



**Budapest XIV. kerület, Zugló
parkolásvizsgálat
(Thököly út és a Kerepesi út között)**

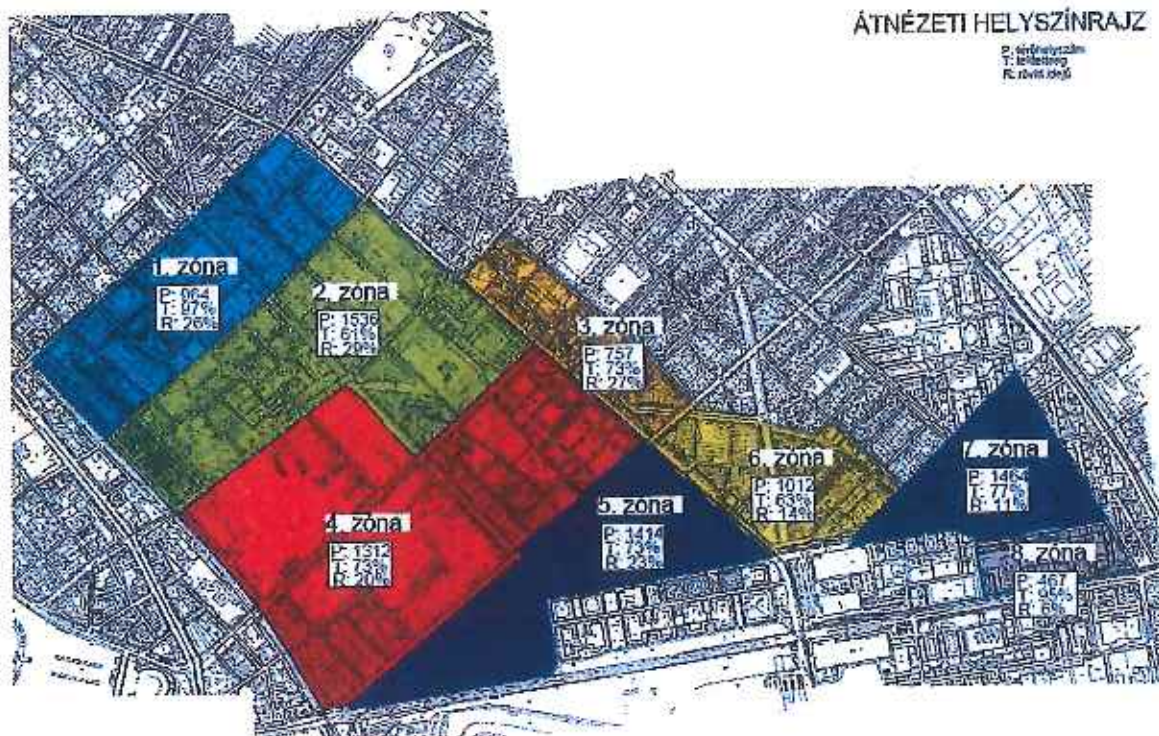
2018. június

Sipos László

ÖSSZEFOGLALÓ

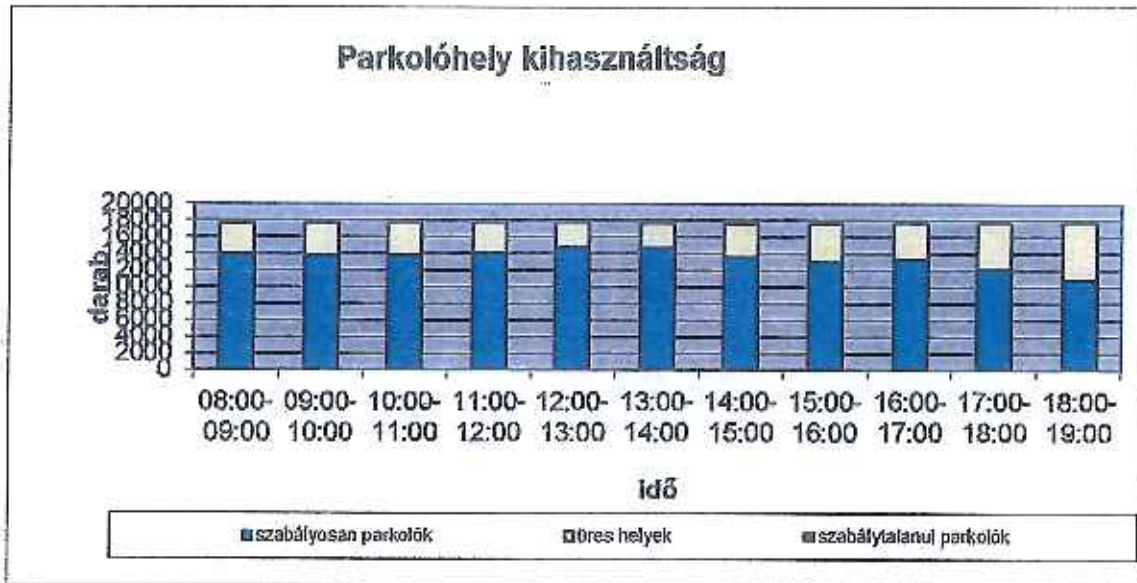
Budapest XIV. kerület Zugló Önkormányzat felkérése alapján 2018. április hónapban dinamikus parkolás vizsgálatot végeztünk az alábbi területeken, 8926 parkolóhelyen:

- a Thököly út – Nagy Lajos kir. útja – Szugló utca – Mexikói út által határolt terület,
- a Szugló utca – Nagy Lajos kir. útja – Mogyoródi út – Róna utca – Egressy út – Mexikói út által határolt terület,
- az Egressy út – Jerney utca – Fogarasi út – Nagy Lajos király útja által határolt terület,
- az Egressy út – Róna utca – Mogyoródi út – Nagy Lajos király útja – Fogarasi út – Mexikói út által határolt terület,
- a Fogarasi út – Nagy Lajos kir. útja – Bánki Donát utca – Padlizzán utca – Kerepesi út által határolt terület,
- a Fogarasi út – Álmos vezér útja – Tihamér utca – Álmos vezér útja – Füredi út – Örs vezér tere – Nagy Lajos király útja által határolt terület,
- a Füredi út – Szentmihályi út – Ond vezér útja által határolt terület, valamint
- az Ond vezér útja – Szentmihályi út – Kerepesi út által határolt terület



A nyolc terület méréseinek az eredménye összegezve.

A díjfizetésre kötelezett időszakban (08 – 18 óra) várakozóhelyek kihasználtsága:



08 és 18 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 76,45%

10 és 16 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 79,60%

A díjfizetésre kötelezett időszakban (08 – 18 óra) várakozási igények megoszlása időtartam tekintetében:



8 és 18 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott: 18,86%

10 és 16 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott: 16,73%

A felvétel összegzését követően a következő megállapításokat tesszük: A telítettség átlaga a mért időszakban: 76,5% (előírás legalább 70%)¹. Időtartam tekintetében a 2 óránál rövidebb idejű várakozás 18,9% (előírás legalább 20%)².

A nyolc zónára együttesen mért eredmény közül a telítettség a jogszabályokban rögzített kritériumokat kielégíti, azonban a rövid idejű várakozási igény nem, ezen eredmények figyelembe vételével a várakozási övezet kialakítását nem teszi lehetővé.

A nyolc zóna méréseit külön-külön vizsgálva:

zóna	parkolóhely (db.)	telítettség (%)		rövid idejű várakozás (%)	
		08-18	10-16	08-18	10-16
1.	964	97	106	26	26
2.	1536	61	67	29	29
3.	757	73	75	27	23
4.	1312	73	79	20	19
5.	1414	73	74	23	21
6.	1012	63	66	14	12
7.	1464	77	79	11	10
8.	467	95	93	6	3
össz.	8926	76	80	19	17

Az eredmények azt mutatják, hogy a 6. 7. és a 8. zónában a rövid idejű várakozási igények jelentősen elmaradnak a jogszabály által meghatározott mértéktől. Ezért ezeknek a zónáknak nem javasoljuk bevonni a várakozási övezetbe. A várakozási övezet kijelölését követő utóvizsgálat keretében lehet felülvizsgálni e területekre is a várakozási övezet kiterjesztésének szükségességét.

A mért terület összességében nem érte el a várakozási övezet kijelöléséhez szükséges paramétereket ezért azokon a területeken ahol – elsősorban – a rövid idejű várakozási igény alacsony javasoltuk kivonni a tervezett várakozási övezet területéből, azzal, hogy

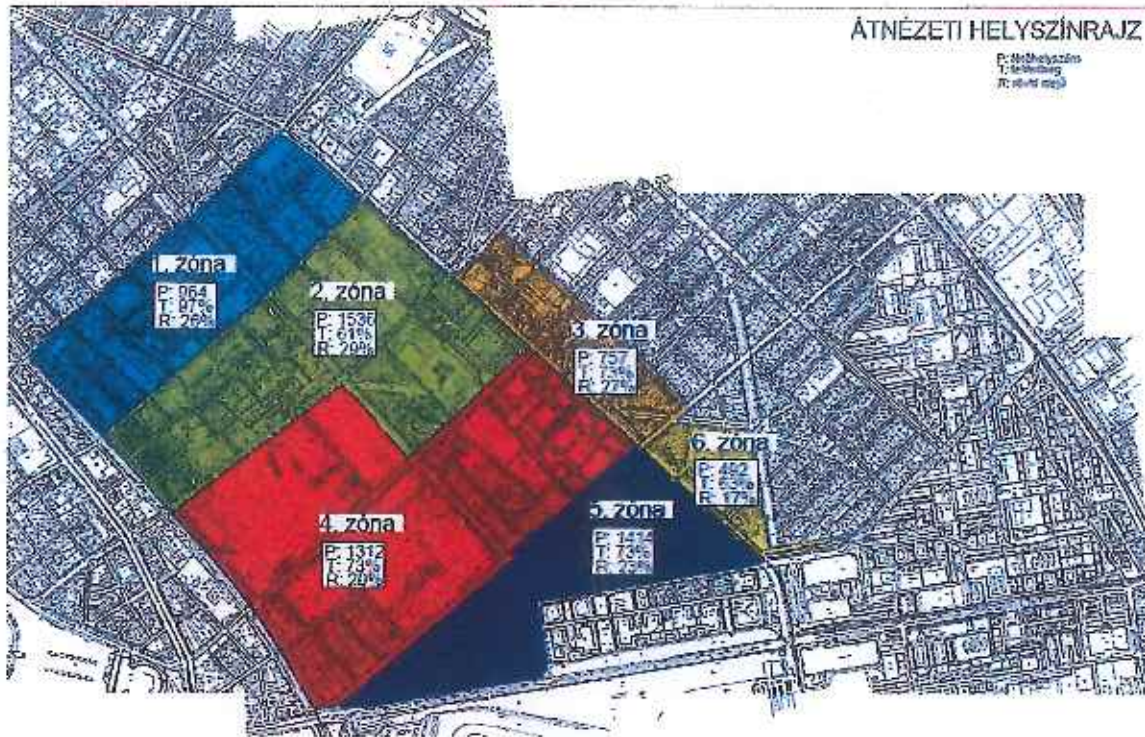
A várakozási övezet javasolt lehatárolása:

Mexikói út – Thököly út – Nagy Lajos király útja – Szugló utca – Lőcsei út – Jerney utca – Fogarasi út – Álmos vezér útja – Örs vezér útja – Örs

¹ Közúti közlekedésről szóló 1988 évi I. törvény

² Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet

vezér tere – Bánki Donát utca – Padlizsán utca – Kerepesi út által határolt terület.

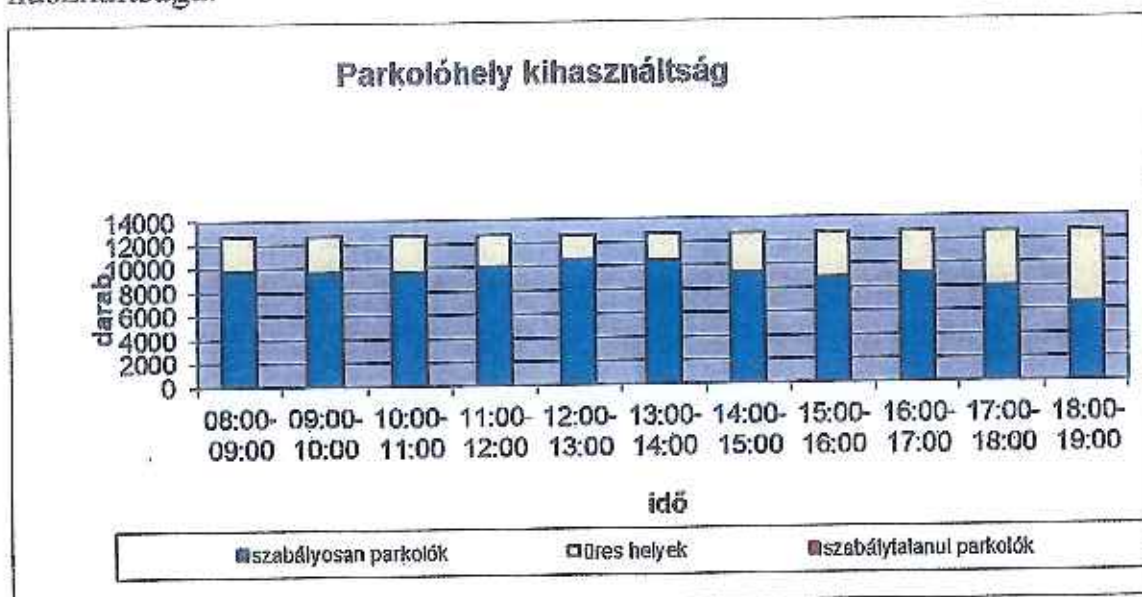


E terület mérései külön-külön:

zóna	parkolóhely (db.)	telítettség (%)		rövid idejű várakozás (%)	
		08-18	10-16	08-18	10-16
1.	964	97	106	26	26
2.	1536	61	67	29	29
3.	757	73	73	27	23
4.	1312	73	79	20	15
5.	1414	73	74	23	21
6.	492	63	66	17	17
össz.	6475	73	78	24	21

A hat terület méréseinek az eredménye összegezve.

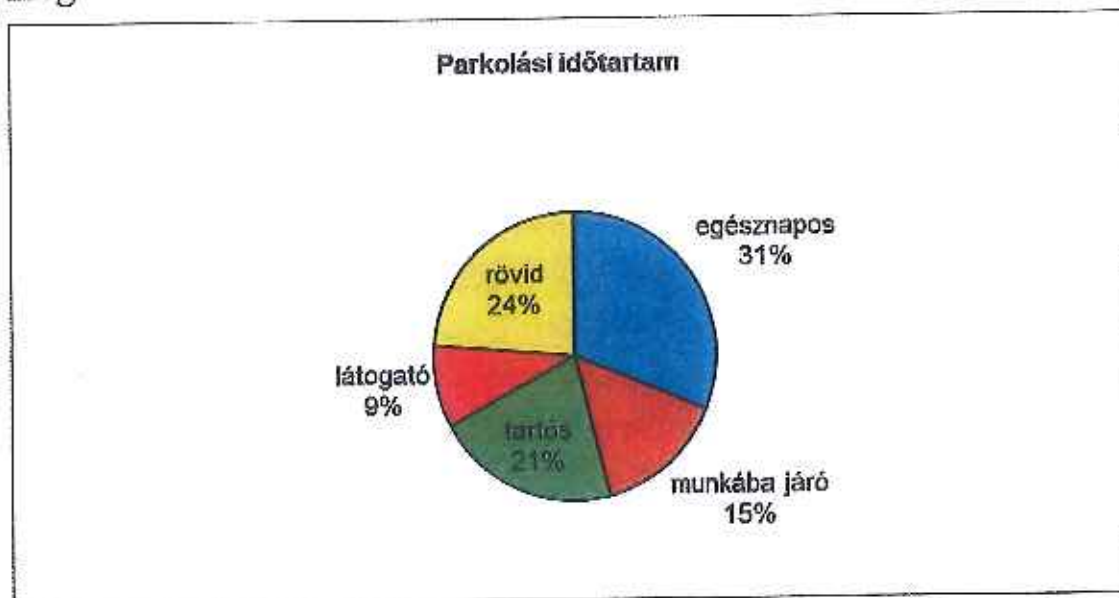
A díjfizetésre kötelezett időszakban (08 – 18 óra) várakozóhelyek kihasználtsága:



8 és 18 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 73,26%

10 és 16 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 77,59%

A díjfizetésre kötelezett időszakban (08 – 18 óra) várakozási igények megoszlása időtartam tekintetében:



08 és 18 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott: 23,68%

10 és 16 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott: 21,21%

A javasolt hat zónában összesítve a telítettség átlaga a mért időszakban: 73,3% (előírás legalább 70%).

Időtartam tekintetében a 2 óránál rövidebb idejű várakozás 23,7% (előírás legalább 20%).

A hat zónára együttesen mért eredmény a jogszabályokban rögzített kritériumokat kielégíti, a várakozási övezet kialakítását lehetővé teszi.

Szükséges azonban jelezni, hogy a tarifális parkolás-szabályozás elsődleges feladata a kereslet-kínálat egyensúlyának megteremtése.

A közúti közlekedésről szóló törvény előírása szerint a tarifális parkolás-szabályozásból keletkező bevételeknek legalább a parkolásüzemeltetés költségeit fedezni kell.

Minél nagyobb és minél szélesebb körben adnak kedvezményeket annál inkább veszélyeztetik a törvény által előírt rentabilitást, ezért célszerű.

- csak a várakozási övezeten belüliek (lakók, intézmények, gazdasági társaságok stb.) részére biztosítani a kedvezményt,
- a lakossági kedvezmények területén
 - o a lakásonként adható díjmentes engedélyek számát egyben meghatározni,
 - o amennyiben van közterületen kívüli tárolási lehetőség, abban az esetben közterületre szóló engedély kiadása nem indokolt, (természetesen a közterületen kívüli várakozási lehetőség adómentességét biztosítani kell!),
 - o a lakossági engedély érvényességét csak a lakás közvetlen környékén biztosítani,
 - o csak a várakozási övezetben állandó lakással rendelkező gépjárműtulajdonosok részére biztosítani a kedvezményes várakozási engedélyt,
- egyéb engedélyek köre
 - o minimálisra szűkíteni az egyéb közterületi várakozási engedélyekre való jogosultság körét és azokat időtartamhoz (pl. max. két óra díjmentes várakozásra jogosít), esetleg zónához is kötni,
 - o eseti engedély, bérlet lehetőségét kizárni.

A szerződés tartalmazta, hogy vizsgálatot kell végezni az Egressy út – Róna utca – Thököly út – Mexikói út, továbbá a Róna utca – Erzsébet királyné útja – Mexikói út – Thököly út által határolt területeken annak érdekében, hogy lakó-pihenő övezet kijelölésével kezelhetőek-e a területek parkolási problémái.



A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 39/A §-a szabályozza lakó-pihenő övezetben való közlekedést. E szabályozás megengedi, hogy az oda látogató az övezetben járművével várakozzon.

A lakó-pihenő övezet kijelölése azt eredményezné, hogy az azt határoló várakozási övezetből a díjfizetést elkerülni szándékozó járművek vezetői a lakó-pihenő övezetben díjmentesen várakoznának, ezzel tovább növelve a parkolási feszültségeket.

Részletes vizsgálati anyag

I. Előzmények:

Budapest Főváros Közgyűlése Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzembéltelen járművek tárolásának szabályozásáról szóló rendeletét 2010. júniusában fogadta el (30/2010. (VI.4.) Fővárosi Közgyűlési rendelet, a továbbiakban FÖR).

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 15/A. § (1) Forgalomszervezési, valamint a 13. § (2) bekezdésében meghatározott indokok alapján, az e törvényben meghatározott keretek között

a) a helyi közutak, valamint a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánutak, terek, parkok és egyéb közterületek vonatkozásában a helyi önkormányzat rendeletében, valamint

b) az országos közutak, valamint az állam tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánutak, terek, parkok és egyéb közterületek vonatkozásában a Kormány rendeletében kijelölhet olyan várakozási területet, amelynek a járművel történő, várakozási célú használatáért várakozási díjat kell fizetni.

(2) A díj fizetési kötelezettség alá eső várakozási területen - a lehetőségekhez képest egyenlő megoszlásban, illetve a mozgáskorlátozottak által jellemzően igénybe vett közintézmények elérhető közelségében - minden megkezdett ötven várakozási helyből ki kell jelölni legalább egy, a mozgáskorlátozottak számára fenntartott várakozási helyet.

(3) Díjfizetési kötelezettség olyan várakozási terület tekintetében és időszakra rendelhető el, amelyen az adott időszokban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága (a továbbiakban: telítettség) a 70%-ot meghaladja. A 70%-os telítettség mutatót nem kell alkalmazni e törvény hatálybalépése előtti kijelölt várakozási területek tekintetében.

(4) A várakozási díj mértékét a helyi önkormányzat (fővárosban a fővárosi önkormányzat) rendeletében egy órára vonatkozó várakozási díjként határozza meg. A várakozási díj mértékének meghatározása során figyelemmel kell lenni a szolgáltatás és ellenszolgáltatás egyenértékűségére. A várakozási díjat úgy kell megállapítani, hogy legalább a ráfordításokra és a működéshez szükséges kiadásokra fedezetet biztosítson. A várakozási díj mértékét a várakozási terület jellemzői, így különösen: a várakozási terület településen belüli adottságai, infrastruktúra, különböző fizetési lehetőségek biztosítása, figyelembevételével kell meghatározni. A hatályos jogi szabályozás alapján a fővárosban a díjat a közgyűlés rendelete állapítja meg.

Az 1988. évi I. törvény 15/A. § (3) és (4) bekezdésében, valamint az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet (FMSZ) 35.35 pontjában foglalt feltételeknek való megfelelés alátámasztása érdekében, a fizető parkolási rend bevezetésének előkészítése során a Budapest XIV. kerület, Zuglói Önkormányzata szerződést kötött a Sipos László

okl.közlekedési szaküzemmérnökkel, városi közlekedéstervezési, forgalomszervezési, közlekedési rendszer- és hálózattervezési tervezővel, illetve szakértővel (KÉ-Sz, KÉ-T/01/0199) az alábbi területeken a parkolás-vizsgálat elvégzésére:

- a Thököly út – Nagy Lajos kir. útja – Szugló utca – Mexikói út által határolt terület,
- a Szugló utca – Nagy Lajos kir. útja – Mogyoródi út – Róna utca – Egressy út – Mexikói út által határolt terület,
- az Egressy út – Jerney utca – Fogarasi út – Nagy Lajos király útja által határolt terület,
- az Egressy út – Róna utca – Mogyoródi út – Nagy Lajos király útja – Fogarasi út – Mexikói út által határolt terület,
- a Fogarasi út – Nagy Lajos kir. útja – Bánki Donát utca – Padlizsán utca – Kerepesi út által határolt terület,
- a Fogarasi út – Álmos vezér útja – Tihamér utca – Álmos vezér útja – Füredi út – Őrs vezér tere – Nagy Lajos király útja által határolt terület,
- a Füredi út – Szentmihályi út – Ond vezér útja által határolt terület, valamint
- az Ond vezér útja – Szentmihályi út – Kerepesi út által határolt terület

A várakozási üvezetek bővítésének jogi szabályozása:

Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet módosításáról szóló 55/2011. (X. 24.) NM rendelet

Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról szóló 30/2010. (VI. 04.) Főv. Kgy. rendelet

A parkolás szabályozás bevezetésénél a következő elveket célszerű figyelembe venni:

- *Fizető parkolást csak ott és csak abban az időszakban szabad bevezetni, ahol, és amikor a parkolóhelyek száma és a parkolási igény egyensúlya felborul. Ellenkező esetben egyrészt a használók nem tolerálják a szabályozást, másrészt a működtetés deficitessé lesz (azaz közpénzből kell finanszírozni a szabályozás költségeit).*
- *A tapasztalatok szerint a helyi lakosok igénylik a szabályozás bevezetését akkor is, ha a kereslet-kínálat egyensúlyban van, mert az „idegen” gépkocsik távol tartásával számukra megnövekszik a parkolóhely kínálat. Ilyen esetben a szabályozás bevezetése többnyire ráfizetéses.*
- *A gépjárművek közterületi tárolása nem „állampolgári jog”. A magántulajdonban levő saját célra használt járművek a „köz” területét foglalják el ezzel csökkentve annak használhatóságát, az annak hasznosításából eredő közösségi bevételeket, továbbá – túlzott kedvezmény esetén – nincsenek érdekeltté téve a járművek közterületen kívüli elhelyezésében.*

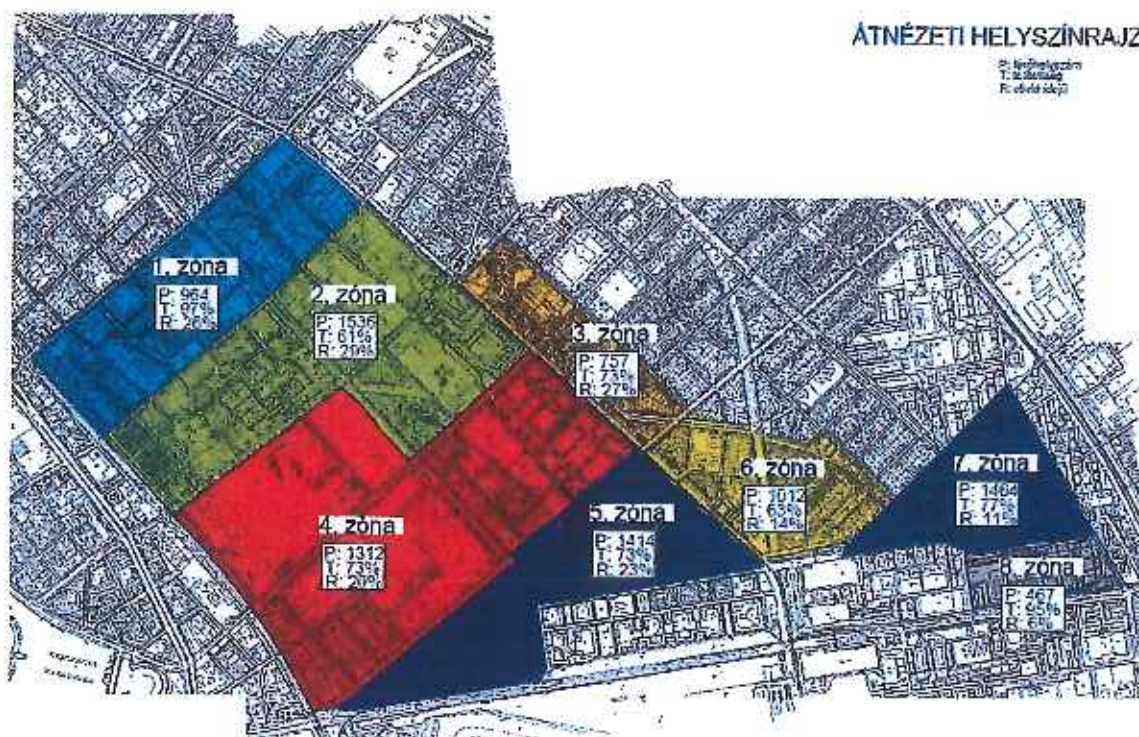
- Abban az esetben, ha az ingatlanon a gépjármű elhelyezhető (garázs, beálló, teremgarázs stb.) a lakossági engedély megadása indokolatlan gazdasági előnyhöz juttatja a lakót. (Garázsát kiadja, míg ő kedvezményrel a közterületen várakozik.)
- A tarifa meghatározása szintén a kereslet-kinálat arányától függ, de az alacsony tarifa sok esetben nem fedezi a költségeket, indokolatlanul magas tarifa esetén pedig a lecsökkent bevétel eredményezi a ráfizetést.
- A kedvezmények mértéke és mennyisége jelentősen befolyásolja a szabályozás rentabilitását.
- A díjfizetéshez kötött várakozási övezet határán annak hatásterületén a díjfizetéses övezet hatására kialakuló parkolási feszültségeket a nem honos járművek részére várakozási időkorlátozás bevezetésével lehet kezelni.

II. A vizsgálat elvégzése:

A parkolás-vizsgálatot az alábbi területi felosztással, az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet mellékletét képező Forgalomszabályozási műszaki szabályzat előírásai szerint végeztük el.

A vizsgálat időpontja

2018. április hónap munkanapjai körül kedd, szerda és csütörtöki napok, azt megismételve a mérést követő hét azonos napján.



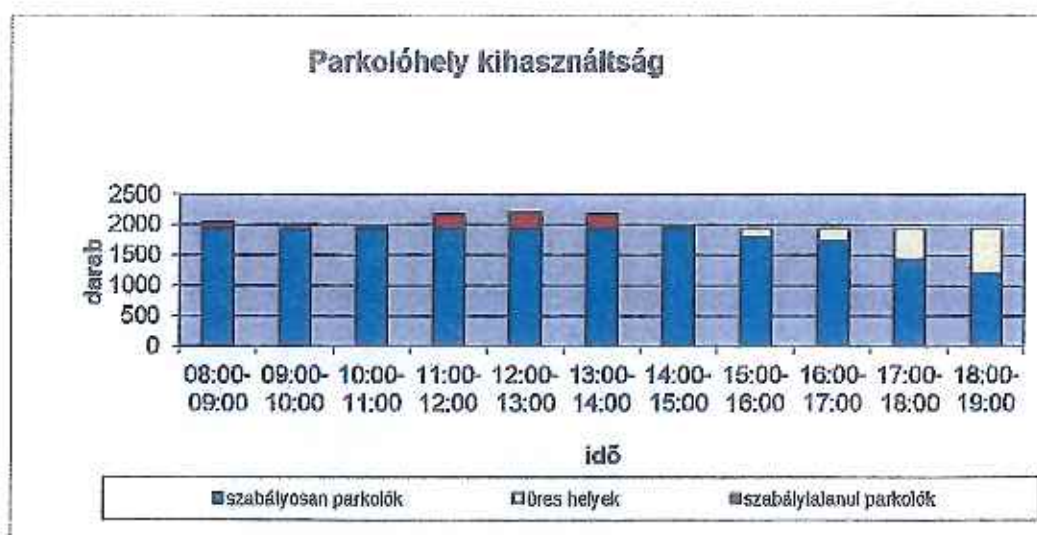
III. Részletes vizsgálat:

1. zóna: a Thököly út – Nagy Lajos kir. útja – Szugló utca – Mexikói út által határolt terület:



Jellemzően családi házas övezet néhány intézménnyel, üzemmel. Jelentős parkolási feszültséget tapasztaltunk elsősorban az intézmények és a Thököly út vonzáskörzetében.

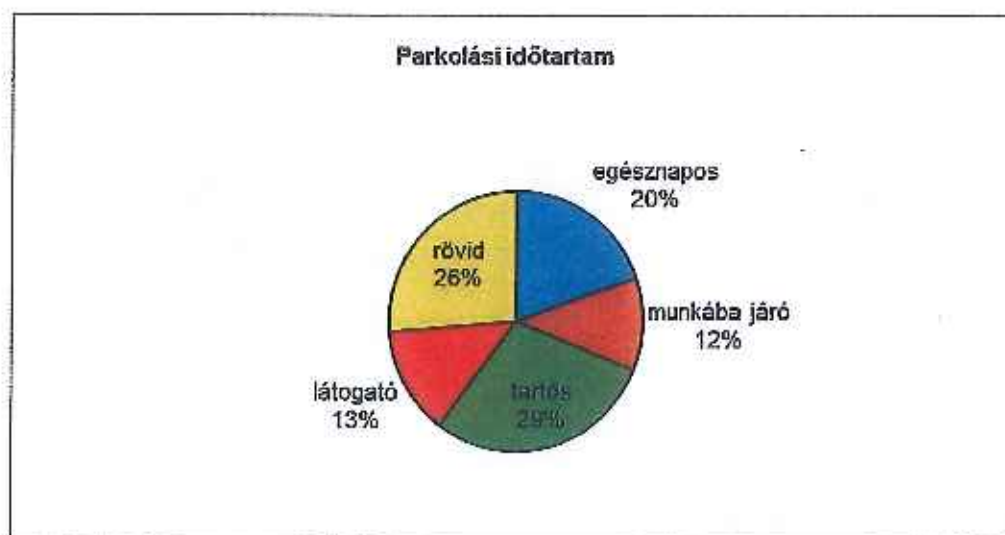




8 és 18 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 97,09%

10 és 16 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 106,10%

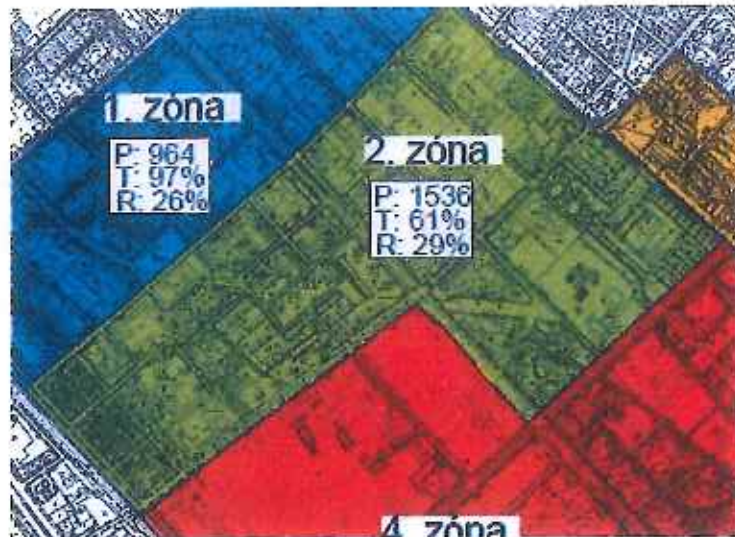
A várakozási időtartam tekintetében a lakossági igény a közterületeken kevésbé jelent meg, ugyanakkor jelentős volt a rövid idejű várakozási igény.



8 és 18 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott: 26,34%

10 és 16 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott: 25,96%

2. zóna: a Szugló utca – Nagy Lajos kir. útja – Mogyoródi út – Róna utca – Egressy út – Mexikói út által határolt terület:



Vegyes szerkezetű lakó, intézményi, ipari, szolgáltató terület. Jelentős parkolási feszültséget nem tapasztaltunk.





8 és 18 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 61,12%

10 és 16 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 66,69%

Hasonlóan az 1. zónához várakozási időtartam tekintetében a lakossági igény a közterületeken kevésbé jelent meg, ugyanakkor jelentős volt a rövid idejű várakozási igény.



8 és 18 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott: 29,25%

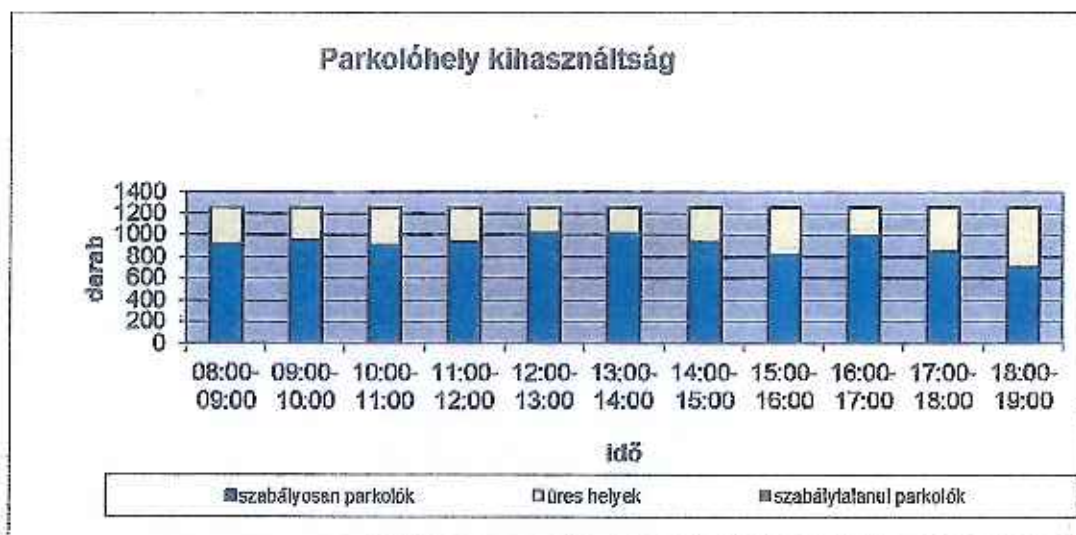
10 és 16 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott: 28,73%

3. zóna az Egressy út – Jerney utca – Fogarasi út – Nagy Lajos király útja által határolt terület:



Vegyes beépítésű jellemzőn lakóterület.

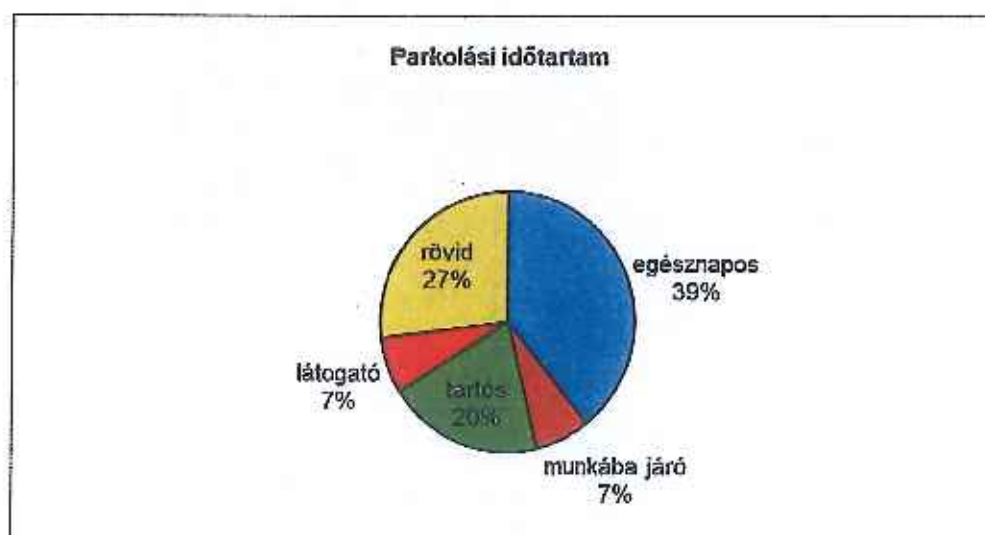




8 és 18 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 72,69%

10 és 16 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 74,71%

Lakossági várakozás a jellemző, a Nagy Lajos kir. útja vonzáskörzetében jelentős a rövid idejű várakozás.



8 és 18 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott:
27,04%

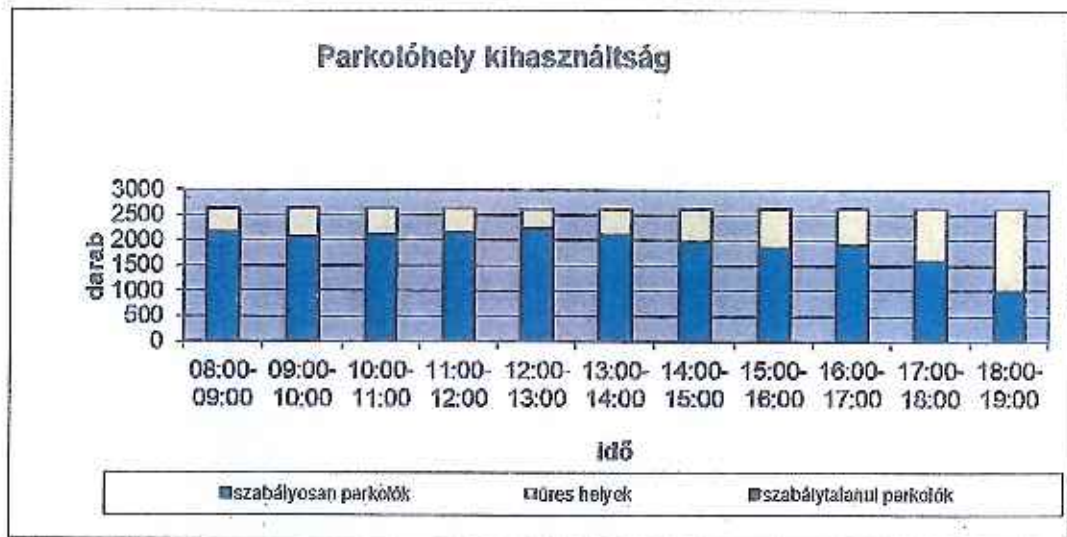
10 és 16 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott:
23,82%

4. zóna az Egressy út – Róna utca – Mogyoródi út – Nagy Lajos király útja – Fogarasi út – Mexikói út által határolt terület:



Jelentős ipari, szolgáltató funkciójú terület, beékelődött lakóterületekkel. Egyenletlen parkolási feszültség eloszlással.

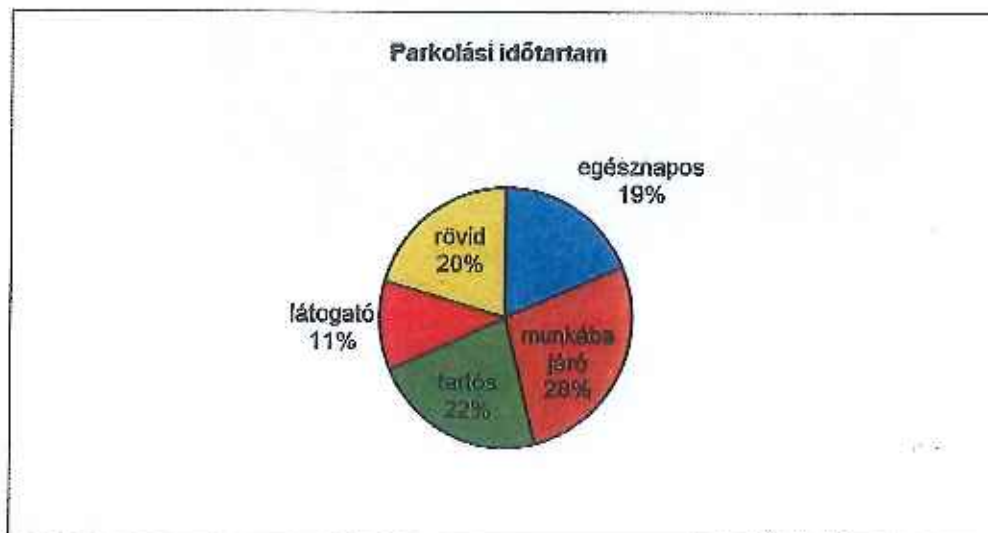




8 és 18 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 73,38%

10 és 16 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 79,04%

Jelentős a munkába járó, valamint a tartós várakozási igény.



8 és 18 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott:
20,50%

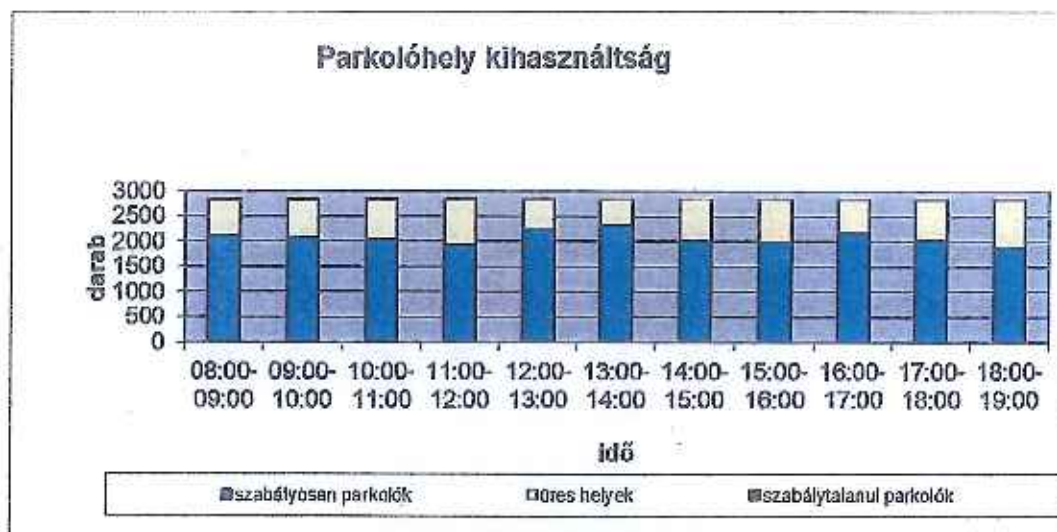
10 és 16 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott:
14,93%

5. óna a Fogarasi út – Nagy Lajos kir. útja – Bánki Donát utca – Padlizsán utca – Kerepesi út által határolt terület:



Vegyes beépítésű lakóterület, középmagas és családiházas, lokális parkolási fejlesztésekkel.





8 és 18 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 73,33%

10 és 16 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 74,07%

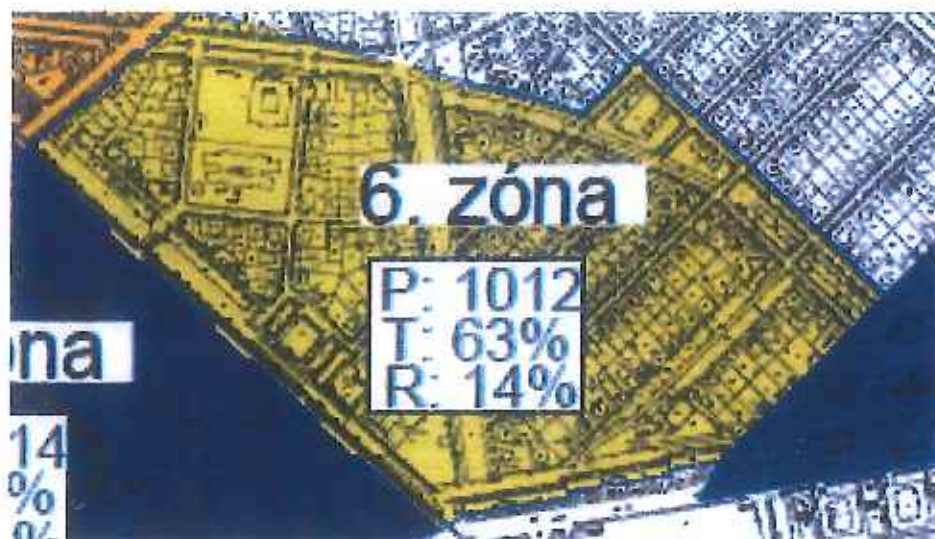
Domináns a lakossági várakozás. Az Örs vezér tér térségében a rövid idejű várakozási igény is megjelenik.



8 és 18 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott:
22,62%

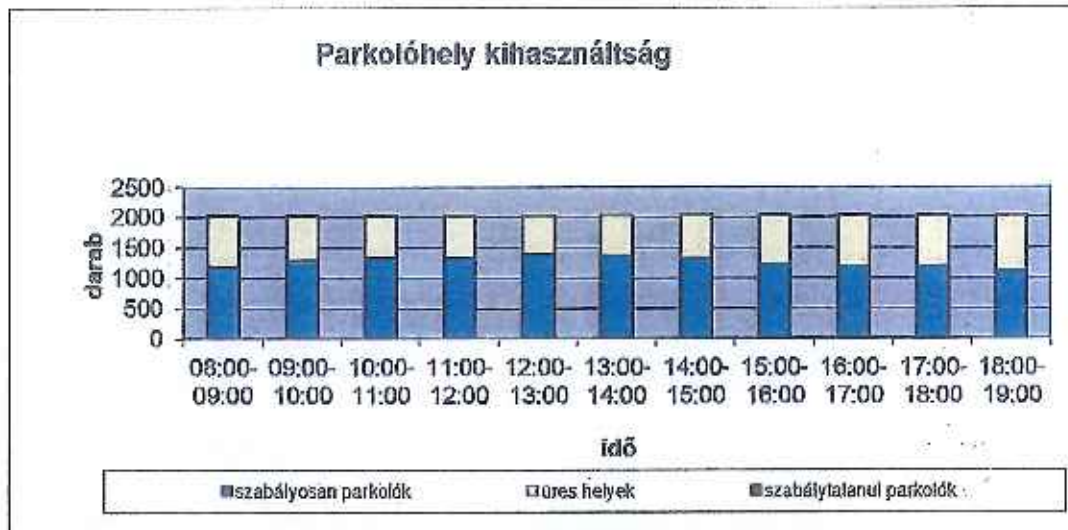
10 és 16 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott:
21,19%

6. zóna a Fogarasi út – Álmos vezér útja – Tihamér utca – Álmos vezér útja – Füredi út – Örs vezér tere – Nagy Lajos király útja által határolt terület:



Családi házas beépítés, a határoló utakon magas beépítésű lakóházak és intézmények (egyetem), szolgáltató létesítmények (szálloda).

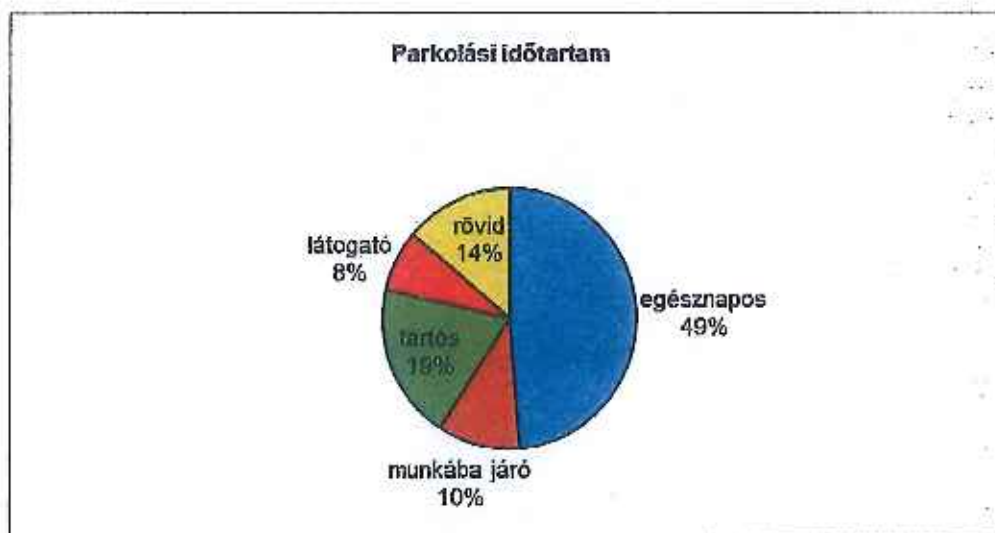




8 és 18 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 62,80%

10 és 16 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 65,79%

Hasonlóan az 5. zónához a lakossági várakozás a jellemző. Emellett az egyetem várakozási igénye határozza meg a területen a várakozást. Rövid idejű várakozás nem jellemző.



8 és 18 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott:
13,83%

10 és 16 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott:
11,60%

7. zóna a Füredi út – Szentmihályi út – Ond vezér útja által határolt terület:



Magas beépítésű lakóterület néhány intézménnyel.

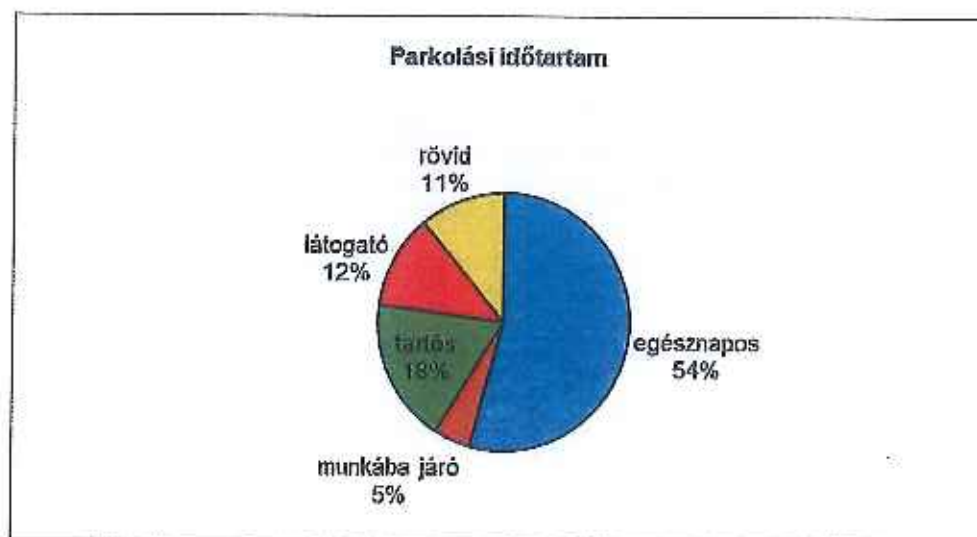




8 és 18 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 77,38%

10 és 16 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 79,06%

Domináns a lakossági várakozás. A rövid várakozási igény alacsony.



8 és 18 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott:
11,07%

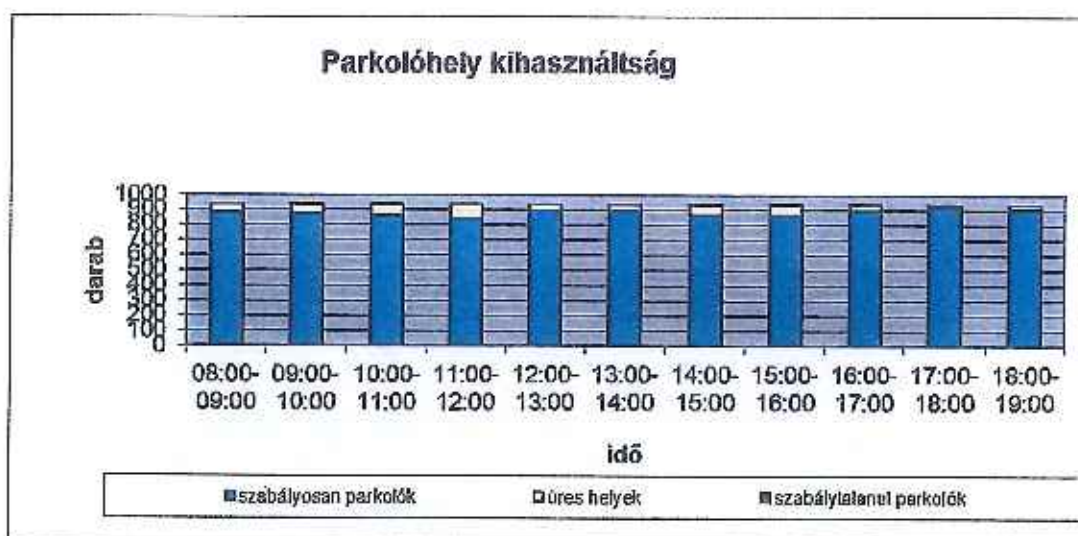
10 és 16 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott:
10,03%

8. zóna az Ond vezér útja – Szentmihályi út – Kerepesi út által határolt terület:



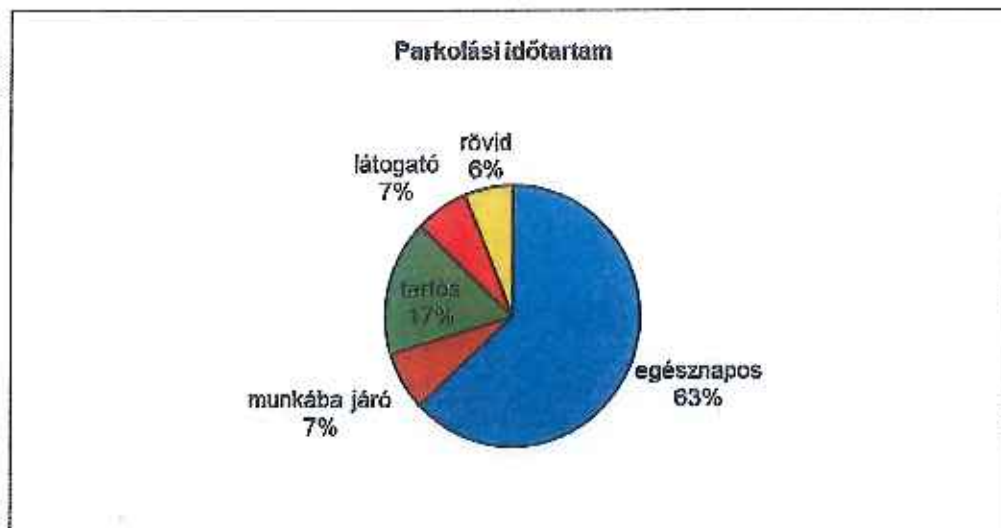
Hasonlóan a 7. zónához magas beépítésű lakóterület, a Kerepesi úttól a HÉV-vel elhatárolva. Nagyon jelentős a parkolási feszültség, mivel a várakozási lehetőségek – többek között a HÉV vágányok okozta zártság miatt – nagyon korlátozottak.





8 és 18 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 94,61%
 10 és 16 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 93,37%

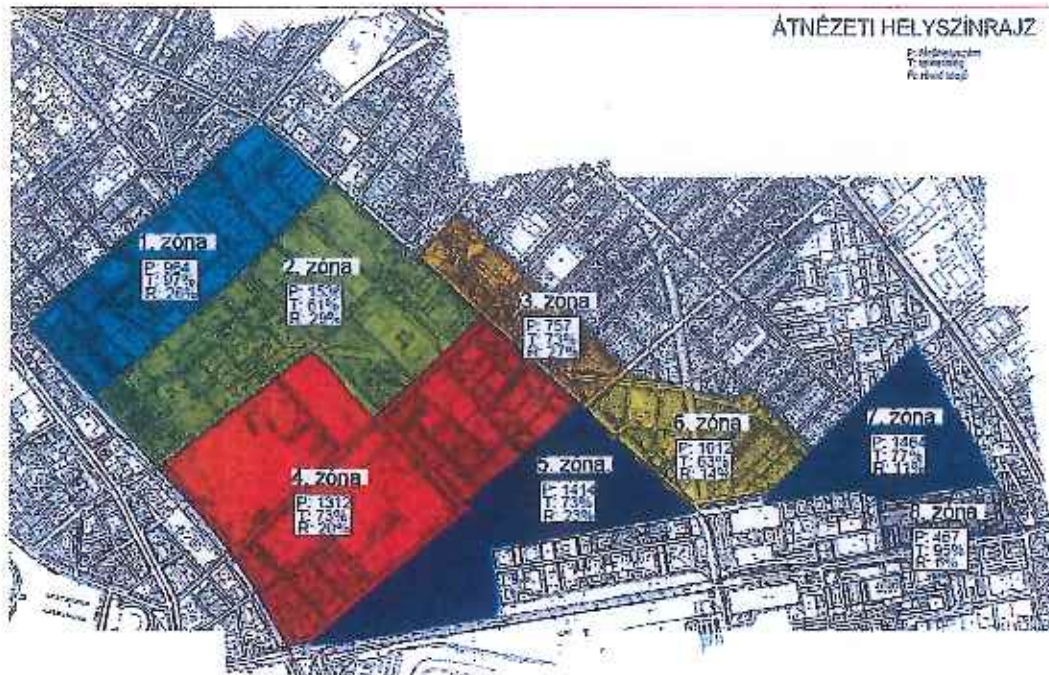
Kiugróan magas a lakossági várakozási igény. A rövid idejű várakozás elenyésző. A várakozóhelyek hiányára utal, hogy számos helyen szabálytalanul – pl. a zöldterületen – várakoznak.



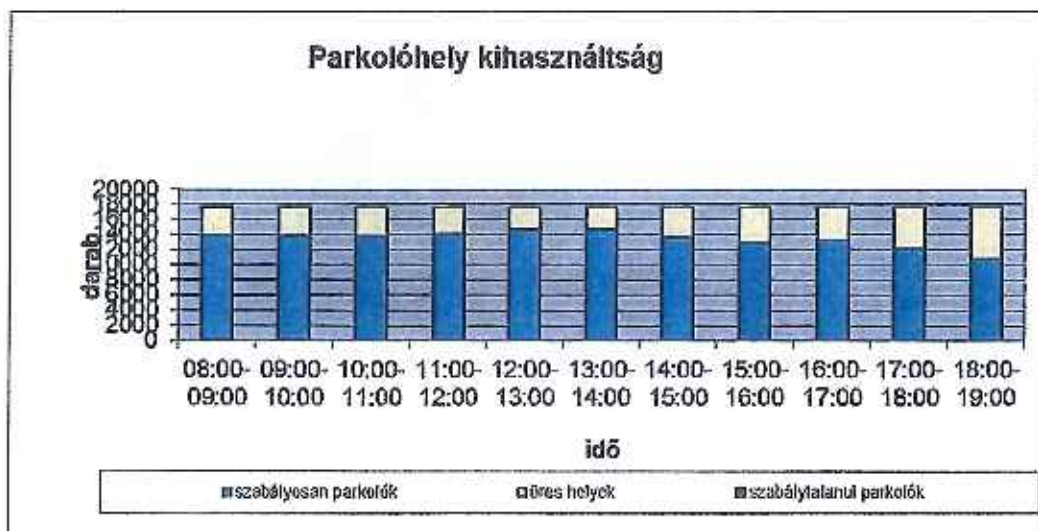
8 és 18 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott: 6,19%

10 és 16 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott: 3,44%

A nyolc terület méréseinek az eredménye összegezve:



A díjfizetésre kötelezett időszakban (08 – 18 óra) várakozóhelyek kihasználtsága:



08 és 18 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 76,45%

10 és 16 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 79,60%

A díjfizetésre kötelezett időszakban (08 – 18 óra) várakozási igények megoszlása időtartam tekintetében:



8 és 18 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott: 18,86%

10 és 16 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott: 16,73%

A felvétel összegzését követően a következő megállapításokat tehetjük:

A telítettség átlaga a mért időszakban: 76,5% (előírás legalább 70%)³.
Időtartam tekintetében a 2 óránál rövidebb idejű várakozás 18,9% (előírás legalább 20%)⁴.

A nyolc zónára együttesen mért eredmény közül a telítettség a jogszabályokban rögzített kritériumokat kielégíti, azonban a rövid idejű várakozási igény nem, ezen eredmények figyelembe vételével a várakozási övezet kialakítását nem teszi lehetővé.

³ Közúti közlekedésről szóló 1988 évi I. törvény

⁴ Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet

A nyolc zóna méréseit külön-külön vizsgálva:

zóna	parkolóhely (db.)	telítettség (%)		rövid idejű várakozás (%)	
		08-18	10-16	08-18	10-16
1.	964	97	106	26	36
2.	1536	61	67	29	29
3.	757	73	75	27	23
4.	1312	73	79	20	15
5.	1414	73	74	23	21
6.	1012	63	66	14	12
7.	1464	77	79	11	10
8.	467	93	93	6	3
össz.	8926	76	80	19	17

Az eredmények azt mutatják, hogy a 6. 7. és a 8. zónában a rövid idejű várakozási igények jelentősen elmaradnak a jogszabály által meghatározott mértéktől. Ezért ezeknek a zónáknak nem javasoljuk bevonni a várakozási övezetbe.



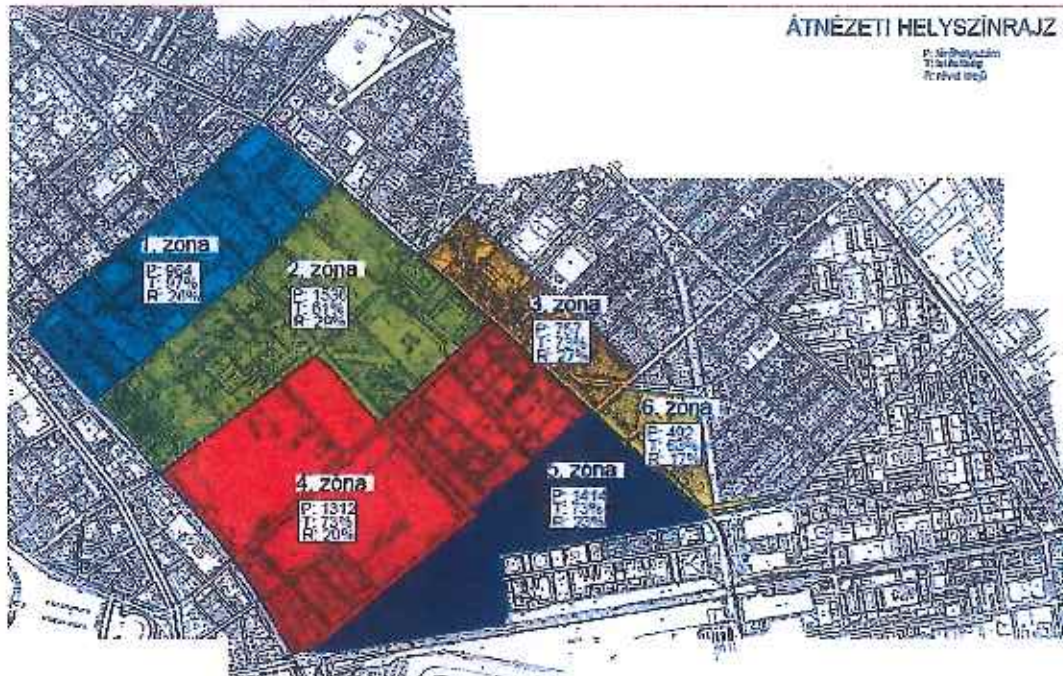
Budapesti XIV. kerület, Zugló parkolásvizsgálat
(Thököly út és a Kerepesi út között)

Sípos László.

IV. Javaslat:

A várakozási övezet javasolt lehatárolása:

Mexikói út – Thököly út – Nagy Lajos király útja – Szugló utca – Lőcsei út – Jerney utca – Fogarasi út – Álmos vezér útja – Örs vezér útja– Örs vezér tere – Bánki Donát utca – Padlissán utca – Kerepesi út által határolt terület.



A 7. és a 8. zóna elhagyása, valamint a 6. zóna területének csökkentése. (Önmagában a 6. zónában sem érik el a paraméterek a jogszabályban meghatározottakat, de a Nagy Lajos kir. útja és az Örs vezér tere vonzáskörzete valamint az egyetem és a szálloda várakozási igényei okán célszerű a várakozási övezetbe vonása e területnek is.

E terület mérései külön-külön:

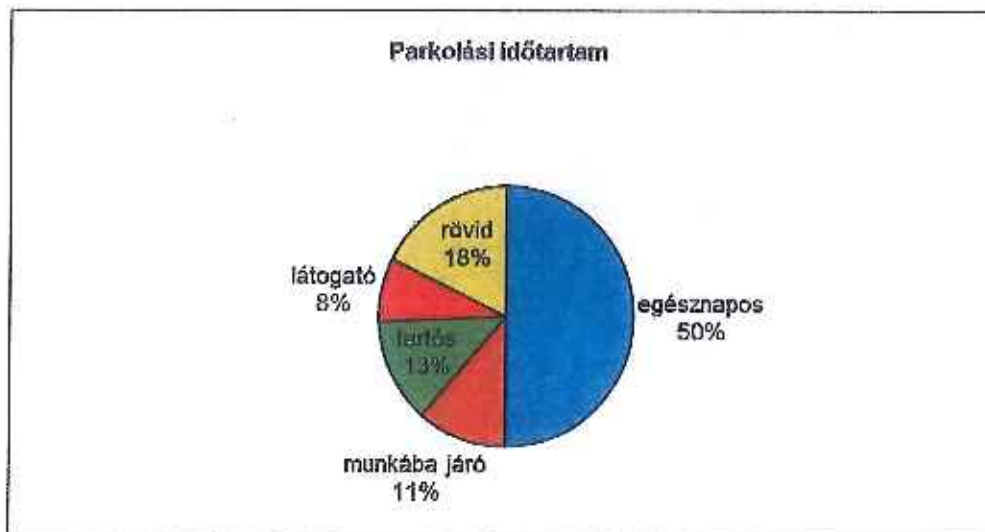
zóna	parkolóhely (db.)	telítettség (%)		rövid idejű várakozás (%)	
		08-18	10-16	08-18	10-16
1.	964	97	106	26	26
2.	1536	61	67	29	29
3.	757	73	75	27	23
4.	1312	73	79	20	15
5.	1414	73	74	23	21
6.	492	60	66	17	17
össz.	6475	73	78	21	21

A csökkentett méretű 6. zóna mérési eredménye:



8 és 18 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 62,04%

10 és 16 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 64,12%

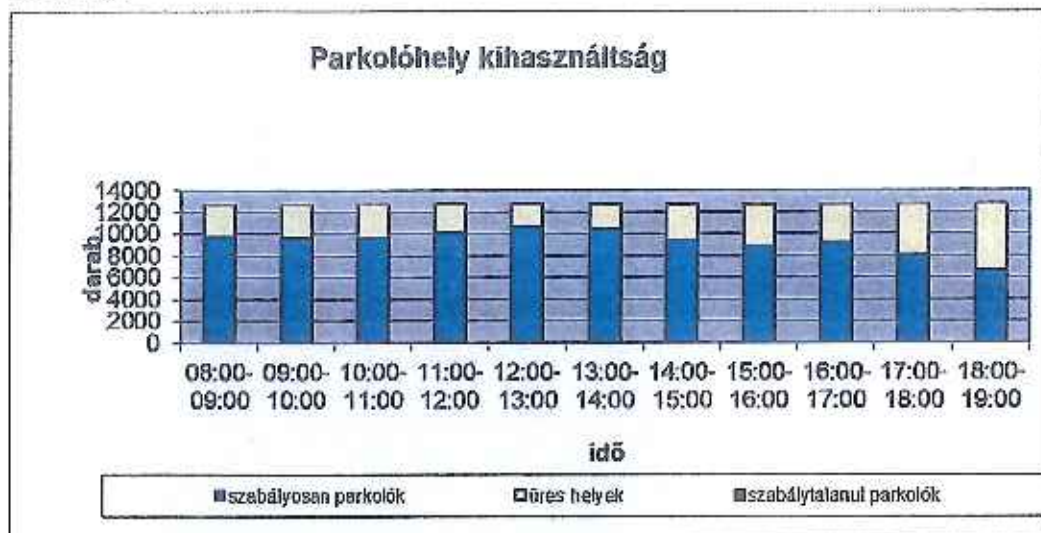


8 és 18 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott: 17,69%

10 és 16 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott: 17,80%

A hat terület méréseinek az eredménye összegezve.

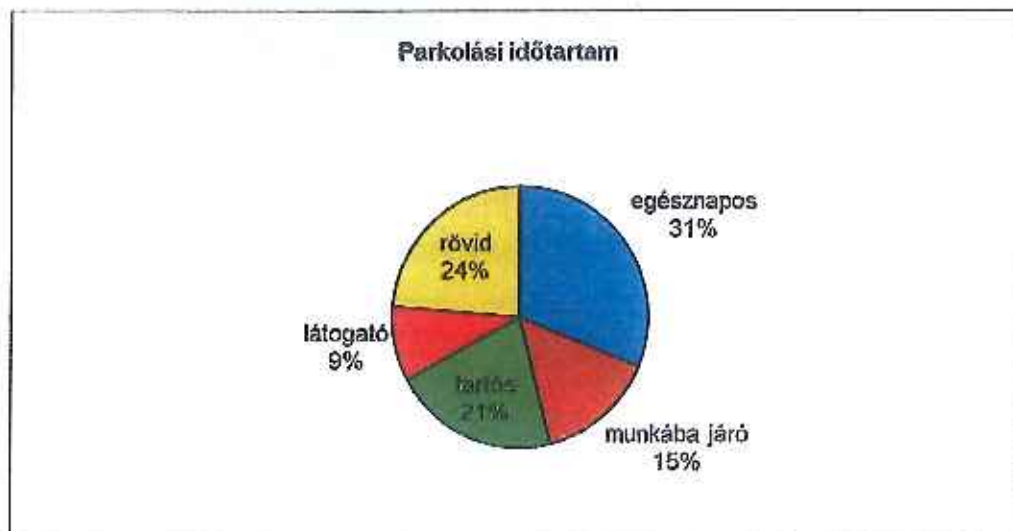
A díjfizetésre kötelezett időszakban (08 – 18 óra) várakozóhelyek kihasználtsága:



8 és 18 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 73,26%

10 és 16 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 77,59%

A díjfizetésre kötelezett időszakban (08 – 18 óra) várakozási igények megoszlása időtartam tekintetében:



08 és 18 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott: 23,68%

10 és 16 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott: 21,21%

A javasolt hat zónában összesítve a **telítettség** átlaga a mért időszakban: **73,3%** (előírás legalább 70%).

Időtartam tekintetében a **2 óránál rövidebb idejű** várakozás **23,7%** (előírás legalább 20%).

A hat zónára együttesen mért eredmény a jogszabályokban rögzített kritériumokat kielégíti, a várakozási övezet kialakítását lehetővé teszi.

V. Lakó-pihenő övezet kijelölésének vizsgálata.

A szerződés tartalmazta, hogy vizsgálatot kell végezni az Egressy út – Róna utca – Thököly út – Mexikói út, továbbá a Róna utca – Erzsébet királyné útja – Mexikói út – Thököly út által határolt területeken annak érdekében, hogy lakó-pihenő övezet kijelölésével kezelhetőek-e a területek parkolási problémái.



A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 39/A §-a szabályozza lakó-pihenő övezetben való közlekedést.

„Közlekedés lakó-pihenő övezetben”

39/A. § (1) Lakó-pihenő övezetbe - a „Lakó-pihenő övezet” jelzőtáblától a „Lakó-pihenő övezet vége” jelzőtábláig terjedő területre - csak a következő járművek hajthatnak be:

a) kerékpár,

b) az ott lakókat vagy az oda látogatókat szállító személygépkocsi, a személygépkocsi kivételével a legfeljebb 3500 kg megengedett legnagyobb össztömegű gépkocsi, a betegszállító gépjármű, motorkerékpár, a motoros tricikli és ezekhez kapcsolt pótkocsi, segédmotoros kerékpár, állati erővel vont jármű és kőzicocsi, a kommunális szemet szállítására szolgáló jármű, továbbá az oda áruszállítást végző legfeljebb 3500 kg megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsi,

c) az ott lakók és oda költözők költöztetését végző tehergépkocsi,

d) az oda látogatókat szállító autóbusz,

e) * az oda építő- és tüzelőanyagot szállító tehergépkocsi és hozzákapcsolt pótkocsi,

f) az út- és közmű építésére vagy fenntartására, köztisztasági, rendvédelmi, betegszállítási, közegészségügyi feladat, illetőleg postai gyűjtő- és kézbesítő szolgálat ellátására szolgáló jármű, ha ez feladata ellátása érdekében elkerülhetetlen,

g) * a mozgáskorlátozott személy által vezetett vagy az őt szállító jármű és annak vezetője.

(2) A lakó-pihenő övezetben járművel legfeljebb 20 km/óra sebességgel szabad közlekedni.

(3) A lakó-pihenő övezetben a vezetőknek fokozottan ügyelni kell a gyalogosok (különösen a gyermekek) és a kerékpárosok biztonságára. Ha az úton járda nincs,

a) a gyalogosok az utat teljes szélességében használhatják, a járművek forgalmát azonban szükségtelenül nem akadályozhatják,

b) járművel várakozni csak az erre kijelölt területen szabad.”

Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet előírásai:

“10.2.2. Lakó-pihenő övezetek kijelölése

10.2.2.1. Lakó-pihenő övezetben

a) az azt határoló utaknak le kell vezetniük a terület átmenő forgalmát,

b) az övezet úthálózatának jól el kell különülnie a környezet úthálózatától,

c) annak kialakításakor (beépítésekor) jól felismerhető építési (környezeti) egységet kell alkotni,

d) nagy forgalmú, illetve nagy áruszállítási vonzattal járó ipari vagy mezőgazdasági üzemek, létesítmények, közintézmények nem lehetnek.

10.2.2.2. Lakó-pihenő övezetekben csak egyenrangú útkereszteződések lehetnek, az övezetet tömegközlekedési járat vagy vasúti pálya nem keresztezheti.”

A lakó-pihenő övezet kijelölése azt eredményezné, hogy az azt határoló várakozási övezetből a díjfizetést elkerülni szándékozó járművek vezetői a lakó-pihenő övezetben díjmentesen várakoznának, ezzel tovább növelve ott a parkolási feszültségeket.

VI. Összesítés:

Budapest XIV. kerület Zuglói Önkormányzat felkérése alapján 2018. április hónapban dinamikus parkolás vizsgálatot végeztünk az alábbi területeken:

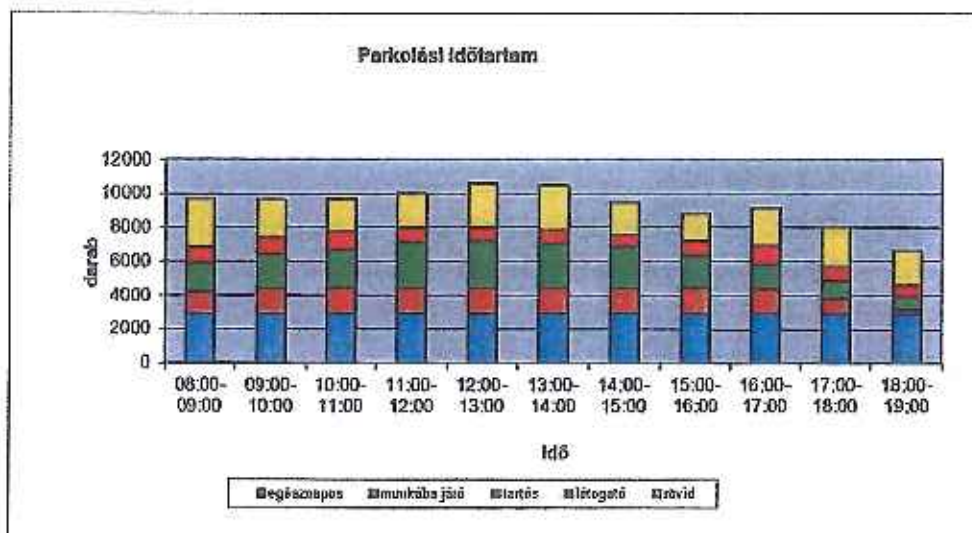
- a Thököly út – Nagy Lajos kir. útja – Szugló utca – Mexikói út által határolt terület,
- a Szugló utca – Nagy Lajos kir. útja – Mogyoródi út – Róna utca – Egressy út – Mexikói út által határolt terület,
- az Egressy út – Jerney utca – Fogarasi út – Nagy Lajos király útja által határolt terület,
- az Egressy út – Róna utca – Mogyoródi út – Nagy Lajos király útja – Fogarasi út – Mexikói út által határolt terület,
- a Fogarasi út – Nagy Lajos kir. útja – Bánki Donát utca – Padlizsán utca – Kerepesi út által határolt terület,
- a Fogarasi út – Álmos vezér útja – Tihamér utca – Álmos vezér útja – Fűredi út – Őrs vezér tere – Nagy Lajos király útja által határolt terület,
- a Fűredi út – Szentmihályi út – Ond vezér útja által határolt terület, valamint
- az Ond vezér útja – Szentmihályi út – Kerepesi út által határolt terület

A 8 mérési helyszínen, összesen 8.926 db parkolóhelyen történt 2-2 alkalommal a vizsgálat. A mérési helyszínek jelentősen eltérő kihasználtságot és parkolási szokásokat mutattak.

A mért terület összességében nem érte el a várakozási övezet kijelöléséhez szükséges paramétereket ezért azokon a területeken ahol – elsősorban – a rövid idejű várakozási igény alacsony javasoltuk kivonni a tervezett várakozási övezet területéből, azzal, hogy utóvizsgálat keretében lehet felülvizsgálni e területekre is a várakozási övezet kiterjesztésének szükségességét.

A javasolt területre vonatkozó mérések összesítését az alábbi diagramok mutatják:

A díjfizetésre kötelezett időszakban (08 – 18 óra) várakozási igények megoszlása idő és időtartam tekintetében:

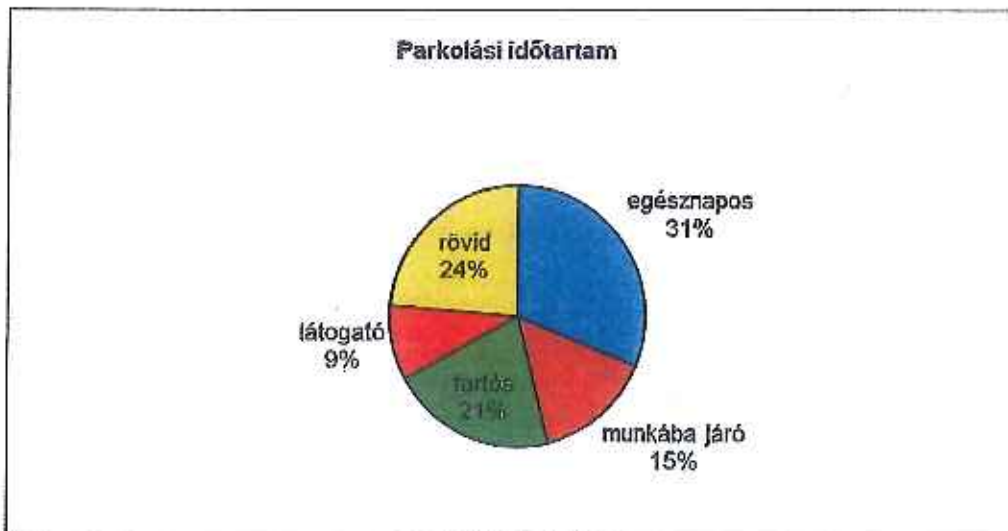


A díjfizetésre kötelezett időszakban (08 – 18 óra) várakozási igények mértéke tekintetében:



8 és 18 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 73,26%
 10 és 16 óra között a várakozóhelyek foglaltsága: 77,59%

A díjfizetésre kötelezett időszakban (08 – 18 óra) várakozási igények megoszlása időtartam tekintetében:



8 és 18 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott: 23,68%
 10 és 16 óra között az összes jármű közül 2 óránál rövidebb ideig várakozott: 21,21%

A terület egészében a lakossági közterületi gépjárműtárolás a jellemző (31%). Ezt igazolták az éjszakai vizsgálatok is, melyek a lakóterületeken, illetve a többségében lakóövezetekben 70-105% közötti foglaltságot mutattak.

A rövid idejű várakozási igények jelentették a második legnagyobb foglaltsági okot (24%), mivel a látogató várakozási igények kb. 50%-a is – a várakozási díjfizetés bevezetését követően – a rövid idejű várakozási igényt fogja erősíteni, ezért az a várakozási szokás megváltozása ellenére a 20 %-ot a várakozási övezet bevezetését követően is meg fogja haladni.

A vizsgálat azt mutatja, hogy a tarifális parkolás-szabályozás bevezetését követően a rövid idejű és a látogató forgalom – a bevezetést követő első években szokásos kb. 10-15%-os csökkenés mellett – a potenciális várakozási díjfizetők később „megszokják” a díjfizetési kötelezettséget és – mivel könnyebben találnak úticéljuk közelében szabad várakozóhelyet – egyre inkább „visszaszoknak”. Ez mindaddig működik amíg a lakossági várakozási igények nem haladják meg a várakozási lehetőségek 70-80%-át.

A munkába járó forgalom egy része a tapasztalatok szerint elmarad, a másik része pedig számára „költségtakarékos” megoldás irányába mozdul (pl. bejelentkezik az övezetbe levő valamelyik lakóingatlanba, közterületen kívüli parkolási lehetőséget keres – a bérbeadó pedig többségében a lakossági engedéllyel foglalja el a közterületi várakozóhelyek egyikét).

Budapest, 2018. június 30.

Sipos László

városi közlekedéstervezési, forgalomszervezési
közlekedési rendszer- és hálózattervezési
szakértő (KÉ-Sz, KÉT)
(Magyar Mérnöki Kamara 01-0199)