

Hegyvidék Parkolási Tanulmány 2025





Vezetői összefoglaló:

Budapest Hegyvidék XII. kerületében, a közúti parkolás szemmel láthatóan nagyobb stresszt gyakorol a kerület közlekedési hálózatára. A jelenlegi parkolási szabályozás, a kerület belső negyedeire, csupán 10%-ra vonatkozik a Hegyvidék teljes területéhez képest.

Ezen fizetős övezetek nem fokozatosan szabályozott övezetekből tevődnek össze, Budapest többi kerületeivel ellentétben, hanem egy ingyenes zónából azonnal egy "A" fizetős zónába (600 Ft/óra) érkezünk (pl. Németvölgyi út és Bűrök utca torkolata), ahol külkerületi vagy agglomeráció ingázók P+R-nek használják a jelenleg ingyenesen használható közterületi várakozóhelyeket az adott utca lakosainak kárára.

2024-ben elindult a korábbi rendszer felülvizsgálata az ingyenes lakossági parkolás felülvizsgálatával, ennek a reformnak a célja, a városi környezet csomópontjait terhelő zsúfoltan parkolt utcák felszabadítása, zöldítése és köztulajdonú területek demokratizálása. Ennek a reformnak a következő lépéseként a korábbi parkolási övezetek felülvizsgálatát, azoknak a várakozóhelyek valódi kihasználtságához való igazítását javasoljuk. A javaslatot átfogó kihasználtsági vizsgálat, a korábbi koncepciók és elképzelések megismerése előzte meg, ezekre építve teszünk konkrét javaslatot a bővített várakozási övezetek kijelölésére.

OUTPUT:

Ennek eszközeként, egy kiterjesztett díjfizető övezetbővítési rendelet beiktatásával vezetünk be olyan gépjármű várakozási szabályozásokat amelyek (1.1) növelik mind a helyben lakók és dolgozók, valamint (1.2) vendég parkolók számára a rendelkezésre álló szabad helyek számát, (1.3) szabadítanak fel közterületet a gyalogos és közösségi közlekedés számára, (1.4) egyszerűsítik a parkolási zónák felosztását és díjszabását.

EREDMÉNY:

Ezen parkolás telítettségi tanulmány időszaka alatt megfigyelt 7 reprezentatív területből (614 férőhely) 5 mért lokációban (461 férőhelyen) átlagosan 70% fölötti telítettség mutatható ki hétköznap, díjfizető időszakban 8:00–18:00 a mérés 14 napos periódusa alatt.

A forgalmi felmérés eredményei alapján javasoljuk a várakozási fizető övezet és időszak bővítését. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 15/A. § (3) bekezdése, valamint az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet mellékletét képező Forgalomszabályozási Műszaki Szabályzat 35/15. a) pontja szerint a díjfizetési kötelezettség olyan várakozási terület tekintetében és időszakra javasolt, amelyen az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága a 70%-ot meghaladja.

HATÁS:

Így a most javasolt parkolás szabályozási és forgalom csillapítási rendelet eredményei együttes hatással képes A 2015-ben elfogadott Budapest Főváros XII. kerület Hegyvidéki Önkormányzat Kerületfejlesztési Koncepcióval is szinkronban (3.1) katalizálni a többlet gépjármű forgalom felszámolását és következetesen (3.2) támogatni a gyalogos forgalom (3.2.1) aktív és mikro-mobilitás és (3.2.2) közösségi közlekedést használó lakosok növekvő számát.



Bevezetés, Problémafelvetés

A XII. kerület várakozási övezeteinek bővítésére utolsó alkalommal 2020-ban került sor, a polgármester javaslata alapján, mely tartalmazta, hogy "a meglévő várakozási övezet bővüljön ki a Diós ároknak a Diós árok 1. és Józsa Béla köz közötti szakaszával, a Józsa Béla közszel, az Alsó-Svábhegyi út Józsa Béla köz és Kútvölgyi út közötti szakaszával és a Kútvölgyi út Alsó-Svábhegyi út és Szilágyi Erzsébet fasor közötti szakaszával."

Tekintettel arra, hogy a módosítás a várakozási terület parkolóhelyszámának 10%-nál kisebb mértékű bővítésére vonatkozott, - a jelen javaslattal ellentétben - ahhoz kapcsolódóan nem készült az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet I. számú mellékletét képező Forgalomszabályozási műszaki szabályzat 35.15. pontja szerinti telítettség vizsgálat.

A KGY/2020/36/E012 számú előterjesztést Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlése a 2020. június 24. napján megtartott ülésén fogadta el, a megalkotott, Budapest Főváros Önkormányzata 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 módosításáról szóló 39/2020. (VI. 26.) önkormányzati rendelete 2020. augusztus 1. napján lépett hatályba.

A PRO URBE Mérnöki és Városrendezési Kft. az Önkormányzat megrendelésére, 2024. júniusában elkészült tanulmánya átfogó képet ad Budapest XII. kerületének átmenő forgalmi problémáiról, különös tekintettel az agglomerációból érkező gépjárműforgalom okozta terhelésre. A vizsgálat rávilágít arra, hogy a növekvő torlódások és a lakóutcák túlterheltsége komplex megközelítést igényel, amelyben a parkolás szabályozásának felülvizsgálata is kulcsfontosságú szerepet játszhat a feltárt problémák mérséklésében.

"A Hegyvidéken lakói számára évről évre észrevehetővé vált, hogy különösen a csúcsforgalmi időszakokban egyre nagyobb a torlódás mind a fontosabb főforgalmi, forgalmi úthálózaton, mind a szűk lakókörnyezetükben is. Különösen a kerület szélén Zugligetben, Márton hegyen lakók érzékelik, hogy már a kerület határa előtt megtelnek az utak főképp a reggeli csúcsidőszakban. Ennek egyértelmű okaként nem nehéz megállapítani, hogy a szomszédos hirtelen megnövekedett agglomerációs településekből megsokszorozódott a forgalom.

Budaörsre, Budakeszire kitelepültek magas motorizációs szintjükkel komoly gépjármű forgalmat, ezzel együtt környezeti ártalmakat, zúdítanak a kerületre. Ez a forgalom 70%-ot meghaladóan autóval jelenik meg a kerület határán és úti céljának megfelelően a leggyorsabb eljutási átjutási útvonalat választják, függetlenül attól, hogy ez széles főutakon, vagy szűk lakóutcában történik.

A kerület legnagyobb része nőtt városszerkezettel rendelkezik, vagyis nem előre a feltételezett forgalom növekedésre kiszabályozott utakból áll, hanem az egykori szőlők, gyümölcsösök dűlőútjai megmaradtak eredeti szélességükkel, az ingatlanok úgy kerültek átsorolásra többszintes beépítésű területtől, hogy nem került sor előzetesen a közlekedési infrastruktúra kiépítésére. Ezzel összefüggésben a tömegközlekedés is az autók között araszol, a metrók is belső városrészekben lakók számára elérhetőek, szinte mindegyik vonal végállomása szinte a belvárosban van, ahelyett hogy kimennének az agglomerációba. A főváros legzöldebb kerületébe költözők számára, nagyon hátrányos, hogy a megszeretett, szűk lakókörnyezetükben megjelenik a Dél - Budai agglomerációból, Budaörsről, Budakeszről beáramló átmenő forgalom."



Bevezetés, Problémafelvetés

Az Önkormányzat Részvételi irodájának Városrészi Fórumokon rögzített visszajelzések alapján:

- Virányos útról panasz, hogy P+R-nek használják (A Virányos úton lakom, az ott épülő lakóparkkal kapcsolatban érdekelne a kb. 1 hónapja a már meglévő épületek melletti telken milyen munkálatok folynak. A majdani lakópark forgalma, illetve az utca jelenlegi forgalma, illetve az utca jelenlegi forgalma az utcában való P+R parkolás témában van-e terve az önkormányzatnak?)
- Helyszín nincs megjelölve (Kétirányú irányú utcában ellehetetlenül a forgalom a parkoló autók miatt[1] egyirányúsítás, parkolás fizetössé tétele, lapos kövek a járda és az úttest között.)
- Újonnan beépített területek forgalmi termelésének csökkentése- Közlekedés/ busz/ parkolás; Istenhegyi, Béla, Mátyás, Cukrászda, Normafa- A levezető utak forgalmi termelése/ lakóutcák átmenő forgalma
- Helyi lakosok előnyben- Kissvábhegy- Istenhegyi úti fizetős legyen, Gaál J., Sárospatak utcák lakossági parkolási övezet. Több fekvőrendőr, terelők (ládák). Költség helyett bevétel hoz.
- Mártonhegy út közlekedése, parkolása- Legyen végig 30 km/h-s tábla.
- A parkolás kiterjesztése az egész 12. kerületre- Az itt lakók parkolása dedikált parkolóhelyek által.
- Felső Svábhegyi út rossz állapotú, nem megfelelő a parkolás.
- Normafa szerepének újragondolása, parkolásának, közlekedésének rendezése. Normafa terheltségének csökkentése. Más rekreációs területek ismertetése, kirándulás támogatása.

Összességében elmondható, hogy a Városfejlesztési témában beérkezett kérdések, javaslatok közel 10%-a arra irányult, hogy a jelenleg parkolóövezetbe bevonásra kerülő területeken a jelenlegi parkolási helyzetet javítsuk a lakosok javára.

A korlátlan ingyenes parkolás és az autók számára biztosított előnyök a kerület lakóinak többségét hátrányos helyzetbe hozzák, miközben a parkolóhelyekért folyó verseny egyre több feszültséget eredményez. Az ingyenes parkolás ráadásul inkább a tehetőseket támogatja: a KSH adatai alapján a legtehetősebb 10%-hoz tartozó háztartásoknak 2,7-szer akkora eséllyel van autója, mint a legszegényebb 10%-nak (Németh).

A zónabővítési rendelet módosítás közvetlen célja, hogy csökkenjen a parkolási nyomás, tudjanak a lakók parkolni, amikor hazaérnek. Ugyanakkor a lakosság többsége által mostanra követelt élhető környezethez a közterületi parkolóhelyek számának moderált csökkentése is nélkülözhetetlen. Ezért a rendszernek azokat a gépkocsikat kell ösztönözze, amelyekre valóban szükség van, pl nagycsaládosok vagy a lakóhelyüktől távol dolgozók. A lakossági engedélyek számának csökkentésével megszüntethető az utcák zsúfoltsága és csökkenthetőek az ebből eredő környezeti, társadalmi és gazdasági kihívások.



Adatok

Budapesten 2010 és 2024 között 24%-al nőtt a gépjármű-állomány 573 ezerről 712 ezerre. Eközben az agglomerációban ez az arány már 54%, 418 ezerről 645 ezerre. Így Pest megyében összesen 991 ezerről 1,37 millióra (37%) nőtt a gépkocsiállomány (KSH, 2024). Az Európai Unióban átlagosan 497 személyautó jut 1000 emberre, míg Magyarországon 390 (/2019; 338/2015), tehát várható, hogy ez a szám még tovább is nő, miközben a gépkocsiállomány átlagos életkora 14 év. A gépkocsiforgalom megjelenik a mindennapos dugókban és az ingyenes lakossági parkolástól katalizálva meglátszik a túltelített parkolórendszeren is.

A 2015–2030 településfejlesztési koncepciót megalapozó tanulmány így fogalmaz:

“A Hegyvidék **57.922** fős lakónépessége **33.533** lakásban él, és **22.126** személygépjárművel rendelkezik. A kerületben 1000 lakosra 382 személygépjármű jut, amely jelentősen meghaladja Budapest 326-os, és Magyarország 301-es átlagértékét is.

A Kelet Hegyvidék területe – itt él a lakosság 48%-a – jellemzően zárt sorúan beépített, az épületállományhoz csak minimális telken belüli parkolási lehetőség tartozik. A városrészben a parkolási igények és a rendelkezésre álló várakozóhelyek között jelentős eltérés adódik. [...]

A kerületi tulajdonban lévő (és a kerületi lakosság által kedvezményesen igénybe vehető) korlátozott várakozási övezetbe tartozó 4.996 várakozóhelynek – amely a Budapest területén lévő hasonló parkoló kapacitásnak alig több, mint a 7%-a – igen fontos szerep jut.

A zárt sorú beépítéssel rendelkező területeken a közterületek a nappali időszakban telítettek (a várakozóhelyek több mint 90%-a foglalt). A kerület többi, jellemzően kertvárosi beépítéssel rendelkező városrészei esetében is számottevő a közterületi parkolás, amely nagyobb részben csak kényelmi szempontok miatt jelentkezik.”

A Településfejlesztési koncepcióban konkrét célként jelenik meg a parkolás rendszerének felülvizsgálata a közösségi terek fejlesztése érdekében. “Cél olyan közlekedési rendszer kialakítása, mely védi a lakóterületeket és előnyben részesíti a helyi mobilitást a forgalomszabályozás, a közösségi közlekedés előtérbe helyezése és komplex parkolásmenedzsment által.”

Fenti lakossági visszajelzések alapján, a Hegyvidéki Önkormányzat Polgármesteri Hivatala megbízásra adta a jelenlegi nem fizető övezeteken lévő utcai parkolási telítettség felmérés elkészítését, mely pontos adatokkal szolgál a parkolási rendszer felülvizsgálatához a jelenlegi szabályozási területeken kívül.

A közúti közlekedésről szóló **1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 15/A. § (3)** bekezdése, valamint az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló **20/1984. (XII. 21.) KM rendelet** mellékletét képező **Forgalomszabályozási Műszaki Szabályzat 35/15. a)** pontja szerint a díjfizetési kötelezettség olyan várakozási terület tekintetében és időszakra javasolt, amelyen az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága a 70%-ot meghaladja.



Várakozási Övezet Kijelölésének Feltételei

[Forgalomszabályozási Műszaki Szabályzat 35/15.](#)

■ 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.

■ 35.15. b) A várakozási övezetként kijelölt területnek egybefüggőnek, a szabályozásnak egységesnek, a terület határainak egyértelműnek kell lennie. Amennyiben a várakozási területen a közterületeknek nem azonos a tulajdonosa, abban az esetben a tulajdonosok előzetes egymás közötti megállapodását követően lehet csak bevezetni a díjfizetési kötelezettséget. Ebben az esetben a tulajdonosok (az általuk megbízott üzemeltetők) kötelesek bármely – azonos tarifaövezetben levő – parkolóautomatánál váltott parkolójegyet elfogadni.

A telítettség mértékét

ba) új díjfizetési kötelezettség elrendelését, vagy

bb) a díjfizetési kötelezettség 1 óránál hosszabb időbeli kiterjesztését, vagy

bc) a várakozási terület parkolóhely számának (jelen jogszabály hatálybalépésének időpontjában meglévő férőhelyszám) 10%-nál nagyobb bővítését

megelőzően kell megállapítani a változás által érintett teljes területen, a következők szerint:

bd) a mérést a tulajdonos önkormányzat megrendelésére megfelelő – a Magyar Mérnöki Kamara által igazolt – jogosultsággal rendelkező szakember bevonásával kell elvégezni,

be) a díjfizetési kötelezettség alá eső teljes területen a közcélra használható várakozóhelyeken, külön felvéve a tiltott módon várakozók számát,

bf) a mérés időpontját a legnagyobb forgalmú évszakban, két egymást követő héten, a tervezett díjfizetési időszaknak megfelelően kell kijelölni,

bg) a mérést a tervezett díjfizetési időszakban legalább óránként kell elvégezni,

bh) a mérés során a közcélú várakozóhelyeken elhelyezett járművek számát a tiltott módon várakozók számával meg kell növelni és a kapott eredményt – mint összes várakozási igényt – kell a rendelkezésre álló várakozóhelyek számához viszonyítani (%).

■ 35.15. c) A mérést és eredményét – időbélyeggel vagy idő azonosítóval ellátott fénykép-felvételekkel együtt – is dokumentálni kell és 5 évig meg kell őrizni. A díjfizetési kötelezettséggel rendelkező területet határoló területen – amennyiben ott parkolási feszültség jelentkezik – korlátozott várakozási övezet kijelölésével, vagy a díjfizetési övezetben degresszív, progresszív, lépcsős díjrendszer alkalmazásával szükséges szabályozni.



Hegyvidék Parkolás Telítettség-számlálás Módszertana

Ezen tanulmány parkolás telítettségi felmérése során, 7 reprezentatív mintavételi pontot határoztunk meg lakó és vegyes funkciójú területeken, a kerület díjfizető zóna határain kívül:

Helyszín	Leírás - Jellemzők	Férőhely
1. Zugligeti út 30.	MOME Campus - nagyterületű merőleges parkoló	162
2. Kútvölgyi út - Fészek utca	Fizető zónahatár - Szent János kórház - BKK átszállás	63
3. Németvölgyi út 81.	Fizető zónahatár - BKK átszállás lehetőség	64
4. Goldmárk Károly utca	Fizető zónahatár - Városmajor utca - Déli Pu. közelsége	59
5. Béla Király út - Fácános tér	Külkerületi terület - Zugligeti Általános Iskola	90
6. Karthauzi utca 4.	Külkerületi terület - Élelmiszer üzlet - Fogaskerekű állomás	55
7. Fodor utca 88.	Lakóövezet - nagyterületű merőleges parkoló	121
Összesen:		614

- Minden lokáció 2 egymást követő héten, a hét 7 napján 7:00-21:00 15 perces intervallumban mérjük az utcai parkolóhely telítettségét;
- 1 lokációt naponta 2 órás egybefüggő sávokban mérünk; ugyanabban a sávban 2 egymást követő héten legalább 7 számláló önkéntes segítségével
- A mérést, kézi léptető számlálóval végezzük el 15 percenként: az adott területen parkoló autók számát összegezve;
- Egy 2 órás mérés folyamán, 8 x 15 perces időszáv lebontásában kapunk adatokat;
- Az adatokat, egy tudományos alkalmazáson keresztül, az [Epicollect5](#) segítségével rögzítjük, és gyűjtjük be egy [úrlap](#) segítségével;
 - GPS koordinátával ellátott adatpontokkal
 - Időbélyeggel
 - Helyszínen készített fénykép felvételekkel: általános helyzet vagy szabálytalan várakozást dokumentálva
- Egy önkéntes, minden nap 1 időszávot vállal a 2 hetes mérés folyamán;
- összesen 14 alkalommal 28 órát;
- Minden lokációt naponta egyszer, 2 egybefüggő órán keresztül mérünk

Végeredményben, egy reprezentatív és átfogó képet kapunk a mért területek:

1. Időszakos parkolási szokásairól
2. Telítettségéről
3. Csúcsidőszak periódusairól
4. Felhasználóiról
 - a. helyi lakos,
 - b. rövid ideig parkoló felhasználó,
 - c. gyakori vagy visszatérő hosszú ideig parkoló



Felhasználó csoportok azonosítása utcai parkolási szokásaik szerint

- **Helyi lakos parkoló felhasználók:** A helyi lakosok parkolási szokásai nagyban függ a napirendjük időbeosztásától. Iskola vagy munkaidő kezdésre távoznak otthonaik környékéről, és a munkaidő lejártá után érkeznek haza, ahol lakóhelyükhöz legközelebb próbálják leparkolni gépjárműveiket. Sok esetben, a gépjárművüket nem használva, hosszútávon tárolják gépjárművüket utcai kijelölt várakozási helyen, és hétvégén vagy távolsági utakra használják gépjárművüket.
- **Rövid ideig parkoló felhasználók:** Ezek a felhasználók rövid időre parkolnak, gyakran próbálnak a lehető legközelebb kerülni úticéljukhoz. Hajlandók kockázatot vállalni, akár szabálytalanul is parkolnak, ha nincs elérhető közeli, szabályos várakozóhely. Viselkedésükre jellemző a járművek elhelyezése csomópontokhoz látványosan közel, kis szórásban. Ezen felhasználók közé tartozik a helyi szolgáltatók gyors felhasználói: vásárlók, ügyet intézők, teherszállítók stb.
- **Gyakori vagy "visszatérő parkoló" felhasználók:** Ezek a sofőrök először távolabb parkolnak, majd később közelebb próbálnak állni, így jelentősebb menetrendi ingadozásokat mutatnak, és nagyban támaszkodnak a szerencsére a helykeresés során. Viselkedésük a forgalomra is jelentősebb hatást gyakorol a körözés és újra parkolás miatt. Ezen felhasználók közé tartozik helyi szolgáltatók és intézmények dolgozói, visszatérő, hosszabb időszakban (1 órán túli) várakozó felhasználói: pl. páciens, ügyfél látogató, építkezési szolgáltató stb.
- **Kockázatot jobban tűrő körözők:** Ők hajlandóak több időt tölteni egy ideális parkolóhely keresésével, jól viselik a bizonytalanságot, és korábbi parkolási tapasztalataik, az utasok száma vagy az ügy sürgőssége jelentősen befolyásolja döntéseiket. A sokáig körözők között szerepelhet időseket, gyermekeket vagy kisállatokat szállító sofőr, akik minél kevesebb távolságot szeretnének megtenni járművük és úticéljuk között gyalog, vagy akár nehéz rakományt szállító személy vagy haszongépjármű vezetők is.

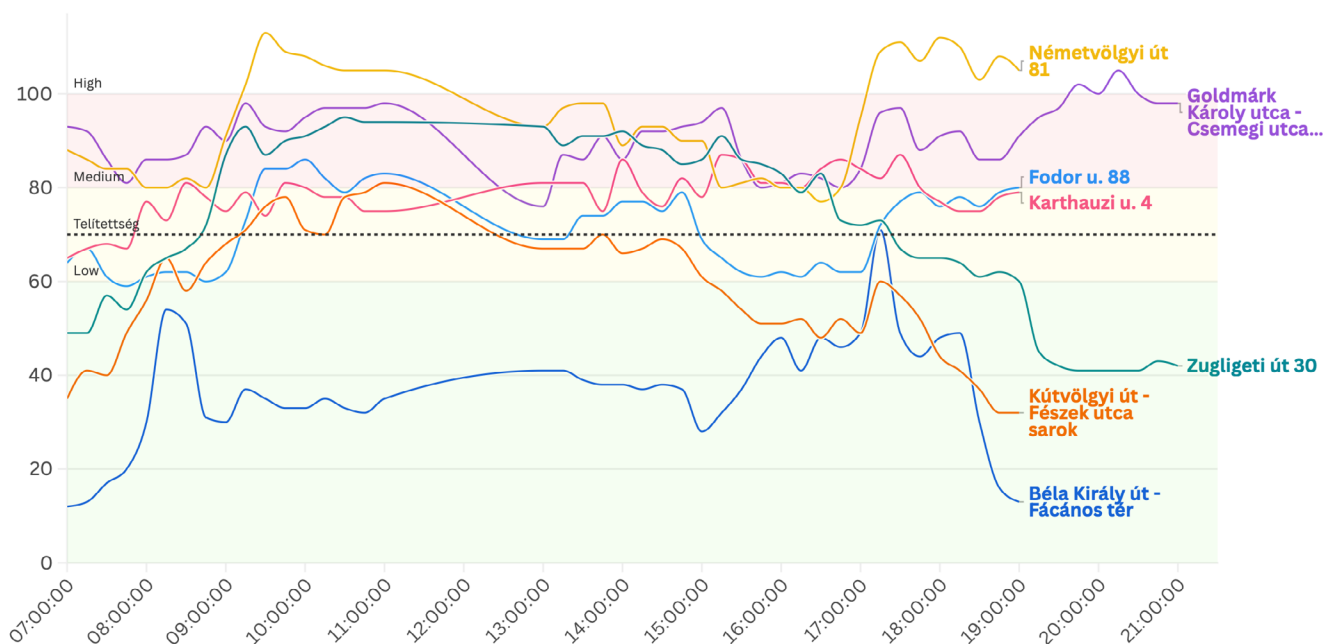
Parkolási Telítettség Felmérés Eredményei

Hegyvidék Községi Tudomány Parkolás Felmérés 2025

Utcai várakozóhely telítettség szint felmérés óránkénti lebontásban

Hétköznap ▾

Válassza ki a mért területet



Source: Urbanum Városkutatási Alapítvány

Ábra 1. Hegyvidék Utcai Várakozóhely Telítettségi Szint Felmérés óránként lebontásban

2025.09.08-21 között zajló felmérés során, a megfigyelt 7 reprezentatív területből (614 férőhely) 5 mért lokációban (461 férőhelyen) átlagosan 70% fölötti telítettség mutatható ki hétköznap, díjfizető időszakban 8:00–18:00 a mérés 14 napos periódusa alatt.

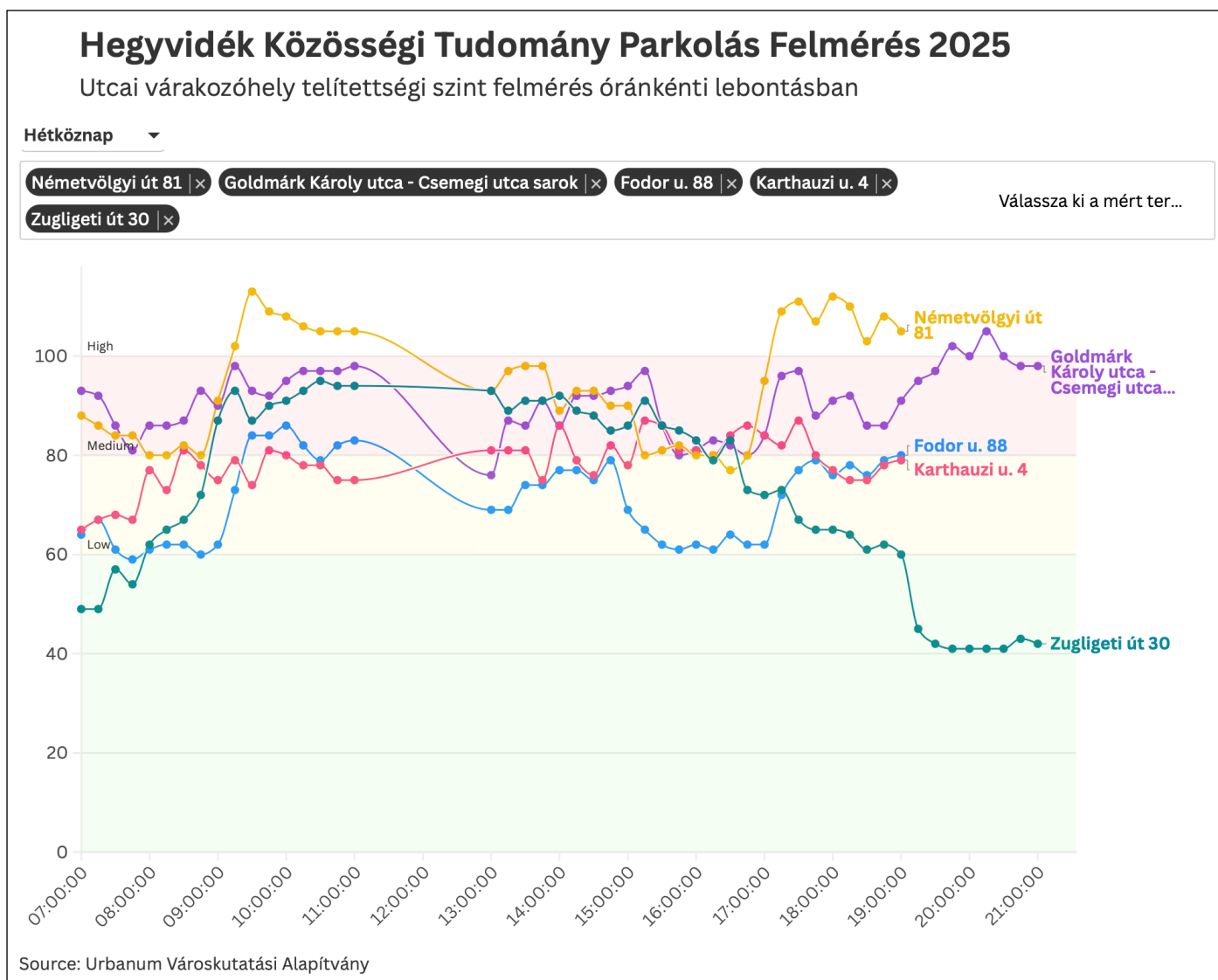
A nyert adatokból, következetesen kimutatható, hogy a díjfizető övezet közvetlen határain kívül eső ingyenes területeken, több hosszútávú gépjármű várakozó van jelen díjfizető időszakokban, mint helyi lakos.

Leglátványosabb példa erre Virányos, Zugligeti út (zöld), a MoME parkolója, vagy Kútvölgyön, a Kútvölgyi út és Fészek utca sarok (narancssárga) a Szent János kórház és BKK csomópontok és átszállási lehetőségek vonzáskörzetében.

Tartósan 70% feletti telítettség megfigyelhető a legmagasabb telítettségű Németvölgyi út (sárga), Goldmárk Károly utca (lila), Fodor utca (v.kék) és Karthauzi utca (rózsaszín) mérési helyszíneken.

Legalacsonyabb telítettségben, a kerület külső részén található Fácános téren (s.kék) figyelhető meg. Itt, iskola kezdés és vége körüli időszakokban ugrik meg a foglaltsági szint.

Parkolási Telítettség Felmérés Eredményei – Elemzés I.



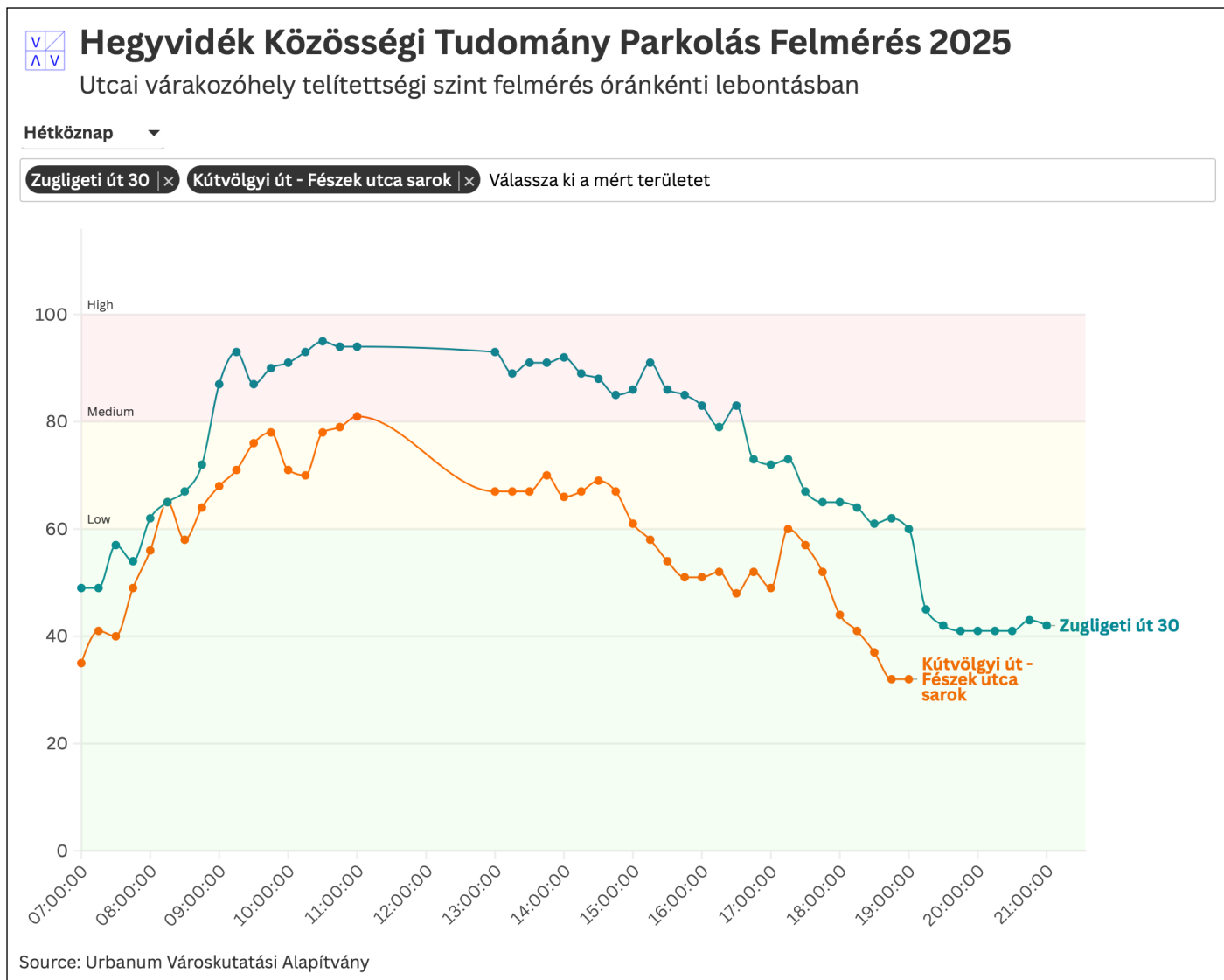
Ábra 2. Utcai Várakozóhely Telítettségi Szint Felmérés óránként lebontásban: Németvölgyi út (sárga), Goldmárk Károly utca (lila), Fodor utca (v.kék), Karthauzi utca (rózsaszín) és Zugligeti út (zöld) mérési helyszíneken.

Átlagosan 70% feletti telítettség hétközben, díjfizetés köteles időszakban 08:00–18:00.

A felmérés adatai alapján óránként 10–20% fluktuáció figyelhető meg: többségében helyi lakos, vagy gyakori hosszú idejű gépjármű várakozás jellemző ezeken a területeken. Az óránkénti foglaltsági-szint változás jellemzi a rövidebb ideig (1–2 óráig) parkoló járművek viselkedési mintáját.

Kivétel ez alól a legnagyobb –162 parkolóhely számmal rendelkező – Zugligeti út (zöld) ahol vegyesen helyi lakosokból és a MoME Campust látogatókból (tanárok, diákok, munkavállalók etc.) tevődik össze az utcai parkoló gépjárművek száma munkahelyi időszakban. Itt tartósan 70–80% közötti a telítettség napközben, kora reggel és éjszaka pedig 40–50% feltehetőleg lakosok által használt telítettség figyelhető meg.

Parkolási Telítettség Felmérés Eredményei – Elemzés II.



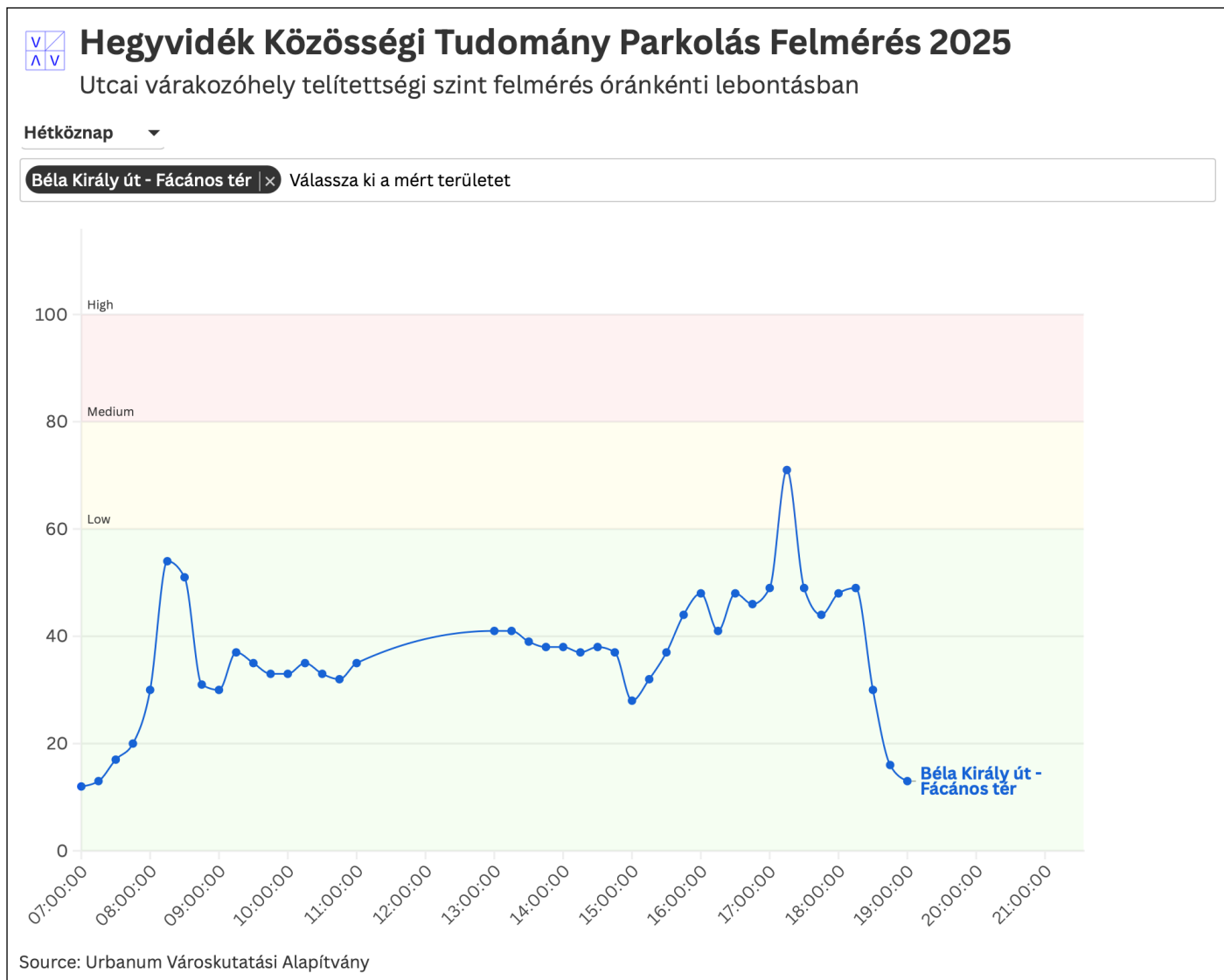
Ábra 3. Utcai Várakozóhely Telítettségi Szint Felmérés óránként lebontásban: Zugligeti út (zöld) és Kútvölgyi út (narancssárga) helyszíneken

A MoME Campus-szal szemben található Zugligeti úti parkoló és a Szent János kórház felett található Kútvölgyi út területein elsősorban munkahelyi időszakban telített az utcai parkolóhelyek száma.

A reggeli 9:00 és esti 18:00 időszak között 2x foglaltsági szintet ábrázol a telítettségi szint mindkettő helyszínen, az előtte kora reggel és utána lévő esti órákban, feltehetőleg lakosok által használt időszakokhoz képest.

Ezek a helyszínek, az esti 17-18:00 kiugrás jelöli, amikor lakosok találkoznak a még nem távozott hosszú ideig parkoló gépjárművekkel.

Parkolási Telítettség Felmérés Eredményei – Elemzés III.



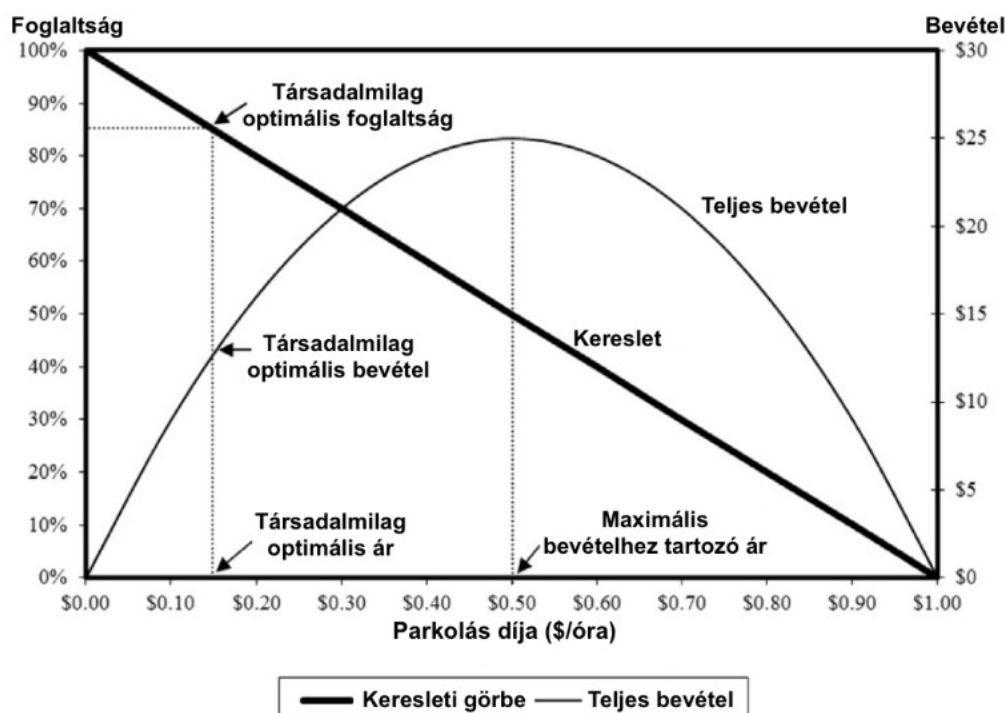
Ábra 4. Utcai Várakozóhely Telítettségi Szint Felmérés óránként lebontásban: Béla Király út – Fácános téren (s.kék)

A zöld övezeti Zugliget külkerületi területén található Fácános téren áthatóan magasabban látogatott, rövid távú gépjármű várakozás iskolai kezdés és befejezés időszakokban, 08:00–09:00 és 15:00–18:30 között. A 155 BKK buszjárat végállomás közelsége ellenére, P+R használat a mért adatok alapján nem jellemző.

Alacsony fluktuáció és alacsony telítettség figyelhető meg munkaidő vagy díjfizetés köteles időszakokban. Rövidtávú vendég gépjármű (1 óra alatti várakozás) vagy hosszú ideig várakozó iskolai dolgozó parkoló használat jellemző; éjszakai várakozás (lakos) nem jellemző (10%).

Az átlagos parkolóhely foglaltsági szint a mérés ideje alatt nem kritikus, 40–50% átlag telítettséggel rendelkezi.

TUDOMÁNYOS HÁTTÉR



5.1. ábra: Egy feltételezett 100 férőhelyes mélygarázs vagy parkolóház árazási, foglaltsági, és bevételi mutatóinak együttes alakulása egy feltételezett keresleti görbe (egyenes) esetén (Pierce, Willson, Shoup, 2015)

Ábra 5.: Egyed, A. (2023) 'A közterületi parkolás árrugalmassága' szakdolgozat. Corvinus Egyetem

Több tanulmány egyöntetű kimutatása szerint a belvárosi közterületi parkolók ideális kihasználtsága 80% és 90% között van (Nourinejad & Roorda, 2017, és Shoup, 2011). Ez a telítettségi szint teszi lehetővé, hogy alacsony szinten mozogjon az üres parkolóhelyek száma, ugyanakkor elegendő parkolóhely álljon rendelkezésre a kereslet kielégítésére, amivel elkerülhető a torlódások és erőforrás-pazarlás kialakulása.

Ha valaki a telített parkolóhelyek miatt csak minden munkanapon összesen 10 percet kering, annak az éves költsége több mint 100 ezer forint (ebből 60 ezer forint csak a benzin 600 forintos benzinárral számolva). Tehát a lakossági parkolás csak elméletben van ingyen, az autót használók sokkal többet fizetnek a rendszer anomáliái miatt. Ebbe az összegbe az autózás társadalmi költségeit (környezetszennyezés, zajszennyezés, közterületek túlterhelése, közút amortizáció, stb.) még nem vettük számításba. Mivel a garázshelyekkel nem rendelkező épületek előtt nem lehet annyi parkolóhelyet létrehozni, amekkora igény lenne, a szomszédok egymás elől veszik el a parkolóhelyeket.

A javasolt parkolási reform eredményeként, a várakozások szerint:

A helyi lakosok és a munkavállalók számára egyaránt elérhető helyek száma nő;
korábban megközelíthetetlen közterületek válnak könnyen elérhetővé;
az utcai parkolóhelyek kihasználtsága társadalmilag optimális utcai telítettségi szintre:
80-90%-ra csökken.



Rendelet Módosítási Javaslat

Budapest legzöldebb Hegyvidék XII. kerületében a közúti parkolás szemmel láthatóan nagyobb stresszt gyakorol a kerület közlekedési hálózatra. A jelenlegi parkolási szabályozás, a kerület belső negyedeire, csupán 10%-ra vonatkozik a Hegyvidék teljes területéhez képest.

A megfigyelt 7 reprezentatív területből (614 férőhely) 5 mért lokációban (461 férőhelyen) átlagosan 70% fölötti telítettség mutatható ki hétköznap, díjfizető időszakban 8:00–18:00 a mérés 14 napos periódusa alatt.

A nyert adatokból, következetesen kimutatható, hogy a díjfizető övezet közvetlen határain kívül eső ingyenes területeken, több hosszútávú gépjármű várakozó van jelen díjfizető időszakokban, mint helyi lakos. Leglátványosabb példa erre Virányos, Zugligeti út, a MOME parkolója, vagy Kútvölgyön, a Kútvölgyi út és Fészek utca sarok a Szent János kórház és BKK csomópontok és átszállási lehetőségek vonzáskörzetében.

A forgalmi felmérés eredményei alapján javasoljuk a várakozási fizető övezet és időszak bővítését. A közúti közlekedésről szóló [1988. évi I. törvény \(a továbbiakban: Kkt.\) 15/A. § \(3\)](#) bekezdése, valamint az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet mellékletét képező [Forgalomszabályozási Műszaki Szabályzat 35/15. a\)](#) pontja szerint a díjfizetési kötelezettség olyan várakozási terület tekintetében és időszakra javasolt, amelyen az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága a 70%-ot meghaladja.

Ennek a zóna bővítési javaslat fő célja rövid távon a közterek használatának demokratizálása, azaz csökkenteni a közterületen parkoló gépjárművek számát és rendezni a közterületi parkolás "társadalmi költségének" legalább egy töredékét, azaz kevesebb pénzzel támogatni egy környezetszennyező és a városi jólétet rontó tevékenységet. Az új rendelet elősegíti a parkolóhelyekre nehezedő nyomás csökkenését, ami lehetőséget ad a közterületek igazságosabb felosztására. Ilyen projekt lehet a Böszörményi út gyalogosbarát újrarendezése, vagy az ottani parkoló közösségi térré alakítása.

Az új szabályozás eredményeképpen növekszik mind a helyben lakók, mind az itt dolgozók számára rendelkezésre álló szabad helyek száma, több korábban elérhetetlen közterület felszabadul hasznosításra, illetve a gyalogos és alternatív közlekedésmódok számára, lecsökken a parkolóhelyet kereső járművek száma és a keringésre fordított idő, csökken a károsanyag kibocsátás és jobb lesz az életminőség, az aktuális költségvetési helyzet függvényében pedig más programokra is jut forrás, tehát az alternatív mobilitási formákat használók is részesülhetnek mobilitási támogatásban.

Nem utolsó sorban, a parkolás szabályozása és a forgalomcsillapítási program együttes hatással képes katalizálni a többlet gépjármű forgalom felszámolását és következetesen támogatni a gyaloglást, az aktív mobilitást, vagy éppen a közösségi közlekedést választók számát. A lakók egészségügyi jóléte mellett párhuzamosan növekszik a kerületi ingatlanok értéke is.

A 2015-ben elfogadott Budapest Főváros XII. kerület Hegyvidéki Önkormányzat Kerületfejlesztési Koncepcióval szinkronban, a jelenlegi rendelet előterjesztés egy kihagyhatatlan lépés afelé a kitűzött cél felé, hogy a közösségi közlekedést használók aránya 50 %-ra, kerékpárt használók aránya pedig 10 %-ra emelkedjen.



Szabályozási intézkedések

A Hegyvidéki Önkormányzat Polgármesteri Hivatala és Fáber Kft. parkolászügyi osztály szakmai munkacsoportjával egyeztetett stratégiai és üzemeltetési szempontok alapján, az Urbanum Városkutatási Alapítvány és szerződött okleveles Közlekedési Mérnöki Kamara munkatársai az alábbi zóna bővítési területeket javasolja díjfizető övezetbe sorolására a 2025.09.08-21. között zajlott parkolás telítettség felmérés tanulmány eredményeként:

3122 – B övezet (I. ütem)

Diós árok – (Fogaskerekű utca) – Pethényi köz – Határőr út – Goldmark Károly utca – Székács utca – Istenhegyi út – Béla Király út – (Devecseri Gábor park) – Diós árok

3124 – B övezet (I. ütem)

Istenhegyi út – Galántai utca – Orbánhegyi út – Stromfeld Aurél út – Nárcisz utca – Muskátli utca – Németvölgyi út – Jagelló út – (Apor Vilmos tér) – Lejtő út – Fürj utca – (Sirály utca) – Hegyalja út – Meredek utca – Hegyalja út – Németvölgyi út – Érdi út – Márton Áron tér – Bűrök utca – Tornalja utca – Fodor utca

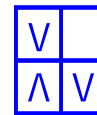
3125 – C övezet (II. ütem)

Devecseri Gábor park – Béla király út – Istenhegyi út – Fodor utca – Tornalja utca – Bűrök utca – Tállya utca – Fodor utca – Méra utca – Mártonhegyi út – Karthauzi utca – Művész út – Eötvös út – Detre László utca / Távcső utca – (Konkoly-Thege Miklós út) – Kopp Mária sétány – (Jánoshegyi út) – Normafa út – Vilma út

3126 – C övezet (III. ütem)

Béla király út – Fácános tér – Zugligeti út – Budakeszi út – Szilágyi Erzsébet fasor – Kútvölgyi út – Alsó Svábhegy út – Józsa Béla köz – Diós árok – Devecseri Gábor park

Hegyvidék Parkolási Terv 2025



Várakozási zónabővítés javaslat a
Hegyvidéki Önkormányzat megbízásából
készített parkolási telítettség felmérése
alapján.



- A** Meglévő Fizetős Várakozási Övezet
- B** Tervezett Fizetős Várakozási Övezet - I. ÜTEM
- C** Tervezett Fizetős Várakozási Övezet - II. ÜTEM
- C** Tervezett Fizetős Várakozási Övezet - III. ÜTEM