

SZAKMAI VÉLEMÉNY

Újpest parkolási kihívásai és lehetséges beavatkozási irányok

1. Bevezető

Az UPP Zrt. áttekintette a korábbi parkolási koncepciókat és elemzéseket a kerületi parkolási helyzet javításának lehetőségeiről. A feljegyzés célja a döntéselőkészítés támogatása: összefoglalja Újpest parkolási kihívásait a korábbi koncepciók tükrében, ismerteti a fővárosi és kerületi szabályozási környezet legújabb változásait, továbbá bemutatja a lehetséges beavatkozási irányokat.

Újpesten, elsősorban a városrész központi részén évek óta jellemzőek a parkoláshoz kapcsolódó problémák és jelentős lakossági igény mutatkozik ezek kezelésére, megoldására. 2020. év novemberében készült egy átfogó Parkolási Szabályozási Koncepcióterv Újpest számára, amely 2024. év nyarán véleményezésre és aktualizálásra került. Ugyanakkor időközben tovább növekedett a gépjárművek száma Budapesten, módosult a szabályozói környezet, és Budapest több kerületében kiterjesztették a fizető parkolási övezeteket, ami ismét napirendre tűzte Újpesten a díjfizető zónák bevezetésének kérdését. Jelen feljegyzés ennek megfelelően arra keresi a választ, hogy a jelenlegi rendszer milyen korlátokkal bír, és milyen intézkedések merültek fel a parkolási helyzet javításához, és ezeknek milyen várható következményeik lehetnek.

2. Módszertan

Feljegyzésünk a meglévő szakmai anyagok és helyi tapasztalatok feldolgozásával készült. Alapul szolgált a 2020. évben készített parkolási koncepcióterv és annak 2024. évben elvégzett felülvizsgálata. Figyelembe vettük továbbá a parkolási szabályozást érintő friss jogszabály-módosításokat és a fővárosi trendeket, valamint a kerület egyes részein jelentkező lakossági igényeket és problémabejelentéseket. Az UPP Zrt. a fenti források alapján, saját szakmai tapasztalatait is felhasználva végezte el Újpest aktuális parkolási helyzetének értékelését és a lehetséges megoldások vizsgálatát.

3. Helyzeteírás – Újpest parkolási helyzete és szabályozási környezete

A kerületi parkolási helyzettel kapcsolatban az első feladat az alapprobléma meghatározása. Az Önkormányzat tapasztalatai és az általános visszajelzések alapján megállapítható, hogy a kerület forgalmát bonyolító gépjárművek számához mérten kevés a meglévő parkolóhely, az alapproblémát az jelenti, hogy több gépjárművel kívánják igénybe venni a parkolási lehetőségeket, mint amennyi rendelkezésre áll. Ezen alapprobléma meghatározását követően szükséges megvizsgálni, hogy a fizető parkolási övezet bevezetés megfelelő megoldást nyújt-e erre.

Újpest jelenleg Budapest kevés kerületének egyike, ahol nincs érvényben fizetőparkolási rendszer; a közterületi parkolás döntő többségében díjmentes. A parkolási igényekkel kapcsolatos problémakör három fő okra vezethető vissza:

- **P1: Napközbeni parkolási terhelés a kerület belső részein** – sok autós Újpest más városrészeiből, a szomszédos kerületekből vagy az agglomerációból a metróvonal közelében (jellemzően Újpest-Városcsúcs vagy Újpest-Központ környékén) hagyja az autóját, kvázi P+R célból.
- **P2: Lakóövezeti esti parkolási nehézségek** – a parkolóhelyek Újpest-Központ, Városcsúcs és környéke és különösen a Káposztásmegyeri lakótelepi városrészben lényegesen kevesebb autóra lett tervezve, viszont az autók száma az utóbbi években jelentősen nőtt, a parkolóhelyek száma viszont korlátozott, így a helyi lakosok munkaidő után, esténként nagyon nehezen találnak parkolóhelyet a lakásuk közelében.
- **P3: Kiszorító parkolás a szomszédos fizetős zónákból** – a lakossági jelzések szerint, a szomszédos XIII. kerület díjköteles övezeteihez közeli újpesti területeken sokszor parkolnak olyan gépjárművek (akár a család második-harmadik autói), amelyek tulajdonosai a szomszédos kerület fizetősé válása miatt az ingyenes újpesti utcákat veszik igénybe.

A fenti jelenségek miatt Újpest több pontján kritikus a parkolási helyzet.

A fővárosi szabályozás is jelentősen változik: A fővárosi szabályozási környezet is átalakulóban van. A Budapest egészére kiterjedő egységes parkolási rendet szabályozó 30/2010. (VI.4.) Főv. Kgy. rendelet 2024. november 27-i módosítása nyomán **2026. év közepétől számos új intézkedés lép életbe**. Többek között bevezetik a hétfélig díjfizetést, megszűnik a zöld rendszámú járművek ingyenes parkolása, 2026. év első félévének végéig fokozatosan kivezetik a hagyományos parkolóautomatákat (ezt követően a parkolás kizárólag digitálisan lesz intézhető), valamint **2026. év júliusától valamennyi zónában egységes díjmelés várható**.

A jelenlegi kerületi szabályozás szerint Újpesten nincs kijelölt fizetőövezet, bár a fővárosi rendelet lehetővé tenné két, korábban kijelölt zóna bevezetését.

4. Szakmai meglátások – a fizető parkolás várható hatásai és korlátai

A szakmai értékelés alapján a fizetőparkolás csak korlátozottan képes enyhíteni Újpest problémáit.

- **Részleges hatékonyság: a P+R jellegű terhelést mérsékelheti, de a parkolóhelyek száma, a kötelezően előírt, szabványos méretű felfestések és az esetleges forgalomtechnikai előírások miatt akár 5-10%-kal is csökkenhet, ami Újpest központjában több száz parkolóhely elvesztését jelentené.**

A metróállomások környékén tapasztalható P1 jellegű (P+R) problémát a fizetős parkolás némileg mérsékelheti, mivel a díjfizetési kötelezettség hatására várhatóan csökken az átmenő idegen autósok száma és nő a parkolások forgási sebessége.

Ugyanakkor ezzel együtt jár, hogy a zónák, a parkolóhelyek a kötelezően előírt szabványos méretű felfestések és az esetleges egyirányúsítások és egyéb forgalomtechnikai beavatkozások miatt legalább akár 5-10%-kal csökkenhet a parkolóhelyek száma az érintett területeken. Újpest központjában ez a jelenlegi parkolóhelyszám jelentős csökkenésével, akár több száz parkolóhely elvesztésével járna. A rendszer bevezetése tehát rendezettebbé teheti a közterületeket és növelheti a forgalom fegyelmezettességét, a gépjárművek „forgási sebességét” napközben, azonban a parkolóhely-hiányt önmagában nem szünteti meg, sőt a férőhelyek csökkenése tovább mélyítheti az alapproblémát.

- **Esti lakossági parkolás: nem oldódik meg, mivel a probléma az, hogy kevesebb a parkolóhely, mint a lakossági autók száma a díjmentes időszakban**

A P2 kategóriájú probléma – főleg a Városcsúcs és a Városcsúcs környékén - az esti parkolási nehézségek esetében a fizető parkolás bevezetése nem kínál valódi enyhülést. Ez a gond jellemzően a díjmentes időszakban, az esti és hétfélig órákban jelentkezik, mivel ebben az időszakban már nem a P+R jellegű parkolás okozza a gondot. Ráadásul a parkolóhelyek számának csökkenése ezekben a zsúfolt lakóövezetekben akár ronthat is a lakók esélyein. Összességében elmondható, hogy a fizető parkolás az esti lakossági problémát nem oldja meg.

- **Zónahatárok: a fizető zónák határain megnőhet a parkolási nyomás.**

Ezen a P3 jellegű jelenséget értjük, – vagyis a kizsorító parkolást azoknak a nem Újpestieknek, akik Újpesten „tárolják” az autóikat a szomszédos fizető kerületekből - nekik kevésbé lesz vonzó ott tartósan parkoltatni az „áttelepülő” autókat. Ugyanakkor nem ismert pontosan, mekkora mértékű ez a problémakör.

- Felmerül számos további gyakorlati kérdés és kockázat:

- **zónahatárok kijelölése**

El kell dönteni a fizető parkolási övezet(ek) pontos területi kiterjedését, mely utcák tartozzanak bele, , Várható ugyanis, hogy a parkoló autók egy része a kerület fizető peremterületein túlra tevődik át, azaz az esetleg rosszul kijelölt zónahatárok esetén a P+R jellegű probléma nem oldódik meg, csak áthelyeződik más utcákba.

Tehát a zónahatárok helyes kijelölésére nagy gondot kell fordítani.

- **díjtétel besorolása**

Meghatározandó a parkolási díjövezet kategóriája az alkalmazandó díjtétel mértéke.

- **lakossági mentességek köre, valamint a kedvezményrendszer kialakítása**

Meg kell határozni a kerületi lakossági mentességek, valamint a kedvezmények körét (pl. helyi vállalkozások, intézmények).

- **Kizárólagos lakossági zóna bevezetésének feltételei (jogszabály módosítása), pontos kijelölése**
- **A közösségi közlekedés fejlesztése: metró hosszabbítás és P+R parkoló építés**
 Ahogy a fentiekből is látható, a fizető parkolási övezet létrehozása önmagában biztosan nem oldja meg a városrész parkolási problémáit. Jelentős fejlődést a közösségi közlekedés fejlesztésével lehetne elérni: az M3 metró évtizedek óta tervezett meghosszabbítása Káposztásmegyeryig, és az ott építendő P+R parkolók az agglomerációból érkező nyomást is csökkentenék, és az újpestiek közlekedési lehetőségeit is jelentősen javítanák. Erre a beruházásra ugyanakkor a kerületi önkormányzatnak közvetlen ráhatása nincs, ám lobbijét felhasználva érdemes napirenden tartania a fejlesztés ügyét a fővárosi és kormányzati döntéshozók előtt.
- **Várható társadalmi fogadtatás: a fizető övezet bevezetése érzékeny közéleti téma**
 A helyi fórumokon évek óta felmerülő téma a fizető parkolási övezetek kialakítása. Számos támogatója és ellenzője van a bevezetésnek, és a nézetek sokszor indulatos formában kerülnek kifejezésre.

Általánosságban elmondható, hogy a fizető parkolórendszer bevezetése nappal korlátozottan, esténként még korlátozottabban segítene a probléma megoldásában. Azaz a rendszer bevezetésének várható eredménye és a lakossági elvárások (teljes körű, azonnali problémamegoldás) jelenleg távol állnak egymástól.

Mindent egybevetve az állapítható meg, hogy a fizető övezet bevezetése valószínűleg **nem jelent átfogó, teljes körű megoldást Újpest parkolási gondjaira**. Bizonyos területeken **részleges javulás** és rendezettebb parkolási rend érhető el általa, azonban a mélyebb okokat (például a lakóövezetek esti zsúfoltságát) nem szünteti meg, csupán **korlátozott eredményeket hozhat**. Ezt szem előtt tartva szükséges a további lépések megfontolása.

5. Javaslat

Az eddig részletezettek alapján a következő cselekvési pontok fogalmazódnak meg.

1. Társadalmasítás

A fentiek fényében elsődlegesen azt javasoljuk, hogy az önkormányzat folytassa és mélyítse a parkolási koncepció társadalmasítását, mielőtt végleges döntést hozna. Fontos a lakossági szempontok alaposabb megismerése és a helyiek bevonása a tervezésbe. Ennek érdekében széleskörű lakossági konzultációt kell lefolytatni, mely magában foglalja a vélemények és igények gyűjtését, valamint a részletes tájékoztatást arról, hogy milyen változásokra számíthatnak a fizető parkolás esetleges bevezetése esetén. Kiemelten hangsúlyozandó az őszinte kommunikáció, mely rámutat: a fizető parkolás csak korlátozott eredményekkel járhat, nem kínál minden problémára azonnali megoldást. A nyílt párbeszéd és az érintettek bevonása hozzájárul a döntés megalapozottságához és a későbbi intézkedések elfogadhatóságához.

2. Parkolási koncepcióterv készítése

A 2020. év novemberében készült átfogó Parkolási Szabályozási Koncepcióterv a covid járvány idején készült, ezért az akkori forgalomszámlálási adatokon alapul.

3. Költségek meghatározása

A rendszer bevezetésének és működtetésének (egyszeri és folyamatos) költségeinek meghatározása. (A 2020. évi Konceptiótervben foglalt bevételek, valamint költségbecslések az akkori időszakhoz mérten is irreálisnak tűnnek.)

4. A társadalmasítás és a Parkolási koncepció aktualizálásával, valamint a költségek és a várható bevételek becslése alapján a szükséges döntések meghozatala

Elvi döntés a bevezetésről, a zónahatárokról, a díjtételekről, a mentességekről, a kedvezményekről, a lakossági zónák meghatározásáról, kijelöléséről... stb.

5. Parkolási rendelet megalkotása és infrastruktúra kialakítása – a rendszer Bevezetése

6. Közlekedésfejlesztési javaslatok (M3 metró és P+R parkolók) szorgalmazása

Bár a metró meghosszabbítása messze túlmutat a kerület hatáskörén, a kérdés napirenden tartásával, a kerület lobbijének felhasználásával érdemes megpróbálni előmozdítani a projekt megvalósulását, hiszen hosszú távon ez jelentene valós megoldást a feljegyzésben részletezett problémákra. A metróvonal mentén tervezett P+R parkolók kialakítása pedig valódi alternatívát jelentene a jelenlegi parkolási lehetőségek mellett.

7. Lakossági zóna kialakítása

Megállapíthatjuk, hogy a fizetős parkolási övezet bevezetése több éves folyamat, ezért meghatározó gyakorlati tapasztalatra tennék szert azzal, ha a lakossági zónák bevezetésre kerülhetnének, már a fizetős parkolási rendszer bevezetése előtt. A fővárosi rendelet jelenlegi szabályozási környezetében csak a parkolási rendszer bevezetését követően alakíthatók ki lakossági parkolóhelyek, melynek mértékét rendelet szabályozza, max. 30 % lehet.

Ezért megfontolásra javasoljuk, az Önkormányzat számára, hogy kezdeményezze a Fővárosi Önkormányzatnál a rendelet módosítását acélból, hogy az önkormányzatok szabadon jelölhessenek ki lakossági zónákat a fizetős parkolási rendszer bevezetése nélkül, dönthessenek a %-os arányról és az időszakról.

A probléma rég tudott, a XIII. kerületben folyamatosan szélesítik a parkolózónát, a XV. kerületben pedig a Képviselő-testület 2025.szeptember végén elfogadta, hogy kidolgozzák a Parkolási Konceptiót, ezért indokolt, hogy Újpest is lépéseket tegyen ebben a témakörben.

Budapest, 2025. november 21.

UPP Zrt.
1042 Budapest, Szent István tér 7/b.
Asz.: 12178445-2-41



.....
Pető Dániel
vezérigazgató