

J a v a s l a t
Budapest IV. kerület, Újpest
várakozási övezet kialakítása

(a parkolásvizsgálatról készült anyag összefoglalója)

A területen 3684 db. várakozóhely vizsgálata történt meg, két alkalommal 08 és 18 óra között (az építés miatt lezárt területeket, valamint a Szent István téren jelenleg működő sorompós parkolót nem vizsgáltuk). Ezen felül éjszaka 24 és 04 óra között statikus parkolásvizsgálat is történt.

Általános megállapítások:

A vizsgált terület inhomogén mind beépítés, mind funkciók tekintetében, ennek eredményeként a területek többségében minden parkolási igény megtalálható. Az egyes vizsgált helyszínek azonban már tartalmaztak domináns parkolási igényeket (P+R, munkába járó, rövid idejű). A várakozási igények többségében közelítik, egyes területeken jelentősen meghaladják a lehetőségeket. A fizető övezet kijelölése során a forgalomtechnikai kezelői feladatokat ellátó Budapest Közút megköveteli a várakozóhelyek burkolati jellel való lehatárolását. Ez a tapasztalatok szerint mintegy 3-5%-kal csökkenti a szabályos várakozási lehetőségeket, továbbá számos területen már a méréskor is tapasztaltuk, hogy jelentős a szabálytalan módon várakozók száma. (Egyes területeken az éjszakai várakozási igény elérte a **115%-ot!**)

Fizető övezet kijelölésére javaslat terület:

József Attila utca – Attila utca – Károlyi István utca – Templom utca – Lőrinc utca – Lebstück Mária utca – Király utca – Virág utca – Munkásotthon utca – Erzsébet utca – Nyár utca – Kassai utca – Berda József utca – Temesvári utca – Bocskai utca – Löwy Izsák utca által határolt terület. (A mérés eredményeit az *1. számú melléklet* mutatja be.)


A területen belül a Szent István téren kialakított sorompóval szabályozott fizető parkolóhely (kb. 190 férőhely) megtartása javasolt (magasabb tarifával, pl. 350 Ft/óra), mivel e terület tudja kiszolgálni a vásárcsarnok vásárlói forgalmát és ilyen szabályozás mellett adható idő kedvezmény a vásárlók számára.

A fizető övezetek kialakítása során általában célszerű az alábbi szempontokra is tekintettel lenni:

- a tarifális parkolás-szabályozás a kereslet-kínálat összhangját megteremtő forgalomszabályozási megoldás, nem a helyi lakók közérzetjavítását célzó beavatkozás;

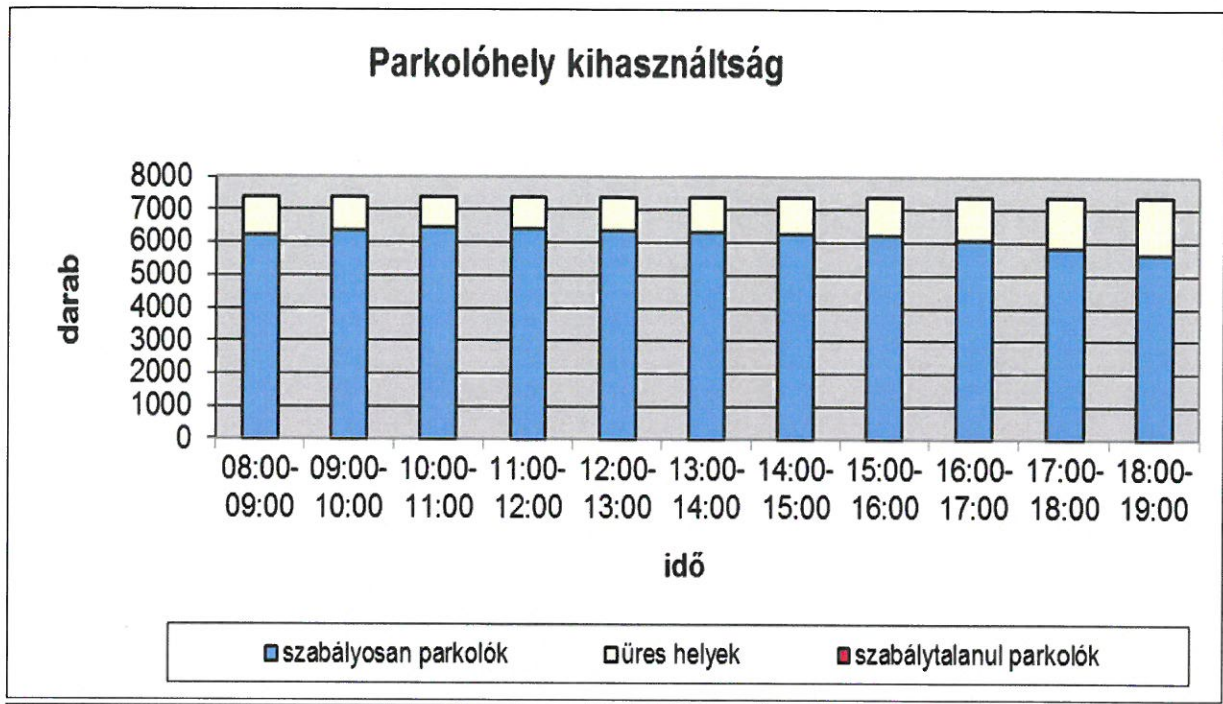
- azokon a helyeken, ahol nem jellemző a rövid idejű (4 óránál kevesebb) várakozási igény, ott a szabályozás többségében nem eredményez gazdasági előnyt (ráfizetéses);
- a közterület a köz céljait szolgálja (a köz építette, a köz tartja fenn) nem pedig a magántulajdonban levő tárgyak (járművek) tárolását, azaz ezeknek a járműveknek elhelyezéséről a tulajdonosoknak kell gondoskodnia, elsődlegesen közterületen kívül (sajnos a „szokásjog” nehezen szüntethető meg), ezért:
 - az ingyenes parkolási engedély helyett célszerűbb a kedvezményes várakozási engedélyről beszélni (természetesen a kedvezmény 100% is lehet, de a ma használatos „eljárási díj” helyett „parkolási megváltási díj” megfogalmazás célravezetőbb, még, ha az összege ugyanakkora is);
 - közterületi várakozási kedvezményt csak az övezetben lakóknak és csak a lakóhely közvetlen térségébe célszerű kiadni (az övezeteken belül zónák kialakítása indokolt – *javasolt zónák: 2. számú melléklet*);
 - azoknak a lakóknak, akiknek az ingatlanán járművük elhelyezhető (pl. új építésű lakóingatlanok teremgarázsa) nem indokolt közterületi várakozási engedély kiadása (egyrészt nem érdekük a megépült garázshely megvétele, másrészt – ha megveszik – akkor nappal ők a közterületen állnak és a garázst kiadják azoknak, akik a közterületen csak díjfizetés ellenében állhatnának meg);
 - újabban életszerű az ingatlanok bérbeadása, mely esetben a bérleti szerződés alapján a bérlő saját tulajdonában levő egy darab személygépkocsira a „második” engedély feltételeivel megegyezően (pl. évi 60.000 Ft parkolási megváltási díj ellenében) adható a bérlőnek közterületi várakozási engedély. (Célszerű a lakásbérlet, illetve az érintett gépjármű tekintetében az előírt adók megfizetésének feltételül szabása is.);
 - azokon a területeken, ahol jellemzően a P+R igény jelenik meg és a várakozóhelyek kihasználtsága a díjfizetési kötelezettség bevezetését követően jelentősen visszaesik, ott célszerű bevezetni a díjmaximumot, azaz pl. három óra díjfizetést követően a további időre ingyenes a várakozás.

Budapest, 2017. június 12.

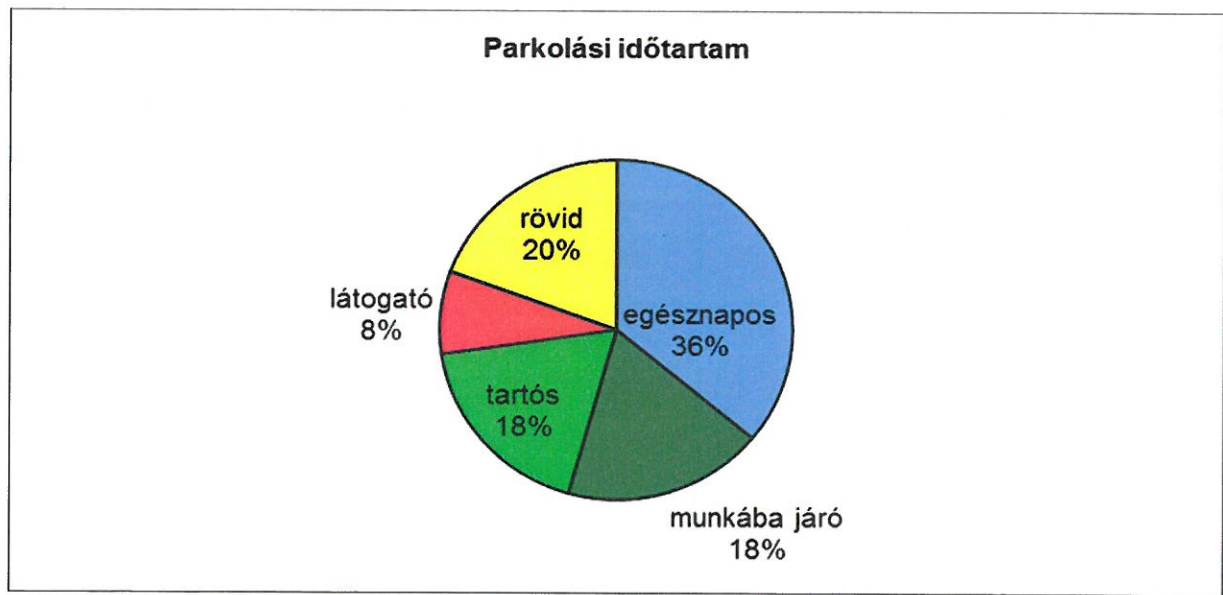

Sipos László
városi közlekedéstervezési, forgalomszervezési
közlekedési rendszer- és hálózattervezési
szakértő (KÉ-Sz, KÉT)
(Magyar Mérnöki Kamara 01-0199)

1. számú melléklet:

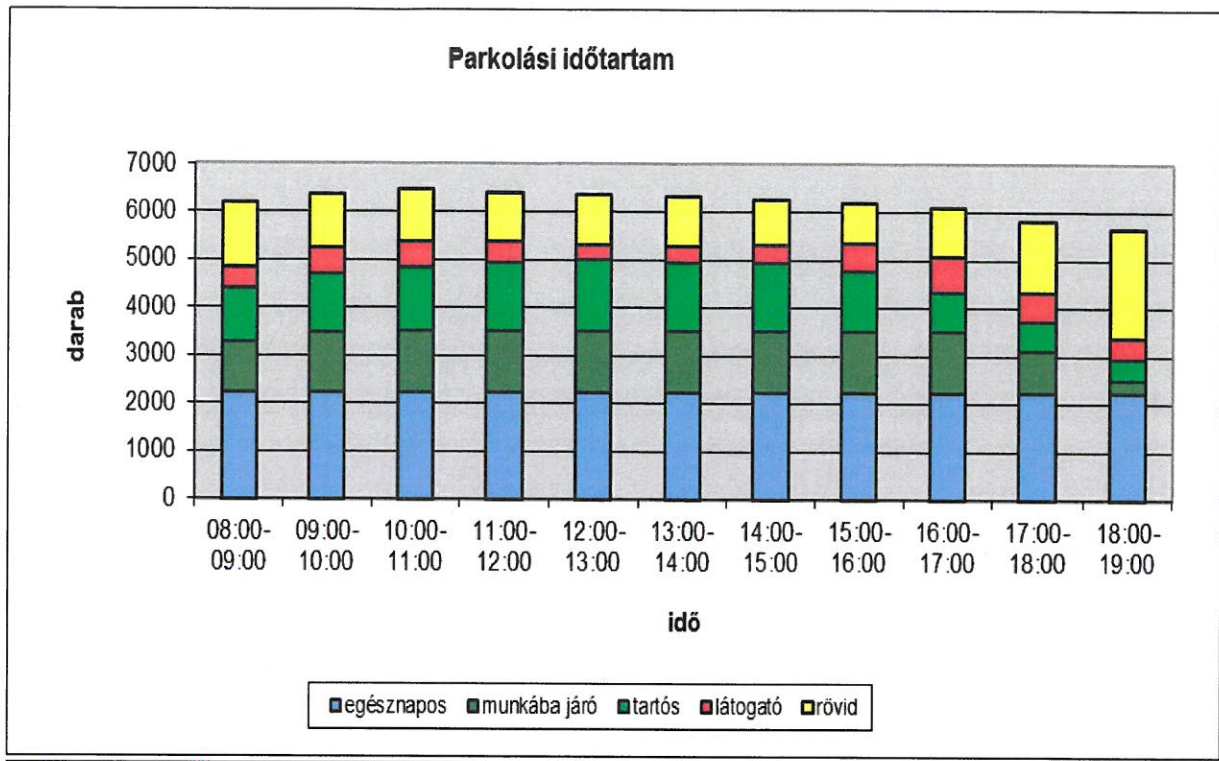
A parkolásvizsgálat összefoglaló eredménye (a két mérési nap átlaga):



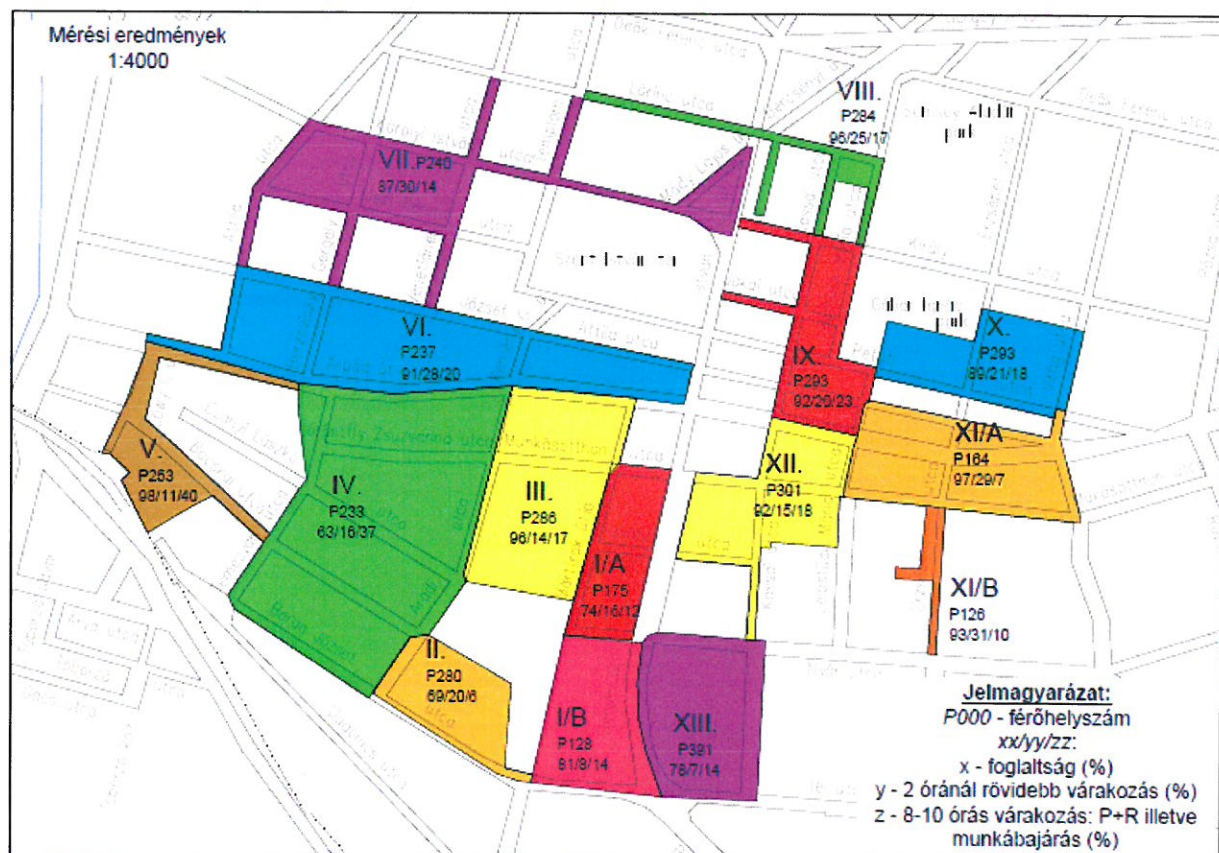
A várakozóhelyek kihasználtsága a teljes területen 08 és 18 óra között: 86,%. (Előírás 70%)



A két óránál rövidebb idejű várakozási igény: 20%. (Előírás 20%)

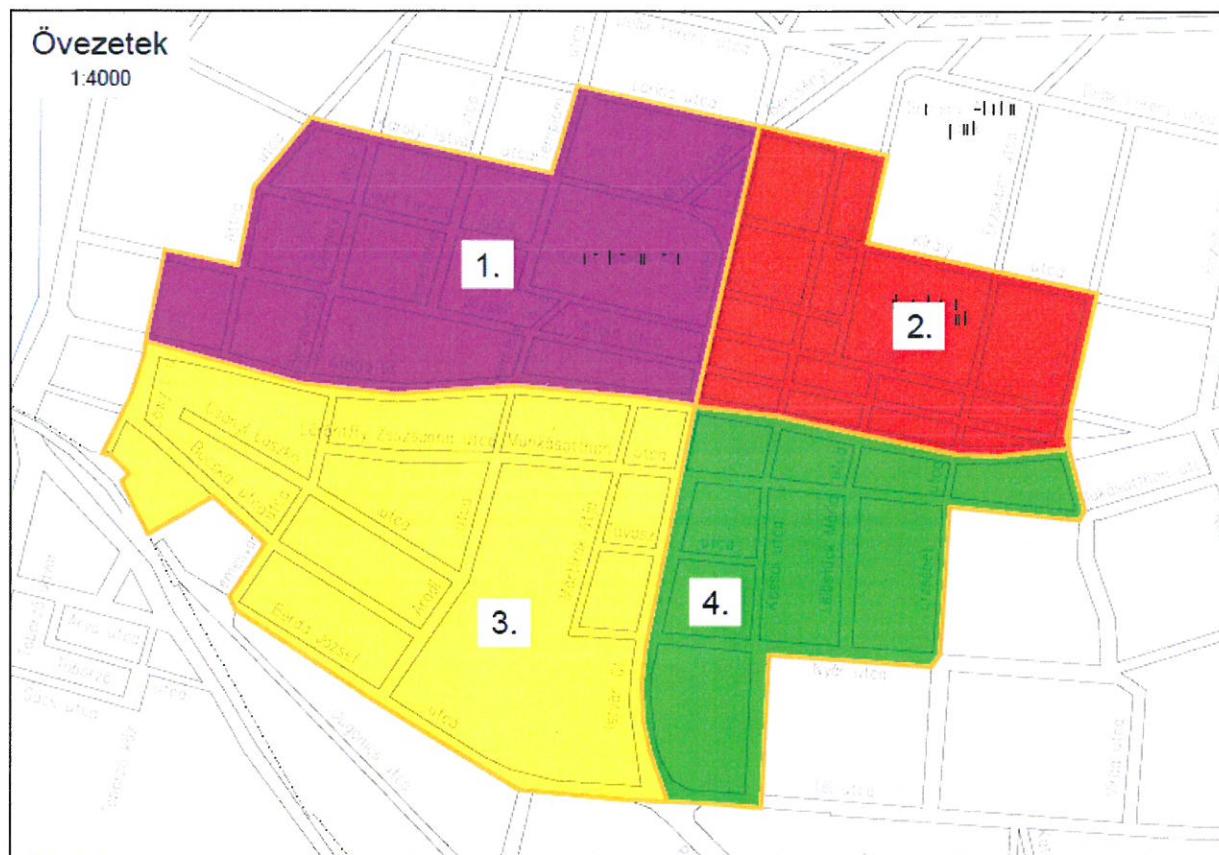


A mérési eredmények mérési helyszínenként:



2. számú melléklet:

A kialakításra javasolt zónák:



zóna	férőhelyszám	telítettség mértéke	2 óránál rövidebb idejű	munkába járó és P+R
1.	1034 db.	91,4%	22,5%	17,5%
2.	477 db.	88,9%	29,1%	17,0%
3.	818 db.	85,7%	18,1%	14,9%
4.	1355 db.	81,2%	14,4%	21,9%