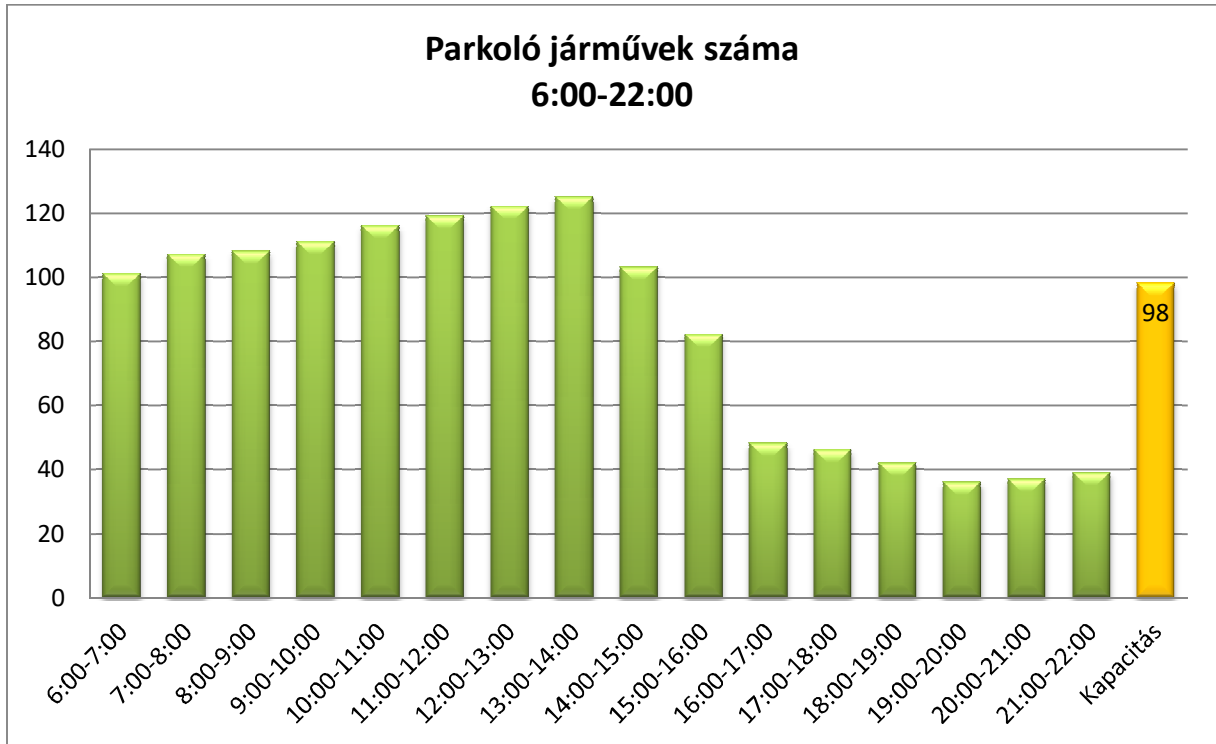
Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 114 db; 85 %; 8:00-9:00

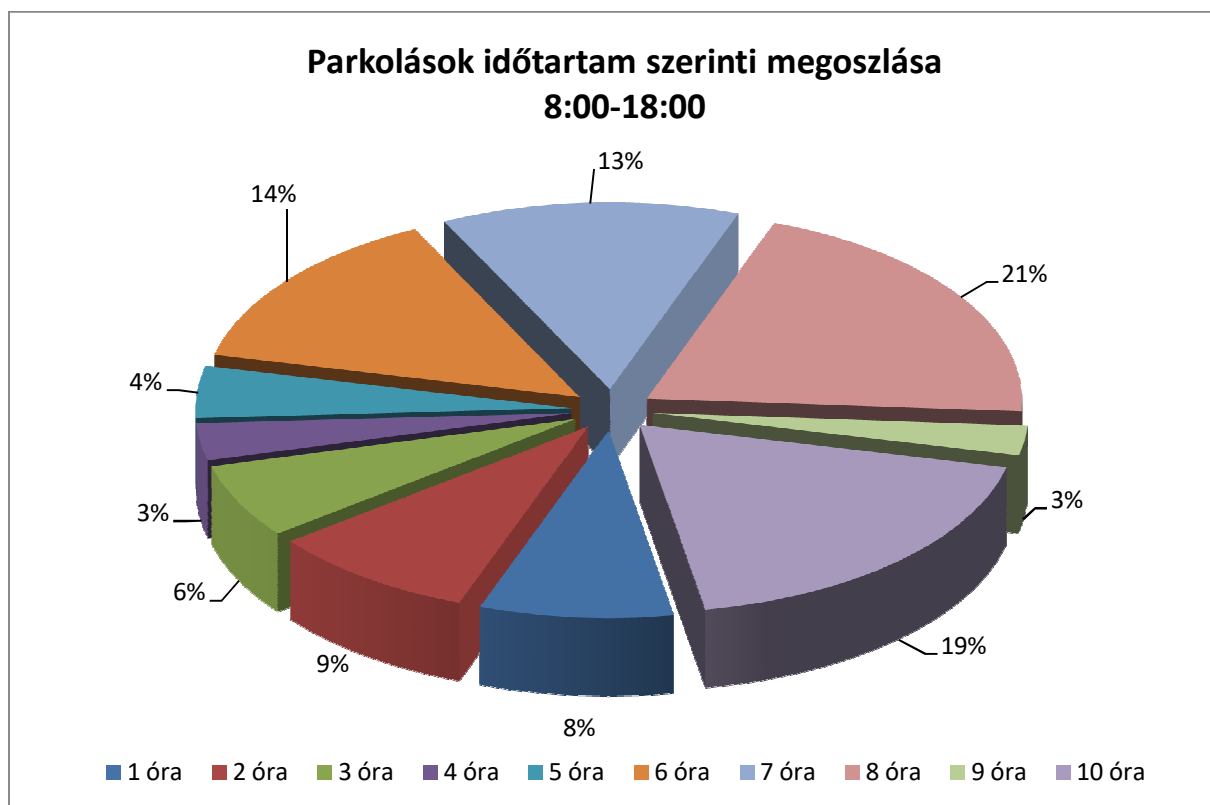
**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 55 %**

Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 4,7 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 21 %**

4.2.7. 07. részterület





Becsült férőhelyek száma: 98 db

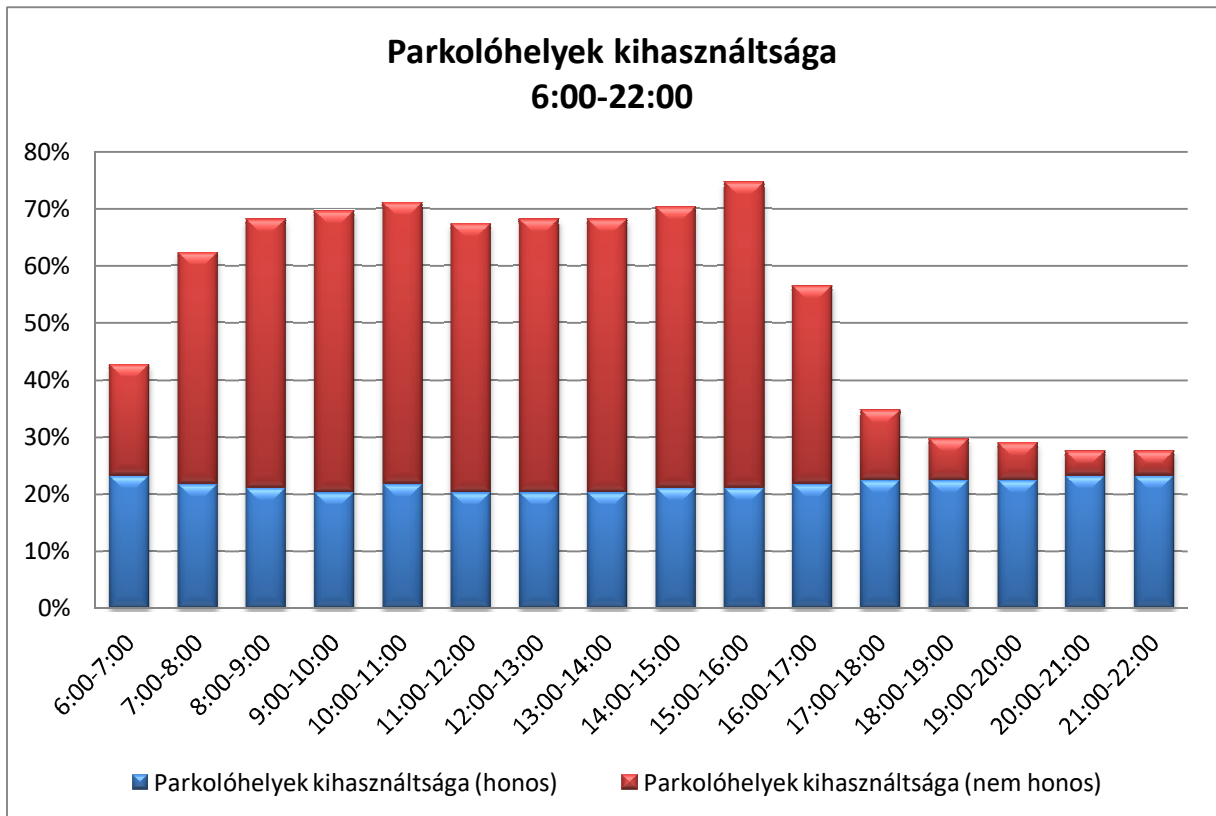
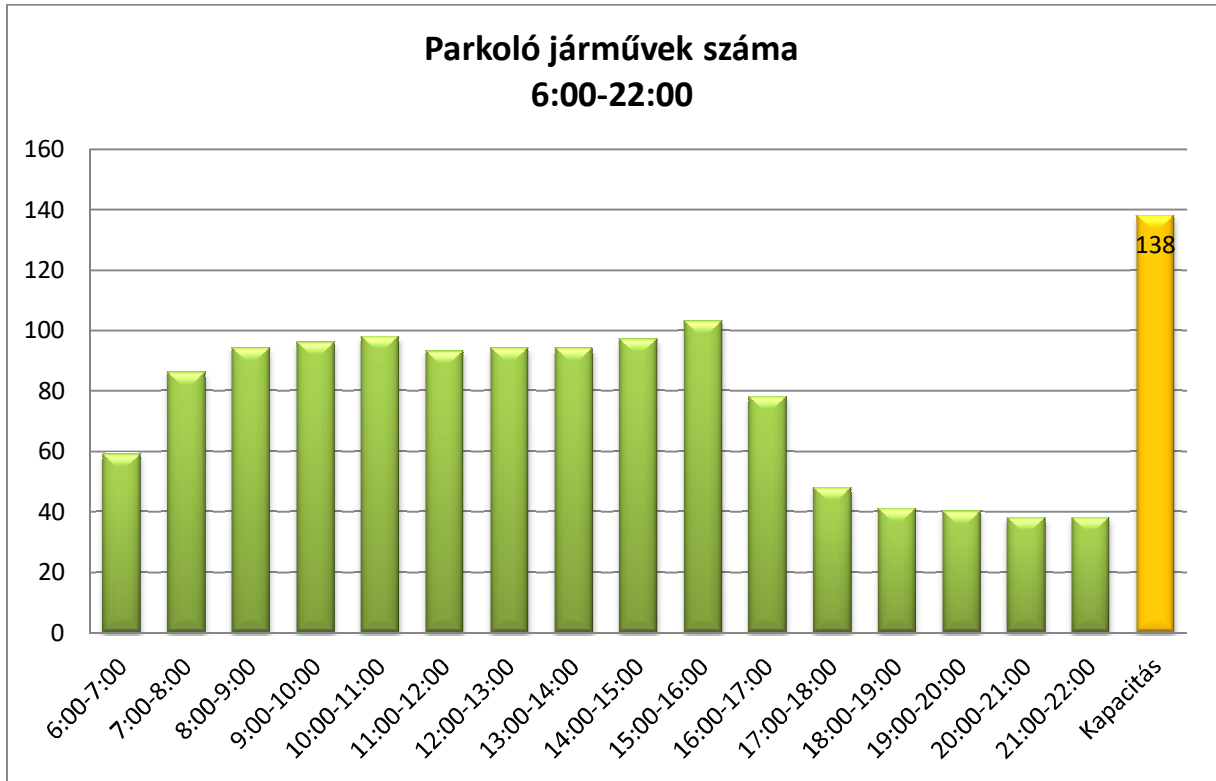
Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 125 db; 128 %; 13:00-14:00

**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 100 %**

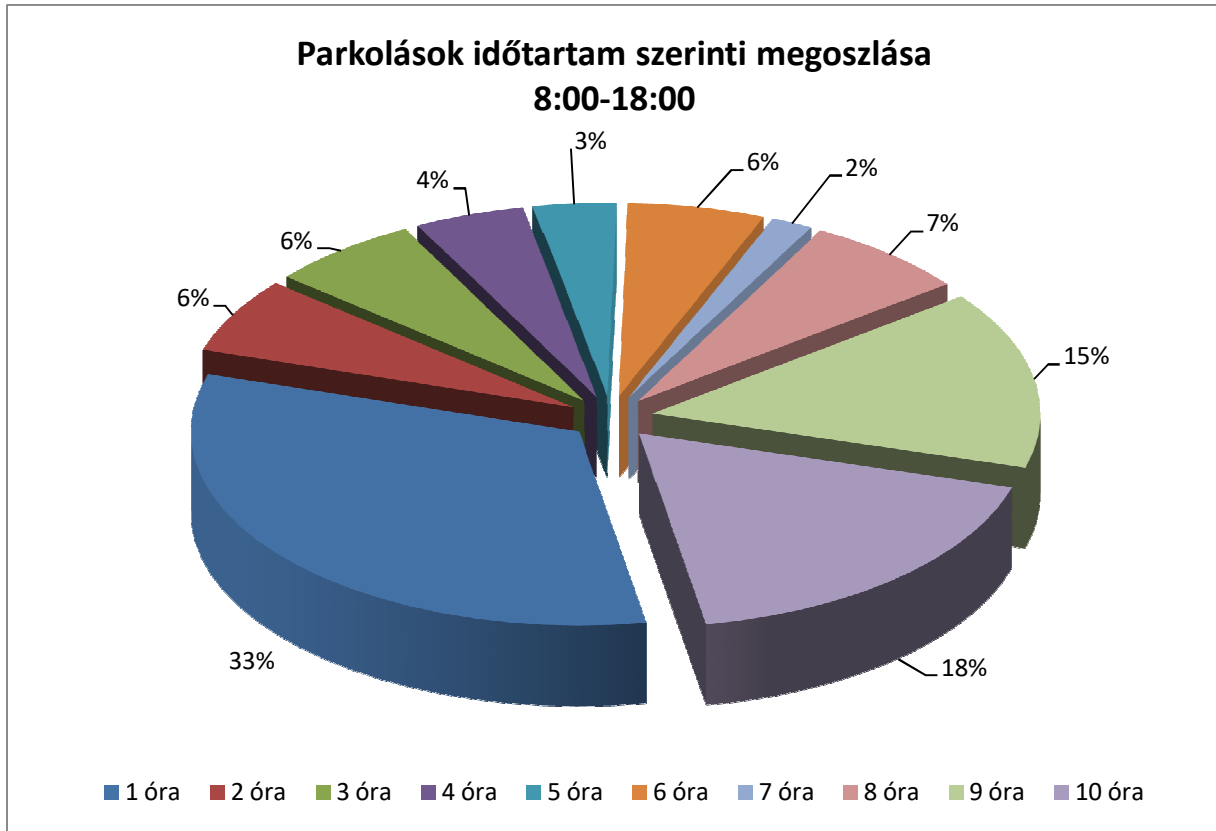
Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 6,3 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 17 %**

4.2.8. 08. részterület







Becsült férőhelyek száma: 138 db

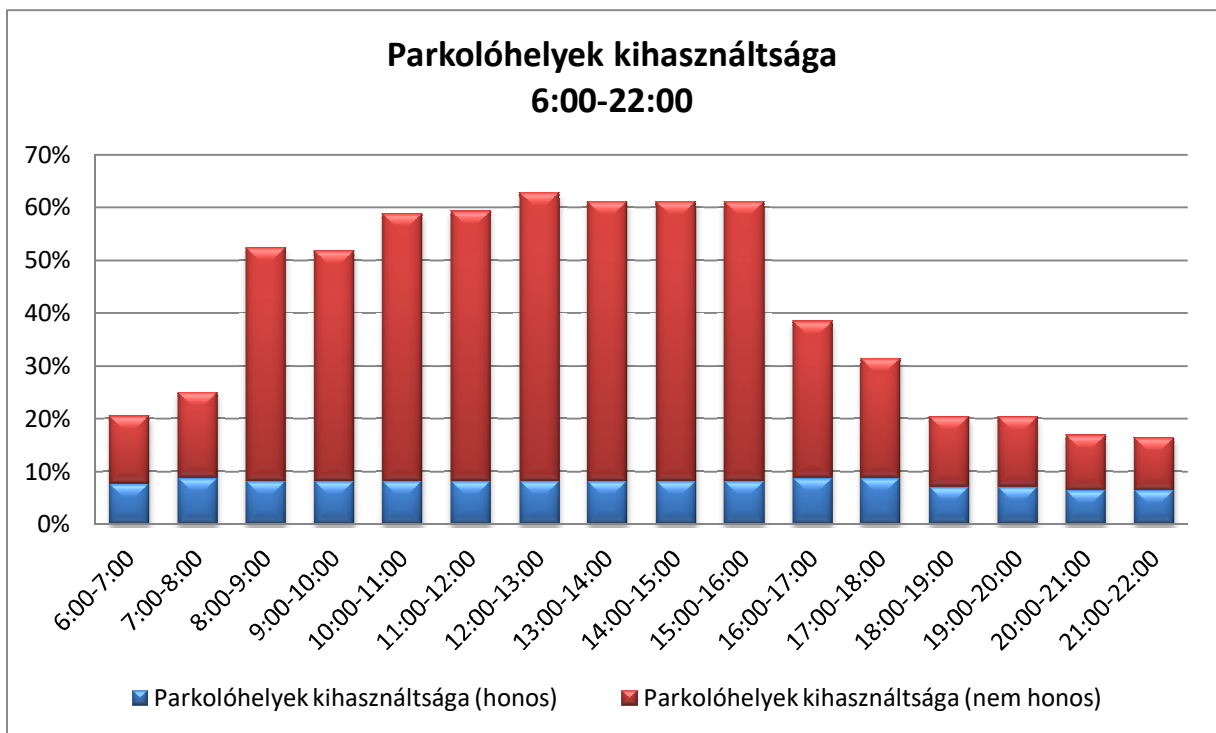
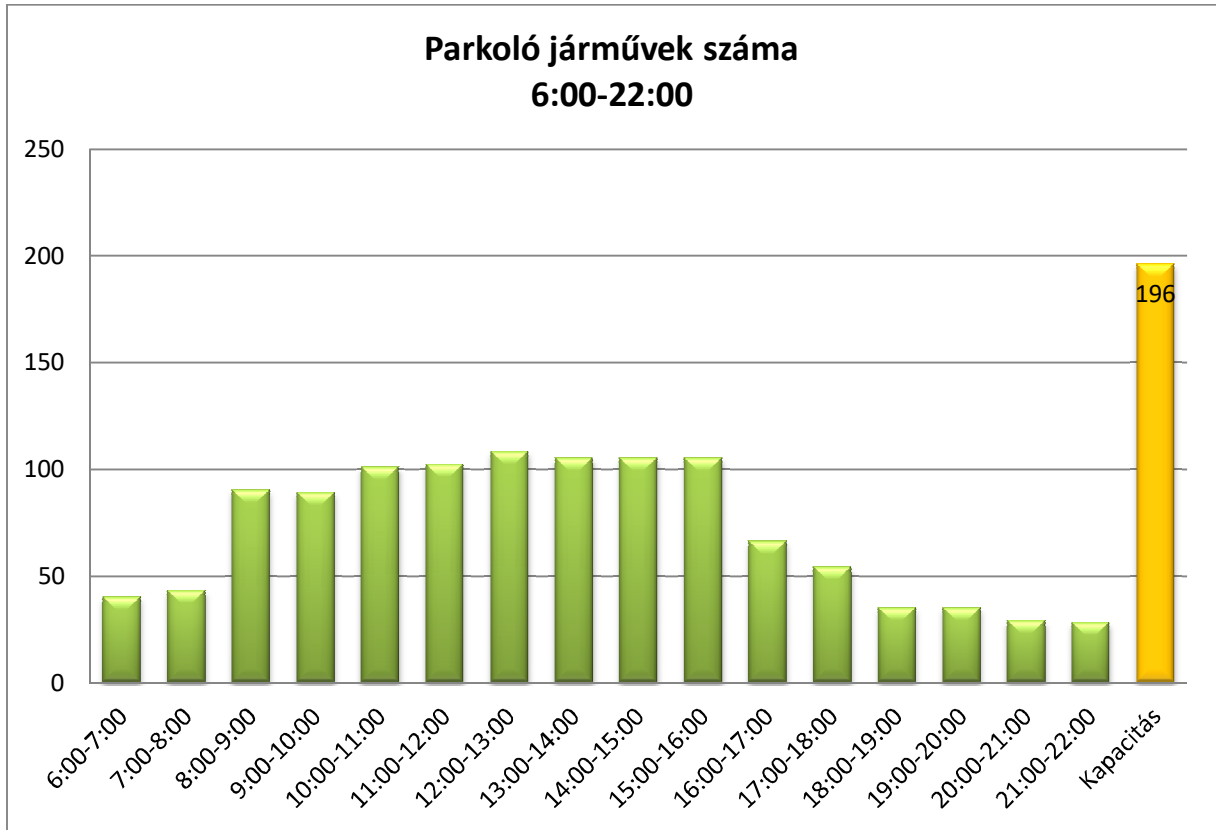
Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 103 db; 75 %; 15:00-16:00

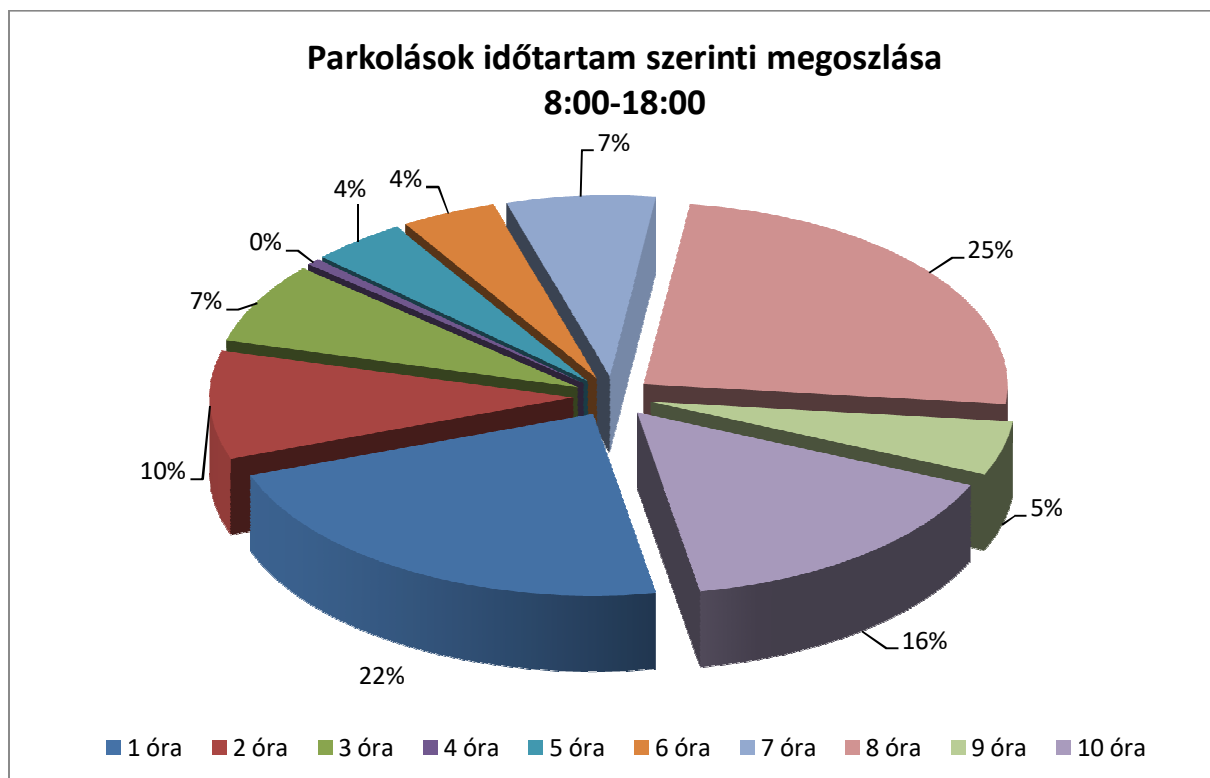
**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 65 %**

Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 5,1 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 39 %**

4.2.9. 09. részterület





Becsült férőhelyek száma: 172 db

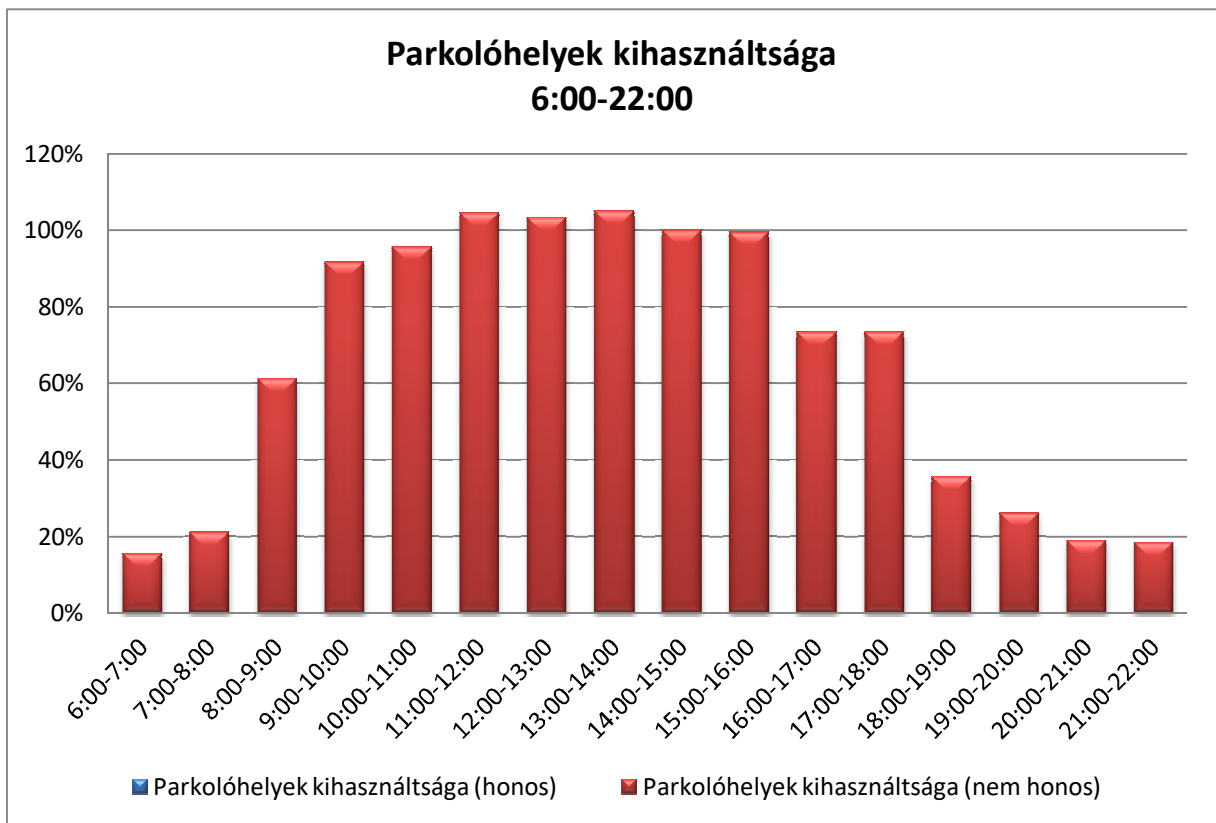
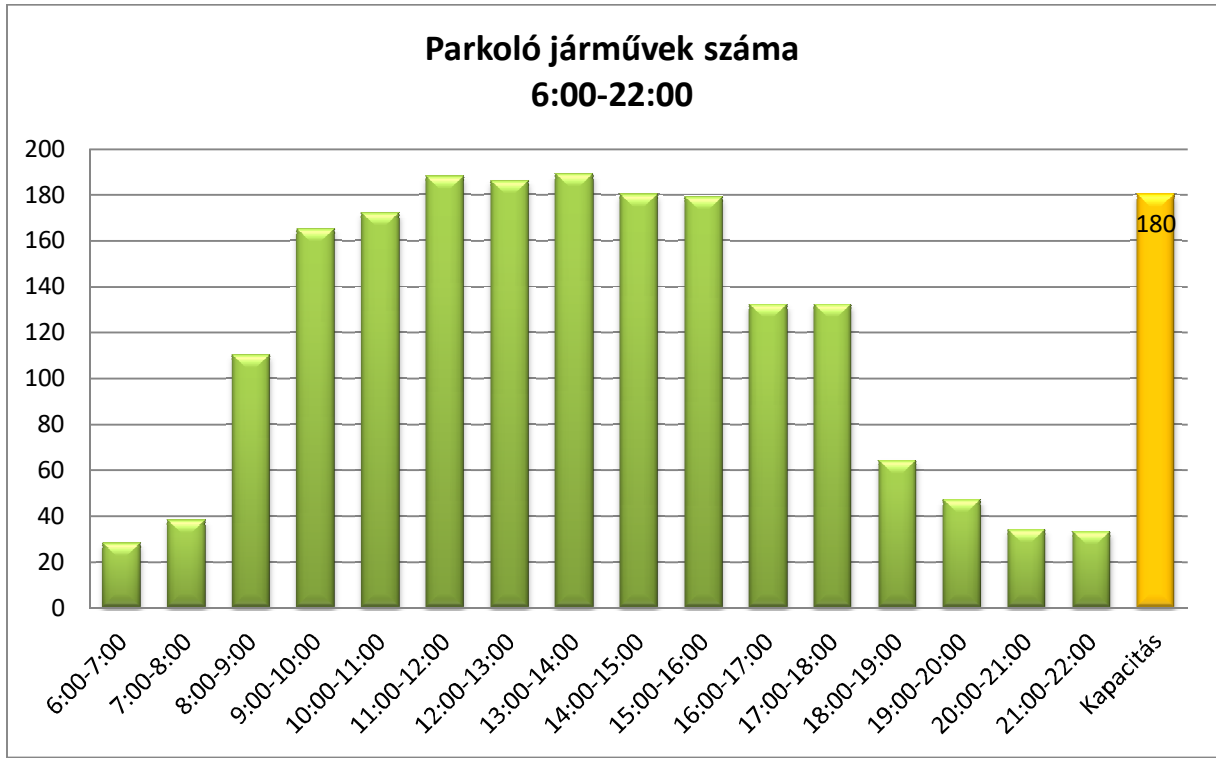
Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 108 db; 63 %; 12:00-13:00

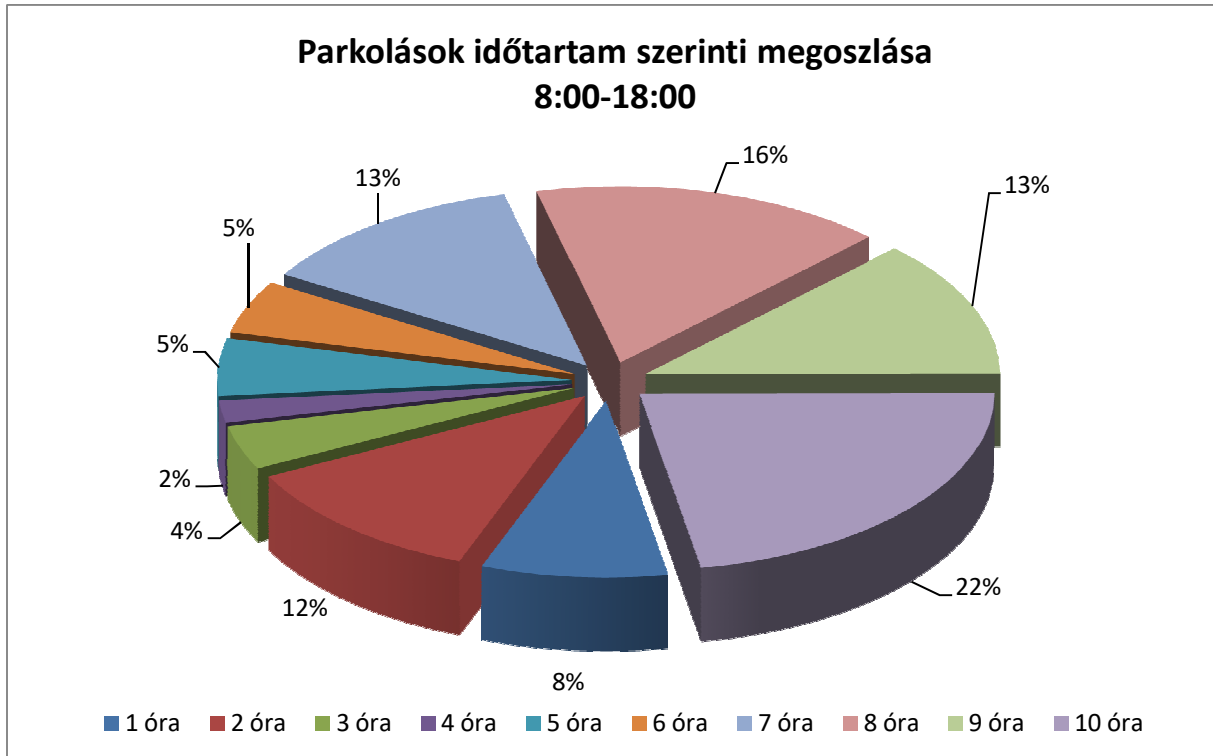
**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 54 %**

Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 5,6 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 32 %**

**4.2.10. 10. részterület**





Becsült férőhelyek száma: 180 db

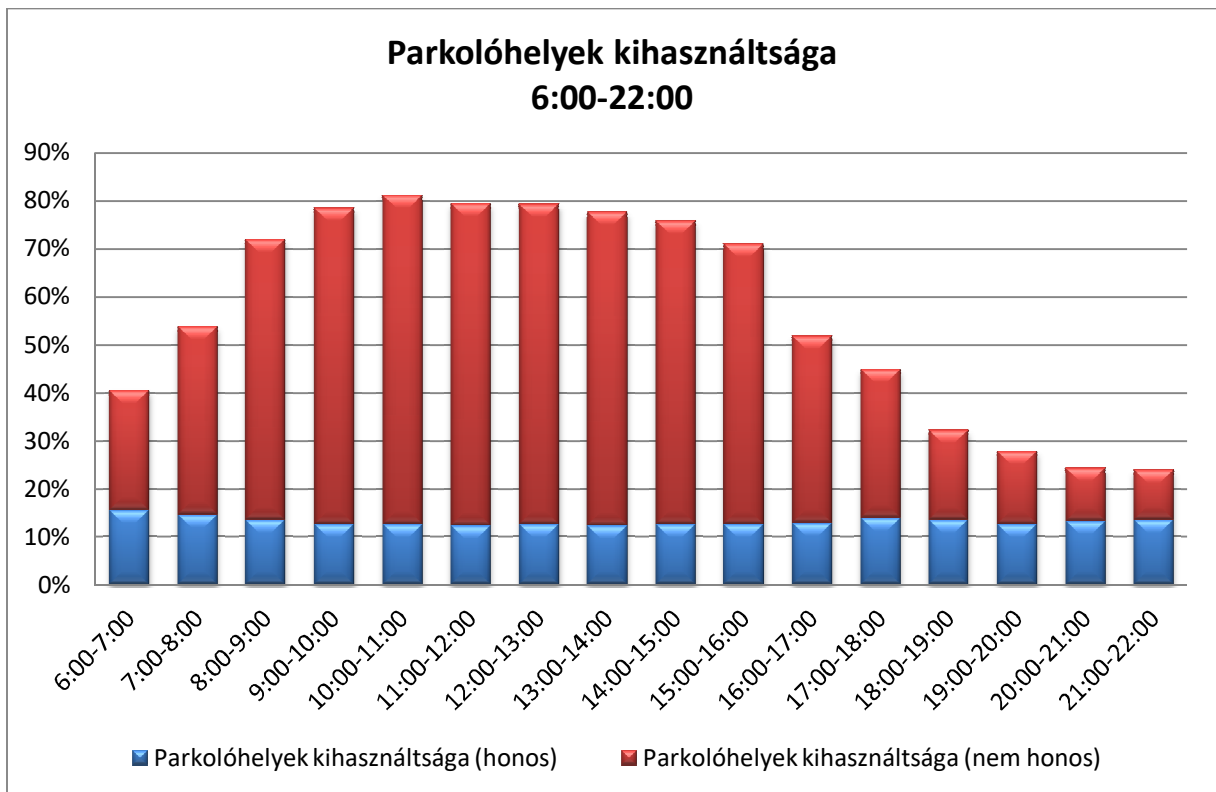
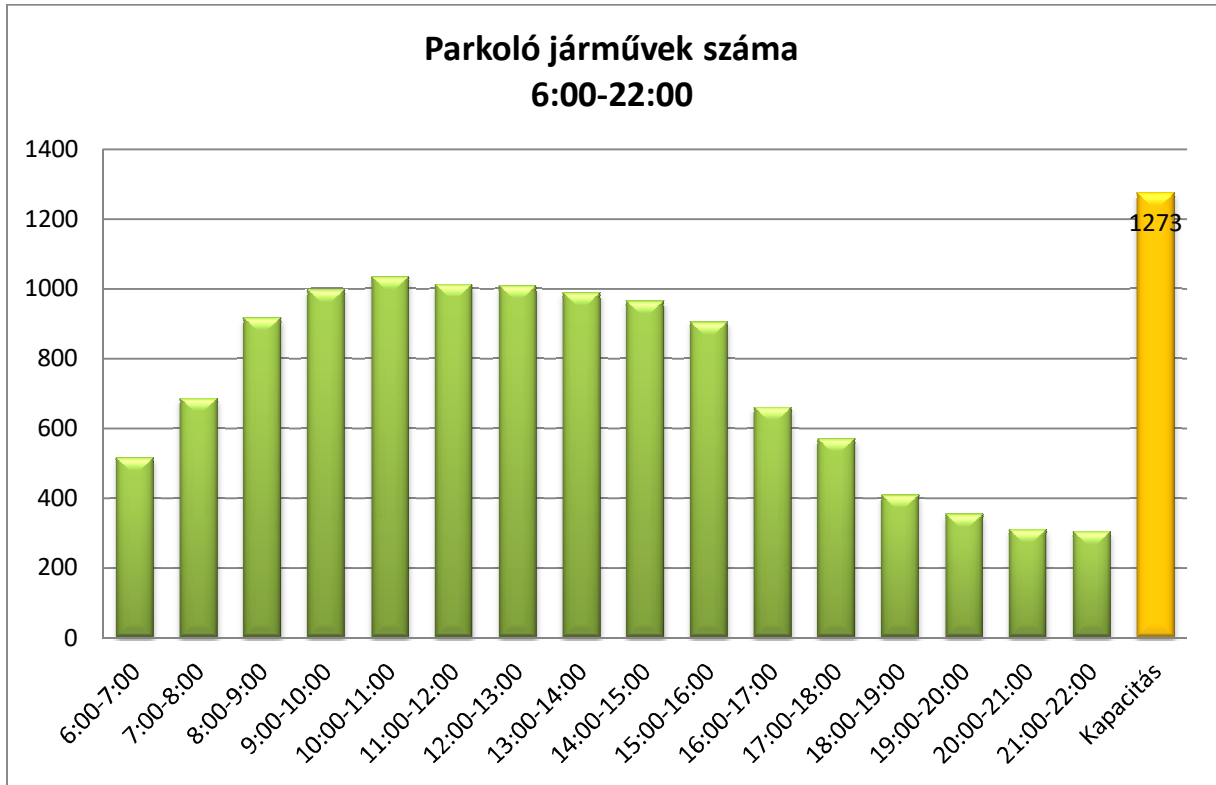
Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 189 db; 105 %; 13:00-14:00

**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 91 %**

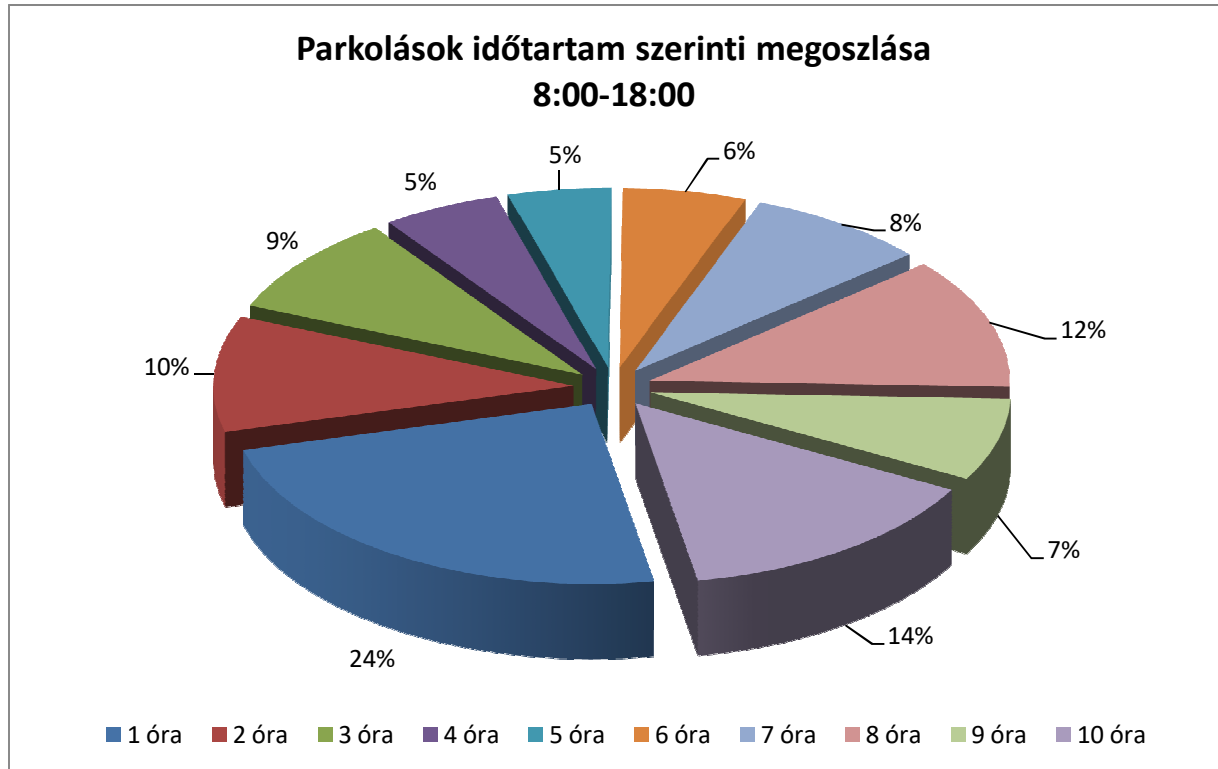
Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 6,6 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 20 %**

**4.2.11. Teljes vizsgált terület**







Becsült férőhelyek száma: 1273 db

Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 1032 db; 81 %; 10:00-11:00

**Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 71 %**

Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 5,1 óra

**2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 34 %**

## 5. Gazdaságossági vizsgálat

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

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

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.

Várakozási díj kizárólag kijelölt parkolóhelyen szedhető, ebből fakadóan díjfizető várakozási övezet bevezetését megelőzően az érintett terület teljes körű forgalomtechnikai felülvizsgálata, és rendezése szükséges, elsősorban a várakozóhelyek helyes és pontos kijelölésére fókuszálva. Korábbi parkolás szabályozási 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.**

Szükséges megjegyezni, hogy a díjfizető várakozási övezet bevezetését követően, a díjelkerülés érdekében a területen megnőhet a szabálytalanul várakozó járművek száma, amellyel szemben gyorsan és hatékonyan fel kell majd lépni.

### 5.2. A várakozási övezet kijelölésének költségbecslése

A parkolás szabályozást követően, a férőhely számok megállapítása után meghatározható a szükséges parkolójegy-kiadó automaták száma. A parkolójegy-kiadó automaták helyeinek kijelölése a megfelelő elérési távolságok figyelembevételével történt. Figyelembe vettük a **30/2010. (VI.4.) Főv. Kgy. rendeletet**, amely Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról rendelkezik, valamint annak módosítását, a **38/2016. (XI. 3.) Főv. Kgy. rendeletet**.

A rendelet módosítása értelmében a parkolás-üzemeltetési rendszer egyik technikai feltétele a parkolójegy-kiadó automatákra vonatkozóan, hogy az automatáknak **a várakozóhelyek 80%-ától 250 méteren belül elérhetőek**nek kell lenniük.

A parkolójegy-kiadó automaták számának pontos meghatározása az egyesített terv készítéséhez kapcsolódó helyszíni bejárás során végezhető el, mivel az esetek nagy részében figyelembe kell venni az automata láthatóságát, megközelíthetőségét, a közművek

nyomvonalait, a tulajdonosi határokat, stb. Korábbi tervek alapján a ténylegesen telepítendő automaták száma jellemzően legfeljebb  $\pm 10\%$ -kal tér el a becsült automata számhoz képest.

A fentiek értelmében a döntés-előkészítő tanulmány során egy közelítő becslés alapján határoztuk meg a várhatóan szükséges parkolójegy-kiadó automaták számát, amely **a teljes vizsgált területen mindösszesen 7 db.**

A Kőbányai Vagyonkezelő Zrt. tájékoztatása alapján egy parkolójegy-kiadó automatára eső telepítési költség, bruttó 3 100 000 Ft/automata, továbbá a várakozási övezet kijelölésének további költségei (táblázás, felfestés stb).

### **5.3. A várakozási 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 várakozási díjat fizetnének. A jelenlegi díjfizető órák száma a férőhelyek számának csökkenésének arányával lett figyelembe véve, azzal a feltételezéssel, hogy a díjfizetők arányosan annyival kevesebben lesznek, mint a férőhelyek száma, valamint a díjfizető órák számát csökkentettük a helyi lakossági parkolások számával is.

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

Az éves bevételek számításához a 2020. évi díjjal, vagyis az 5. díjtételű területek szerinti bruttó 175 Ft/óra díjjal, valamint havonta 21 munkanappal számoltunk.

#### **Lakossági parkolás:**

A várható bevételek számításánál nem vettük figyelembe a lakossági parkolást.

A lakossági parkolások arányának meghatározásakor figyelembe vettük, hogy a Richter Gedeon Nyrt., valamint a Robert Bosch Hungary Kft. létesítményeinek jelenléte miatt vizsgált területen a fővárosban általánosan jellemzőhöz képest jóval nagyobb arányban jelenik meg a közterületeken a nem lakossági parkolás. A munkahelyükre érkezők gépjárművei által generált parkolás napi lefolyása (érkezés/távozás) némiképp eltér az általában tapasztaltakhoz képest, amely a különböző munkavégzési műszakok szervezéséhez köthető.

Fentiek miatt lakossági parkolásnak tekintettük a parkolóban reggel és este benntartózkodó 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. A pótdíjazás mértéke a korábbi évek pótdíjazási statisztikái alapján kb. **bruttó 5160 Ft/férőhely/év.**

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

Az üzemeltetési költségeket a X. kerület tájékoztatása alapján vettük fel, az egy parkolóhelyre vetített éves üzemeltetési költség a kerületben az eddigi tapasztalatok alapján kb. **bruttó 41.580 Ft/férőhely/év.** A kerületben jelenleg két díjfizető parkoló övezet működik (Gyakorló utcánál, ill. a Zágrábi u. környezetében), összesen kb. 2 500 parkolóhellyel, és 39 parkolójegy-kiadó automatával. A jelenlegi vizsgálatban további kb. 1150 parkolóhely jelölhető ki díjkötelesként, melyekhez 7 db parkolójegy-kiadó automata kihelyezése szükséges. A beruházás következményeképpen elvárható az egy parkolóhelyre jutó éves üzemeltetési költség csökkenése. A gazdaságossági számítás során a jelenlegi üzemeltetési költség 90%-ával, **bruttó 37.422 Ft/férőhely/év<sup>3</sup>** költséggel számoltunk.

A két alkalommal elvégzett parkolásvételel közül a nem honos (és így a későbbiekben díjat fizető) parkolások száma az I.sz. mérésben – kis mértékben, de – kisebb volt, mint a II.sz. mérés során. Ez kisebb becsült bevételt jelent, amely a megtérülés szempontjából nézve a „pesszimistább” változat, ezért **a gazdaságossági számítás során az I. sz. mérést vettük figyelembe.** Fontos megjegyezni, hogy **a két mérés értékei között arányaiban kis eltérés van.**

---

<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 arányosan 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 **6382 óra**. A parkolási szokások várható átrendeződéséből adódóan (vagyis a rövid idejű közterületi parkolások megmaradása mellett, a hosszú idejű közterületi parkolások az időtartam növekedésével arányos csökkenése prognosztizálható), a gazdaságossági vizsgálatnál a díjfizető órák számát **1196 órával** vettük figyelembe.

tartózkodási idők [óra]	Összes (nem lakossági) tartózkodási idő [óra]	Összes (nem lakossági) tartózkodási idő a parkolás átrendeződése után [óra]	Az átrendeződés várható százalékos eltérése (%)
1	350	315	90
2	346	242	70
3	375	187	50
4	344	103	30
5	265	53	20
6	630	63	10
7	819	82	10
8	1112	56	5
9	1521	76	5
10	620	19	3
<b>Összesen</b>	<b>6382</b>	<b>1196</b>	

5-1. táblázat: Díjfizető órák számának alakulása

Az éves árbevétel tartalmazza a pótdíjkból származó bevételt is.

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

jelenlegi férőhelyek száma	összes parkolás a díjfizető időszakban	lakossági parkolás a díjfizető időszakban	díjfizető órák száma 8.00-18.00	férőhelyek száma a parkolászabályozás után	éves árbevétel (bruttó 175 Ft/óra esetén)
[db]	[db/nap]		[óra/nap]	[db]	[Ft/év]
<b>1 273</b>	<b>1 860</b>	<b>1 379</b>	<b>1 196</b>	<b>1 146</b>	<b>58 657 617</b>

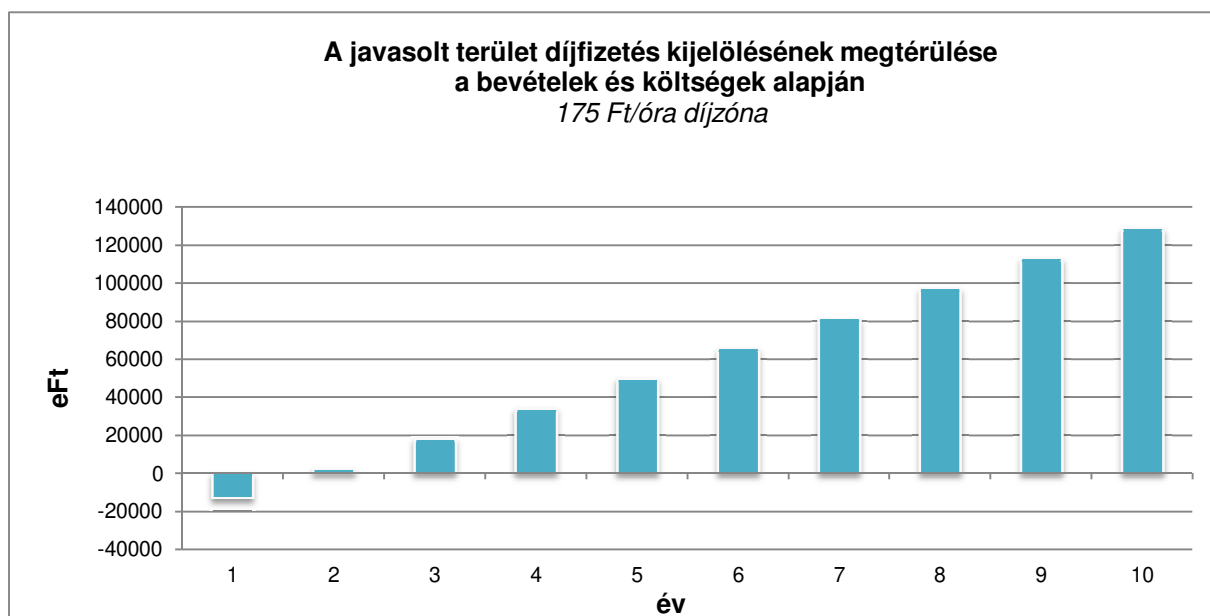
5-2. táblázat: Várható bruttó bevételek

becsült parkolójegy-kiadó automaták száma	férőhelyek száma a parkolás- szabályozást követően	beruházási költség	üzemeltetési költség	költségek összesen
		[Ft]	[Ft]	[Ft]
<b>7</b>	<b>1146</b>	<b>29 142 750</b>	<b>42 874 385</b>	<b>72 017 135</b>

5-3. táblázat: Várható bruttó költségek az első évben

A vizsgálat eredményében látható, hogy a területen a díjköteles várakozási övezet kijelölésének becsült **beruházási költsége** kb. bruttó **29,2 millió Ft**. A férőhelyek **üzemeltetése évente** közel **bruttó 42,9 millió Ft**.

A költségekkel szemben a várható **éves árbevétel** mintegy bruttó **58,7 millió Ft**.



5-1. ábra: Díjfizető várakozási övezet kijelölésének várható megtérülése a bevételek és költségek alapján

A fentiek figyelembevételével elmondható, hogy a **beruházási költség megtérülése 2-3 éven belül várható**.



## 6. Összegzés

A döntés-előkészítő tanulmány célja, hogy tájékoztatást adjon a vizsgált terület jelenlegi parkolási helyzetéről, alátámassza a terület korlátozott várakozási övezetbe vonásának lehetőségét, valamint bemutassa a terület várakozási övezet kijelölése esetén várható pénzügyi megtérülését, ill. működtetésének gazdaságosságára vonatkozó várható eredményét.

A terület parkolási adataiból látszik, hogy a nap folyamán a terület átlagos foglaltsága 70-75%. A lakossági parkolások arányának meghatározásakor figyelembe vettük, hogy a Richter Gedeon Nyrt., valamint a Robert Bosch Hungary Kft. létesítményeinek jelenléte miatt vizsgált területen a fővárosban általánosan jellemzőhöz képest jóval nagyobb arányban jelenik meg a közterületeken a nem lakossági parkolás. A munkahelyükre érkezők gépjárművei által generált parkolás napi lefolyása (érkezés/távozás) némiképp eltér az általában tapasztaltakhoz képest, amely a különböző munkavégzési műszakok szervezéséhez köthető.

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.**

Javasolt a vizsgált területen a korlátozott várakozási övezet bevezetése, amely a nem honos parkolások számának csökkenését eredményezi, és mérsékli az ebből fakadó konfliktusokat.

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.

A díjköteles várakozási övezetek bevezetésének lehetőségét a **20/1984. (XII. 21.) KM rendelet** szabályozza. A KM rendelet vonatkozó részei alapján a vizsgált területnek az alábbiaknak kell megfelelnie.

*„...35.15. a) 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, előtte-utána 2 órával kibővíthető.*

*A telítettség megállapításánál figyelembe kell venni az alábbi szempontokat:*

*aa) a várakozási díj megfizetésének kötelezettsége a naptári év napjai legalább 50%-án fennáll, és*

*ab) a legalább 100 darab várakozóhely működik a területen, és*

*ac) a telítettség legalább 20%-a két óránál rövidebb idejű parkolási igénnyel lép fel...”*

Az elvégzett parkolásfelvételek alapján, a terület jogszabályi megfelelését az alábbiakban foglaltuk össze. Az összehasonlítást mindkét mérési alkalom eredményeire elvégeztük. Tárgyi munkához készült dinamikus parkolásfelvétel eredményeiről elmondható, hogy mindkét mérési alkalom eredményei közel azonos eloszlást és kihasználtságot mutatnak a vizsgált területen.

### I. sz. mérés (2020.01.23.)

20/1984. (XII. 21.) KM rendelet vonatkozó előírásai	Vizsgált terület jellemzői	Jogszabályi megfelelés
Az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága a 70%-ot meghaladja	75%	megfelel
A várakozási díj megfizetésének kötelezettsége a naptári év napjai legalább 50%-án fennáll	munkanapokon (kb.250 nap/év)	megfelel
Legalább 100 darab várakozóhely működik a területen	1273 fh.	megfelel
A telítettség legalább 20%-a két óránál rövidebb idejű parkolási igényvel lép fel	33%	megfelel

6-1. táblázat: Jogszabályi megfelelés vizsgálata, I.sz. mérés

### II. sz. mérés (2020.01.30.)

20/1984. (XII. 21.) KM rendelet vonatkozó előírásai	Vizsgált terület jellemzői	Jogszabályi megfelelés
Az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága a 70%-ot meghaladja	71%	megfelel
A várakozási díj megfizetésének kötelezettsége a naptári év napjai legalább 50%-án fennáll	munkanapokon (kb.250 nap/év)	megfelel
Legalább 100 darab várakozóhely működik a területen	1273 fh.	megfelel
A telítettség legalább 20%-a két óránál rövidebb idejű parkolási igényvel lép fel	34%	megfelel

6-2. táblázat: Jogszabályi megfelelés vizsgálata, II.sz. mérés

Összefoglalásképpen megállapítható, hogy a vizsgált terület a 20/1984. (XII. 21.) KM rendeletben foglaltaknak minden tekintetben megfelel, vagyis díjköteles várakozási övezetbe vonható.

Gazdaságossági szempontból a teljes tervezési területre vonatkozó beruházás várhatóan rövidtávon megtérülhet, habár az önkormányzat elsődleges célja a parkolási feszültségek kezelése, és nem az önkormányzati bevételek növelése.