



ALPOLGÁRMESTERE

Előterjesztés Városüzemeltetési és Városfejlesztési a Bizottság részére

Ülés időpontja:	2025. november 24.
Előterjesztés tárgya:	Javaslat az újpesti parkolásrendezés előkészítéséről
Előterjesztő:	Déri Tibor alpolgármester
Előterjesztést készítette:	Déri Tibor alpolgármester
Előterjesztés egyeztetve:	Turóczi András városüzemeltetési főosztályvezető Pető Dániel vezérigazgató UPP Zrt.
Pénzügyi szempontból véleményezte:	Juhász András gazdasági főosztályvezető
Jogi szempontból ellenőrizte:	dr. Gácsi Anett Erzsébet aljegyző
Törvényességi szempontból ellenőrizte:	dr. Moldván Tünde jegyző

Tisztelt Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottság!

A parkolás kérdése Budapest szinte minden részében komoly kihívást jelent, de az egyes kerületek adottságai, társadalmi és gazdasági jellemzői, valamint a közlekedési hálózatba való illeszkedésük egészen eltérő problémaköröket eredményeznek. Újpest, Budapest IV. kerülete, a főváros egyik legnagyobb alapterületű, nagy népsűrűségű és funkcionálisan is sokszínű külvárosi térsége, különösen izgalmas eset ebből a szempontból. A kerületben jelenleg teljes egészében ingyenes a parkolás, bár létezik a Budapest főváros Közgyűlésének Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról szóló 30/2010. (VI. 4.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: Fkgyr.) által lehatárolt fizetési övezet. Ez a tény önmagában is súlyos feszültségeket generál, mind a helyben élők, mind az ide érkezők szempontjából.

De vajon fenntartható-e egy ilyen rendszer? Meddig bírja egy külvárosi kerület azt a nyomást, amit a fővárosi fizetős zónák kiterjesztése, az ingázás szerkezete és a magánautóhasználat trendszerű növekedése gyakorol rá?

A 21. század városai egyre inkább felismerik: a közterület érték. Egy autó tárolása nem lehet természetes, mindenki számára korlátlanul biztosított alapjog – különösen nem a legértékesebb közvagyon, a közterület rovására. Ez a szemlélet azonban egyelőre nem tükröződik vissza Újpest gyakorlatában. A kerület ingyenes parkolása mára nemcsak a belső városrészekből kiszoruló gépjárművek menedékévé, hanem a környező agglomerációs településekről naponta beérkező autók elsődleges célpontjává is vált. A metrókapcsolat (3-as metró végállomás), a több tucat buszjárat, illetve az Újpest–Városcsúcs és Újpest–Központ közlekedési csomópontjai mind jelentős „parkolóvonzást” jelentenek, és ezek környezetében gyakori a napközbeni telítettség, az ott élők kiszorulása a saját utcáikból, lakóövezetükből.

A probléma nem csupán mennyiségi – vagyis nem kizárólag arról van szó, hogy kevés a szabályosan használható parkolóhely. Sokkal inkább egy összetett, rendszerszintű kihívással állunk szemben, amelyet a különböző városi szintű szabályozások, az eltérő érdekek mentén kialakult megközelítések és a hosszú ideje változatlan autóhasználati szokások együttesen alakítanak. A kerület jelenlegi parkolási gyakorlata – illetve annak rendezetlensége – nem csupán a közlekedési torlódások egyik forrása, hanem közvetlen hatással van a levegőtisztaságra, a zajterhelésre, az élhetőségre, sőt a közterületi konfliktusok alakulására is.

Újpestnek tehát – bármennyire is fájdalmas – szembe kell néznie a kérdéssel: hosszú távon fenntartható-e az ingyenes és szabályozatlan parkolás? Milyen következményekkel jár, ha nem történik semmi, és mi változhatna, ha a kerület beállna a parkolási reformot végrehajtó budapesti kerületek sorába?

Ez az előterjesztés arra vállalkozik, hogy átfogó képet adjon a IV. kerület jelenlegi parkolási helyzetéről: feltérképezi a problémák gyökerét, a főbb zónák és funkciók parkolási kihívásait, bemutatja az érintettek szempontjait, és nem utolsósorban javaslatokat is megfogalmaz egy fenntartható, igazságos és élhetőbb parkolási rendszer kialakítására.

I. A parkolás jogszabályi háttere: keretek, lehetőségek és korlátok

A parkolás szabályozása összetett, többszintű jogi környezetben történik, ahol a törvények, kormányrendeletek, miniszteri rendeletek, valamint az önkormányzati rendeletek egyaránt meghatározzák a mozgásteret. E jogszabályi hálózat alapvetően két szinten működik: egyrészt országosan egységes kereteket biztosít (pl. közúti közlekedési törvény, KRESZ), másrészt teret enged a helyi sajátosságok figyelembevételének (pl. önkormányzati rendeletek). A parkolás szabályozásához ezért nem csupán műszaki vagy közlekedésszakmai, hanem jogi szempontból is körültekintő elemzés szükséges.

1. Az alapvető jogi keretek – a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) rendelkezéseiből levezethető, hogy a közút – és ennek részeként a közterület – elsődleges rendeltetése a közlekedés biztosítása. Ebből következően a járművek tartós várakozása, vagyis a közterületi parkolás már nem minősül közlekedési célú igénybevételnek, hanem annak csak járulékos formája lehet. A közút nem közlekedési célú használatának szabályait a törvényhez kapcsolódó végrehajtási rendeletek rögzítik: mindenekelőtt a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény végrehajtásáról szóló 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet, amely kimondja, hogy a közút nem közlekedési célú igénybevételéhez – így a járművek közterületi tárolásához is – a közút kezelőjének hozzájárulása szükséges, és ennek feltételeit a kezelőnek közlekedésszakmai szempontok alapján kell meghatároznia. A parkolási rend kialakítása ezért nem egyszerű adminisztratív feladat: jogilag is kötött, a közút rendeltetésszerű használatát és a közlekedésbiztonságot minden körülmények között előtérbe helyező folyamat, amelynek célja, hogy a közterület használata összhangban legyen a város működésével és az élhető környezet fenntartásával.

Ez alapozza meg azt a tézist, hogy a parkolás – szemben az elterjedt szemlélettel – nem alapjog, hanem kivételes, engedélyhez kötött funkció. A közútkezelő (helyi önkormányzat vagy az általa kijelölt szerv) felelőssége tehát nemcsak abban áll, hogy lehetővé tegye a parkolást, hanem abban is, hogy közérdeket szolgáló módon szabályozza azt.

2. A helyi rendeletalkotás lehetőségei – Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény

A Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (a továbbiakban: Mötv.) 23. § (4) bekezdés 10. pontja alapján a fővárosi önkormányzat feladata a helyi közösségi közlekedés biztosítása és működtetése, valamint a főváros területén a parkolás feltételrendszerének kialakítása. Ezzel összhangban a fővárosi önkormányzat jogosult saját parkolási rendeletek megalkotására, beleértve a fizető zónák kijelölését, a díjak mértékének meghatározását. Továbbá az Mötv. 23. § (5) bekezdés 3. pontja pedig kimondja, hogy a parkolás-üzemeltetés kerületi önkormányzat feladata.

Az önkormányzatok rendeletalkotási joga nem korlátlan: azt más jogszabály nem korlátozhatja ugyan, de az országos törvényekhez és a fővárosi szintű szabályozáshoz alkalmazkodnia kell. Külön kihívást jelent Budapest esetében, hogy a főváros egésze külön közigazgatási egység, ahol a fővárosi közgyűlés saját jogalkotási hatáskörrel rendelkezik – például az Fkgyr. révén.

3. A közúti forgalom és a jelzések – a KRESZ és kapcsolódó rendeletek

A parkolási szabályozás közvetlen eszközeit elsősorban a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet, illetve az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet [a továbbiakban: 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet], valamint a közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményeiről szóló 83/2004. (VI. 4.) GKM rendelet határozza meg. Ezek alapján válik lehetővé a várakozási tilalmak, fizetős zónák, időkorlátos parkolók, rakodóhelyek vagy mozgáskorlátozottaknak fenntartott területek kijelölése.

A parkolással kapcsolatos szabályokat jelzőtáblák, kiegészítő táblák és útburkolati jelek együttes alkalmazása teszi jogszerűvé és egyértelművé. A szabályok megszegése – például engedély nélküli várakozás – közúti szabálysértésnek minősülhet, bírsággal sújtható.

4. A fizetési rendszer egységesítése

A közterületi várakozás díjfizetési rendszerének digitalizálása és egységesítése Magyarországon az egyes közszolgáltatások egységes elektronikus értékesítéséről szóló 2020. évi CXLV. törvény rendelkezésein alapul. A jogszabály célja, hogy lehetővé tegye a közszolgáltatások – ideértve a közterületi parkolás – országos szintű, egységes digitális értékesítését. Ennek keretében jött létre a Nemzeti Mobilfizetési Zrt. által működtetett platform, amelyhez valamennyi önkormányzati vagy más közszolgáltatói parkolási rendszer csatlakozhat.

A szabályozás legfontosabb eredménye, hogy a járművezetők országosan egységes módon – mobilapplikációval, SMS-ben vagy más digitális formában – tudják kiegyenlíteni a parkolási díjat, függetlenül attól, melyik városban vagy kerületben veszik igénybe a szolgáltatást. Ez nemcsak az ügyfélélményt javítja, hanem jelentős mennyiségű adatot is biztosít a kezelő önkormányzatok számára a parkolási szokásokról, foglaltsági trendekről és területi sajátosságokról, amelyekre alapozva korszerűbb, célzottabb közlekedésszervezési döntések szülehetnek.

Fontos kiemelni: noha a mobilfizetési rendszer kiépítése egységes, az egyes díjfizető zónák kijelölése, azok tarifarendszere és időbeli hatálya továbbra is az önkormányzatok hatáskörébe tartozik. A digitális rendszer tehát nem szűkíti az önkormányzat döntési jogkörét, csupán egy egységes technológiai és jogi keretrendszert biztosít a végrehajtáshoz.

5. Fővárosi szintű szabályozás – Fkgyr.

A főváros saját rendeletben szabályozza a járművel történő várakozás rendjét, a díjak mértékét és az üzemképtelen járművek közterületen való tárolását. Az Fkgyr. célja a városrészek közötti arányosság és a szabályozás egységesítése volt, amelynek keretében kialakították a budapesti zónarendszert (A–D kategóriák), meghatározták a maximális díjtételeket, valamint a különféle kedvezményes jogosultságokat (lakossági, egészségügyi, gazdasági célú parkolás stb.).

Az Fkgyr. szabályozza a főváros egységes díjfizető várakozási övezeteit, meghatározva a zónahatárokat, a tarifákat és a zónákba sorolt utcákat. A rendelet mellékleteiben Újpest (IV. kerület) több utcája is szerepel, tehát a szabályozás lehatárolása elviekben kiterjed a kerület bizonyos részeire – különösen Újpest-Városcsúcs és Újpest-Központ környezetére, ahol a közlekedési terhelés kiemelkedő. Ennek ellenére jelenleg nincs aktív díjfizető övezet kijelölve vagy működtetve Újpest közigazgatási területén, tehát a rendelet „gyakorlati alkalmazása jelenleg szünetel” a IV. kerület esetében.

Ez a helyzet azt jelenti, hogy Újpest jelenleg a fővárosi zónarendszeren kívül helyezkedik el, így az Fkgyr.-ben meghatározott díjfizetési szabályok – például a parkolási díjtételek, a díjfizetési időszakok, vagy a lakossági kedvezmények – nem érvényesülnek a kerületben.

Ugyanakkor, ha Újpest a jövőben fizetős várakozási övezeteket kívánna kijelölni, akkor azt az Fkgyr. kereteihez kell igazítani, mivel a fővárosi rendelet határozza meg a budapesti kerületek parkolási

rendszerének általános normáit. Ez magában foglalja a tarifák maximumának betartását, az övezetek egységes elnevezési és besorolási rendszerét, valamint a Nemzeti Mobilfizetési Zrt.-hez való kötelező csatlakozást, amely a parkolási díjak elektronikus úton történő beszedését biztosítja.

Ezért minden jövőbeni önkormányzati döntésnek, amely Újpest területén fizetős parkolási rendszert vezetne be, a fővárosi jogszabályi keretek között kell megszületnie, figyelembe véve a városi rendszer egészéhez való illeszkedés, a technikai integráció, valamint a társadalmi elfogadottság szempontjait is.

Összegzés

A fenti jogszabályok alapján világosan látható, hogy a parkolás szabályozása nem pusztán műszaki vagy politikai döntés, hanem szigorúan szabályozott jogi keretek között valósulhat meg. A kerületi önkormányzat rendelkezik ugyan mozgástérrel a helyi parkolási rend kialakításában, ám ez csak az országos és fővárosi szabályozásokkal összhangban történhet.

Újpest jelenlegi rendszere – azaz a teljesen ingyenes és túlnyomórészt szabályozatlan parkolás – látszólag a lakosság kedvében jár, de a jogi keretek lehetőséget ad(hat)nak egy igazságosabb, átláthatóbb és közérdeket szolgáló rendszer bevezetésére. Az előterjesztés következő részei ennek lehetőségeit, társadalmi-gazdasági hatásait, valamint az esetleges bevezetés forgatókönyveit tárja majd fel.

II. Alapproblémák: Telítettség, torlódás, tehetetlenség

Ha van Budapesten olyan városrész, amelyik nemcsak a belső kerületek, de az agglomerációs térségek és a saját külvárosi részei számára is „utolsó megállóként” szolgál, akkor az Újpest-központ és Újpest Városkapu térsége. Ez a két terület nemcsak közigazgatási, közlekedési és intézményi súlyánál fogva vált a kerület szívévé, hanem a parkolási szempontból is: a nap minden szakában extrém nyomás nehezedik rájuk, amely egyszerre ered a kerület saját belső szerkezetéből és a fővárosi, sőt országos közlekedési dinamika alakulásából.

1. A közlekedési „vonzásközpont” ára

Az M3-as metróvonal végállomása, az Újpest–Városkapu intermodális csomópont, a buszvégállomások, a vasútállomás, a P+R parkolók (amelyek rendre telítettek), valamint a közeli intézmény- és üzletközpontok mind hozzájárulnak ahhoz, hogy a terület parkolási igény tekintetében a kerület egyik leginkább túlterhelt zónája lett. De nemcsak az agglomerációból érkező ingázók érkeznek ide minden hétköznapi reggel, hanem a kerület más részeiről – például Megyerről vagy Káposztásmegyerről – is sokan próbálják itt letenni az autójukat, hogy innen metróval vagy busszal folytassák útjukat a belváros felé. Ez érthető és racionális döntés – csak éppen az itt élőknek, dolgozóknak vagy az ügyintézés miatt érkezőknek már régóta komoly hátrányt jelent.

A forgalom nyomán reggelente gyakorlatilag mozgásképtelen utcák, járdára feltolt autók, második sorban parkolók, megszállt gyalogátkelők és buszmegállók jellemzik a helyzetet. A közterületfelügyelet és a rendőrség eszközei végesek, az infrastruktúra már nem képes kiszolgálni a keresletet. Még az időszakosan rendelkezésre álló, felhivatalos „beállók” is betelnek – legyen szó elhagyott telkekről, útpadkákról vagy egyszerűen a fűről.

2. A sötétedés sem hoz megnyugvást – esti parkolási válság

Sokan gondolhatnák, hogy a parkolási problémák elsősorban a napközbeni túlterhelésből adódnak, de a tapasztalat mást mutat. Este – főleg 18 óra után – gyakorlatilag lehetetlenné válik parkolóhelyet találni nemcsak a központi részeken, hanem a környező lakótelepi övezetekben is. Káposztásmegyer, Újpest-központ egyaránt szenved ettől. Aki nem ért haza időben, hosszú körökre, trükközésekre és gyakran szabálytalan megállásokra kényszerül.

Ennek egyik oka, hogy az újpesti lakosság gépjármű-ellátottsága az utóbbi évtizedben jelentősen nőtt, miközben új parkolóhelyek nem létesültek számottevő mértékben. A paneles lakótelepeken például eredetileg 2-3 lakásonként terveztek egyetlen parkolóhelyet – ezzel szemben ma szinte minden háztartás rendelkezik legalább egy, sokszor két-három gépjárművel. Az aránytalanság így rendszerszintű.

Minden övezeti parkolási vizsgálat – legyen az helyi, fővárosi vagy országos szinten készült – ugyanarra a következtetésre jut: **az autók száma jelentősen meghaladja a rendelkezésre álló közterületi parkolóhelyek számát.** A képlet tragikusan egyszerű: **több autó van, mint amennyi hely.**

3. A következmények – túl a kényelmetlenségen

A zsúfoltság nemcsak a közlekedés kényelmét rontja, de közvetlen és közvetett hatásai is egyre súlyosabbak:

- **Rendszeres szabálytalanság** – járdán, zöldterületen, kanyarokban, megállóban parkolás vált mindennappossá. Ezek gyakran már nemcsak esztétikai problémát, hanem közlekedésbiztonsági kockázatot is jelentenek.
- **Konfliktusok a lakók között** – a „kié a hely” típusú viták, bosszúálló parkolások, szándékos blokkolások a közösségi kapcsolatokra is rányomják a bélyeget.
- **Szolgáltatási nehézségek** – hulladékszállítás, mentők, tűzoltók, áruszállítás – mind szenvednek a beszűkült lehetőségektől.
- **Zaj- és légszennyezés** – a parkolóhely keresése miatt keringő autók komoly emissziót termelnek.
- **Közterületi „privatizáció”** – a közös térből egyre több válik autótárolóvá: játszóterek, zöldsávok, pihenőpadok helyett autók állnak.

4. Meg lehet ezt oldani?

Ez az a pont, ahol óhatatlanul felvetődik a kérdés: vajon *meg lehet-e oldani ezt a problémát egyáltalán?*

- Elég lenne több parkolóhelyet építeni? – Talán. De hová? És miből? Megint közterületből, fákból, zöldből, játszótérből kellene elvenni.
- Fizetőparkolást kellene bevezetni? – Talán. De ez nem jár társadalmi ellenállással? Nem hozna más típusú konfliktusokat?
- Több P+R parkoló segítene? – Talán. De azokat is előbb-utóbb megtöltik. És közben lakóparkok épülnek ugyanott.
- A tömegközlekedés fejlesztése enyhítene a nyomáson? – Talán. De az M3-as metró most lett felújítva, mégis többen autóznak.
- Technológiai megoldások? Okos parkolás, szenzorok, applikációk? – Talán. De nem fognak helyeket teremteni, csak optimalizálják a meglévőt.
- Szükség van a gépjárműhasználati szokások átalakítására? – Talán. De ez hosszú távú kulturális és szemléletformálási feladat.

Szinte minden kérdés végén ott marad az a *talán*, amellyel nem lehet operatív programot írni, de amellyel mégis szembe kell nézni. A parkolás problémája ugyanis nem egyszerűen műszaki, gazdasági vagy jogi kérdés. **Ez társadalmi konfliktusok metszéspontja.** Minden beavatkozás, minden változtatás érdekeket sért. Ezért nehéz.

III. Fizetős parkolás Újpesten – A lehetőség és a kétely határán

A fizetős parkolás bevezetése minden városrészben kényes kérdés. Sehol sem fogadja kitörő örömmel, sehol sem történik ellenállás nélkül – de sok helyen mégis elkerülhetetlen. A parkolóhelyek száma véges, míg az igények nőnek. A kérdés tehát nem az, hogy népszerű-e, hanem az, hogy **indokolt és megalapozott-e** a bevezetése.

Újpest esetében ma még nincs fizetős övezet alkalmazása, így a városrészt sokan egyfajta parkolási menedékként használják. De vajon meddig lehet ezt fenntartani? És ha elérkezik az idő, hogy fizetőssé váljanak egyes utcák, mit jelent ez technikailag, társadalmilag és politikailag?

1. Mikor lehet egyáltalán fizetős övezetet kijelölni?

A hatályos szabályozás pontosan meghatározza, hogy milyen feltételek teljesülése esetén rendelhető el a díjfizetési kötelezettség egy adott várakozási területen. A döntés tehát nem önkényes, hanem objektív mérésekhez és egységes kritériumokhoz kötött.

A díjfizető várakozási övezet kijelölésének egyik legfontosabb műszaki megalapozottságot igénylő feltétele a parkolási telítettség vizsgálata. E tekintetben a 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet rendelkezik a részletszabályokról. A 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet IX. fejezet 35.15. a) pontja kimondja, hogy „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 vizsgálat során nemcsak a szabályosan parkoló járműveket kell figyelembe venni, hanem a szabálytalanul – például járdán, kereszteződésben vagy zöldterületen – várakozó gépjárműveket is hozzá kell számítani a keresleti oldalhoz.

A 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet IX. fejezetében foglaltak előírják, hogy a mérésnek a legnagyobb forgalmú évszakban, két egymást követő héten, óránkénti gyakorisággal, a tervezett díjfizetési időszaknak megfelelően kell történnie. Ez a módszertan biztosítja, hogy az adatok reprezentatív módon tükrözzék az adott városi térség valós parkolási terhelését. A 70%-os telítettségi küszöb tehát nem pusztán technikai mérőszám, hanem jogszabályban rögzített küszöbérték, amely megalapozza a díjfizető övezet elrendelését, egyúttal biztosítja, hogy a díjfizetési kötelezettség csak ott és akkor kerülhessen bevezetésre, ahol a kereslet valóban meghaladja a rendelkezésre álló kapacitásokat.

Ez a jogszabályi keret fontos garanciát nyújt arra, hogy a fizetős várakozási rendszer ne váljon öncélú bevételszerző eszközzé, hanem valóban a közterületi parkolás hatékony szabályozását és élhetőbb városi környezet kialakítását szolgálja.

A rendszer tehát azt mondja: csak akkor indokolt fizetőssé tenni egy területet, ha ott ténylegesen krónikus a túlterheltség. Ez önmagában logikus és védhető elv – ám egyúttal azt is jelenti, hogy a döntés nem pusztán politikai bátorság kérdése, hanem előzetes forgalomméréseké, adatgyűjtésé és szakmai alátámasztásé. És ahogy az előzőek láttuk, Újpest központjának környékén és Újpest Városkapunál jó eséllyel teljesülnek ezek a feltételek. De vajon megoldja-e ez a lépés a problémát?

2. A fizetős övezet ígérete és a valóság

A fizetős parkolás bevezetésének leggyakoribb érve az, hogy **csökkenti a keresletet**, és ezáltal növeli a parkolóhelyek forgási sebességét. Ha valaki óránként fizet, nem hagyja ott egész nap az autóját – legalábbis elvileg. Az ingázók számára ez már nem lesz vonzó opció, így talán elmaradnak. A helyiek könnyebben találnak majd helyet, kevesebb szabálytalanság történik, nő a közterületi rend és csökken a feszültség.

Elméletben tehát **a fizetős parkolás képes kezelni a túltelítettséget**. A gyakorlat azonban sokszor mást mutat. A díjfizetés bevezetése **csak akkor eredményes**, ha:

- az övezet jól kijelölt, egybefüggő és logikus lehatárolású,
- a díjszabás arányos és differenciált,
- megfelelő lakossági kedvezményeket kínál,
- van kontroll és érdemi ellenőrzés,
- a fizető területen kívüli zónák nem szívják fel az újonnan kiszoruló forgalmat.

Ez utóbbi pont különösen fontos. Ha például Újpest-központ egyes utcái fizetőssé válnak, de a szomszédos lakótelepek nem, akkor a probléma egyszerűen arrébb vándorol. Ez a parkolási hullámmás jól ismert

jelenség Budapesten – az autós mindig az utolsó ingyenes utcáig megy, és ott áll meg. A probléma tehát nem megszűnik, csak új arcot ölt.

3. A lakossági teher: ki fizet, mennyit és miért?

A fizető parkolás bevezetésének egyik legkényesebb kérdése mindig a **helyben élők** helyzete. A szabályozás lehetőséget ad kedvezményekre, mentességekre, lakossági bérletekre – de ezek mértéke, igazságossága és hatása komoly kérdéseket vet fel.

Az első autó után járó lakossági kedvezmény szinte minden budapesti kerületben bevett gyakorlat. A legtöbb helyen az éves díj szimbolikus – néhány ezer forint. Ez legitimálja a fizetős rendszert, hiszen a helyiek nem érznek közvetlen hátrányt. A **második és harmadik autó** után viszont gyakran már más díjat számítanak fel – ezzel próbálják visszafogni a túlzott autóhasználatot, vagy legalábbis csökkenteni a közterület magáncélú foglалását.

Ugyanakkor **társadalmi feszültségeket** is generálhat: mi van azokkal, akik több generációval élnek együtt, vagy éppen vállalkozásukhoz szükséges a második jármű? Hol van a határ a jogos igény és a közérdek között?

És mi a helyzet azokkal, akik **a fizetős zónán kívül élnek**, de ott dolgoznak, ott van az iskolájuk, vagy épp ott kell ügyet intézniük? Ők „újpestiek ugyan, de nem ott laknak”. Jár nekik kedvezmény? Vagy ők ugyanúgy fizetnek, mintha máshonnan jöttek volna? Mennyiben tekinthetők ők kívülállónak a saját kerületükben?

Ezekre a kérdésekre **nincs egyszerű válasz**, de a rendeletalkotás során muszáj ezekkel foglalkozni.

4. A társadalmi elfogadottság és a politikai kockázat

A parkolási reformok sikere – mint minden közpolitikai beavatkozásé – végső soron **az elfogadottságon múlik**. A fizető parkolás bevezetése akkor működhet, ha a lakosok érzik a célt: ha megértik, hogy nem a „lehúzásról” van szó, hanem arról, hogy **végre lehessen parkolni**. Ha átlátható a szabályrendszer, ha van lehetőség érdemi konzultációra, és ha érzékelhető a pozitív hatás – akkor az ellenállás is csökken.

Ha viszont a rendszer bonyolult, igazságtalan, követhetetlen, vagy ha az emberek csak a kiadást érzik, de nem javul a helyzet – akkor a rendszer megbukik.

5. És akkor megoldás lenne ez?

Talán segítene azokon a területeken, ahol ma már elviselhetetlen a túlszűfolttság. Talán visszatartaná az ingázókat, és élhetőbbé tenné a belső újpesti részeket. Talán több lenne a hely, kevesebb a szabálytalanság. Talán a lakók is könnyebben találnának parkolót. Talán.

De ha nem jól van kitalálva – ha túl kicsi az övezet, ha nincs elég ellenőrzés, ha a lakossági kedvezmények nem átláthatók, ha nincs egyeztetés – akkor lehet, hogy csak újabb problémákat generálunk. Újpest nem Budapest belső kerülete – a városszerkezet, az életmód és az elvárások is mások. Minden szabály csak akkor lesz elfogadható, ha helyben van értelme.

A kérdés tehát marad: **készen állunk-e egy ilyen változásra?** És ha igen, akkor hogyan?

IV. Hol lehet, és hol nem lehet fizetni? – Övezeti kijelölés, mérési eredmények, helyi sajátosságok

A parkolásszabályozás egyik legelterjedtebb eszköze Magyarországon – különösen városi környezetben – a korlátozott várakozási övezet kijelölése, illetve az időalapú, fizetős parkolási zónák kialakítása. Ezek célja

nem elsősorban a bevételtermelés, hanem a parkolási rend fenntartása, a forgalmi terhelés csillapítása és a hosszú távú várakozási igények kiszorítása olyan területekről, amelyek nem alkalmasak nagyobb autós nyomás elviselésére.

1. Időkorlátos övezetek – egyszerű, de hatékony eszköz

A korlátozott (pl. 2 vagy 3 órás) időtartamú várakozási övezetek egyszerű eszközök, de csak akkor működnek, ha az ellenőrzés és szankcionálás is folyamatos. E megoldás különösen ott lehet indokolt, ahol a napközbeni túlterheltség nem éri el a fizetős övezethez szükséges 70%-os kapacitáskihasználtságot, de a P+R típusú, egész napos parkolások miatt mégis szükség van forgalomszabályozásra.

A jogszabály szerint a fizetős parkolási zóna csak akkor rendelhető el, ha a várakozóhelyek telítettsége a mérési időszakban meghaladja a 70%-ot, a mérés két egymást követő héten, a legforgalmasabb időszakban, óránkénti bontásban történik, és legalább 100 parkolóhely szerepel az övezetben. Ezeknek a feltételeknek egy része Újpest központi területein teljesül, máshol viszont – meglepő módon – nem.

2. Mit mutatnak a mérések? – Részletes vizsgálatok Újpesten

A kerületben korábban elvégzett kapacitáskihasználtsági vizsgálatok alapján megállapítható, hogy **Újpest központ tágabb környezete és a metróvégállomás térsége teljesíti a fizető övezet kijelölésének feltételeit**. A mért időszakban (8–18 óra között) a telítettség sok esetben meghaladta a 100%-ot is – különösen a Rózsa utcai, nagy lakósűrűségű területeken.

Ezzel szemben **Káposztásmegyeren, a 14-es villamos végállomása környékén, a napközbeni telítettség rendre 80% alatt maradt**. Ez ellentmond a korábbi várakozásoknak, miszerint a villamos közelsége P+R funkciót generál. A mérések alapján úgy tűnik, ez a váltási lehetőség nem elég vonzó: a járművezetők inkább továbbmennek Újpest központjáig, hogy onnan metróval folytassák útjukat.

Kiemelendő, hogy a **káposztásmegyeri parkolóhelyhiány nem a napközbeni P+R forgalomból fakad, hanem az esti, lakossági túlterhelésből**. Itt tehát nem a fizetős övezet, hanem a parkolási kapacitás bővítése lehet reális cél. A jelenlegi jogszabályi feltételek alapján itt **nem lehetséges egyelőre fizető övezet kijelölése**, ugyanakkor érdemes figyelemmel kísérni a jövőbeli változásokat – például ha Újpest központ fizetőssé válik, ide is áttelölődhet az agglomerációs nyomás.

3. Speciális helyzetek: amikor nincs is hová parkolót kijelölni

Több olyan lakóövezet is van a kerületben – például az Újpest–Rákospalota vasútállomás környékén –, ahol a parkolási gondok nem a kihasználtság mértékében, hanem az **infrastruktúra hiányosságaiban** gyökereznek. A kertvárosi és más, hasonló adottságú utcák **keskenyek, kétirányúak, és egyszerű parkolóállások kijelölésére alkalmatlanok**. Itt a jelenlegi gyakorlat – a forgalmi sávban történő, féllegális parkolás – sem a lakóknak, sem a közlekedőknek nem elfogadható.

Ilyen esetekben a fizető övezet nem megoldás, hiszen **nincs is mire fizetni**. Ehelyett forgalomtechnikai beavatkozás szükséges: egyirányúsítás, parkolási tilalom, vagy korlátozott behajtás bevezetése (pl. csak lakók számára). Az ilyen lépések viszont közvetlen lakossági egyeztetést, nyílt kommunikációt és társadalmi elfogadást igényelnek.

4. A városközponti utcák

Újpest központjában több olyan útszakasz is található, ahol a napközbeni kihasználtság tartósan extrém magas, a jogszabályi feltételek teljesülnek, és fizikailag is kijelölhetők szabályos parkolóhelyek – ugyanakkor **jelentős forgalomtechnikai beavatkozásra van szükség**.

Ezek az útszakaszok ma gyakran úgy működnek, hogy **a járdán, mindkét szegély mellett, rendkívül keskeny sávot hagyva** folyik a parkolás, és ez súlyosan veszélyezteti a gyalogos közlekedést, befolyásolhatja a közösségi közlekedést, valamint a megkülönböztető jelzést használó járművek eljutását is. A fizetős rendszerre való áttérés lehetőséget jelent arra, hogy **a közterület újraosztását is elvégezzük**: ahol szükséges, parkolóhelyek szűnnek meg, járdák és gyalogos felületek bővíthetnek.

5. És most hogyan tovább?

A vizsgálatok alapján tehát kijelenthető:

- **Újpest központjában adottak a feltételek** egy jól megtervezett, forgalomtechnikai átalakításokon átesett fizetős parkolási övezet kijelölésére.
- **Káposztásmegyeren jelenleg nem** indokolt ilyen övezet létrehozása, de később újraszámolás szükséges lehet, ha a forgalom átrendeződik.
- **A vasútállomás környékén és hasonló, szűk lakóutcákban** más típusú szabályozásra van szükség – nem díjfizetésre, hanem közlekedésszervezésre.

Mindez előrevetíti, hogy **a parkolási rendszer átalakítása nem csupán tarifák és automaták kérdése**, hanem alapvető döntés a közterületek jövőjéről, az élıhetőség, a közlekedésbiztonság és a társadalmi igazságosság viszonyairól. A következőkben érdemes lesz ezt a kérdéskört tovább bontani: milyen konkrét zónakijelölési lehetőségek vannak, miként lehet a lakosságot bevonni, és milyen ütemezéssel lehet ezt az átalakítást megvalósítani.

V. Javaslat a díjfizető parkolási zónák kijelölésére

A parkolási rendszer reformja – különösen egy addig teljes mértékben ingyenes közterületi parkolású kerületben, mint Újpest – csakis jól előkészített, átgondolt és társadalmilag is védhető módon történhet. Ennek egyik legkritikusabb eleme a fizetős övezetek **lehatárolása**. Az, hogy mely utcák kerülnek be egy zónába, melyek maradnak ki, és milyen díjjal számolhatunk az egyes szakaszokon, nemcsak közlekedésszakmai, hanem társadalmi, politikai és városépítészeti kérdés is.

A tapasztalatok szerint a fizetős parkolás csak akkor válik elfogadhatóvá és hatékonyá, ha a zónahatárok világosak, a rendszer egyszerűen értelmezhető, és a különböző területek közötti különbségek igazságosan tükröződnek a díjszabásban. Ebből a szempontból is rendkívül fontos, hogy a zónákat ne utcaszinten, ad hoc módon határozzuk meg, hanem **összefüggő területi logikát** kövessünk.

A jelen javaslat három lehetséges alternatívát vizsgál Újpest központi területeire vonatkozóan, figyelembe véve a forgalomvonzó intézmények elhelyezkedését, a gyalogos megközelíthetőséget, valamint a kapacitáskihasználtsági mérések eredményeit.

„A” változat: Városmközpont szűk lehatárolása, egy díjzónával

Tervezett határvonalak: Váci út – Árpád út – Attila utca – Deák Ferenc utca – Görgey Artúr utca – Rózsa utca – Nyár utca – Erzsébet utca – Tél utca – Pozsonyi utca – Dugonics utca – Temesvári utca – Bocskai utca – Löwy Izsák utca.

Ez a változat a legkonzervatívabb megközelítés: a díjfizető övezet kizárólag a központi, legnagyobb terhelésű utcákat fedi le. Az övezet a legfontosabb forgalomvonzó létesítményeket (pl. önkormányzat, piac, kormányablak, nagyobb közintézmények) tartalmazza, de **megengedi a közeli, de 500 méternél távolabbi zónákban az ingyenes parkolást**.

Ezáltal a rendszer egyfajta ösztönzőként is működik: aki hajlandó többet sétálni, az továbbra is díjmentesen parkolhat. Ez **enyhítheti a lakossági ellenállást**, ugyanakkor előre vetíti, hogy a határvonalakon kívül eső területeken **megnövekedett parkolási nyomás** alakulhat ki – például a Tél utca túloldalán, vagy a Pozsonyi utca melletti zónákban.

Előnyei:

- egyszerű, átlátható rendszer;
- jól illeszkedik a gyaloglási távolság határához (500 m);
- politikailag kevésbé kockázatos.

Hátrányai:

- várhatóan torlódást okoz a zóna szélén;
- sokan „kicsúsznak” a rendszeren, így a belső probléma részben újratermelődik a külső területeken.

„B” változat: Városközpont tágabb lehatárolása, egy díjzónával

Tervezett határvonalak: Váci út – Árpád út – Attila utca – Deák Ferenc utca – Görgey Artúr utca – Corvin utca – Szent Imre utca – Dessewffy utca – Mikes Kelemen utca – Rózsa utca – Deák Ferenc utca – Laborfalvi Róza utca – Zichy Mihály utca – Nyár utca – Kórház utca – Tél utca – Pozsonyi utca – Dugonics utca – Temesvári utca – Bocskai utca – Löwy Izsák utca.

Ez a változat már egy **komplexebb, de egységes** rendszer kialakítását teszi lehetővé. A zóna kibővülése révén már 800 méteres, azaz kb. 10-12 perc rágyaloglási távolságig is beemel területeket. Ez **növeli a hatékonyságot**, ugyanakkor megteremti a parkolási szabályozás igazságosabb elosztását is.

A fizető zóna határain túl már nem található sok olyan terület, amely még nagy nyomást tudna elnyelni - így **kisebb a valószínűsége a forgalom kiszorulásának**. Az övezet karaktere és logikája világos: ahol már egyébként is sokan parkolnak, ott fizetni kell.

Előnyei:

- komplexebb, de még mindig egységes zónaszerkezet;
- csökkenti a határvonalak menti torlódás veszélyét;
- átlátható, adminisztratíván kezelhető rendszer.

Hátrányai:

- nagyobb társadalmi ellenállást válthat ki a külsőbb lakóterületeken;
- a díjzóna „egybefolyik” a lakóterületekkel, lakossági kedvezmények rendszerét bonyolultabbá teszi.

„C” változat: Városközpont tágabb lehatárolása, két díjzónával

Ez a modell a **B változat zónahatárait veszi alapul**, de két különböző díjövezetet hoz létre. A belső mag – az Árpád út mentén, a legforgalmasabb csomópontokkal – külön, **magasabb díjszabású övezetet** kap (I. zóna), míg a külső gyűrű (II. zóna) kedvezőbb, alacsonyabb díjszabással működik.

I. díjzóna határai: Aradi utca – Kemény Gusztáv utca – István tér – Király utca – Lebstock Mária utca – Petőfi utca – Virág utca – Bárdos Artúr utca – Viola utca – Munkásotthon utca.

Ez a modell már egyfajta **dinamikus szabályozást** jelent. A legnagyobb nyomás alatt álló utcákban magasabb a parkolás ára, így itt rövidebb idejű várakozások ösztönözhetőek, míg a külső övezet kedvezőbb feltételeket kínál, lakossági célra is.

Előnyei:

- igazságosabb rendszer: forgalomhoz igazított díjszabás;
- nagyobb szabályozási rugalmasság;
- differenciált kezelési lehetőség a lakossági engedmények terén.

Hátrányai:

- bonyolultabb kommunikáció és ellenőrzés;
- nehezebb a rendszer bevezetése és üzemeltetése;
- társadalmi megítélése ingadozhat, ha nem átlátható.

Miért fontos a pontos zónakijelölés?

A fenti alternatívák mindegyike más kompromisszumot kíván: kisebb zóna, nagyobb nyomás a széleken; nagyobb zóna, nagyobb ellenállás; differenciált zónák, de nagyobb rendszerigény. A közös nevező azonban egy: **a zónák lehatárolásának pontos és átgondolt kijelölése az egyik legfontosabb előfeltétele egy működőképes parkolási rendszernek.**

- A zónahatárok nem lehetnek véletlenszerűek: városépítészeti, közlekedési és társadalmi határvonalakat kell követniük.
- A zónák határain túl nem maradhatnak szabályozatlan „pufferövezetek”, különben újratermelődik a probléma.
- Az egységes tájékoztatás, vizuális arculat és díjszabási logika csak akkor működik, ha a rendszer világos, konzisztens.

A döntés tehát nem csak műszaki kérdés. Az A, B és C változat közül történő választás **a kerület parkoláspolitikájának alapvető irányvonalát határozza meg**: egy minimális beavatkozással fenntartható helyzetjavítást célozunk (A), egy szélesebb szabályozást szeretnénk kialakítani (B), vagy egy komplex, hosszabb távon is fenntartható, differenciált rendszert vezetnénk be (C).

A döntés felelőssége tehát nagy – de a halogatásé még nagyobb.

VI. A fizetős parkolási rendszer ára – amikor a bevezetés nemcsak döntés, hanem befektetés is

Bármelyik parkolási zónaváltozatot választja is a kerület – legyen az a központ szűkebb területét érintő mérsékelt beavatkozás, vagy egy tágabb, differenciált díjszabású rendszer –, egy dolog biztos: a döntésnek nemcsak közlekedésszervezési és társadalmi, hanem nagyon is kézzelfogható anyagi vonzatai is vannak. A fizető parkolás bevezetéséhez a legtöbb ember fejében a parkolóautomaták sorozata társul, ám a technológia fejlődésével és a mobilalapú fizetési rendszerek terjedésével ezek az elemek valóban elhagyhatók – de ettől a rendszer még korántsem válik „olcsóvá.”

A valódi költségek ott kezdődnek, ahol a közterületi viszonyokat fizikailag is újra kell szervezni. Egy zónába csak azokat a parkolóhelyeket lehet bevonni, amelyek szabályosan, szabvány szerint lettek kialakítva. Újpest számos utcájában jelenleg nem ez a helyzet: az autók hol járdára feltolva, hol nem jelölt helyeken állnak, gyakran olyan keskeny utcákban, ahol a megengedett kétirányú forgalom sem biztosítható szabályosan. Itt tehát nemcsak felfestésekről és táblákról van szó – hanem járdaszélesítésről, útburkolat-módosításról, forgalmi rend átszervezéséről, egyes parkolóhelyek megszüntetéséről és mások újratervezéséről. Ezek mind olyan beavatkozások, amelyekhez részletes forgalomtechnikai és kiviteli tervek, valamint engedélyeztetési folyamatok szükségesek, jelentős tervezői és kivitelezői költségekkel.

És ez még csak az eleje. A díjfizető zóna kijelöléséhez elengedhetetlen a megfelelő táblázás kialakítása is: a zónahatárokat minden bevezető utcában egyértelműen kell jelezni, ahogy a díjszabást, az időintervallumot, a kivételeket, és adott esetben a különböző tarifaövezeteket is. Mindez nemcsak jelentős számú új tábla legyártását és kihelyezését igényli, hanem a meglévő jelzések cseréjét vagy áthelyezését is, szükség esetén új póznak telepítésével. Egyes helyeken – különösen a belső zónákban – a jelenlegi közterületi „viszonyok” olyan rendezetlenek, hogy a beavatkozás gyakorlatilag közterületi rehabilitációval is felér.

A mobilalapú fizetési rendszer – kétségtelen előnyei mellett – egy másik területen hoz újfajta kiadásokat. A Nemzeti Mobilfizetési Zrt. rendszeréhez való csatlakozás, a zónakódok regisztrálása, a háttér-adatforgalom és informatikai rendszer üzemeltetése mind fix költségelemmé válik. Mindez önmagában nem tűnik jelentősnek, de ha hozzávesszük, hogy a rendszerhez kapcsolódó ügyfélszolgálati, panaszkezelési és adatkezelési feladatokat is el kell látni, világossá válik, hogy az „automatamentes” rendszer sem önjáró.

A legnagyobb folyamatos kiadás azonban a rendszer fenntartásához szükséges ellenőrzés. Mivel a mobilfizetésnél nincs fizikai jegy vagy nyugtázás a szélvédő mögött, a közterület-felügyelőknek digitális leolvasó eszközökkel kell dolgozniuk, folyamatosan lekérdezve, hogy egy adott rendszámhoz tartozik-e érvényes parkolási jogosultság. Ez új technológiát, új eszközöket, új szoftvereket, valamint – ami talán a legdrágább – új munkaerőt jelent. Egy fizetős zónát nem lehet úgy működtetni, hogy egy-egy napra „kinéz valaki.” Az ellenőrzésnek rendszeresnek, kiszámíthatónak és szigorúan dokumentálnak kell lennie – különben a szabályozás komolytalanná válik, a fizetési hajlandóság csökken, és a teljes rendszer alapja kérdőjeleződik meg.

További jelentős költségvetés a lakossági engedélyek rendszere. Aki fizető zónában lakik, jogosult kedvezményre – legalábbis ez a budapesti gyakorlat általános alapelve. De ez nem történik automatikusan. Kell egy jól működő regisztrációs rendszer, amely összekapcsolja a lakcím-nyilvántartást a gépjármű-adatbázissal, és lehetővé teszi, hogy egy háztartás első autójára más szabály vonatkozzon, mint a másodikra vagy harmadikra. Ezt nemcsak jogilag kell precízen szabályozni, hanem informatikai és ügyviteli szempontból is kezelni kell. A beérkező kérelmek elbírálása, a kedvezmények érvényesítése, a panaszok és fellebbezések kezelése – mind-mind új feladatkörök, amelyekre fel kell készíteni az önkormányzat munkatársait vagy egy külön parkolási cég munkaszervezetét.

És végül, de semmiképp sem utolsósorban: a lakossági kommunikáció költségei. Egy új parkolási rendszer bevezetését nem lehet „csendben”, egy rendelettel elintézni. Tájékoztatni kell a lakókat a változásokról, a jogosultságokról, a díjszabásokról, az ellenőrzés módjáról. Ez pedig nem megy néhány online bejegyzéssel. Plakátokat, szórólapokat, térképeket, ügyféltájékoztatókat kell készíteni, és szükség van személyes jelenletre is: lakossági fórumokra, ügyfélfogadásokra, panaszkezelésre. Egy rosszul kommunikált parkolási rendszer szinte garantáltan ellenállásba ütközik – míg egy jól előkészített, korrekt módon bevezetett szabályozást akár a lakosság is elfogad és támogat.

Mindent egybevetve: a fizetős parkolás nem „nyereséges üzlet”, hanem **közlekedéspolitikai – forgalomszervezési – eszköz**, amelynek bevezetése jelentős, összetett, sokrétű és folyamatos költségekkel jár. Nem pusztán pénzbe kerül – hanem szakmai előkészítést, infrastrukturális fejlesztést, társadalmi elfogadást és hosszú távú fenntartást igényel. Ha viszont mindez megvalósul, akkor a cél – az élhetőbb, kiszámíthatóbb, tisztább és igazságosabb városi közterület – elérhetővé válik. De ehhez nem elég csak kijelölni egy zónát: **bele kell tenni az energiát és az erőforrásokat is**. Ez a rendszer ára.

VII. Kérdések, amelyekre válaszokat kell adnunk

Az előterjesztés eddigi részei világosan kirajzolják, hogy Újpest parkolási helyzete az elmúlt évek során egyre feszítettebbé vált. A városközpontban és környékén tapasztalható túlterheltség már nemcsak kényelmetlenséget, hanem kifejezetten működésképtelenséget okoz, míg más városrészekben – például Káposztásmegyeren – más típusú problémák, főként az esti, lakossági parkolás kapacitáshiányai

jelentkeznek. Azt is láttuk, hogy a jelenlegi helyzet nem maradhat fenn változatlanul: a közterületek túlzott igénybevétele, a szabálytalan várakozás, a gyalogosfelületek kiszorítása és a társadalmi feszültségek mind azt jelzik, hogy a beavatkozás szükségszerű. Ugyanakkor minden lehetséges beavatkozás újabb és újabb kérdéseket vet fel – a parkolási reform tehát nem csupán egy technikai vagy jogi lépés, hanem sokkal inkább egy mélyreható, komplex, stratégiai jelentőségű döntéssorozat nyitánya.

A legelső kérdés, amely minden mást megelőz, így hangzik: egyáltalán szükség van-e fizetős parkolási rendszer bevezetésére Újpest egyes területein? A mérések alapján a válasz sok helyen egyértelműen igen – különösen Újpest központjában, ahol a kapacitáskihasználtság a kritikus időszakokban messze meghaladja a 70 százalékot. De valóban ez a legmegfelelőbb eszköz-e a problémák enyhítésére? Elérhetjük-e vele, hogy több hely maradjon a helyi lakosoknak, és visszaszoruljanak a napközbeni, egész napra leállított járművek? Vagy a fizető övezet csak kiszorítja a problémát egy utcával arrébb, és újabb torlódásokat, feszültségeket generál?

Ha el is fogadjuk, hogy valamilyen díjfizetésre épülő rendszerre szükség van, azonnal újabb dilemmával találjuk szembe magunkat: hol húzódjanak a zónahatárok? Egy kisebb, szűk központi zóna kijelölése a legnagyobb terhelésű területek számára gyors és látszólag hatékony megoldás, de a peremkerületek azonnal túlterheltté válhatnak. Egy nagyobb, tágabb fizető zóna több területet von be, de komolyabb lakossági ellenállásra számíthatunk, hiszen a díjfizetés már lakóövezeteket is érintene. És ha differenciált díjövezetet alakítunk ki, ahol a központ közelében magasabb a tarifa, míg a külső zónában kedvezőbb, az igazságosabbnak tűnhet, de adminisztratív bonyolultabbá, kommunikációs szempontból pedig nehezebben kezelhetővé válik a rendszer.

A zónahatárok mellett a legnehezebb kérdések egyike a lakossági kedvezmények rendszere. Hogyan lehet olyan szabályozást alkotni, amely méltányos a kerület lakóival szemben, ugyanakkor nem ösztönzi túlzott autóhasználatra vagy járműfelhalmozásra a háztartásokat? Kell-e korlátozni a kedvezményt az első autóra? Hogyan kezeljük azokat, akik céges autóval járnak, vagy akik albérletben laknak, netán társasházi bejelentésük nem pontosan egyezik a lakcímkártyán szereplő adatokkal? És mi legyen azokkal az újpestiekkel, akik nem a fizetős övezetben laknak, de ott dolgoznak, tanulnak vagy ügyet intéznek – jogosultak legyenek valamilyen mértékű kedvezményre, vagy ők az „idegenek” saját kerületükön belül?

Társadalmi elfogadottság nélkül ugyanis a rendszer biztosan nem fog működni. Már a bevezetést megelőző időszakban is szükség van tájékoztató kampányokra, nyilvános konzultációkra, fórumokra, ahol a lakosok megérthetik, mi miért történik. De mit tudunk kezdeni az elkerülhetetlen ellenállással? Hogyan magyarázzuk el, hogy a díjfizetés célja nem sarcolás, hanem a parkolási rend és a közterületek élhetőségének javítása? Milyen kommunikációs eszközökkel, milyen ügyfélszolgálati háttérrel tudjuk elérni, hogy a lakók ne ellenséggént, hanem segítségként tekintsenek az új szabályozásra?

Ha pedig a rendszer működik, működtetni is kell. Hogyan történik majd az ellenőrzés? A mobilfizetéshez kapcsolódó digitális ellenőrzés új eszközöket, új szoftvereket és gyakorlott személyzetet igényel. Van-e erre kapacitása a kerület közterület-felügyeletének, vagy szükség lesz bővítésre? Megfelelő-e az adatkezelés, a panaszkezelés, az ellenőrzés jogszerűsége? És végső soron: tudjuk-e garantálni, hogy aki fizet, az valóban helyet is talál, és aki szabályt sért, az következménnyel is számolhat?

És itt még nem is beszéltünk a pénzről. Mekkora költséggel jár mindez? Bár az automaták elmaradnak, a forgalomtechnikai átalakítás, a táblázás, a parkolóhelyek áttervezése, a kommunikációs kampányok, az informatikai és jogi háttér kialakítása, az ellenőrzési rendszer működtetése, a lakossági kedvezményrendszer kezelése – mind-mind jelentős kiadás. Megtérülnek-e ezek a költségek valaha a díjbevételekből? És ha nem, akkor milyen forrásból biztosíthatók a működéshez szükséges feltételek?

Mindezeket a kérdéseket nem kerülhetjük meg. Sőt: ezeket kell most megvizsgálnunk a legnagyobb körültekintéssel, ha valóban olyan rendszert szeretnénk kialakítani, amely hosszú távon is fenntartható, igazságos és működőképes. A jelen tanulmány nem ad végleges válaszokat – nem is adhat. De világosan kijelöli azt a területet, ahol a döntéshozóknak lépniük kell. A bizottság feladata most az, hogy minden

felvetett kérdést komolyan vegyen, megvizsgálja a lehetőségeket, mérlegelje az alternatívákat, és olyan javaslatokat fogalmazzon meg, amelyek nemcsak műszakilag megalapozottak, hanem társadalmilag is elfogadhatók. Ez nem könnyű feladat – de ha valaha, most eljött az ideje annak, hogy komolyan foglalkozzunk Újpest parkolásával.

Jelen előterjesztés 1. és 2. mellékleteként csatolásra kerültek a korábban, az Önkormányzat részéről készített parkolási tanulmányok, valamint 3. mellékletként az UPP Újpesti Pályázati Projektmenedzsment Zártkörűen Működő Részvénytársaság által készített szakmai vélemény.

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének a Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 22/2019. (X. 30.) önkormányzati rendelete 1. melléklet 4. pont 4.1. alpontja szerint a „A Bizottság közreműködik az Önkormányzat (...) közlekedési stratégiájának kidolgozásában, fegyellemmel kíséri azok végrehajtását. A Bizottság szükség esetén intézkedést kezdeményez a stratégiai célok megvalósítása érdekében.”

Fentiekre tekintettel kérem a Tisztelt Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottságot az alábbi határozati javaslat elfogadására.

A határozati javaslat elfogadásához egyszerű többség szükséges.

HATÁROZATI JAVASLAT

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottsága .../2025. (.....) számú határozata a kerületi parkolásrendezés előkészítéséről

Budapesti Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottsága úgy dönt, hogy

a) felkéri a polgármestert, hogy az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet előírásainak megfelelően készíttesse el Újpest közigazgatási területére a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltságának (telítettségnek) jogszabályok szerint előírt mérését, és az alapján parkolási koncepciótervet.

b) felkéri a polgármestert, hogy készíttessen a parkolási rendszer bevezetésére vonatkozó előzetes költségbecslést az egyszeri bekerülési költségek és a folyamatos üzemeltetési, működési éves költségek meghatározására.

Határidő: 2026. május 31.

Felelős: polgármester, a feladatkörrel rendelkező alpolgármester útján

Kelt Budapesten, a digitális aláírás szerinti időpontban

Déri Tibor
alpolgármester

Mellékletek:

1. Parkolási szabályozási koncepcióterv (2021. január 11.)
2. UPPZrt. Parkolási koncepcióterv felülvizsgálat (2024. június 28.)
3. UPP Zrt. Szakmai vélemény parkolás (2025. november 21.)