



ELŐTERJESZTÉS a Képviselő-testület részére:

tárgy: Az újpesti metró megálló környéke parkolási rendjének vizsgálata

Tisztelt Képviselő-testület!

I. Előzmények

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata megrendelésére 2011-ben a Közlekedéstudományi Egyesület és a BME Közlekedésmérnöki Kar elkészítette az „Újpest belváros parkolási helyzetének felmérése” c. tanulmányt, 2015-ben pedig a BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Közlekedésüzemi és Közlekedésgazdasági Tanszéke „Az újpesti metró megálló környéke parkolási rendjének áttekintése” címmel készített tanulmányt. Mindkét tanulmány a két újpesti metró megálló (Újpest-Városkapu, Újpest-Központ) vonzásokörzetét (200 méteren belül, illetve a 200-400 méter közötti területet) vizsgálta.

(A terület lehatárolása: József Attila utca – Attila utca – Károlyi István utca – Templom utca – Lőrinc utca – Lebstüek Mária utca – Király utca – Virág utca – Munkásotthon utca – Erzsébet utca – Nyár utca – Kassai utca – Berda József utca – Temesvár utca – Bocskai utca – Lőwy Izsák utca)

II. Az előterjesztés szükségességének indoka

A Budapest Főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályairól szóló 30/2010. (VI. 4.) Főv. Kgy. rendelet Újpesten nem jelöl ki díjfizető zónát.

Az elmúlt években történt díjfizető zóna bővítés ma már lefedi a határos XIII. kerület teljes területét, amely következtében a XIII. kerülettel érintkező újpesti területeken jelentős parkolási igény átrendeződés megjelenése várható. Ez tovább fokozza a már ma is jelen levő P+R parkolási igények okán meglévő parkolási feszültséget.

Ezek a várhatóan fokozódó parkolási igények kezelése teszi szükségessé a Képviselő-testület döntéshozatalát.

III. Javaslat

Első ütemben a XIII. kerülettel határos területeken és a két metró megálló vonzásokörzetében célszerű megvizsgálni a fizető parkolás bevezetésének szükségességét.

A parkolás szabályozás bevezetésénél illetve bővítésénél az alábbiakat célszerű szem előtt tartani:

- *Fizető parkolást csak ott és csak abban az időszakban célszerű bevezetni, ahol, és amikor a várakozóhelyek száma és a várakozási igény egyensúlya felborul. Ellenkező esetben egyrészt a használók nem tolerálják a szabályozást, másrészt a működtetés deficitese lesz (azaz közpénzből kell finanszírozni a szabályozás működtetésének 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 többségében ráfizetéses.
- A várakozási díj meghatározása a kereslet-kínálattól függ, de az alacsony tarifa többnyire nem fedezi a költségeket, az indokolatlanul magas tarifa pedig a lecsökkent bevétel miatt eredményezi a ráfizetést. A díjak mértékét jogszabályok határozzák meg.¹
- A kedvezmények – elsősorban az ingyenes lakossági engedélyek száma - jelentősen befolyásolják a szabályozás rentabilitását.
- A díjfizetéshez kötött várakozási övezet határán – amennyiben az nem markáns (pl. vasút, vagy főforgalmú út) – annak hatásterületén a díjfizetéses övezet hatására esetenként parkolási feszültségek alakulhatnak ki, melyeket kezelni szükséges.

Az „Előzmény”-ben hivatkozott korábbi tanulmányok elsődlegesen a P+R parkolási igények által keltett parkolási feszültségeket vizsgálta (ezért a vonatkozó előírások meglétét – 70%-os telítettség, illetve 20% rövid idejű várakozás – nem tartalmazza).

A tanulmányok megállapításai szerint:

1. A vizsgált mintegy 4000 várakozóhelyből 1177 helyezkedik el a metró megállók 200 méteres vonzáskörzetében (740 db. illetve 437 db.) E körbe beleértendők a P+R parkolónak kijelölt területek is) E területeken a napközbeni várakozási igény egyes időszakokban kb. 10 %-kal meghaladja a lehetőségeket. A 200-400 méteres sávban levő 2484 db férőhely napközbeni foglaltsága 90% körüli.
2. A várakozó járművek 48%-a kerületi illetőségű. Meg kell jegyezni, hogy ezt az arányt növeli a kerületi lakos által használt nem a kerületbe bejelentett járművek száma, valamint a kerületben lakást bérlő nem kerületi állandó lakók járművei. (Ez utóbbi akár 20-30% is lehet más kerületek hasonló jellegű területein tapasztaltak szerint.) A jellemző várakozási igényeket és azok „honosságát” az alábbi táblázat tartalmazza.

¹ A közterületi parkolás jogi feltételeinek megteremtése érdekében a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, valamint a közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV törvény módosításáról szóló 2010. évi XLVII. törvény, illetve Budapest Főváros Közgyűlésének 30/2010. (VI.4.) önkormányzati rendelete Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról és a várakozás díjáról

Parkolási zóna	Jármű üzemeltető lakhelye	Parkoló járművek száma				Parkolási idők aránya		
		legfeljebb 2 óra	2 - 8 óra	legalább 8 óra	Összesen	legfeljebb 2 óra	2 - 8 óra	legalább 8 óra
Újpest-Központ metróvégállomás 200 méteres környezete	Helyi	142	91	93	326	44%	28%	29%
	Újpesti	279	183	78	540	52%	34%	14%
	Idegen vagy nem azonosítható	742	484	240	1 466	51%	33%	16%
	Összesen	1 163	758	411	2 332	50%	33%	18%
Újpest-Városcapu metróállomás 200 méteres környezete	Helyi	47	65	60	172	27%	38%	35%
	Újpesti	56	66	67	189	30%	35%	35%
	Idegen vagy nem azonosítható	285	280	237	802	36%	35%	30%
	Összesen	388	411	364	1 163	33%	35%	31%
A metróállomások 200-400 méteres környezete	Helyi	413	617	641	1 671	25%	37%	38%
	Újpesti	518	329	172	1 019	51%	32%	17%
	Idegen vagy nem azonosítható	1 639	1 375	712	3 726	44%	37%	19%
	Összesen	2 570	2 321	1 525	6 416	40%	36%	24%
Teljes terület	Helyi	602	773	794	2 169	28%	36%	37%
	Újpesti	853	578	317	1 748	49%	33%	18%
	Idegen vagy nem azonosítható	2 666	2 139	1 189	5 994	44%	36%	20%
	Összesen	4 121	3 490	2 300	9 911	42%	35%	23%

3. Az éjszakai parkolás-felmérés adatai is a 2. pontban leírtakat támasztják alá, azaz míg a metrómegállók vonzaskörzetében az éjszakai kihasználtság 50% alá esik, addig a 200-400 méteres zónában (lakóterület) meghaladja a 80%-ot. Ebből arra lehet következtetni, hogy a 48% kerületi illetőségű gépkocsik mellett 32% nem kerületi gépkocsi is ott tölti az éjszakát. A hétköznapi éjszakai parkoló használatot a következő táblázat mutatja.

Parkolási zóna	Parkolóhely kapacitás	Parkoló járművek száma			Kapacitás kihasználás		
		kedd	csütörtök	szombat	kedd	csütörtök	szombat
Újpest-Központ metróvégállomás 200 méteres környezete	740	351	346	325	47%	47%	44%
Újpest-Városcapu metróállomás 200 méteres környezete	437	221	185	211	51%	42%	48%
A metróállomások 200-400 méteres környezete	2815	2343	2376	2287	83%	84%	81%
Teljes terület	3992	2915	2907	2823	73%	73%	71%

A hétfői éjszakai parkoló használatot az alábbi táblázat mutatja.

Parkolási zóna	Nem újpesti lakhelyű üzemeltető járművek száma			Nem újpesti lakhelyű üzemeltető járművek aránya		
	kedd	csütörtök	szombat	kedd	csütörtök	szombat
Újpest-Központ metróvégállomás 200 méteres környezete	187	184	168	53%	53%	52%
Újpest-Városcapu metróállomás 200 méteres környezete	119	102	116	54%	55%	55%
A metróállomások 200-400 méteres környezete	997	1031	986	43%	43%	43%
Teljes terület	1303	1317	1270	45%	45%	45%

A mérések azt mutatják, hogy éjszaka a parkoló járművek közel fele nem kerületi illetőségű jármű (személyi használatú gépkocsi, céges jármű, lakást bérlők személygépkocsija, stb.).

IV. Jogszabályi rendelkezések

A tarifális parkolás-szabályozás bevezetéséhez az alábbi feltételek teljesülése szükséges:

1. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 15/A § (3) „*Díjfizetési kötelezettség olyan várakozási terület tekintetében és időszakra rendelhető el, amelyen az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága (a továbbiakban: telítettség) a 70%-ot meghaladja....*”
2. az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet (Forgalomszabályozási műszaki szabályzat)

35.15. „*a) A díjfizetési kötelezettség olyan várakozási területen, olyan időszakra (tervezett időszak) rendelhető el, amelyen az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága (a továbbiakban: telítettség) a 70%-ot meghaladja.*

A díjfizetési kötelezettség tervezett időszaka a várakozási szokások befolyásolására, előtte-utána 2 órával kibővíthető.

A telítettség megállapításánál figyelembe kell venni az alábbi szempontokat:

aa) a várakozási díj megfizetésének kötelezettsége a naptári év napjai legalább 50%-án fennáll, és

ab) a legalább 100 darab várakozóhely működik a területen, és

ac) a telítettség legalább 20%-a két óránál rövidebb idejű parkolási igénnyel lép fel.”

3. A Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról szóló 30/2010. (VI. 4.) Főv. Kgy. rendelet módosítása.
4. Szükséges megalkotni Budapest Főváros IV. kerület, Újpest Önkormányzata a kerület parkolás-szabályozásra vonatkozó helyi rendeletét.

Az 1. és a 2. pontban előírtak teljesülését arra jogosultsággal rendelkező szaktervező által végzett parkolás-vizsgálattal kell igazolni.

V. Javaslat

A korábbiakban ismertetett parkolási feszültségek kezelésére indokolt parkolásvizsgálatot végezni, mely alapján – várhatóan – kezdeményezni kell a tarifális parkolás-szabályozás bevezetését.

VI. A döntés célja, pénzügyi hatása

A tarifális parkolás-szabályozás bevezetésének megvizsgálása. A vizsgálat becsült költsége 3 millió forint + ÁFA.

Fentiekre tekintettel kérem a Tisztelt Képviselő-testülettől az alábbi határozati javaslat elfogadását.

Határozati javaslat:

A Képviselő-testület úgy dönt, hogy

1. parkolási szokásvizsgálatot kell végezni a József Attila utca – Attila utca – Károlyi István utca – Templom utca – Lőrinc utca – Lebstüeck Mária utca – Király utca – Virág utca – Munkásotthon utca – Erzsébet utca – Nyár utca – Kassai utca – Berda József utca – Temesvár utca – Bocskai utca – Lőwy Izsák utca által határolt területen;

Felelős: Polgármester

Határidő: azonnal

2. annak eredményére figyelemmel kezdeményezi a Budapest Főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról 30/2010. (VI. 4.) Főv. Kgy. rendelet módosítását a tarifális parkolás-szabályozás bevezetése érdekében az 1. pontban lehatárolt területen.

Felelős: Polgármester

Határidő: folyamatos

3. a Főv. Kgy. rendelet módosítását követően felkéri a polgármestert, hogy készítsen előterjesztést az Újpest közigazgatási területén a járművel történő várakozás kiegészítő, helyi szabályozásáról szóló önkormányzati rendelet megalkotása érdekében.

Felelős: Polgármester

Határidő: folyamatos

Budapest, 2017. március 27.

Wintermantel Zsolt