

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

**Előterjesztés
a Képviselő-testület részére**

**a Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat közigazgatási területén további
fizetőparkolási övezet kijelöléséről**

I. Tartalmi összefoglaló

A Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (a továbbiakban: Mő.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 5 kőbányai terület található. A területek lehatárolását a 2. melléklet tartalmazza.

A Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete 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 – 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 – Száva utca által határolt területre bevezetésre került a fizetőparkolási rendszer.

A bevezetés óta az Üllői út menti parkolási zóna helyett sokan a környező, még nem fizetős lakóterületek utcáiban parkolnak, amellyel megnehezítik az ott lakók életét, és közlekedési problémákat okoznak. Emiatt a szomszédos területre is célszerű kiterjeszteni a fizetőparkolási övezetet. Ennek megfelelően készült el a Bihari utca – Fertő utca – Somfa utca – Balkán utca által határolt területre vonatkozó döntés-előkészítő tanulmányterv, amely alapján kezdeményezhető a fővárosi parkolási rendeletben egy újabb terület bevonása.

A döntés-előkészítő tanulmány alapvetően két részből áll: egyrészt az előkészítő vizsgálatból, amelyben bemutatásra került a terület jelenlegi állapotának, parkolási helyzetének a vizsgálata, valamint annak eredményei. A jelenlegi parkolási helyzet felmérésére statikus és dinamikus parkolásvétel készült két alkalommal 2018 májusában. A második részben a dinamikus parkolásvétel eredményei, valamint szakmai megfontolások alapján meghatározásra került a fizető övezet kijelölése után a parkolójegy-kiadó automaták és a szabályosan kialakítható parkolóhelyek várható száma, majd egyszerűsített költségbecslés és gazdasági megtérülési számítás is készült.

A fizetőparkolási övezet kijelölésének feltételét az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet mellékletének 35.15. a) pontja 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 a várakozásra alkalmas helyek átlagos foglaltsága meghaladta a 90 %-ot.

A tanulmányterv az előterjesztés 3. mellékletét képezi.

II. Hatásvizsgálat

A tanulmányterv előzetes gazdaságossági vizsgálata alapján a díjfizető parkolási övezet kialakítása 4-5 éven belül megtérülő beruházás, de a Kőbányai Önkormányzat elsődleges célja nem az önkormányzati bevételek növelése, hanem a jelenlegi parkolási feszültségek kezelése. A kiterjesztéstől várható, hogy a Gyakorló utca és a Szárnyas utca térségéhez hasonlóan itt is rendeződik a terület közlekedése és parkolása. Arra is számítani kell azonban, hogy a bővítéssel újabb területeket kell majd kezelni, amint azok megfelelnek az övezetbe vonás feltételének.

III. A végrehajtás feltételei

A fizetőparkolási rend bevezetésének az alábbi kötelező lépései vannak:

1. Döntés-előkészítő tanulmány alapján a Képviselő-testület döntést hoz a várakozási övezet kijelöléséről, és felhatalmazza a polgármestert, hogy a döntést (a képviselő-testületi határozat és a tanulmány megküldésével) terjessze a főpolgármester elé.
2. A főpolgármester vagy a közlekedésért felelős főpolgármester-helyettes – a szakmai ügyosztály bevonásával – a kérelmet a Fővárosi Közgyűlés elé terjeszti. A kérelem elfogadásával a Fővárosi Közgyűlés a fővárosi parkolási rendeletet módosítja.
3. A várakozási övezeteknek forgalomtechnikai tervvel és érvényes forgalomtechnikai kezelői hozzájárulással kell rendelkezniük, ezért olyan forgalomtechnikai tervet kell készíteni, amely tartalmazza a várakozási övezetet jelző táblákat, a várakozás rendjét jelző útburkolati jeleket és a parkolójegy-kiadó automaták helyét.
4. A várakozási övezet kiépítése.

Jelen esetben az 1. pontban meghatározott döntés szükséges, hogy a fővárosi parkolási rendeletbe bekerüljön az új terület.

IV. Döntési javaslat

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

Budapest, 2018. október 9. ...



D. Kovács Róbert Antal

Törvényességi szempontból ellenjegyzem:



Dr. Szabó Krisztián
jegyző

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testületének

.../2018. (... ..) határozata

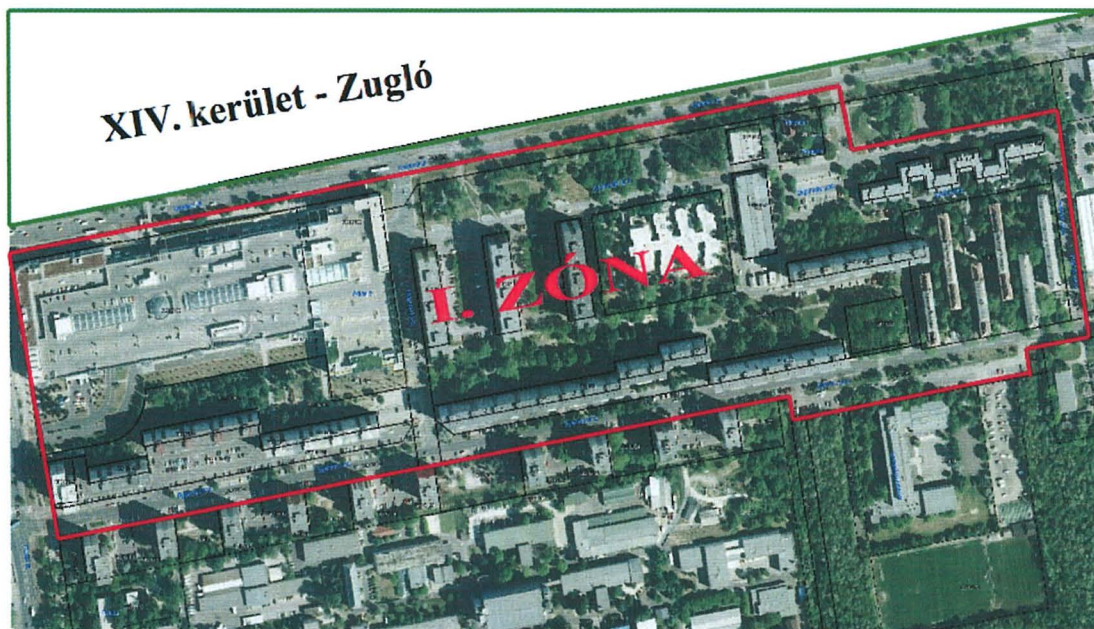
**a Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat közigazgatási területén további
fizetőparkolási övezet kijelöléséről**

1. Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete kezdeményezi Budapest Főváros Közgyűlésénél fizetőparkolási övezet kijelölését a Budapest Főváros X. kerület, Bihari utca, Fertő utca, Somfa utca, Balkán utca által határolt területen.
2. 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 Főépítészeti Osztály vezetője

Bevezetésre került a fizetőparkolási rendszer:

X. kerület I. zóna:
Kerepesi út – Fehér út – Gyakorló utca – Hatház utca
által határolt terület, beleértve a határoló utakat és tereket

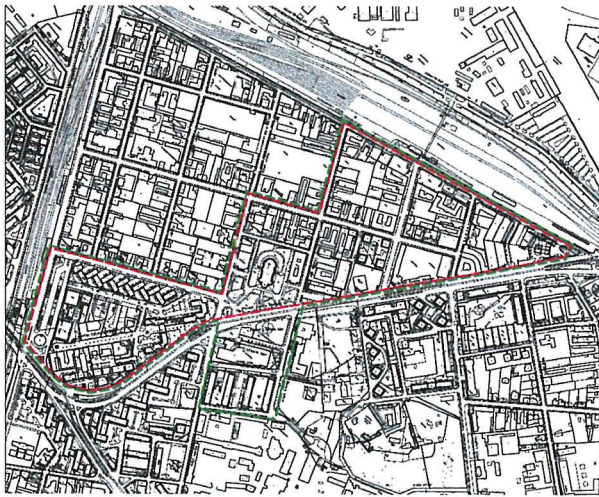


X. kerület II. zóna:
**Üllői út – Ceglédi út – Bihari utca – Balkán utca – Somfa köz – Zágrábi utca –
Gém utca – Fogadó utca – Száva utca**
által határolt terület, beleértve a határoló utakat és tereket

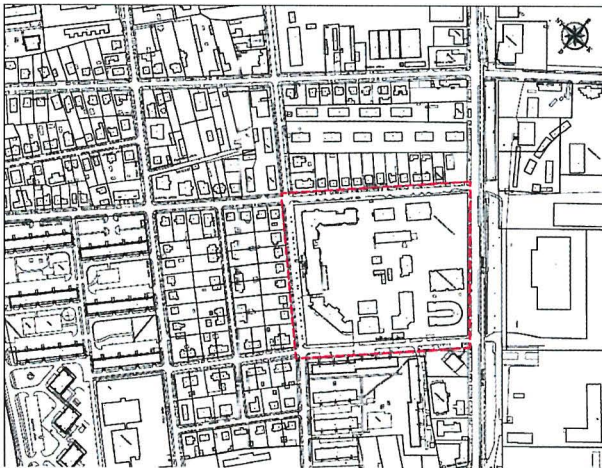


Még nem került bevezetésre a fizetőparkolási rendszer:

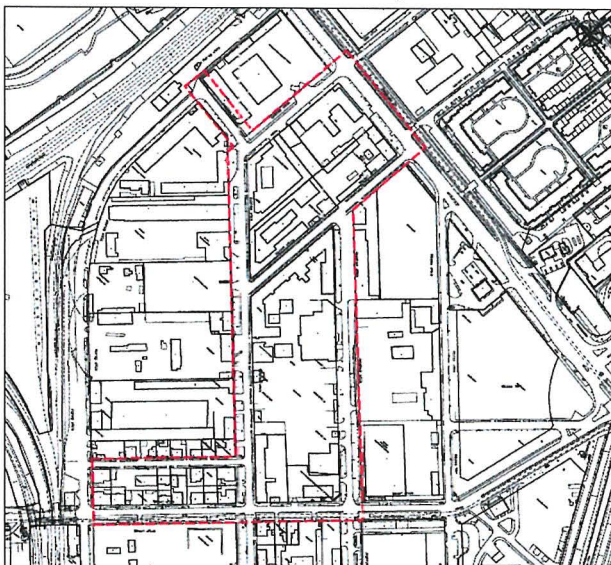
Városcsözpont területe:



Bajcsy-Zsilinszky kórház környéke:



Kőbányai út – Bihari utca környéke:



DÍJKÖTELES VÁRAKOZÁSI ÖVEZET KIALAKÍTÁSA
BUDAPEST, X. KERÜLET
BIHARI UTCA – FERTŐ UTCA – SOMFA UTCA – BALKÁN UTCA
ÁLTAL HATÁROLT TERÜLETEN

DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNY

Megbízó: Budapest Főváros X. kerületi Kőbányai Önkormányzat

Tervező: Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft.

Budapest, 2018. június



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:
5333

ALTERVSZÁM:
01

MEGBÍZÓ:

BUDAPEST FŐVÁROS X. KERÜLETI KŐBÁNYAI ÖNKORMÁNYZAT

A MEGBÍZÁS TÁRGYA:

**DÍJKÖTELES VÁRAKOZÁSI ÖVEZET KIALAKÍTÁSA
BUDAPEST, X. KERÜLET
BIHARI UTCA – FERTŐ UTCA – SOMFA UTCA – BALKÁN UTCA
ÁLTAL HATÁROLT TERÜLETEN**

TERVTÍPUS:

DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNY

SZAKÁG:

PARKOLÁS

RÉSZMŰVELET:

SZAKÁGI ALCSOPORT:

01

DOKUMENTUMSZÁM:

001

VÁLTOZAT:

02

TERVEZŐ:

Laufer Péter
01-11913

TERVEZŐ:

Tóth Ferenc Ádám
01-15371

FELELŐS TERVEZŐ:

Laufer Péter
01-11913

IRODAVEZETŐ:

Vincze Andrea

ÜGYVEZETÉS:

Váradny Tamás

DÁTUM:

2018.06.28.

EGYSÉGES DOKUMENTUMJEL:

5333-01-TAN-PAR-01-001-02

Tartalomjegyzék

1. Előzmények, megbízás tárgya.....	3
2. Jelenlegi állapot vizsgálata	4
2.1. Jelenlegi közúti hálózat	4
2.2. Jelenlegi közösségi közlekedési hálózat.....	6
2.3. Jelenlegi parkolási helyzet.....	8
2.3.1. Díjköteles várakozási övezetek a vizsgált terület környezetében	8
2.3.2. A parkolás rendje	8
3. Parkolási helyzet vizsgálata	10
3.1. Statikus parkolás felvétel	10
3.2. Dinamikus parkolás felvétel	10
3.2.1. A felvétel módszere és menete.....	10
3.2.2. A felvétel eredményei	11
4. Gazdaságossági vizsgálat.....	16
4.1. A parkolás szabályozás után várható parkolóhelyek számának becslése	16
4.2. A várakozási övezet kijelölésének költségbecslése	16
4.3. A várakozási övezet kijelölése után várható bevételek	17
4.4. Egyéb bevételek és kiadások	17
4.5. Egyszerűsített gazdaságossági vizsgálat.....	18
5. Összegzés	20

Ábrajegyzék

2-1. ábra Jelenlegi közúthálózat	5
2-2. ábra Jelenlegi közösségi közlekedési hálózat.....	7
2-3. ábra: Jelenlegi és tervezett díjköteles várakozási övezetek.....	9

Táblázatjegyzék

4-1. táblázat: Díjfizető órák számának alakulása	18
4-2. táblázat: Várható bruttó bevételek.....	19
4-3. táblázat: Várható bruttó költségek az első évben.....	19
5-1. táblázat: Jogszabályi megfelelés vizsgálata, I.sz. mérés.....	21
5-2. táblázat: Jogszabályi megfelelés vizsgálata, II.sz. mérés.....	21

1. Előzmények, megbízás tárgya

Az Ecseri út, ill. Pöttyös utca metrómegállók vonzáskörzetében található tervezési területen (Üllői út - Ceglédi út - Bihari u. - Balkán u. - Somfa köz – Zágrábi u. - Gém u. - Fogadó u. - Száva u.) korábban jelentős problémát okozott a közterületi, elsősorban P+R jellegű parkolás. A helyzet rendezése érdekében, Budapest X. kerület, Kőbánya Önkormányzata díjköteles várakozási övezetet alakított ki, amely 2017 nyarán kezdte meg működését. A díjfizetés bevezetésével a nem honos parkolások egy része a díjfizető területen kívül jelent meg.

A jelen tanulmányban vizsgált területen, a Somfa utcában új építésű lakóházak kerültek átadásra, amelyek lakói túlnyomórészt közterületen tárolják járműveiket.

A Makk utcában két társasház építése jelenleg is zajlik.

Jelen döntés-előkészítő tanulmány célja, hogy tájékoztatást adjon a Bihari utca – Fertő utca – Somfa utca – Balkán utca által határolt terület jelenlegi parkolási helyzetéről, és megvizsgálja a terület díjköteles várakozási övezetbe vonásának lehetőségeit. Bemutatja a területen várakozási övezet kijelölése esetén várható pénzügyi megtérülését, illetve működtetésének gazdaságosságára vonatkozó várható eredményét.

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 parkolásvétel 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 készítettünk 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. Jelenlegi közúti hálózat

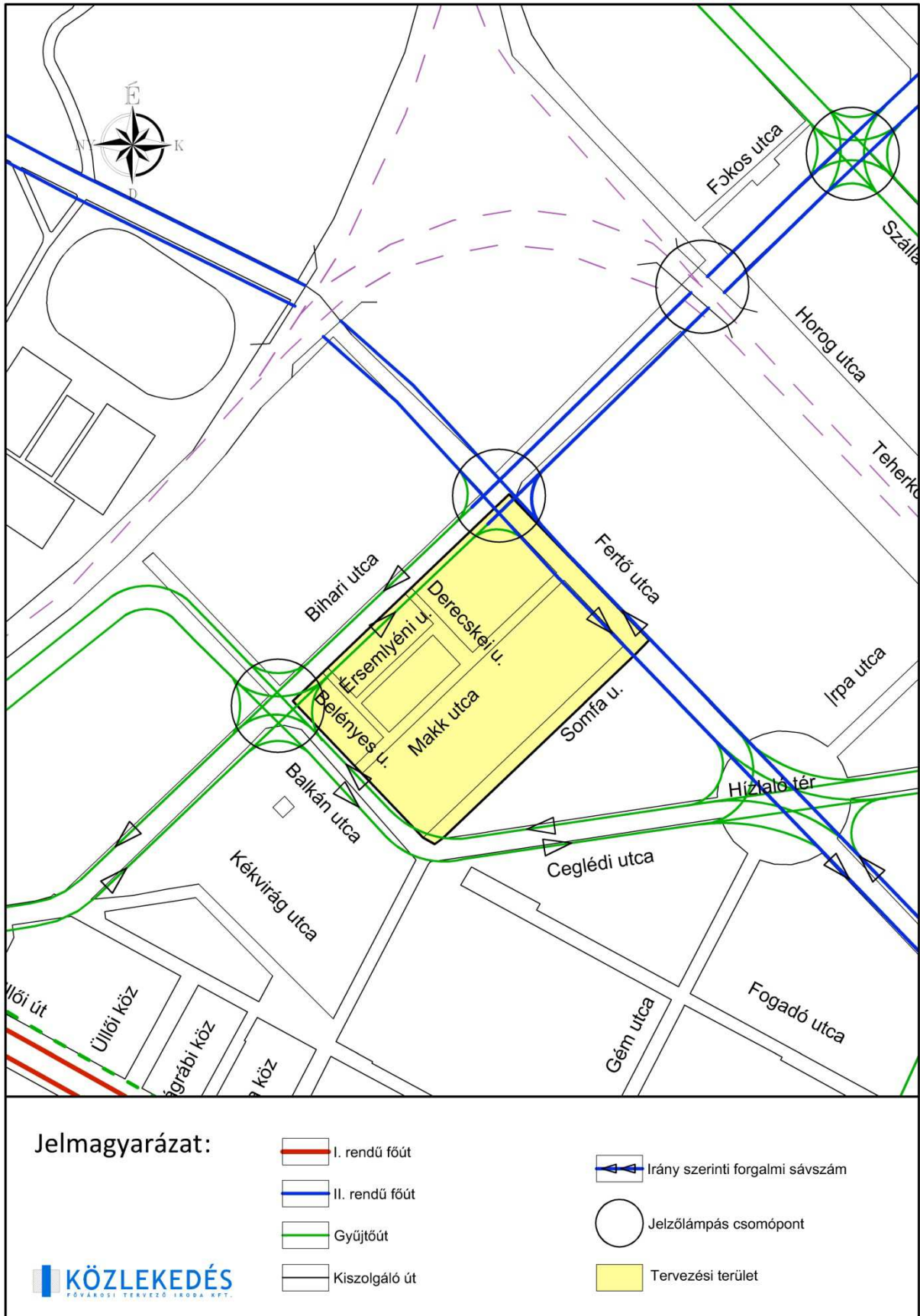
A vizsgált helyszín a Bihari utca – Fertő utca – Somfa utca – Balkán utca által határolt terület.

A tervezési területet északról a Fertő u. határolja. Az irányonként 1 sávós, másodrendű főút kapcsolatot teremt a Gyárdűlő és a Könyves Kálmán krt. között. A terület közvetlen környezetében más főút nem található.

A Bihari u. és a Balkán u. 2x1 forgalmi sávós gyűjtőút, szerepüknek és kiépítettségüknek megfelelő forgalommal.

A többi érintett utca (Somfa u., Makk u., Belényes u., Érsemlyéni u., Derecskei u.) kiszolgáló út funkcióval bír. Egyirányú útvonal a területen nincs. A tervezési területen Tempo 30 övezet, valamint 12t teherforgalmi korlátozás van érvényben.

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



2-1. ábra Jelenlegi közúthálózat

2.2. Jelenlegi közösségi közlekedési hálózat

A vizsgált terület közforgalmú közlekedési hálózati lefedettsége budapesti viszonylatban megfelelő.

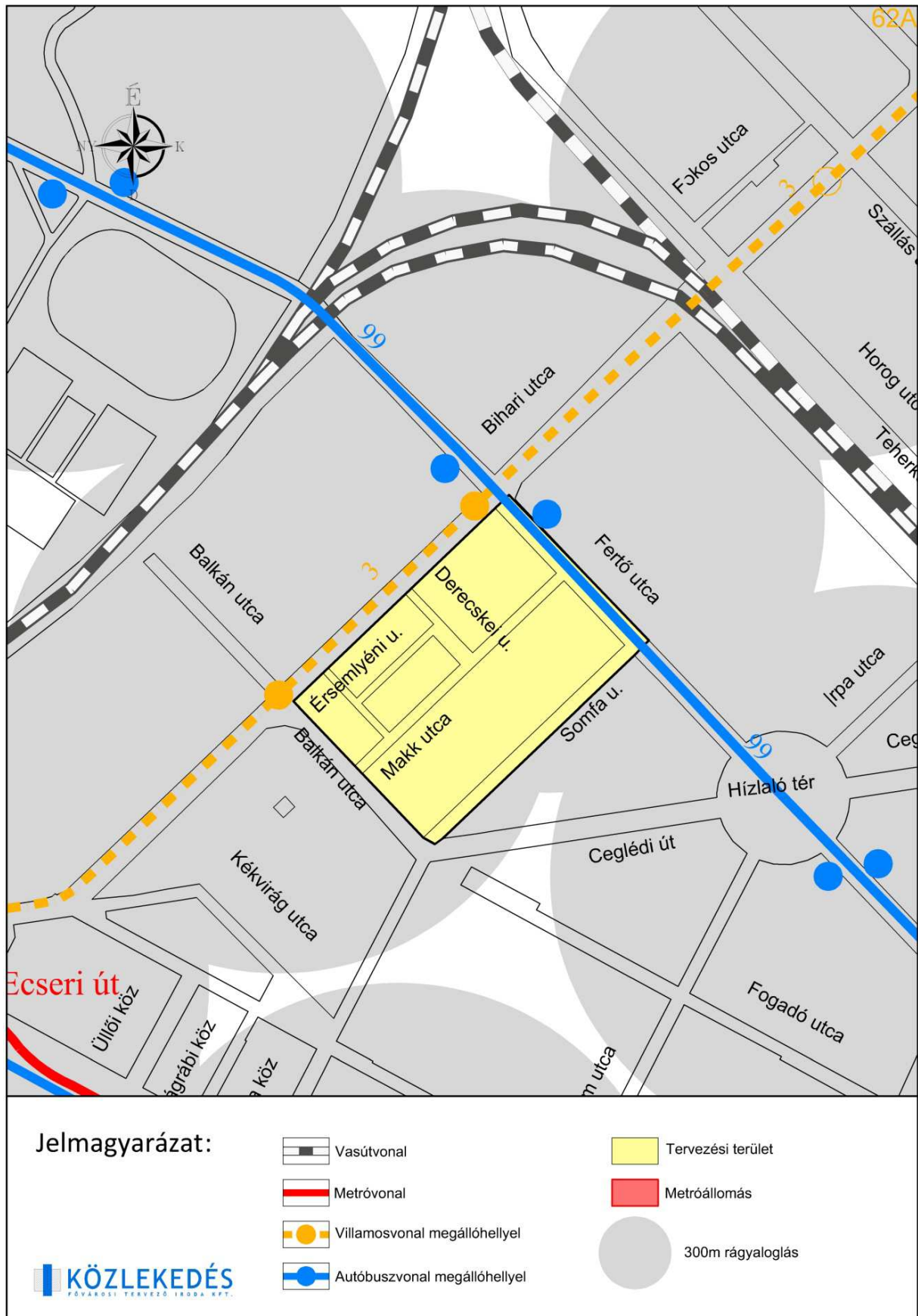
A Bihari utcán közlekedő 3-as villamos a Balkán u. és a Fertő u. közelében is rendelkezik megállóval. A villamosvonal a Gubacsi út/ Határ út – Mexikói út között közlekedve teremt kapcsolatot több kerület között.

A területet északról, a Fertő utcán közlekedő 99-es autóbusz érinti (végállomásai: Pesterzsébet – Blaha Lujza tér), Bihari utcai megállással.

A némileg távolabb, de gyalogosan megközelíthető Üllői út vonalában halad az M3 metróvonal, amely Újpest és Kőbánya-Kispest között közlekedve feltárja Pest belső területeit. A metró a tervezési terület két megállójából is megközelíthető (Ecseri út, Pöttyös utca), rendszeres, megbízható közlekedési kapcsolatot jelent.

A vizsgált terület közforgalmú közlekedési kiszolgálása a hálózati lefedettség szempontjából kedvező. Az autóbusz- és villamos megállóhelyek az egész vizsgált területről 300m-en belül megközelíthetőek, míg az Üllői úton haladó M3 metró megállóhelyei 10 perc gyaloglással, elérhetőek.

*A jelenlegi közforgalmú közlekedési hálózat a **2-2. ábrán** látható.*



2-2. ábra Jelenlegi közösségi közlekedési hálózat

2.3. Jelenlegi parkolási helyzet

2.3.1. Díjköteles várakozási övezetek a vizsgált terület környezetében

A vizsgált területtel határos, Üllői út - Ceglédi út - Bihari u. - Balkán u. - Somfa köz - Zágrábi u. - Gém u. - Fogadó u. - Száva u. által határolt területen, 2017-ben, díjköteles várakozási övezet került bevezetésre. A területen a parkolási tarifa 175 Ft/óra, az üzemidő 8:00-18:00, üzemeltetője a X. ker. Kőbányai Önkormányzat.

Az Üllői út déli oldalán található József Attila lakótelepen a IX. kerületi önkormányzat díjköteles várakozási övezetet vezetett be, az üzemidő 8:00-18:00, a várakozási díj 175 Ft/óra.

2.3.2. A parkolás rendje

Jellegét tekintve, a vizsgált területen a szegéllyel párhuzamos, úttesten történő parkolás jellemző. Ez alól kivételt jelent a Fertő utca, amelynek egyik oldalán 8-10m széles földporond található, amelyen időszakos jelleggel merőleges – és szabálytalan - parkolás jelenik meg.

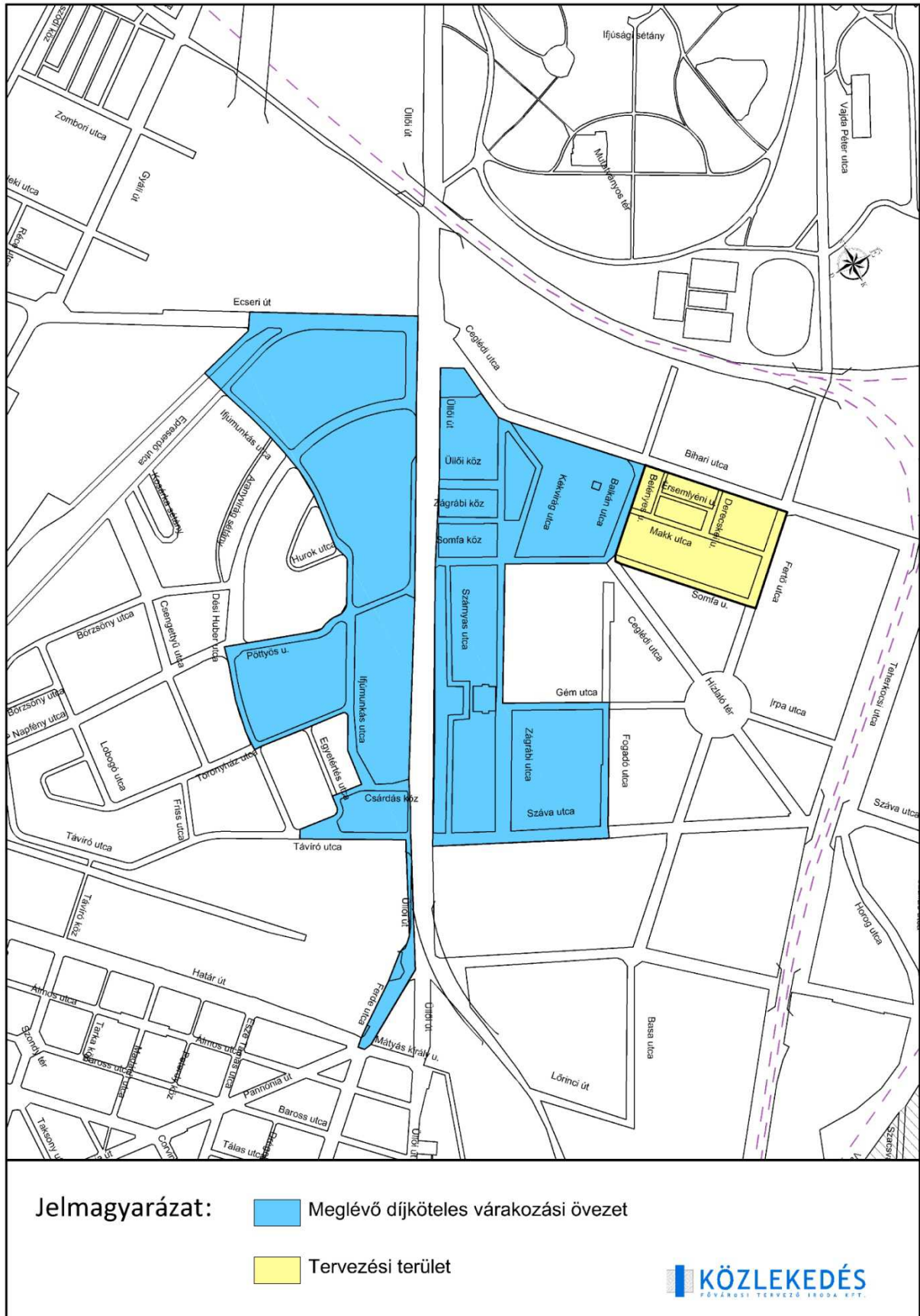
A terület legterheltebb utcája a Somfa u., amelynek legnagyobb részén kétoldali parkolás tapasztalható. A kétirányú forgalom egyidejű lebonyolódására így megfelelő szélesség nem áll rendelkezésre, az időnként szembetalálkozó járművek a kölcsönös udvariasság alapján közlekednek. Szabályos parkolóhelyek a lakóépületek felőli oldalon kerültek kijelölésre, az utca másik oldalán elhelyezett gépjárművek (a KRESZ alapján) szabálytalanul várakoznak.

A Makk utcában a parkoló járművek jellemzően az utca nyugati oldalát veszik igénybe. Ez alól a Derecskei utcától északra eső szakasz jelent kivételt, itt a parkolás az utca keleti oldalán történik.

A Derecskei, a Belényes, valamint az Érsemlyéni utcák kis forgalmú lakóutcák, a főként lakossági parkolás az utcák mindkét oldalán, akár váltakozóan is megjelenhet.

A Balkán u., a Fertő u., ill. a Bihari u., vizsgált területre eső szakaszain a közterületi parkolás egyöntetűen tiltott. Szabálytalan parkolás a Fertő utcában tapasztalható.

A jelenlegi és tervezett parkolási övezetek a 2-3. ábrán láthatóak.



2-3. ábra: Jelenlegi és tervezett díjköteles várakozási övezetek

3. Parkolási helyzet vizsgálata

3.1. Statikus parkolás felvétel

2018 májusában statikus parkolás felvétel¹ készült a vizsgált területen. 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, mintegy **~118 férőhely**.

3.2. Dinamikus parkolás felvétel²

3.2.1. A felvétel módszere és menete

A dinamikus parkolásfelvételt a vonatkozó 20/1984. (XII. 21.) KM rendeletben írtaknak megfelelően, két egymást követő héten, 2018.05.09-én (szerdán), valamint 2018.05.17-én (csütörtökön) végeztük, óránkénti gyakorisággal. A mérésekre mindkét esetben 6⁰⁰ – 20⁰⁰ között került sor, amely a tervezett díjfizetési időszakot (8⁰⁰ – 18⁰⁰) 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 gépkocsihasználatot befolyásolta volna;
- a számlálás szerdai, ill. csütörtöki napon voltak, a forgalom szempontjából keddszerda-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

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

² A dinamikus parkolás felvétel célja az adott terület parkolási jellemzőinek (férőhelyek kihasználtsága, parkolások időtartama, mennyisége stb.), időbeni változásának meghatározása.

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.

3.2.2. A felvétel eredményei

Az adatok rögzítését követően elkészítettük a teljes terület részletes elemzését, mindkét mérési nap esetében. A Somfa utca a tervezési terület meghatározó részterülete, ezért

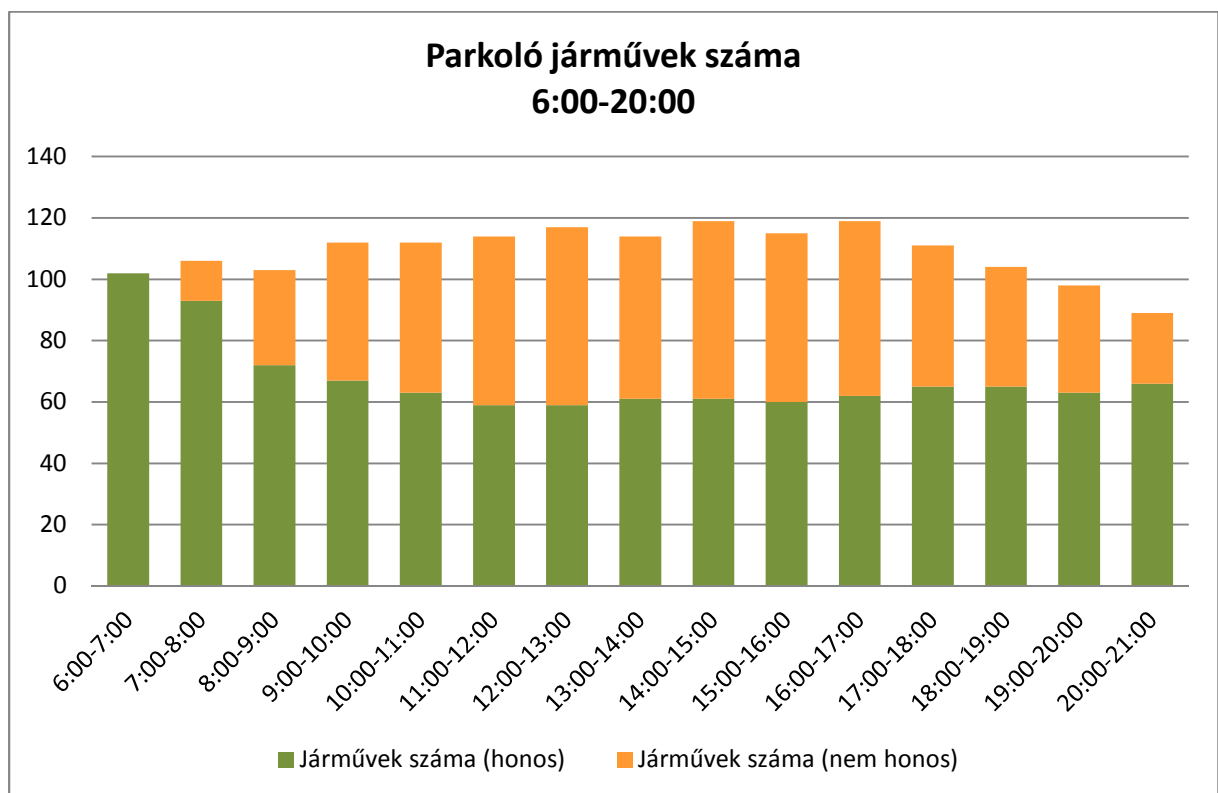
Az adatok feldolgozásakor a területen az alábbi parkolási jellemzőket határoztuk meg:

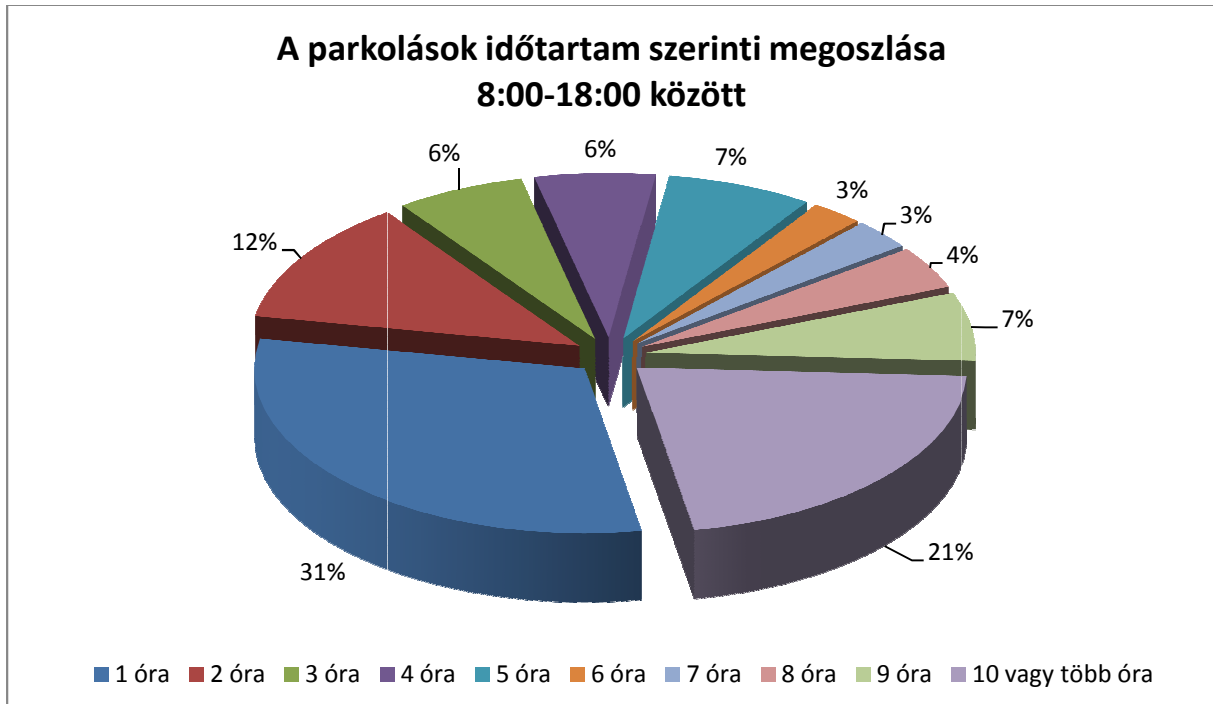
- A parkoló járművek száma;
- A (becsült) parkoló férőhelyek száma;
- A kapacitáskihasználtság értéke és napi lefolyása;
- Az átlagos kapacitáskihasználtság mértéke;
- A parkolások időtartam szerinti megoszlása;

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

3.2.2.1. I. sz. mérés (2018.05.09. szerda)

A teljes vizsgálati terület, 2018.05.09-én folytatott parkolásvizsgálathoz alapján meghatározott, főbb parkolási jellemzőit az alábbiakban mutatjuk be.





Becsült férőhelyek száma: 118 db

Maximális kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 119 db; 101 %; 14:00-15:00 ill. 16:00-17:00

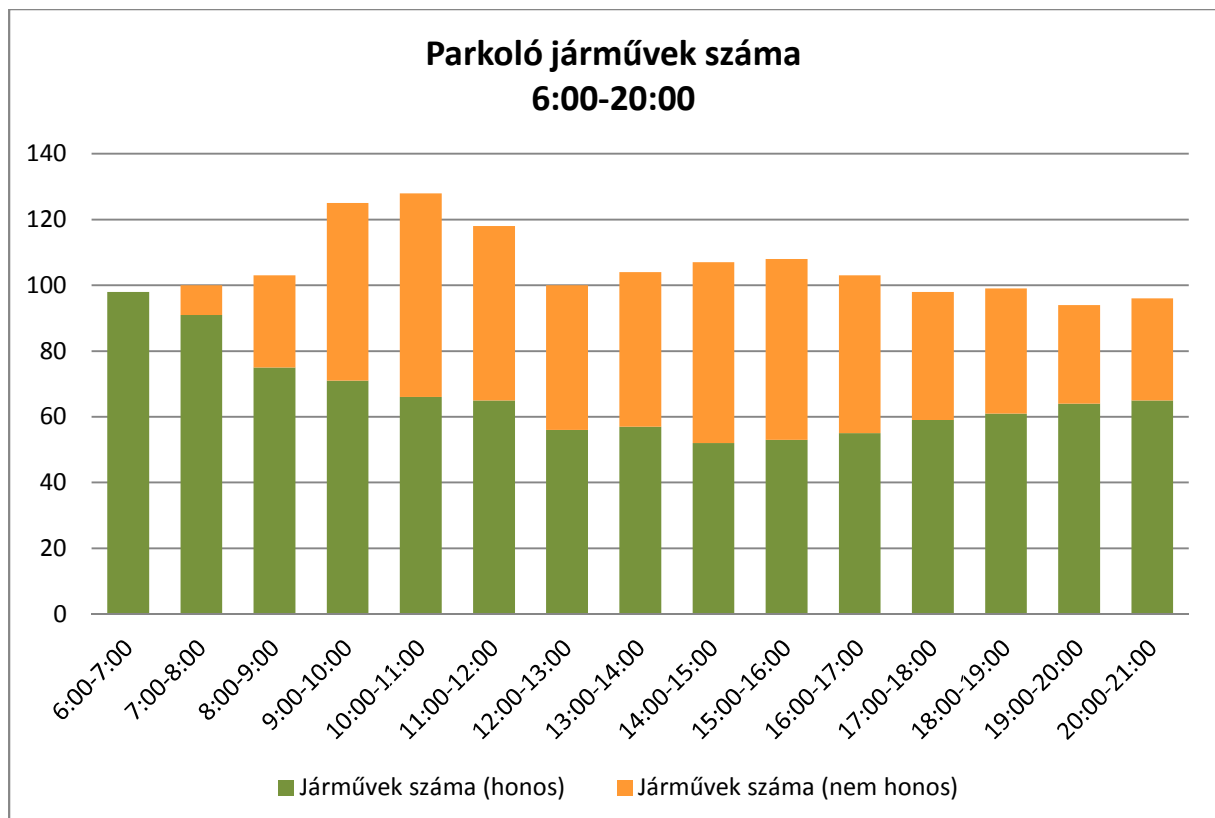
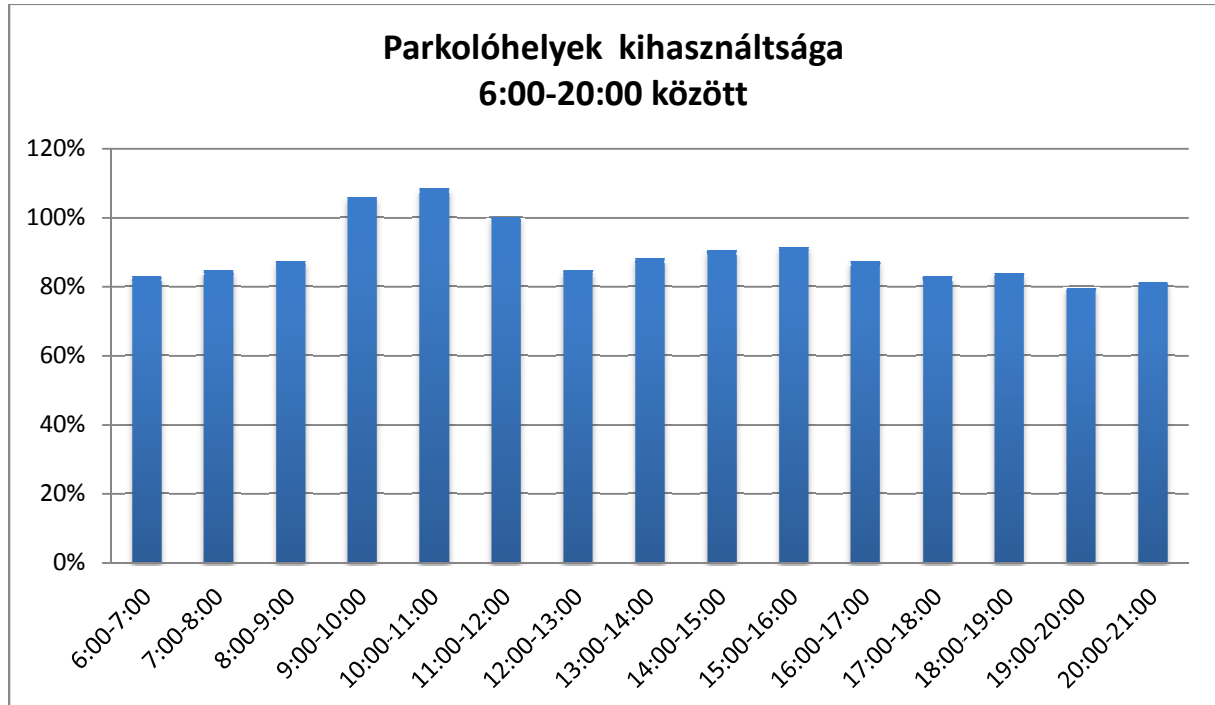
Átlagos kapacitás-kihasználtság 8:00-18:00 között: 96 %

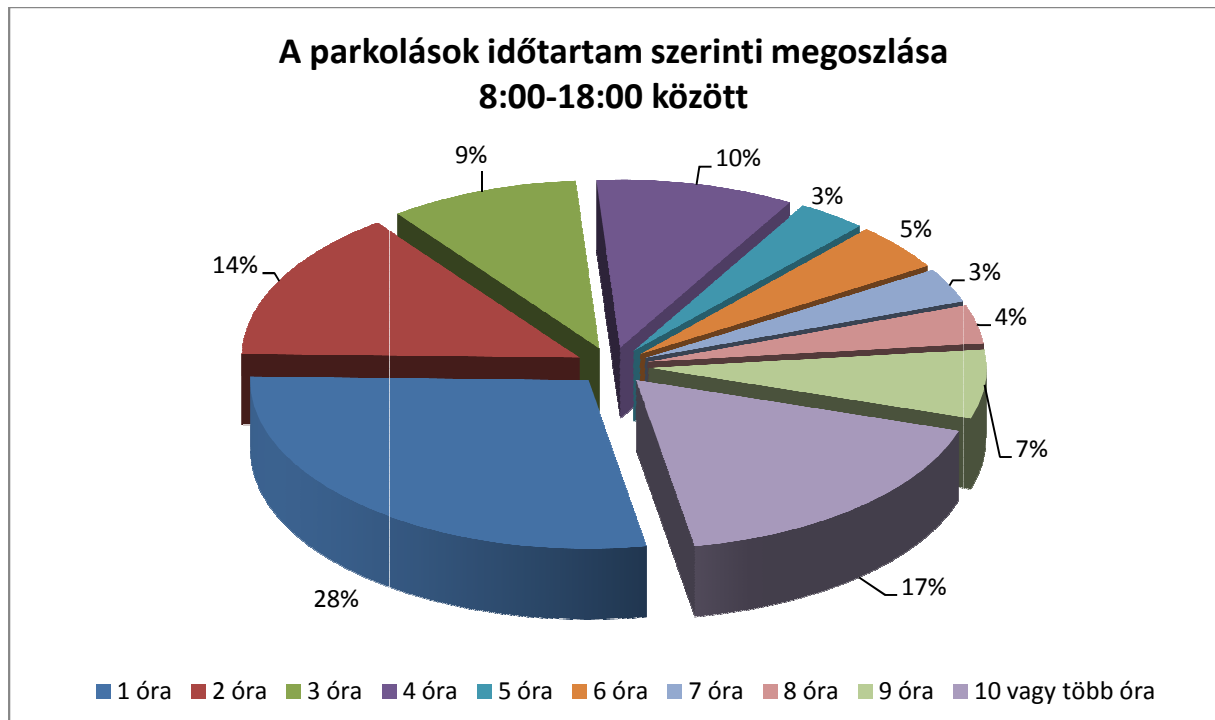
Átlagos parkolási idő 8:00-18:00 között: 4,8 óra

2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 43 %

3.2.2.2. II. sz. mérés (2018.05.17. csütörtök)

A teljes vizsgálati terület, 2018.05.17-én folytatott parkolásvizsgálattal alapján meghatározott, főbb parkolási jellemzőit az alábbiakban mutatjuk be.





Becsült férőhelyek száma: 118 db

Maximális kapacitás-kihasználtság a 8:00-18:00 között: 128 db; 108 %; 10:00-11:00

Átlagos kapacitás-kihasználtság a 8:00-18:00 között: 94 %

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

2 óránál rövidebb parkolási igény 8:00-18:00 között: 43 %

4. Gazdaságossági vizsgálat

4.1. 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*.

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**.

4.2. 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 150 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 a automata láthatóságát, 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, az Önkormányzattal egyeztetve határoztuk meg a várhatóan szükséges parkolójegy-kiadó automaták számát, amely **a teljes vizsgált területen mindösszesen 3 db**.

A X. kerületi Városüzemeltetési Osztály adatai alapján és korábbi tapasztalatok szerint egy parkolójegy-kiadó automatára eső telepítési költség, az Önkormányzat tájékoztatása alapján,

mintegy bruttó 2 900 000 Ft/automata, továbbá a várakozási övezet kijelölésének további költségei (táblázás, felfestés stb).

4.3. A várakozási övezet kijelölése után várható bevételek

A bevételek meghatározásakor azzal a feltételezéssel élünk, 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 annnyival 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 2018. évi díjjal, vagyis az 5. díjtételű területek szerinti bruttó 175 Ft/óra díjjal, valamint havonta 21 munkanappal számoltunk.

Lakossági parkolás:

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

4.4. 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 **4.900 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 **43.050 Ft/férőhely/év**. A kerületben jelenleg két díjfizető parkoló övezet működik (Gyakorló utcánál, ill. jelen tervezési területtel határosan), összesen kb. 2 500 parkolóhellyel, és 39 parkolójegy-kiadó automatával. A jelenlegi vizsgálatban további kb. 110 parkolóhely jelölhető ki díjkötelesként, melyekhez 2 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 **38.740 Ft/férőhely/év³** költséggel számoltunk.

A két alkalommal elvégzett parkolásvizsgálattal 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 igen kis eltérés van.**

4.5. Egyszerűsített gazdaságossági vizsgálat

A díjfizető órák száma elméleti, maximális értéke **507 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 **149 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	64	58	90
2	48	34	80
3	33	17	70
4	52	16	60
5	55	11	50
6	30	3	40
7	35	4	30
8	40	2	30
9	90	5	20
10	60	2	20
Összesen	507	149	

4-1. táblázat: Díjfizető órák számának alakulása

³ 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.

Az éves árbevétel tartalmazza a pótdíjból 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	lakossági parkolás	díjfizető órák száma 8.00-18.00	férőhelyek száma a parkolás-szabályozás után	éves árbevétel (bruttó 175 Ft/óra esetén)
					[Ft]
118	238	102	149	106	7 093 991

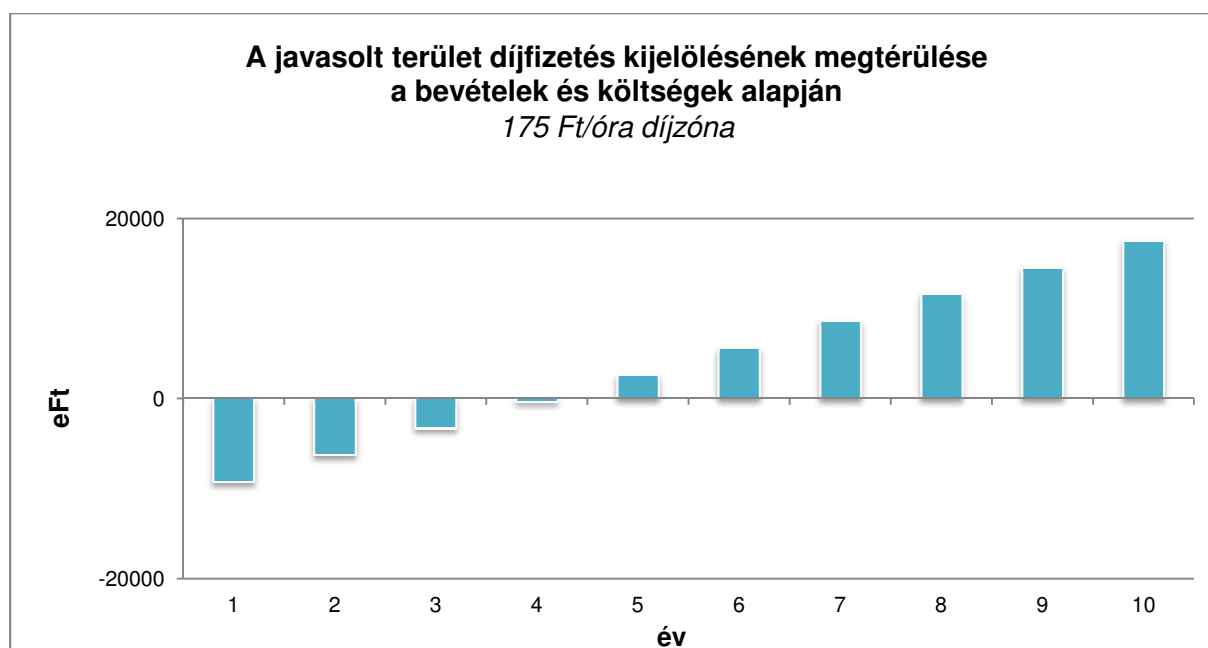
4-2. táblázat: Várható bruttó bevételek

becsült parkolójegy-kiadó automaták száma	férőhelyek száma a parkolás-szabályozást követően	beruházási költség (bruttó)	üzemeltetési költség	költségek összesen
		[Ft]	[Ft]	[Ft]
3	106	12 295 500	4 114 146	16 409 646

4-3. táblázat: Várható bruttó költségek az első évben

A vizsgálat eredményében látható, hogy a területen a díjköteles várakozási övezet kijelölésének becsült **beruházási költsége** kb. bruttó **12,3 millió Ft**. A férőhelyek **üzemeltetése évente közel bruttó 4,1 millió Ft**.

A költségekkel szemben a várható **éves árbevétel** mintegy bruttó **7,1 millió Ft**.



A fentiek figyelembevételével elmondható, hogy a **beruházási költség megtérülése 4-5 éven belül várható**.

5. Összegzés

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

A terület kapacitás-kihasználtság ábráján látszik, hogy a nap folyamán folyamatosan foglalt a parkolóhelyek 80-90%-a. A lakossági parkolások esetében a reggeli időszakban ürülés figyelhető meg. Erre épül rá a nem honos parkolások napközbeni növekedése, majd az este közeledtével csökkenése.

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 Makk utcában jelenleg is két társasház építése zajlik, a tervezési terület tágabb környezetében is (pl. Fogadó u.) újabb jelentős ingatlan beruházások várhatóak. A lakóingatlanok megjelenésével foglalkozni kell a parkolási igények növekedésével, a parkolási szokások átrendeződésével is. A tervezett lakóingatlanok megépülését követően, javasolt a területen a parkolási helyzet ismételt felmérése, szükség esetén jelen várakozási övezet kiterjesztése.

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

I. sz. mérés (2018.05.09.)

20/1984. (XII. 21.) KM rendelet vonatkozó előírásai	Vizsgált terület jellemzői	Jogszabályi megfelelőség
Az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága a 70%-ot meghaladja	96%	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	118 fh.	megfelel
A telítettség legalább 20%-a két óránál rövidebb idejű parkolási igénnyel lép fel	43%	megfelel

5-1. táblázat: Jogszabályi megfelelőség vizsgálata, I.sz. mérés

II. sz. mérés (2018.05.17.)

20/1984. (XII. 21.) KM rendelet vonatkozó előírásai	Vizsgált terület jellemzői	Jogszabályi megfelelőség
Az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága a 70%-ot meghaladja	94%	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	118 fh.	megfelel
A telítettség legalább 20%-a két óránál rövidebb idejű parkolási igénnyel lép fel	43%	megfelel

5-2. táblázat: Jogszabályi megfelelőség 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 beruházás várhatóan középtávon megtérül.