

**BUDAPEST X. KERÜLET, KŐBÁNYA TERÜLETÉN FIZETŐ PARKOLÁSI  
ÖVEZET KIALAKÍTÁSA DÖNTÉS ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNY  
ÚJKÖZTEMETŐ, KÖRFORGALOM SZERVIZÚTJA**

**III/3 TERÜLET**

**Megbízó: Budapest Főváros X. kerületi Kőbányai Önkormányzat**

**Tervező: Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft.**

Budapest, 2013. december



Cím: 1052 Budapest, Bécsi utca 5. Levélcím: 1364 Budapest, Pf.: 262.  
Telefon: 235-2020, 235-2000 Fax: 235-2021 E-mail: halozat@kozlekedes.hu Web: www.kozlekedes.hu

TERVEZÉSI IRODA

TERVSZÁM:  
**4621**

ALTERVSZÁM:  
**06**

MEGBÍZÓ:

**BUDAPEST FŐVÁROS X. KERÜLETI KŐBÁNYAI ÖNKORMÁNYZAT**

A MEGBÍZÁS TÁRGYA:

**BUDAPEST X. KERÜLET, KŐBÁNYA TERÜLETÉN FIZETŐ PARKOLÁSI ÖVEZET KIALAKÍTÁSA  
DÖNTÉS ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNY**

**ÚJKÖZTEMETŐ, KÖRFORGALOM SZERVIZÚTJA**

**III/3 TERÜLET**

TERVTÍPUS:

**DÖNTÉS ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNY**

SZAKÁG:

RÉSZMŰVELET:

SZAKÁGI ALC SOPORT:

**01**

DOKUMENTUMSZÁM:

**002**

VÁLTOZAT:

**01**

TERVEZŐ:

TERVEZŐ:

**Balogh Balázs**  
01-13503

FELELŐS TERVEZŐ:

**Szegő János**  
01-3418

IRODAVEZETŐ:

**Szegő János**

IGAZGATÓ:

**Várady Tamás**

DÁTUM:

**2013.12. hó**

EGYSÉGES DOKUMENTUMJEL:

**4621-06-TAN-FOT-01-002-01**

---

## Tartalomjegyzék

Ábrajegyzék .....	3
1. Előzmények, megbízás tárgya.....	4
2. Jelenlegi állapot vizsgálata .....	5
2.1. Jelenlegi közúti hálózat .....	5
2.2. Jelenlegi közúti forgalom.....	6
2.3. Jelenlegi közösségi közlekedési hálózat.....	6
2.4. Lágymű közlekedési módok értékelése .....	7
2.4.1. Jelenlegi gyalogos közlekedés.....	7
2.4.2. Jelenlegi kerékpáros közlekedés.....	7
3. A fővárosi közlekedésfejlesztési terv szerinti közlekedési hálózatfejlesztések.....	7
3.1. Javasolt közúti hálózatfejlesztések.....	7
3.2. Javasolt tömegközlekedési hálózatfejlesztések .....	8
3.3. Javasolt kerékpár hálózatfejlesztések .....	8
4. Jelenlegi parkolási helyzet.....	8
4.1. Díjfizető övezetek a vizsgált terület környezetében .....	8
4.2. Parkolás vizsgálata .....	8
4.3. Statikus parkolás felvétel .....	9
4.4. Dinamikus parkolás felvétel .....	9
4.4.1. A felvétel módszere .....	9
4.4.2. A felvétel menete.....	10
4.4.3. A felvétel eredményei.....	10
5. Gazdaságossági vizsgálat.....	13
5.1. A parkolás szabályozás után várható parkolóhelyek számának becslése.....	13
5.2. A fizető övezet kijelölésének költségbecslése .....	13
5.3. A fizető övezet kijelölése után várható bevételek .....	14
5.4. Egyéb bevételek és kiadások .....	14
5.5. Egyszerűsített gazdaságossági vizsgálat.....	15
6. Összegzés, javaslat.....	17
7. BKK egyeztetési jegyzőkönyv .....	18

## Ábrajegyzék

- 3. ábra** Jelenlegi közúti hálózat
- 4. ábra** Jelenlegi közösségi közlekedési hálózat
- 5. ábra** Várakozási övezetek, átnézeti helyszínrajz
- 6. ábra** Dinamikus parkolás felvétel helyszínrajza
- 7. ábra** Jelenlegi állapot fotó dokumentációja

---

## 1. Előzmények, megbízás tárgya

A fizető parkolási övezet kialakítása az Újkoztemető, körforgalom szervizútja döntés-előkészítő tanulmányt a Budapest Főváros X. kerületi Kőbányai Önkormányzat megbízásából a Közlekedés Kft. készíti.

**A döntés-előkészítő tanulmány célja, hogy a vizsgált terület jelenlegi parkolási helyzetét felülvizsgálva, bemutassa a terület parkolási fizető övezet kijelölése esetén várható pénzügyi megtérülését, illetve működtetésének gazdaságosságára vonatkozó várható eredményét.**

A döntés-előkészítő tanulmány alapvetően két részből áll:

- egyrészt az előkészítő vizsgálatból, amelyben bemutatásra kerül a vizsgált terület jelenlegi állapotának, közúti hálózatának, közösségi közlekedési hálózatának és parkolási helyzetének vizsgálata valamint azok eredményei. A jelenlegi parkolási helyzet felmérése dinamikus parkolás felvétel alapján készült.
- A tervezés második szakaszában a statikus és a dinamikus parkolás felvétel eredményei, a tervelőzmények, valamint korábbi szakmai megfontolások alapján meghatározzuk a fizető övezet kijelölése után várható parkolóhelyek és parkolójegykiaadó automaták számát, egyszerűsített költségbecslést készítünk a parkolás szabályozásra, illetve a fizető övezetek kijelölésére. A kijelölés alapján meghatározzuk a várható bevételek mértékét, figyelembe véve az egyéb bevételeket is, mint például a várakozási díj meg nem fizetésből adódó pótdíjakat. Végezetül gazdasági megtérülés számítást végeztünk a vizsgált területre, a várható bevételek és kiadások alapján.

*A X. kerületben a megvalósított és megvalósítandó parkolási övezetek az **5. ábrán** látható.*

---

## 2. Jelenlegi állapot vizsgálata

### 2.1. Jelenlegi közúti hálózat

A vizsgált helyszín a Kozma utcai Újkoztemető főbejárata előtti körforgalom szervizútján kialakított parkolók.

*A vizsgált terület átnézeti helyszínrajza a 5. ábrán látható.*

### 3/3 terület

A vizsgált terület környezetében kelet-nyugat irányú I. rendű főút a Gyömrői út és a Jászberényi út. A Gyömrői út a 4.sz. országos főút, a Jászberényi út a 31.sz. országos főút bevezető szakaszának része.

A két első rendű főút közötti területen másodrendű főútvonalak a 2X1 forgalmi sávós Kozma utca – Felsőcsatári utak, a Sibrik Miklós út és a Maglódi út.

A terület környezetében kerületi jelentőséggel bírnak a tömegközlekedést lebonyolító gyűjtőutak, a 2X1 forgalmi sávós Sírkert utca és az Újhegyi út.

A vizsgált terület környezetében munkahelyi, intézményi és különleges városüzemeltetési területek találhatóak. A lakó funkció hiányzik, ezért a térségben lakóutca jellegű úthálózat nem épült ki.

A vizsgált parkoló és környezete 2013-ban került átépítésre és kapta meg jelenlegi formáját. Az új körforgalom a Kozma utca, az Újhegyi út, a Sírkert utca és az Újkoztemető főbejáratának közúti kapcsolatait oldja meg. A terület jobb kiszolgálása és parkolás javítása érdekében a körforgalom melletti szervizutak épültek. A megépült szervizutak és parkolók II. ütemű bővítése várható.

*A vizsgált terület jelenlegi közúti hálózata az 3. ábrán látható.*

---

## 2.2. Jelenlegi közúti forgalom

Az úthálózat forgalmának általános jellemzői:

- A forgalom napi lefolyásának vizsgálata alapján (a jellemző keresztmetszetekben) megállapítható, hogy a hétköznapi csúcsidőszakok reggel 7<sup>00</sup>-8<sup>00</sup> és délután 16<sup>00</sup>-17<sup>00</sup> között vannak.
- A csúcsórai forgalom az átlagos napi forgalomnak 8,5-9,0 %-a.
- A legnagyobb csúcsórai forgalmi értékeket a reggeli csúcsidőszakban mérték, ilyenkor a sugárirányú főutakon a forgalmi terhelés aszimmetrikus, a városközpont irányában helyenként a kétszerese az ellentétes irányoknak.

Jellemző forgalmi értékek:

- Jászberényi út (25.000 – 30.000 Ejármű/nap/2irány),
- Kozma utca (9.000 – 11.000 Ejármű/nap/2irány),
- Újhegyi út (8.000 –10.000 Ejármű/nap/2irány),
- Maglódi út (10.000 – 15.000 Ejármű/nap/2irány),
- Sírkert utca (3.000 – 4.000 Ejármű/nap/2irány).

## 2.3. Jelenlegi közösségi közlekedési hálózat

A terület közforgalmú közlekedési hálózattal történő ellátottsága budapesti viszonylatban az Újkoztemető főbejáratának közelsége miatt kiváló. A Maglódi út – Sírkert utca - Kozma utca vonalon közlekedő 28-as, 28A, 37-es villamos viszonylat tárja fel a térséget és biztosítja a kerületek közötti kapcsolatot.

A buszforgalmi hálózatot a 68, 95, 201E, és a 202E viszonylatok alkotják, melyek kapcsolatot biztosítanak a XIX. kerület Kispest Vasgereben utca, a XVII. kerület Akadémia újtelep, a Puskás Ferenc Stadion metrómegálló, a Felsőcsatári köz, a Kőbánya Kispest metróvégállomás és a XVII. kerület Kucorgó tér végállomások irányába.

---

A villamos és buszhálózat együttesen biztosítják a térség kellő kapacitását és biztosítják a közvetlen kapcsolatot a 2-es K-Ny-i és a 3-as É-D-i metró hálózattal. (Blaha Lujza tér metró megálló, Kőbánya Kispest metró végállomás)

A hálózati elemzés alapján megállapítható, hogy a vizsgált terület jelenlegi közforgalmú közlekedési hálózatának kapcsolatai a szomszédos kerületekkel és a belvárossal kedvezőek.

*A jelenlegi közforgalmú közlekedési hálózat, a viszonylatszámok, a megállóhelyek és végállomások, továbbá a hálózati lefedettség a 4. ábrán látható.*

## **2.4. Lágy közlekedési módok értékelése**

### **2.4.1. Jelenlegi gyalogos közlekedés**

A területet határoló utak menti járdákon, gyalogos felületeken, valamint kijelölt gyalogátkelőhelyeken a gyalogosok forgalom biztonságos közlekedése megoldott.

### **2.4.2. Jelenlegi kerékpáros közlekedés**

A vizsgált területen környezetében kijelölt kiépített kerékpárút nem található.

## **3. A fővárosi közlekedésfejlesztési terv szerinti közlekedési hálózatfejlesztések**

A 2008-ban készült el a 2001 évi Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Tervének (BKRFT) felülvizsgálata, amely az Európai Unió fejlesztési ütemeinek megfelelően 2020-ig, illetve azt követő időszakra határozza meg a javasolt fejlesztéseket. Az elkészült Fejlesztési Tervet a Fővárosi Közgyűlés 62/2009 01.29.-i határozatában jóváhagyta. Ennek felülvizsgálata jelenleg folyamatban van, de Fővárosi Közgyűlési jóváhagyás még nem született.

### **3.1. Javasolt közúti hálózatfejlesztések**

- 4.sz főút fővárosi bevezető szakaszának új nyomvonalú kiépítése a XVII. és X. kerületeken keresztül;
- Maglódi út meglévő II. rendű főút fejlesztése a Sírkert út és az Éles sarok között;
- Új gyűjtő út építése a Maglódi út és a Jászberényi út között.



---

További jelentős hálózatfejlesztés az Éles sarok és Örs vezér téri csomópont távlati költszintésítése, és a csatlakozó útvonalak bővítése.

A javasolt fejlesztések közvetlenül nem érintik a tervezési területet. A tervezési területen lévő utak és utcák hálózati szerepe megmarad.

### **3.2. Javasolt tömegközlekedési hálózatfejlesztések**

- Vasútvonalon az elővárosi közlekedés fejlesztése.

### **3.3. Javasolt kerékpár hálózatfejlesztések**

- A területen kerékpár hálózatfejlesztés nem várható.

## **4. Jelenlegi parkolási helyzet**

### **4.1. Díjfizető övezetek a vizsgált terület környezetében**

Az elmúlt években Budapest belső kerületeiben, szinte kivétel nélkül, a közterületi parkolások fizető övezetbe vonása megtörtént. A főleg P+R jellegű parkolások ennek hatására a belvárostól kijebb, a városhatár irányába tolódtak. Budapest Pesti oldalát vizsgálva ez a IX., X, XIII., XIV, XIX. kerületeket érinti.

A X. kerületben, 2013. októberében elsőként átadott díjfizető övezet a Kerepesi út és a Gyakorló utca közötti lakóterületen található. Bevezetése a honos parkolások és a P+R jellegű parkolások konfliktushelyzete miatt vált szükségessé.

A fizető övezet az 5. díjtételű területbe tartozik. (Jelenleg az üzemidő munkanap 8.00h - 18.00h, a díjtétel 175 Ft/óra.)

### **4.2. Parkolás vizsgálata**

A tervezési területen a közterületi megépült parkoló állások, részben a közforgalom számára nyitottak, részben a terület mellett található budapesti fegyház és börtön intézet a kizárólagos használója.

A területről általánosságban elmondható, hogy parkoló hiányos, mivel a Kozma utcában (körforgalom – Korányi Frigyes utca között) kialakított parkoló állások a budapesti fegyház és börtön intézet a kizárólagos használója, az Újhegyi utcában a budapesti fegyház és börtön

---

intézet biztonságvédelme miatt tilos a parkolás, a Sírkert úton a keresztmetszeti kialakítás miatt szintén tilos a megállás.

*A jelenlegi és tervezett parkolási övezetek az 5. ábrán láthatóak.*

#### **4.3. Statikus parkolás felvétel**

2013. októberben statikus parkolás felvétel<sup>1</sup> készült a lehatárolt területre. A felvétel során meghatároztuk a jelenlegi férőhelyek becsült számát, valamint a parkolás jelenlegi, kialakult módját, az alábbiak szerint:

- Útszegéllyel párhuzamos parkolás az úttesten;
- Útszegéllyel párhuzamos parkolás két keréssel a járdán;
- Útszegéllyel párhuzamos parkolás a járdán;
- Útszegélyre merőleges parkolás az úttesten;
- Útszegélyre merőleges parkolás két keréssel a járdán;
- Útszegélyre merőleges parkolás a járdán;
- Ferde parkolás az úttesten;
- Ferde parkolás két keréssel a járdán;
- Ferde parkolás a járdán.

A lehatárolt területen a férőhelyek száma **27 db**.

#### **4.4. Dinamikus parkolás felvétel<sup>2</sup>**

##### **4.4.1. A felvétel módszere**

A számlálások során a felvételt végzők a felvétel kezdetekor minden, a parkolóban tartózkodó gépkocsi ablaktörlője alá egy cédulát helyeznek, amelynek egyik oldalán feltüntetik az aktuális időpontot, a másik oldalán pedig tájékoztatást adnak a felvétel céljáról a gépkocsivezetők számára. A kihelyezett céduláknak a számát rögzítik az előre elkészített számlálólapon.

Ezt követően minden félórában körbejárva a parkolóban, megismétlik a műveletet az előző félóra során újonnan beállt járművekkel, egyidejűleg rögzítve valamennyi különböző időpontot tartalmazó cédula darabszámát is. Így a felvétel végére egy háromszög alakú

---

<sup>1</sup> A statikus parkolás felvétel során egy adott időpillanatban rögzítésre kerül útszakaszonként a becsült férőhelyek száma, a parkolás módja, a szabályosan és szabálytalanul parkolók száma.

<sup>2</sup> A dinamikus parkolás felvétel célja az adott területen lévő férőhelyek időbeni kapacitáskihasználtságának, valamint a területre vonatkozó parkolási időtartamok meghatározása.

---

táblázat jön létre, amely tartalmazza minden egyes órában a felvétel időtartamán belüli valamennyi megelőző óra során beállt gépkocsi darabszámát.

Ezután az eredmények rögzítése és számítógépes feldolgozása következik. Az eredmények táblázatos és grafikus formában kerülnek feldolgozásra.

#### **4.4.2. A felvétel menete**

A dinamikus parkolás felvétel elkészítéséhez általában próba felvételeket végzünk annak érdekében, hogy egy fő számláló félóra alatt hány férőhely bejárását tudja elvégezni. A próbafelvételek alapján megállapítjuk, hogy egy fő, a bejárási terület nagyságától függően egy félóra alatt megközelítőleg 100-150 férőhelyen történő parkolást tud számlálni. A jelenlegi területen a csekély parkolóhelyből adódóan nem volt szükség próbafelvétel készítésére.

Nagyobb területeken a parkolási viszonyok felmérése, elemzése és bemutatása a vizsgálati területet részterületekre bontva történt meg, itt a parkolók viszonylag kevés száma miatt 1 db részterület volt.

*A dinamikus parkolás felvétel helyszínrajza a **6. ábra** mutatja be.*

A statikus parkolás felvételeket 2013. októberében, a dinamikus parkolás felvételeket 2013. novemberében végeztük el, kedd, szerda, csütörtöki napokon, 6<sup>00</sup> – 20<sup>00</sup> óra közötti időszakban. A felvételek alatt a Közlekedés Kft. munkatársai több alkalommal ellenőrizték a felvétel menetét, illetve tájékoztatást adtak a felvétel céljáról a lakossági érdeklődők részére.

#### **4.4.3. A felvétel eredményei**

Az adatok rögzítését követően elkészítettük a terület részletes elemzését. Az adatok feldolgozásakor a területen az alábbi parkolási jellemzőket határoztuk meg:

- A parkoló járművek száma;
- A maximális kapacitáskihasználtság értéke, mértéke és időpontja;
- Az átlagos kapacitáskihasználtság mértéke;
- A reggeli, az esti és a napközbeni parkoló járművek száma;
- A napközbeni parkolók átlagos tartózkodásának időtartama;
- A parkolások időtartam szerinti megoszlása;

Az III/3 terület eredményeinek összegzését az alábbi táblázatban adjuk meg.

részterület kódja	összes parkolás	kapacitás				parkolási jellemzők					
		becsült férőhelyek száma	maximális kihasználtság			átlagos kihasználtság	reggel bent volt	este bent maradt	egész nap bent volt	csak napközben tartózkodott a parkolóban	a napközbeni parkolók átlagos tartózkodásának időtartama
			értéke	mértéke	időpontja						
[db]	[db]	[db]	[%]	[óra:perc]	[%]	[db]	[db]	[db]	[db]	[óra]	
1	100	27	28	103,7	12:00	71,2	3	3	1	95	2,17

A területet vizsgálva megfigyelhető, hogy a parkolóhely kihasználtság és a parkolási időtartamok alakulása időbeni lefolyás diagramon, a munkahelyi és látogatói funkcióra jellemző férőhelyek délelőtti feltöltődése és délutáni kiürülése.

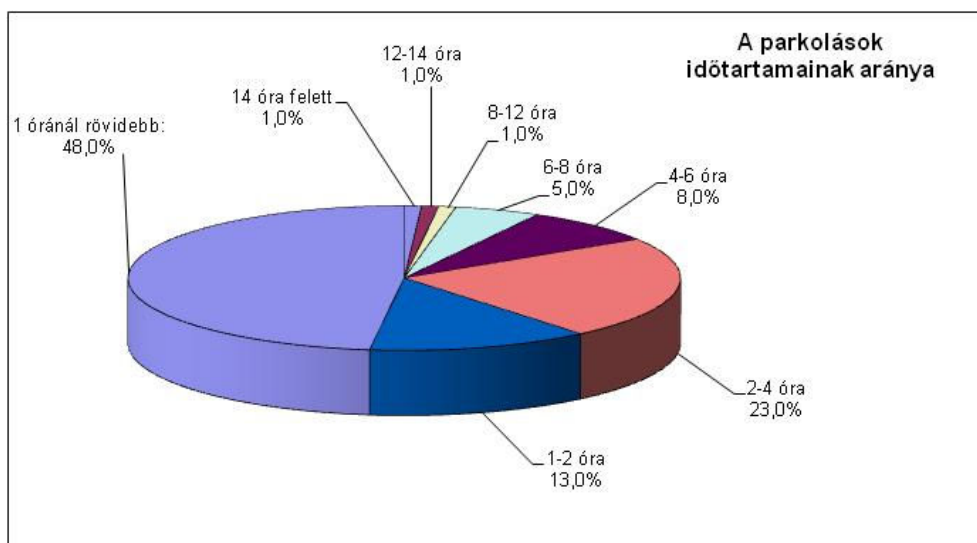
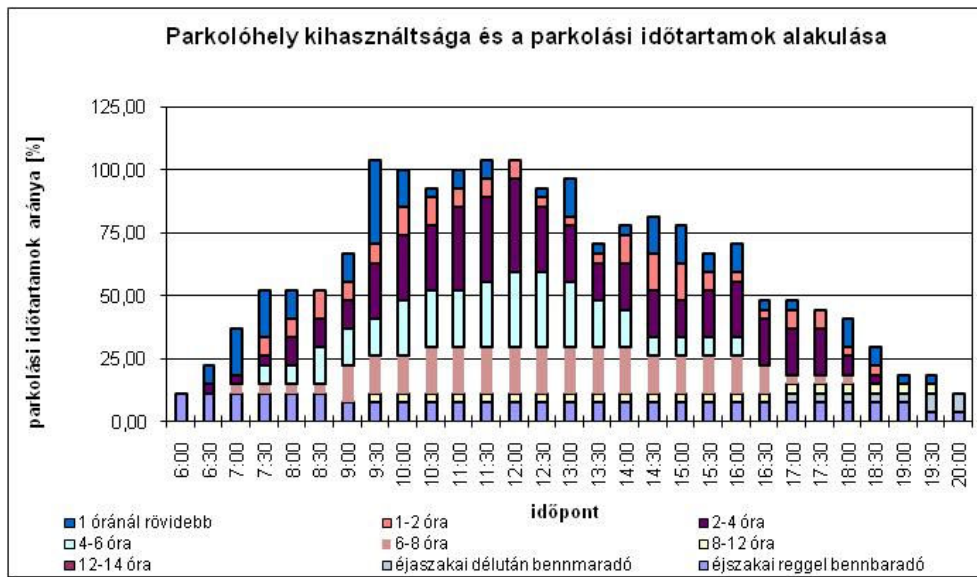
Az éjszakai parkolás minimális 10% (3db jármű), mivel lakó funkció nincsen a területen, feltételezhetően a környező munkahelyi és különleges területek éjszakai porta és őrszolgálat forgalmából adódik.

A parkoló maximális kihasználtsága 103,7% (a 100% fölötti érték 1db szabálytalan parkolásból adódik), ennek 9h és 13h között van a kicsúcsosodása.

A 14 órás parkolás felvétel során 100 db parkolást rögzítettünk a teljes területen, melyből csak 1 db volt olyan jármű, amely egész nap a parkolóban várakozott, ami azt jelenti, hogy a fennmaradó 26 férőhelyen a vizsgált időintervallumban 99 jármű parkolt.

Az 99 parkolásból a csak napközben tartózkodott járművek száma 95 darab volt.

**A teljes terület átlagos kapacitás-kihasználtsága: 71,2%, a napközbeni parkoló járművek átlagos tartózkodási időtartama üzemidőben 2,17 óra volt.**



## 5. Gazdaságossági vizsgálat

### 5.1. A parkolás szabályozás után várható parkolóhelyek számának becslése

A döntés előkészítő tanulmányt követő tervfázisban a díjfizető övezetbe bevonni kívánt területre forgalomtechnikai engedélyeztetési (célszerűen egyesített engedélyezési és kiviteli terv) tervet kell készíttetni.

**Általános esetben**, az elkészítendő egyesített terv határozza meg pontosan, hogy a parkolás szabályozást követően hogyan alakul az adott területen a férőhelyek száma. Korábbi tervek alapján a parkolás szabályozást követően a férőhelyek csökkenése várható, mivel a jelenleg kialakult parkolási rend és a szabvány szerint megengedett férőhely méretek között sok esetben nagymértékű különbség mutatkozhat. A kijelölendő parkolóhelyek számának meghatározása során figyelembe kell venni az **ÚT 2-1.210:2005** számú, „A parkolási létesítmények geometriai tervezése” című *Útügyi műszaki Előírást*.

Korábbi parkolás szabályozás tervek alapján elmondható, hogy azokon a területeken, ahol fizető parkolási övezetet hoznak létre és ehhez kapcsolódóan a parkolás rendjét is szabályozzák, ott a korábbi férőhelyek 10-15%-os csökkenésére kell számítani.

**Jelen esetben**, a vizsgált parkoló 2013-ban került kialakításra, parkoló szám csökkenéssel nem kell számolni, továbbá a II. ütemű fejlesztésben további parkoló állások építése van előírva. A tanulmányterv ezekkel a tervezett parkolóhelyekkel nem számol.

### 5.2. A fizető övezet kijelölésének költségbecslése

A parkolás szabályozást követően, a férőhely számok megállapítása után meghatározható a szükséges díjfizető automaták száma. Ennek meghatározásához figyelembe kell venni a **30/2010. (VI.04.) Főv. Kgy. rendeletet**, amely **Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról** rendelkezik.

A rendelet értelmében a parkolás üzemeltetési rendszer egyik technikai feltétele a jegykiadó automatákra vonatkozóan, hogy az automatáknak **a várakozóhelyek 80%-ától 75 méteren belül elérhetőek**nek kell lenniük.

A díjfizető automaták számának pontos meghatározása a terület kis mérete miatt pontosan meghatározható.

A fentiek értelmében a döntés-előkészítő tanulmány során a szükséges díjfizető automaták száma, **a teljes vizsgált területen 1 db.**

---

A X. kerületi Városüzemeltetési Osztály adatai alapján és korábbi tapasztalatok szerint egy díjfizető automatára eső telepítési költség mintegy bruttó 1 900 000 Ft/automata, továbbá a fizető övezet kijelölésének további költségei (táblázás, felfestés, stb.).

### 5.3. A fizető övezet kijelölése után várható bevételek

A bevételek meghatározásakor azzal a feltételezéssel élünk, hogy a jelenleg csak a reggel 8.00 és délután 18.00 óra között parkoló járművek azok, amelyek az adott területen parkolási díjat fizetnének.

Továbbá figyelembe kell venni az adott terület parkolási szokásait, az övezet környezetében a parkolási lehetőségeit és költségeit illetve a fizető övezetbe vonás utáni parkolás várható átrendeződését. (például: P+R parkolások, területen belüli mozgások, területen belül meglévő, de jelenleg használaton kívüli magánparkoló). Ezek együttes hatása a tovább csökkenti a bevételt meghatározó parkoló órák számát.

Az éves bevételek számításához a 2013. évi díjjal, vagyis az 5. díjtételű területek szerinti bruttó 175 Ft/óra díjjal, valamint havonta 21 munkanappal számoltunk.

#### Lakossági parkolás:

A számításnál nem vettük figyelembe, lakossági parkolásnak tekintettük a parkolóban reggel benntartózkodó járműveket, az este bennmaradt járműveket, valamint az egész nap folyamán bent tartózkodott járműveket. Fentiek alapján csak a nappali díjfizető órák számával számoltunk.

### 5.4. Egyéb bevételek és kiadások

Az egyéb bevételek között, a várakozási díj meg nem fizetésből adódó pótdíjakkal is szükséges számolni. Ezek mértéke 100 férőhely esetén átlagosan 5db, melynek értéke a korábbi tapasztalatok alapján bruttó **~15 000 Ft/férőhely/év.**

A beruházás során az automaták telepítési költségén kívül egyéb költségekkel, mint például üzemeltetési költségekkel is szükséges számolni.

Az üzemeltetési költségeket korábbi tapasztalatok alapján vettük figyelembe, egy parkolóhelyre vetített éves üzemeltetési költség **~bruttó 31 000 Ft/férőhely/év.**<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Megjegyzés: az üzemeltetési költség fajlagos (egy parkolóhelyre vetített) értékének meghatározása, több szempontból is kockázatot rejt önmagában. Amennyiben már meglévő parkolási társaság üzemelteti, abban az esetben nem feltétlenül kell számolni a közvetett költségekkel, mivel azok nem feltétlenül növekednek a többlet férőhelyszámmal. A fajlagos költség mértékét befolyásolja továbbá az adott fizető övezet területének nagysága, távolsága az üzemeltető telephelyétől, stb.

Fentiek figyelembevételével az üzemeltetési költség, mint az egyszerűsített gazdaságossági megtérülés számítás egyik paramétere óvatosan kezelendő, a megtérülési időben fontos szerepet tölt be.

### 5.5. Egyszerűsített gazdaságossági vizsgálat

A díjfizető órák száma elméleti, maximális értéke **206 óra**, de a parkolás várható átrendeződéséből adódóan **97 órával** számoltunk.

- A rövid idejű parkolásokat 80-100%-os értékkel vettük figyelembe,
- közepes idejű parkolásokat 40-70%-os értékkel vettük figyelembe,
- a hosszú idejű parkolásokat 0-20%-os értékkel vettük figyelembe.

díjfizető órák számának alakulása a parkolás átrendeződése előtt és után			
tartózkodási idők [óra]:	Összes tartózkodási idő (éjszakai parkolókkal) [óra]:	Összes tartózkodási idő (éjszakai parkolókkal) parkolás átrendeződése után [óra]:	Az átrendeződés várható százalékos eltérése (%)
0,5	14,5	14,5	100
1	18	16,2	90
1,5	7,5	6	80
2	16	12,8	80
2,5	27,5	19,25	70
3	18	10,8	60
3,5	10,5	5,25	50
4	4	1,6	40
4,5	13,5	4,05	30
5	10	2	20
5,5	11	1,1	10
6	6	0,6	10
6,5	0	0	10
7	0	0	10
7,5	15	1,5	10
8	24	1,2	5
8,5	0	0	5
9	0	0	5
9,5	0	0	0
10	0	0	0
10,5	10,5	0	0
11	0	0	0
11,5	0	0	0
12	0	0	0
12,5	0	0	0
13	0	0	0
13,5	0	0	0
14	0	0	0
14,5	0	0	0
	<b>206</b>	<b>96,85</b>	



A korábbi fejezetek szerinti bevételek és kiadások alapján elkészítettük a területegységek előzetes gazdaságossági vizsgálatát, amelyet a következő táblázatok szemléltetnek:

### Bevételek (bruttó)

jelenlegi férőhelyek száma	összes parkolás	egész nap bent volt - lakossági	csak napközben tartózkodott a parkolóban	díjfizető órák száma 6.00- 18.00	férőhelyek száma a parkolás-szabályozás után	éves árbevétel (bruttó 175 Ft/óra esetén)
						[eFt]
<b>27</b>	<b>100</b>	<b>1</b>	<b>95</b>	<b>86</b>	<b>27</b>	<b>4 216</b>

### Költségek (bruttó)

becsült fizető automaták száma	férőhelyek száma a parkolás-szabályozást követően	beruházási költség (bruttó)	üzemeltetési költség	költségek összesen
		[eFt]		
<b>1</b>	<b>27</b>	<b>2 096</b>	<b>3 175</b>	<b>5 271</b>

Az éves árbevétel tartalmazza a pótdíjából származó bevételt is.

A vizsgálat eredményében látható, hogy a területen a díjfizető zóna kijelölésének becsült beruházási költsége mintegy:

*bruttó: 2,1 millió Ft,*

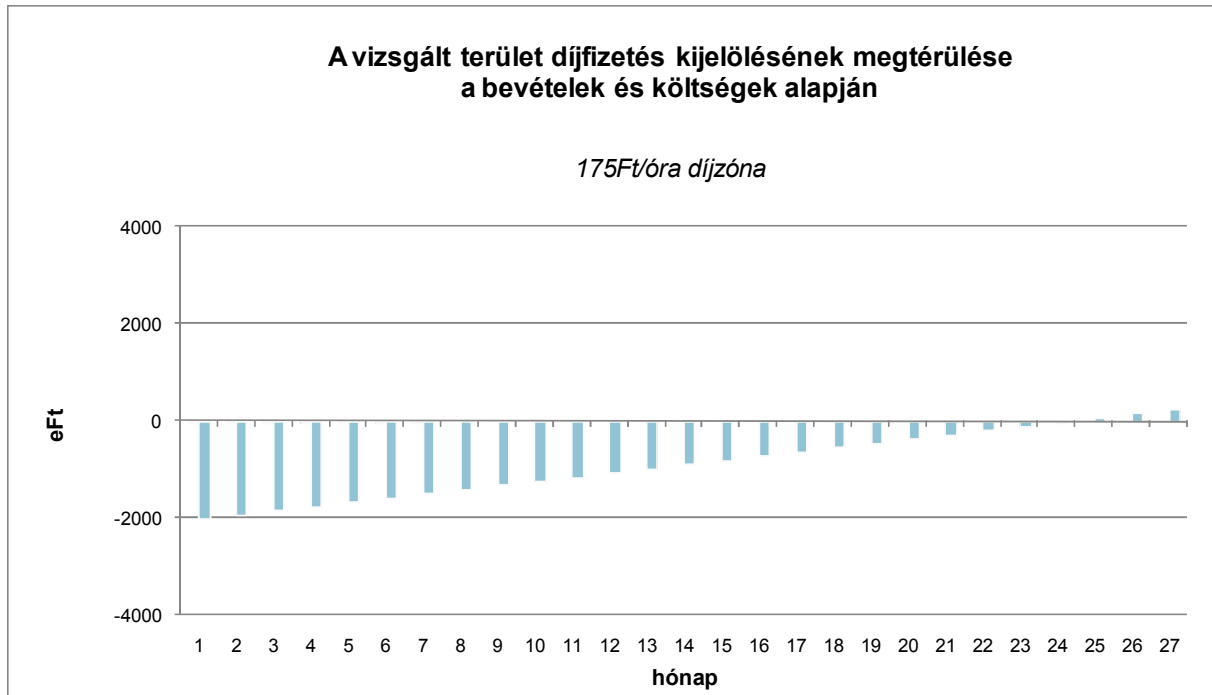
A férőhelyek üzemeltetése évente közel:

*bruttó: 3,2 millió Ft,*

A költségekkel szemben a várható éves árbevétel mintegy:

*bruttó 4,2 millió Ft.*

A fentiek figyelembevételével elmondható, hogy a beruházási költség megtérülése a 2. év után várható.



## 6. Összegzés, javaslat

A döntés-előkészítő tanulmány célja az volt, hogy a kijelölt terület jelenlegi parkolási helyzetét felülvizsgálva, bemutassa a terület parkolási fizető övezet kijelölése esetén várható pénzügyi megtérülését, illetve működtetésének gazdaságosságára vonatkozó várható eredményét.

Az terület kapacitás-kihasználtság ábráján megjelenik egy egyértelmű délelőtti telítődés valamint egy fokozatos kiürülés, ami általában a látogatói és munkahelyi forgalomra jellemző.

**A kiértékelt parkolás felvételből megállapítható, hogy a területen belüli parkolások a 70%-os telítettséget túllépik, vagyis a vizsgált terület, fizető övezetbe vonható.**

A megépült szervizutak és parkolók nem a végleges állapot szerint kerültek kialakításra, az Új köztemető felőli oldalon további parkoló állások kialakítása tervezett.

**A II. ütemű fejlesztésben előirányzott további parkolók építése a beruházási költség megtérülésének az idejét várhatóan lecsökkenti.**

## 7. BKK egyeztetési jegyzőkönyv

### JEGYZŐKÖNYV

<b>Felvéve:</b>	BKK Zrt., Közúti Közlekedési Divízió hivatali helységében Budapest, 2013-10-22	
<b>Tárgy:</b>	BUDAPEST X. KERÜLET, KÖBÁNYA TERÜLETÉN FIZETŐ PARKOLÁSI ÖVEZETEK KIALAKÍTÁSA DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV	
<b>Jelen vannak:</b>	Balogh Balázs Minor Mária Pötzner Zoltán	Közlekedés Kft., tervező BKK KKD BKK KKD
<b>Megbízó:</b>	X. kerület Kőbányai Önkormányzat	

A Közlekedés Kft. tervezője röviden ismertette a tervezési feladatot és a tervezési területeket. A terv célja Budapest X. kerület kijelölt területeinek várakozási övezetbe vonhatóságának vizsgálata.

A megbeszélés során a megbízás szerinti alábbi tervezési területek kerültek ismertetésre:

**I/A TERÜLET**, Liget tér – Kápolna u. – Havas I. u. – Halom u. – Ászok u. – Bánya u. – Bebek u. – Nyitra u. – Maláta u. – Kolozsvári u. – Korponai u. – Liget tér

**I/B TERÜLET**, Mázsa tér – Kőbányai út – Horog u. – Bihari út – Mázsa tér

**II. TERÜLET**, Lavotta u – Sörgyár u. – Szentimrey u. – Maglódi út

**III./1 TERÜLET**, Kismartoni u.

**III./2 TERÜLET**, Hangár u. kijelölt szakasza

**III./3 TERÜLET** Újköztemető szervizút

BKK képviselői az **I/A** és **I/B** jelű kijelölt területek várakozási övezetbe vonása ellen kifogást nem emelnek, de felhívják a tervező figyelmét az alábbiakra:

- A **II. jelű terület** tervező által bemutatott kijelölését nem támogatják, mivel a kórház dolgozói és látogató jellegű várakozások a kijelölt területen kívül, még jelenleg is igénybe vesznek további utcaszakaszokat és féltik, hogy a várakozási övezet kijelölése és megvalósítása után ez az állapot csak romlana és az övezeten kívüli várakozás erősödne. BKK képviselői javasolják, hogy a Maglódi út – Szentimrey utca – Mádi utca – Bodza utca által határolt terület legyen várakozási övezet.

- A **III./1 jelű terület** várakozási övezetbe vonása ellen kifogást nem emelnek, de javasolják az övezet kiterjesztését a Kőbányai úti szervizút Kismartoni út felé eső szakaszára is.
- A **III./2 jelű terület** kijelölésénél a tulajdonjogi viszonyok tisztázandók, illetve kis terület kijelölésénél várható, hogy a várakozási díjfizetés nem hozza meg a kívánt eredményt, azaz a gépjárművekkel a díjfizető övezeten kívül fognak várakozni, így ott megnövekszik a várakozások, különös tekintettel a szabálytalan várakozások száma.
- A **III./3 jelű terület** várakozási övezetbe vonása után szintén várható az övezeten kívüli és a szabálytalan várakozások megjelenése.
- A fentiekben túl BKK képviselői javasolják a Tündérkert utca – Bogáncsvirág utca – Tündérfürt utca – Napmátka utca – Ezüstfa utca által határolt terület várakozási övezet kijelölésének lehetőségét.

K.m.f.



Balogh Balázs  
Közlekedés Kft.

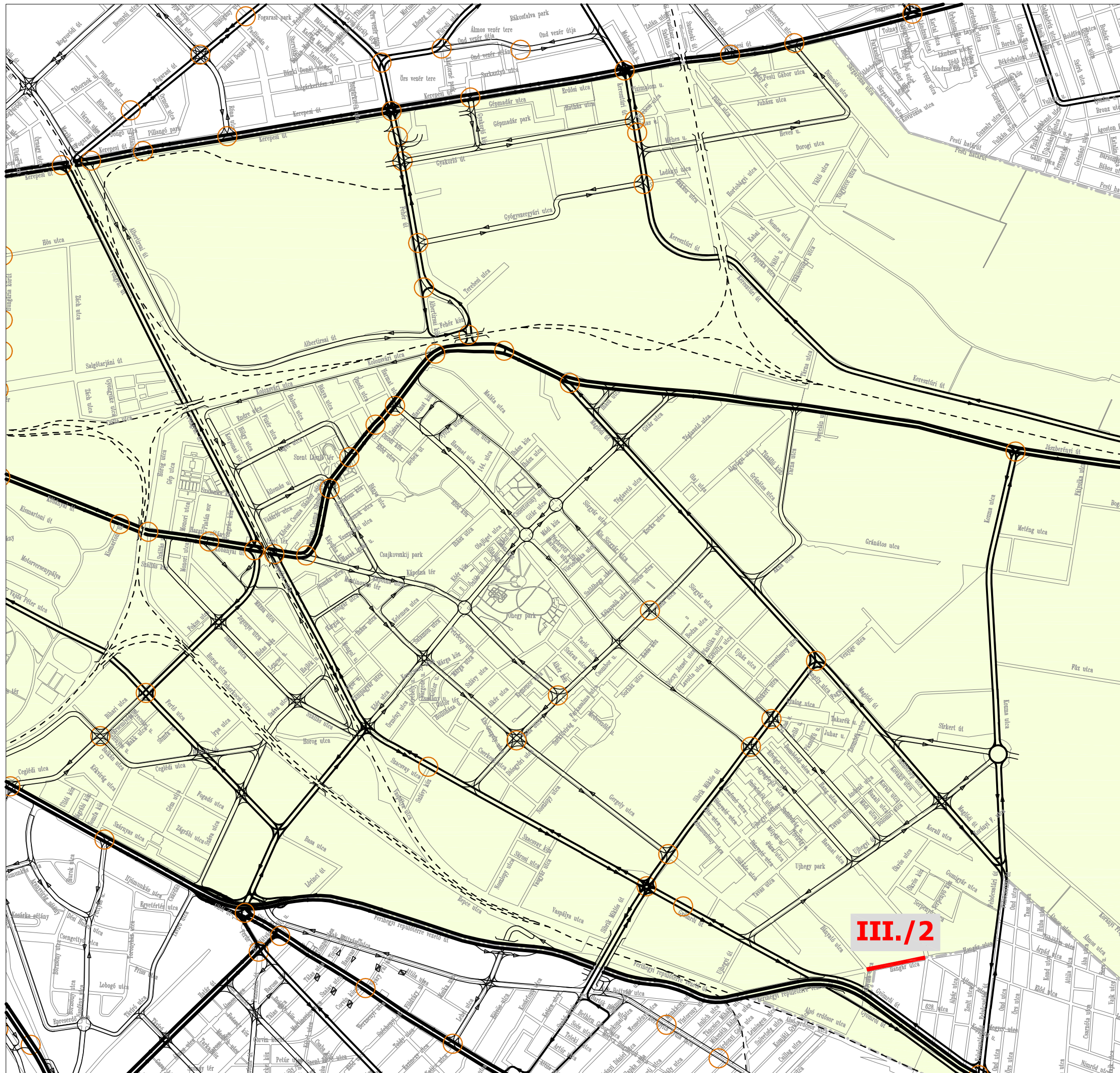


Minor Mária  
BKK KKD



Potzner Zoltán  
BKK KKD





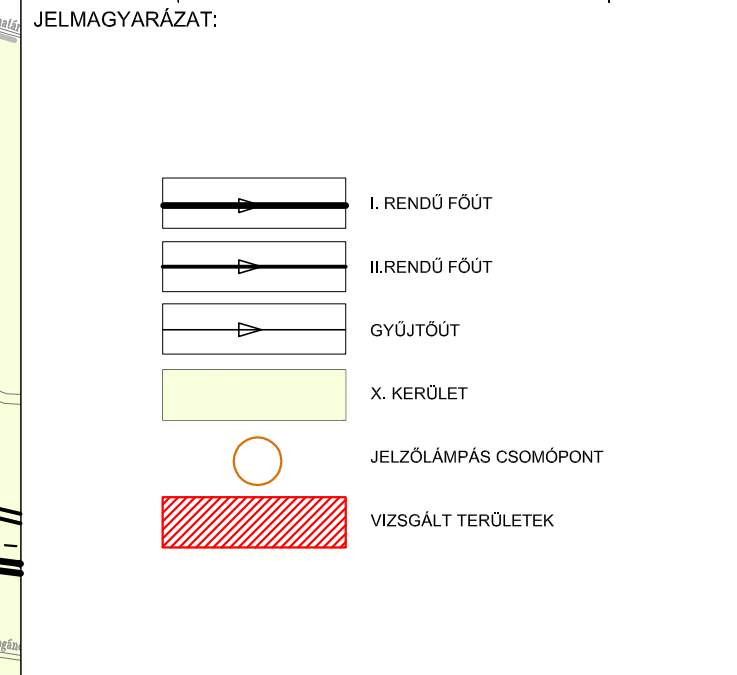
MEGRENDELŐ:  
 BUDAPEST FŐVÁROSI  
 X. KERÜLETI KÖBÁNYAI ÖNKORMÁNYZAT

GENERÁLTERVEZŐ:  


FELELŐS TERVEZŐ:  
 SZEGŐ JÁNOS  
 01-3418

TERVEZŐ:  
 BALOGH BALÁZS  
 01-13503

ÜGYVEZETÉS:  
 VÁRADY TAMÁS

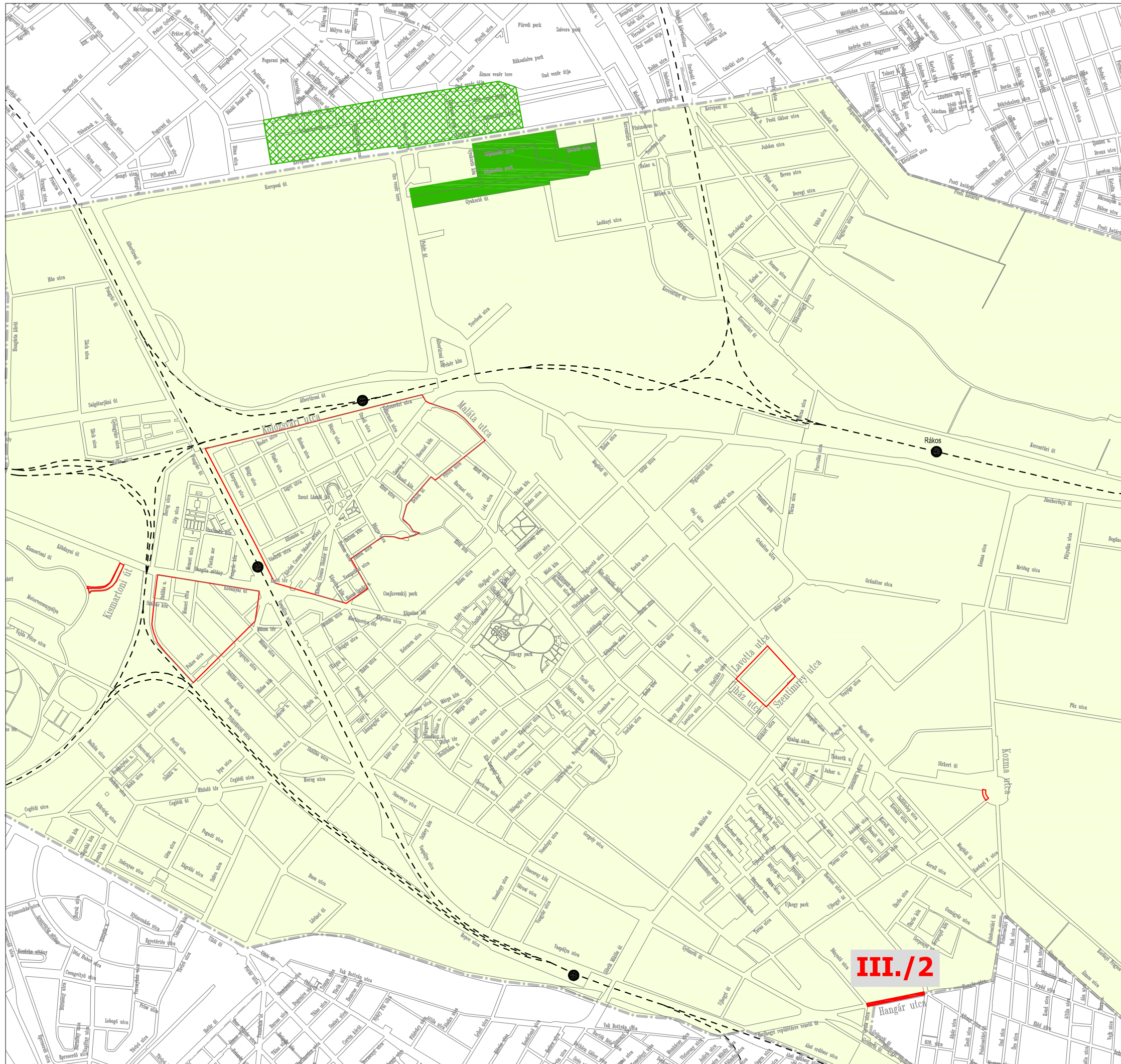


SZERZŐDÉS TÁRGYA:		TERMSZÁM: 462105TANFOTO100301
BUDAPEST X. KERÜLET, KÖBÁNYA TERÜLETÉN FIZETŐ PARKOLÁSI ÖVEZETEK KIALAKÍTÁSA DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV		
III/2 TERÜLET		
TERVFÁZIS:	DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV	
SZAKÁG:	FORGALOMTECHNIKA	
SZAKÁGI ALCSOPORT:	-	
DOKUMENTUM MEGNEVEZÉSE:	KÖZÚTI HÁLÓZAT	
VÁLTOZAT:	2013. DECEMBER	
MÓDOSÍTÁSOK:		
Ez a terv a Közlekedés Kft. szellemi tulajdona, melynek védelmét jogszabály biztosítja. Felhasználása csak a tárgyra vonatkozó szerződés keretein belül lehetséges. S:\Tsz4621. X.kerület parkolóövezetbe vonás\munkaközi\003_JELENLEGI KÖZÚT.dwg		









MEGRENDELŐ: **BUDAPEST FŐVÁROSI  
X. KERÜLETI KÖBÁNYAI ÖNKORMÁNYZAT**

GENERÁLTERVEZŐ: **KÖZLEKEDÉS  
FŐVÁROSI TERVEZŐ IRODA KFT.**

FELELŐS TERVEZŐ: SZÉGO JÁNOS 01-3418  
TERVEZŐ: BALOGH ZSÓFIA 01-15503  
ÜGYVEZETÉS: VÁRADY ZSÓFIA

JELMAGYARÁZAT:

- NAGYVASÚT VONAL  
ÁLLOMÁSSAL
- X. KERÜLET
- VIZSGÁLT TERÜLET
- MEGLÉVŐ X. KERÜLETI  
FIZETŐ VÁRAKOZÁSI ÖVEZET
- ENGEDÉLLEL RENDELKEZŐ  
FIZETŐ VÁRAKOZÁSI ÖVEZET

SZERZŐDÉS TÁRGYA:  
**BUDAPEST X. KERÜLET,  
KÖBÁNYA TERÜLETÉN  
FIZETŐ PARKOLÁSI ÖVEZETEK  
KIALAKÍTÁSA DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ  
TANULMÁNYTERV**

**III/2 TERÜLET**  
TERVFÁZIS:  
**DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ  
TANULMÁNYTERV**

SAKÁG:  
**FORGALOMTECHNIKA**

SAKÁGI ALCSOPORT:  
-

DOKUMENTUM MEGNEVEZÉSE:  
**VÁRAKOZÁSI ÖVEZETEK  
ÁTNÉZETI HELYSZÍNRAJZ**

VÁLTOZAT:  
**2013. DECEMBER**

MÓDOSÍTÁSOK:

TERVSZÁM: 462105  
ALTERVSZÁM: TANFOT  
TERVFÁZIS: 01  
SAKÁG: 100501  
ALCSOPORT: 01

Ez a terv a Közlekedés Kft. szellemi tulajdona, melynek védelmét jogszabály biztosítja.  
Felhasználása csak a tárgyra vonatkozó szerződés keretein belül lehetséges.  
S:\Tsz4621. X.kerület parkolóövezetbe vonás\Munkaközi\005\_ÁTNÉZETI.dwg



MEGRENDELŐ: BUDAPEST FŐVÁROSI X. KERÜLETI KŐBÁNYAI ÖNKORMÁNYZAT	
GENERÁLTERVEZŐ: <b>KÖZLEKEDÉS</b> FŐVÁROSI TERVEZŐ IRODA KFT.	
FELELŐS TERVEZŐ: SZEGŐ JÁNOS 01-3418	TERVEZŐ: BALOGH BALÁZS 01-13503
ÜGYVEZETÉS: VÁRADY PÉTER	
JELMAGYARÁZAT: 	
SZERZŐDÉS TÁRGYA: BUDAPEST X. KERÜLET, KŐBÁNYA TERÜLETÉN FIZETŐ PARKOLÁSI ÖVEZETEK KIALAKÍTÁSA DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV	
III/2 TERÜLET	
TERVFÁZIS: DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV	
SZAKÁG: FORGALOMTECHNIKA	
SZAKÁGI ALCSOPORT: -	
DOKUMENTUM MEGNEVEZÉSE: A DINAMIKUS PARKOLÁSFELVÉTEL HELYSZÍNRAJZA	
VÁLTOZAT: 2013. DECEMBER	
MÓDOSÍTÁSOK:	
Ez a terv a Közlekedés Kft. szellemi tulajdona, melynek védelmét jogszabály biztosítja. Felhasználása csak a tárgyra vonatkozó szerződés keretén belül lehetséges. S:\Tsz4621. X.kerület parkolóövezetbe vonás\Munkaközi\006_helyszínrajzok.dwg	

TERSZÁM: 462105  
 ALTERNSZÁM: TANFOTO  
 TERVFÁZIS: 1  
 SZAKÁG: 1006  
 ALCSOPORT: 01  
 DOKUMENTUM SZÁM: 1006  
 VÁLTOZAT: 01





Hangár utca  
a Flextronics telep főbejárata közelében



Hangár utca  
a Flextronics telep főbejárata előtt



Hangár utca  
a Flextronics telep főbejárata után



Ajtony utca,  
környező lakó utca



Bányató utca,  
környező lakó utca



Gyula utca,  
környező lakó utca



Flextronics telep III. jelű magánparkoló,  
kihasználtság 90-100%-os



Flextronics telep II. jelű magánparkoló  
kihasználtság 60-70%-os



Flextronics telep, I. jelű magánparkoló  
kihasználtság 0%-os

MEGRENDELŐ: <b>BUDAPEST FŐVÁROS</b> <b>X. KERÜLETI KŐBÁNYAI ÖNKORMÁNYZAT</b>	
GENERÁLTERVEZŐ: <b>KÖZLEKEDÉS</b> FŐVÁROSI TERVEZŐ IRODA KFT.	
FELELŐS TERVEZŐ: SZEGŐ JÁNOS 01-3418	TERVEZŐ: BALOGH BALÁZS 01-15503
ÜGYVEZETÉS: VÁRADY JÁNOS	
SZERZŐDÉS TÁRGYA: <b>BUDAPEST X. KERÜLET, KŐBÁNYA TERÜLETÉN FIZETŐ PARKOLÁSI ÖVEZETEK KIALAKÍTÁSA DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV</b>	
III/2 TERÜLET	
TERVFÁZIS: <b>DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV</b>	
SZAKÁG: <b>FORGALOMTECHNIKA</b>	
SZAKÁGI ALCSOPORT: -	
DOKUMENTUM MEGNEVEZÉSE: <b>JELENLÉGI ÁLLAPOT FOTÓDOKUMENTÁCIÓJA</b>	
VÁLTOZAT: <b>2013. DECEMBER</b>	
MÓDOSÍTÁSOK:	
Ez a terv a Közlekedés Kft. szellemi tulajdona, melynek védelmét jogszabály biztosítja. Felhasználása csak a tárgyra vonatkozó szerződés keretein belül lehetséges. S:\Tsz4621_X.kerület parkolóövezetbe vonás\Munkaközi\007_jelenlegi állapot fotódokumentációja.dwg	

TERVSZÁM: 462105  
ALTERTVSZÁM: TANFOTO  
SZAKÁG: 0100701  
ALCSOPORT: 0100701  
DOKUMENTUMSZÁM: 0100701  
VÁLTOZAT: 01