



Budapest Főváros XII. kerület Hegyvidéki Önkormányzat

Módosító javaslat a Képviselő-testület részére

Tárgy: módosító javaslat a „Javaslat új várakozási övezetek kijelölésére a XII. kerületben” tárgyban készült képviselő-testületi előterjesztéshez

Tisztelt Képviselő-testület!

A „Javaslat új várakozási övezetek kijelölésére a XII. kerületben” tárgyú, a Képviselő-testület 2025. november 13-i ülésének napirendi javaslatában 4. pont alatt szereplő előterjesztéshez az alábbi módosító javaslatot terjesztem elő.

1. Az előterjesztés 1. melléklete helyébe az 1. melléklet lép.

Indokolás

A tárgyi előterjesztés mellékletét a bizottsági tárgyalás, valamint a zónabővítés tárgyában 2025. november 5-én tartott lakossági fórum visszajelzései alapján, a rendeletmódosítás-kezdeményezés még teljesebb körű alátámasztása, a tanulmány szövegének pontosítása és közérthetőbbé tétele érdekében módosítani javaslom a csatolt melléklet szerinti tartalommal.

Mellékletek:

1. melléklet: Hegyvidék Parkolási Tanulmány 2025

Budapest Hegyvidék, 2025. november 12.

Kovács Gergely s. k.
polgármester

Hegyvidék Parkolási Tanulmány 2025





Vezetői összefoglaló:

Budapest XII. kerületében, a Hegyvidéken a közúti parkolás szemmel láthatóan jelentős nyomást gyakorol a kerület közlekedési hálózatra. A jelenlegi parkolási szabályozás csupán a kerület belső negyedeire, a Hegyvidék teljes területének 10%-ára vonatkozik.

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

2024-ben elindult a korábbi rendszer felülvizsgálata az ingyenes lakossági parkolás újragondolásával; a reform a célja a városi környezet csomópontjait terhelő, zsúfoltan parkolt utcák felszabadítása, zöldítése és köztulajdonú területek demokratizálása volt. A folyamat 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 a díjfizető övezet kiterjesztésére, azt ezt szabályozó rendelet módosítására teszünk javaslatot. A rendeletbe iktatott gépjármű-várakozási szabályozások (1.1) növelnék a helyben lakók és dolgozók, valamint (1.2) a vendég parkolók számára a rendelkezésre álló szabad helyek számát, (1.3) közterületet szabadítanak fel a gyalogos és közösségi közlekedés számára, (1.4) egyszerűsítik a parkolási zónák felosztását és díjszabását.

EREDMÉNY:

A parkolástelítettségi tanulmány 14 napos mérési időszaka alatt megfigyelt 7 reprezentatív területből (614 férőhely) 5 mért lokációban (461 férőhelyen) átlagosan 70% fölötti telítettség mutatható ki hétköznapi, díjfizető időszakban 8:00–18:00 között.

A forgalmi felmérés eredményei alapján javasoljuk a várakozási fizető övezetek és időszakok 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:

A most javasolt parkolásszabályozási és forgalomcsillapítási változtatások eredményei így együttes hatással képesek a Budapest Főváros XII. kerület Hegyvidéki Önkormányzat által 2015-ben elfogadott Kerületfejlesztési Koncepcióval is szinkronban katalizálni a többlet-gépjárműforgalom felszámolását és következetesen támogatni a gyalogos forgalmat, az aktív- és mikromobilitást, valamint növelni a közösségi közlekedést használó lakosok 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, ahhoz kapcsolódóan – a jelen javaslattal ellentétben – nem készült az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet mellékletét képező Forgalomszabályozási műszaki szabályzat 35.15. pontja szerinti telítettségvizsgálat.

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

A PRO URBE Mérnöki és Városrendezési Kft. 2024 júniusában, a Budapest Főváros XII. kerület Hegyvidéki Önkormányzat (a továbbiakban: Önkormányzat) megrendelésére készített tanulmánya átfogó képet ad Budapest XII. kerületének átmenő forgalmi problémáiról, különös tekintettel az agglomerációból érkező gépjárműforgalom okozta terhelésre. A vizsgálat rávilágított arra, hogy a szaporodó torlódások és a lakóutcák túlterheltsége komplex megközelítést igényel, a parkolás szabályozásának felülvizsgálata pedig kulcsfontosságú szerepet játszhat a feltárt problémák mérséklésében.

„A Hegyvidéken lakók 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, a Zugligetben, és a 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.

A Budaörsre, Budakeszire kitelepültek magas motorizációs szintjükkel komoly gépjárműforgalmat, ezzel együtt környezeti ártalmakat, zúdítanak a kerületre. Ez a forgalom 70%-ot meghaladóan autóval jelenik meg a kerület határán, és úticéljuknak megfelelően a leggyorsabb eljutási-átjutási útvonalat választják, függetlenül attól, hogy ez széles főutakon, vagy szűk lakóutcákban 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 területté, hogy nem került sor előzetesen a közlekedési infrastruktúra kiépítésére. Ezzel összefüggésben a tömegközlekedés is az autók között araszol, a metrók is a belső városrészekben lakók számára elérhetőek, szinte mindegyik vonal végállomása 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 Polgármesteri Hivatalának Társadalmi Együttműködési és Közösségi Kapcsolatok Irodája által szervezett városrészi fórumokon rögzített visszajelzések:

- Virányos útról panasz, hogy P+R-nek használják
- meg nem jelölt helyszín: a kétirányú utcában ellehetetlenül a forgalom – a parkoló autók miatt egyirányúsításra, a parkolás fizetőssé tételére lenne szükség;
- újonnan beépített területek forgalmi terhelésének csökkentése – közlekedés/busz/ parkolás; Istenhegyi út, Béla király út, Mátyás király út, cukrászda, Normafa – a levezető utak forgalmi terhelése, a lakóutcák átmenő forgalma;
- a helyi lakosokat kellene előnyben részesíteni, legyen fizetős a Kissvábhegy – Istenhegyi út; a fizetős legyen, a Gaál József út és a Sárospatak utca legyen lakossági parkolási övezet; több fekvőrendőrrre és terelőkre (ládákra) lenne szükség;
- a Mártonhegyi út közlekedése, parkolása felülvizsgálatra szorul – legyen végig 30 km/h-s tábla;
- a parkolást ki kellene terjeszteni az egész XII. kerületre, és kijelölt parkolóhelyeket biztosítani az itt lakóknak;
- a Felső Svábhegyi út rossz állapotú, nem megfelelő a parkolás;
- szükség lenne a Normafa szerepének újragondolására, parkolásának, közlekedésének rendezésére, a terheltségének csökkentésére (pl. más rekreációs területek ismertetése, kirándulás támogatása útján).

Összességében elmondható, hogy a városfejlesztési témában beérkezett kérdések, javaslatok közel 10%-a arra irányult, hogy a jelenleg parkolóövezetbe sorolt területeken és a jelenlegi parkolási helyzeten az Önkormányzat a lakosok javára változtasson.

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 fővárosi parkolási rendelet zónabővítő módosításának 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. A rendszernek ezért azokat a gépkocsikat kell ösztönöznie, amelyekre valóban szükség van, pl. nagycsaládosokét vagy a lakóhelyüktől távol dolgozóikét. 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%-kal, 573 ezerről 712 ezerre nőtt a gépjárműállomány, eközben az agglomerációban a növekedés aránya már 54%, az állomány 418 ezerről 645 ezerre nőtt. Pest megyében így összesen 991 ezerről 1,37 millióra (37%-kal) nőtt a gépkocsi-állomány (KSH, 2024). Az Európai Unióban átlagosan 497 személyautó jut 1000 emberre, míg Magyarországon 390 (2019-es adatok szerint; 2015-ben ez a szám 338 volt), 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. „A cél egy olyan közlekedési rendszer kialakítása, mely védi a lakóterületeket és előnyben részesíti a helyi mobilitást a forgalomszabályozás, a közösségi közlekedés előtérbe helyezése és komplex parkolás-menedzsment által.

A fenti lakossági visszajelzésre is tekintettel az önkormányzat megbízást adott a jelenleg nem fizető övezetek utcai parkolási telítettségének felmérésére és a jelen tanulmány elkészítésére, hogy pontos adatokkal szolgáljon a jelenlegi szabályozási területeken kívül eső parkolási rendszer felülvizsgálatához.

A **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 időszokban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága a 70%-ot meghaladja.



Várakozási övezet kijelölésének feltételei

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

■ 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

A tanulmány alapjául szolgáló parkolástelítettség-felmérés során 7 reprezentatív mintavételi pontot határoztunk meg lakó- és vegyes funkciójú területeken, a kerületi díjfizető zónák határain kívül:

Helyszín	Leírás - Jellemzők	Férőhely
1. Zugligeti út 30.	MOME Campus - nagyterületű merőleges parkoló	162
2. Kútvölgyi út - Fészek utca	Fizető zónahatár - Szt. János Kórház - BKK átszállási lehetőség	63
3. Németvölgyi út 81.	Fizető zónahatár - BKK átszállási 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 lokációban két, egymást követő héten, a hét 7 napján 7:00–21:00 közt, 15 perces intervallumokban mértük az utcai parkolóhely-telítettséget (összesen tehát 14 alkalommal 28 órányi mérést végeztünk);
- egy lokációt naponta egyszer, 2 órás, egybefüggő sávokban mértünk, ugyanabban a sávban két, egymást követő héten legalább 7 számláló önkéntes segítségével (egy önkéntes, minden nap 1 időszávot vállalt a 2 hetes mérés folyamán);
- 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 időszávokra lebontva kaptunk adatokat;
- Az adatokat, egy tudományos alkalmazáson keresztül, az [Epicollect5](#) segítségével rögzítjük, és gyűjtöttük be egy [űrlap](#) segítségével, GPS-koordinátával ellátott adatpontokkal, időbélyeggel, valamint a helyszínen készített fényképfelvételekkel (az általános helyzet vagy a szabálytalan várakozást dokumentálva).

A mérés eredményeképp egy reprezentatív és átfogó képet kapunk a mért területek

1. időszakos parkolási szokásairól,
2. telítettségéről,
3. csúcsidőszak-periódusairól, és
4. felhasználóiról, ezen belül:
 - a. helyi lakosok,
 - b. rövid ideig parkoló felhasználók,
 - c. gyakori vagy visszatérő hosszú ideig parkoló felhasználók.



Felhasználói csoportok azonosítása utcai parkolási szokásaik szerint

- **Helyi lakos parkoló felhasználók:** A helyi lakosok parkolási szokásai nagyban függenek a napirendjük időbeosztásától. Az iskola- vagy munkaidő kezdetére távoznak otthonaik környékéről, és a munkaidő lejártá után érkeznek haza, ahol lakóhelyükhöz legközelebb próbálják leparkolni gépjárműveiket. Sok esetben hosszú távon tárolják gépjárművüket utcai kijelölt várakozási helyen, és csak hétvégén vagy távolsági utakra használják őket.
- **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 a közelben elérhető, szabályos várakozóhely. Viselkedésükre jellemző, hogy járműveiket csomópontokhoz látványosan közel helyezik el, kis szórásban. Ezen felhasználók közé tartoznak 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 újraparkolás miatt. Ezen felhasználók közé tartoznak a helyi szolgáltatók és intézmények dolgozói és visszatérő, hosszabb időszakban (1 órán túl) várakozó felhasználói (páciensek, ügyfelek, építkezési szolgáltatók stb.).
- **Kockázatot jobban tűrő körözők:** Ők hajlandók 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 szerepelhetnek időseket, gyermekeket vagy kisállatokat szállító sofőrök, akik minél kevesebb távolságot szeretnének gyalog megtenni járművük és úticéljuk között, vagy akár nehéz rakományt szállító személy- vagy haszongépjármű-vezetők is.

A parkolási telítettség felmérés eredményei

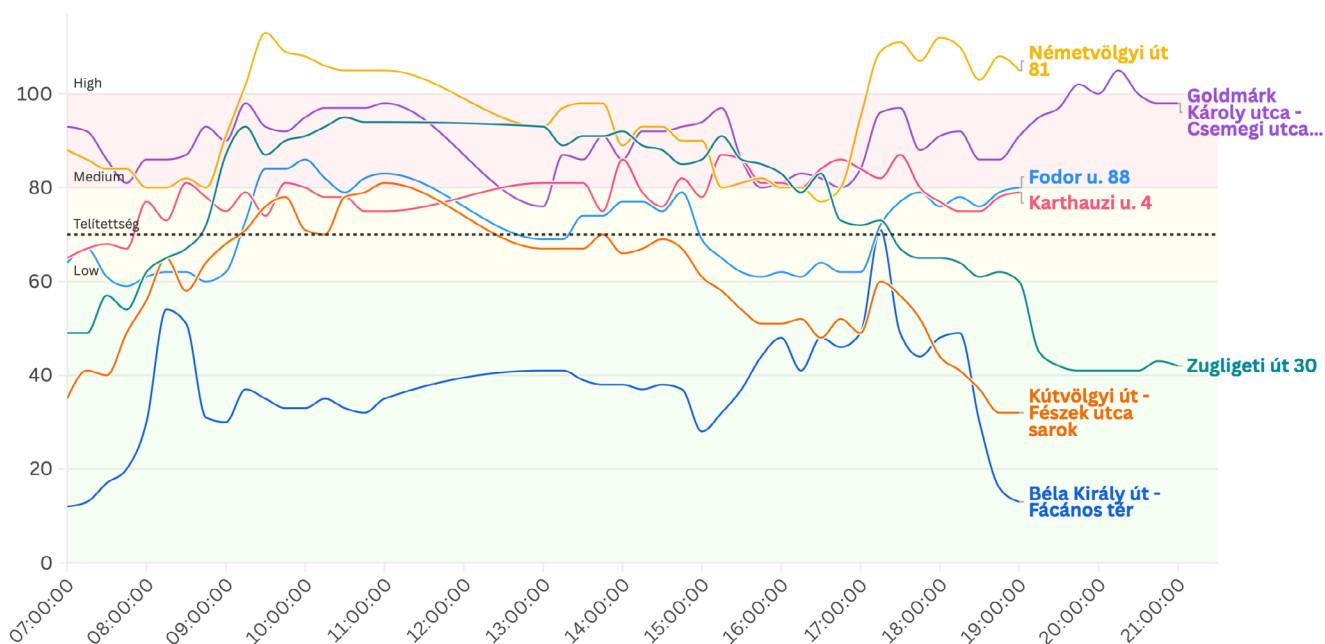
A következő ábrákon bemutatott adatsorok a citizen science (közösségi tudomány) módszertanával készültek, ezt tükrözi az egyes ábrák címe.

Hegyvidék Közösségi Tudomány Parkolás Felmérés 2025

Utcai várakozóhely telítettségi szint felmérés óránkénti lebontásban

Hétköznap ▾

Válassza ki a mért területet



Source: Urbanum Városkutatási Alapítvány

Ábra 1. A hegyvidék utcai várakozóhelyek telítettségi felmérése óránkénti lebontásban

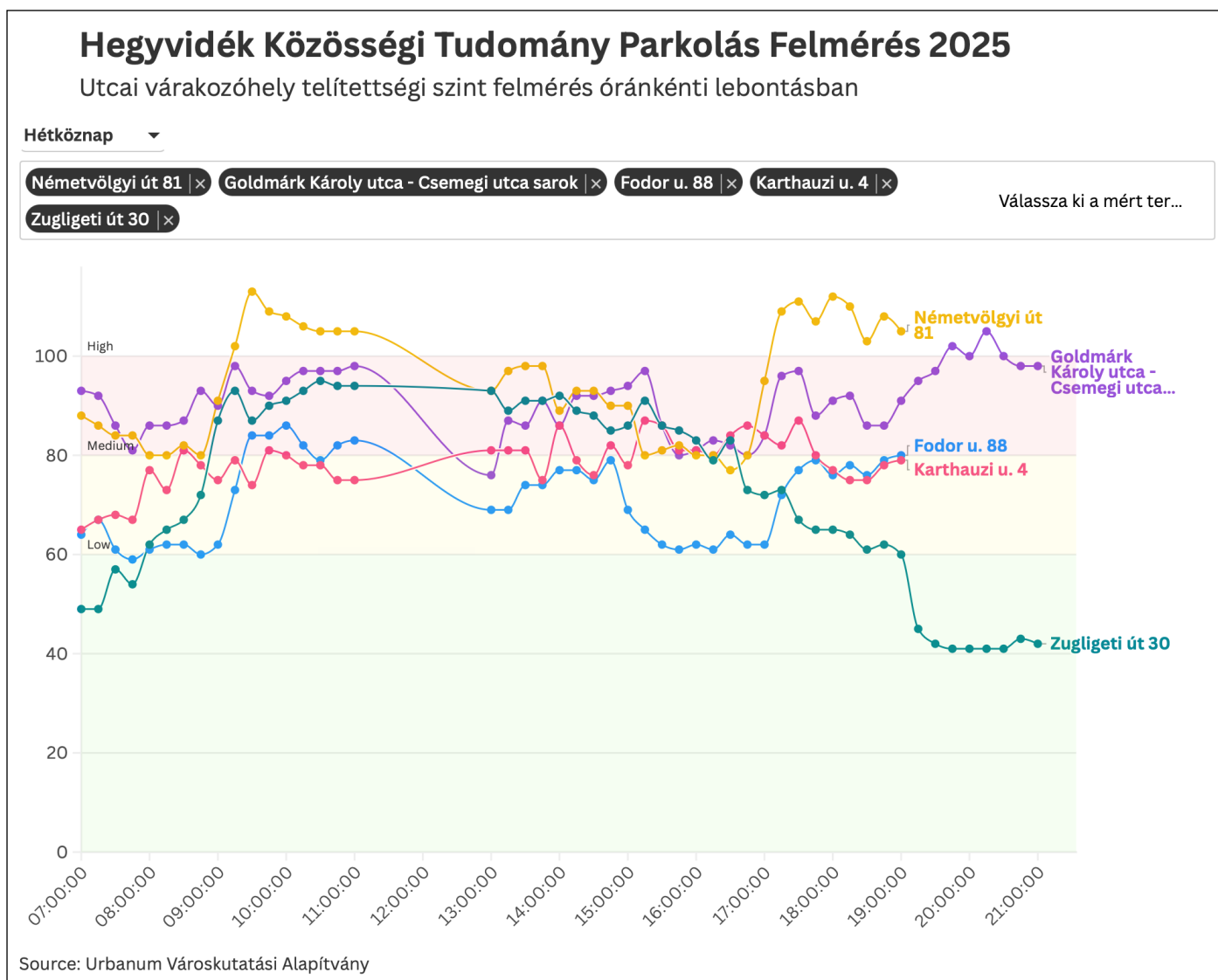
A 2025.09.08. és 21. között zajló felmérés során a megfigyelt 7 reprezentatív területből (614 férőhely) 5 mért lokációban (461 férőhelyen) átlagosan 70% fölötti telítettség volt kimutatható hétköznap, díjfizető időszakban (8:00–18:00 között) a mérés 14 napos periódusa alatt.

A nyert adatokból következetesen kimutatható, hogy a díjfizető övezet közvetlen határain kívül eső ingyenes területeken több hosszú távú várakozó van jelen díjfizető időszakokban, mint helyi lakos. A leglátványosabb példa erre Virányosban a Zugligeti út (zöld) vagy a MOME parkolója, vagy Kútvölgyön a Kútvölgyi út és Fészek utca sarka (narancssárga) a Szent János Kórház, illetve a BKK-csomópontok és átszállási lehetőségek vonzáskörzetében.

Tartósan 70% feletti telítettség figyelhető meg a legmagasabb telítettségű Németvölgyi út (sárga), a Goldmark Károly utca (lila), a Fodor utca (világoskék) és a Karthauzi utca (rózsaszín) mérési helyszíneken.

A legalacsonyabb telítettség a kerület külső részén található Fácános téren (sötétkék) figyelhető meg. Itt az iskolaidő kezdete és vége körüli időszakokban ugrik meg a foglaltsági szint.

A parkolási telítettség felmérés eredményei – Elemzés I.

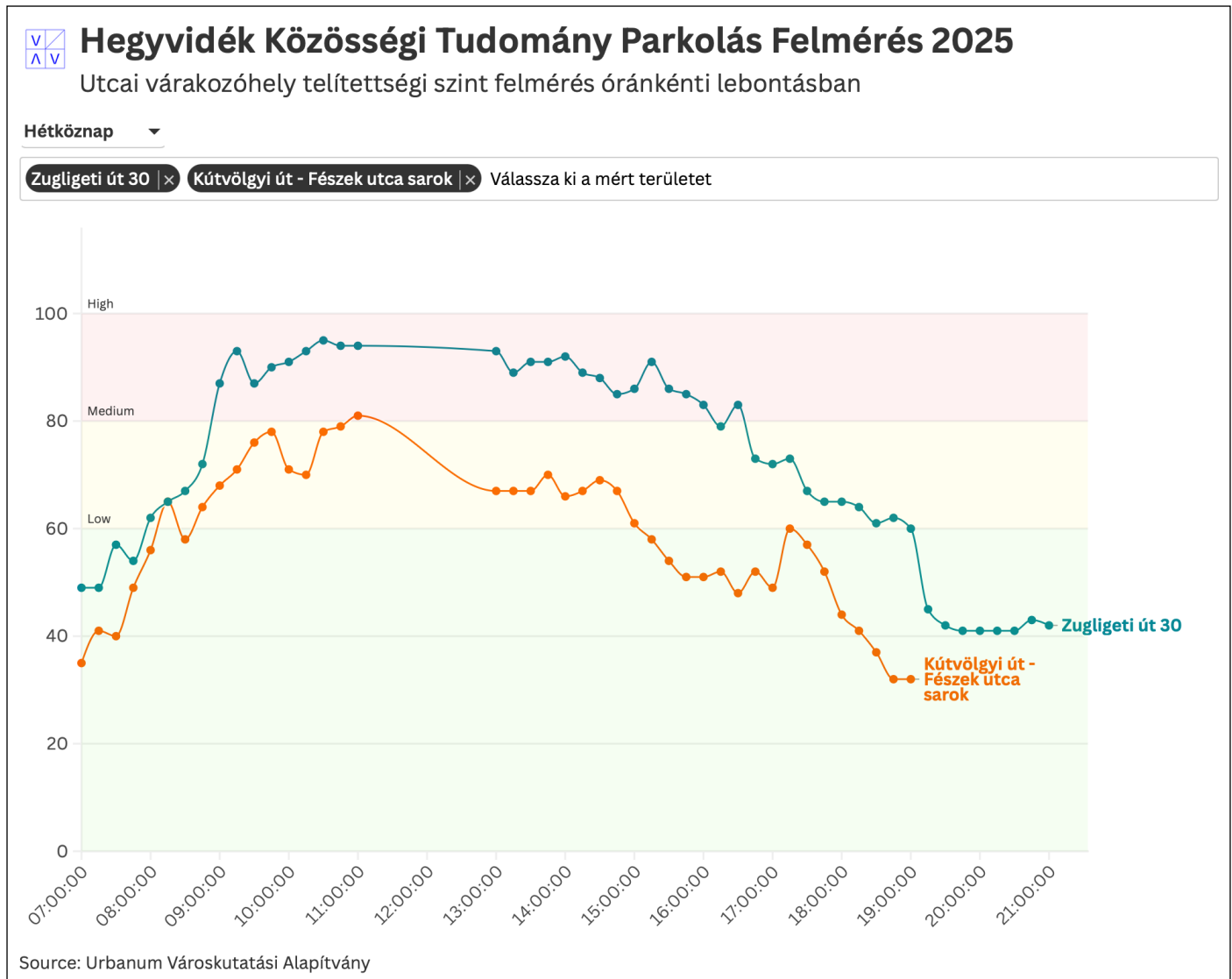


Ábra 2. Utcai várakozóhelyek telítettség felmérése óránkénti lebontásban a Németvölgyi út (sárga), a Goldmark Károly utca (lila), a Fodor utca (világoskék), a Karthauzi utca (rózsaszín) és a Zugligeti út (zöld) mérési helyszíneken.

Átlagosan 70% feletti telítettség figyelhető meg hét közben, díjfizetés-köteles időszakban (08:00–18:00 között).

A felmérés adatai alapján óránként 10–20% fluktuáció figyelhető meg: többségében helyi lakosok, vagy gyakori hosszú idejű várakozók parkolnak ezeken a területeken. Az óránkénti foglaltságiszcint-változás jellemzi a rövidebb ideig (1–2 óráig) parkoló járművek viselkedési mintáját. Kivétel ez alól a legnagyobb mért lokáció, a 162 parkolóhellyel rendelkező Zugligeti út (zöld), ahol vegyesen helyi lakosokból és a MOME Campust látogatókból (tanárok, diákok, munkavállalók stb.) tevődik össze az utcai parkoló gépjárművek száma munkaidőben. Itt napközben tartósan 70–80% közötti a telítettség, kora reggel és éjszaka pedig – amikor feltehetőleg lakosok használják a parkolóhelyeket – 40–50% telítettség figyelhető meg.

A parkolási telítettség felmérés eredményei – Elemzés II.



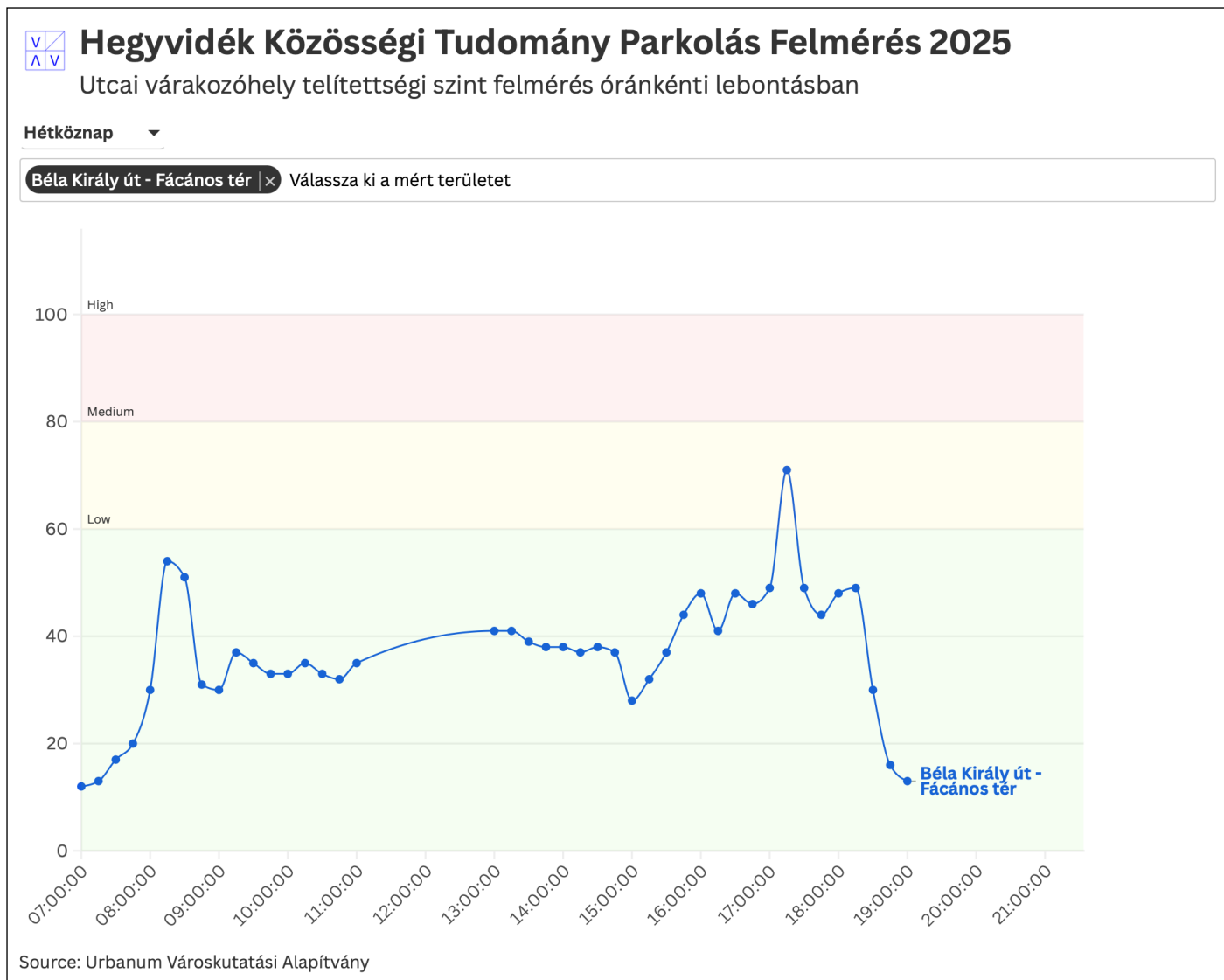
Ábra 3. Utcai várakozóhelyek telítettségi felmérése óránkénti lebontásban, a Zugligeti út (zöld) és a Kútvölgyi út (narancssárga) helyszíneken

A MOME Campusszal szemben található Zugligeti úti parkoló és a Szent János Kórház felett található Kútvölgyi út területén elsősorban munkaidőben telített az utcai parkolóhelyek száma.

A reggel 9:00 és este 18:00 közti időszakban a telítettség mindkét helyszínen közel kétszeres a kora reggeli és esti órákhoz – a feltehetőleg lakosok által használt időszakokhoz – képest.

Ezek a helyszínek az este 17:00 és 18:00 között tapasztalható kiugrás jelöli, amikor lakosok parkolási szükségletei találkoznak a még nem távozott hosszú ideig parkoló gépjárművekkel.

A parkolási telítettség felmérés eredményei – Elemzés III.



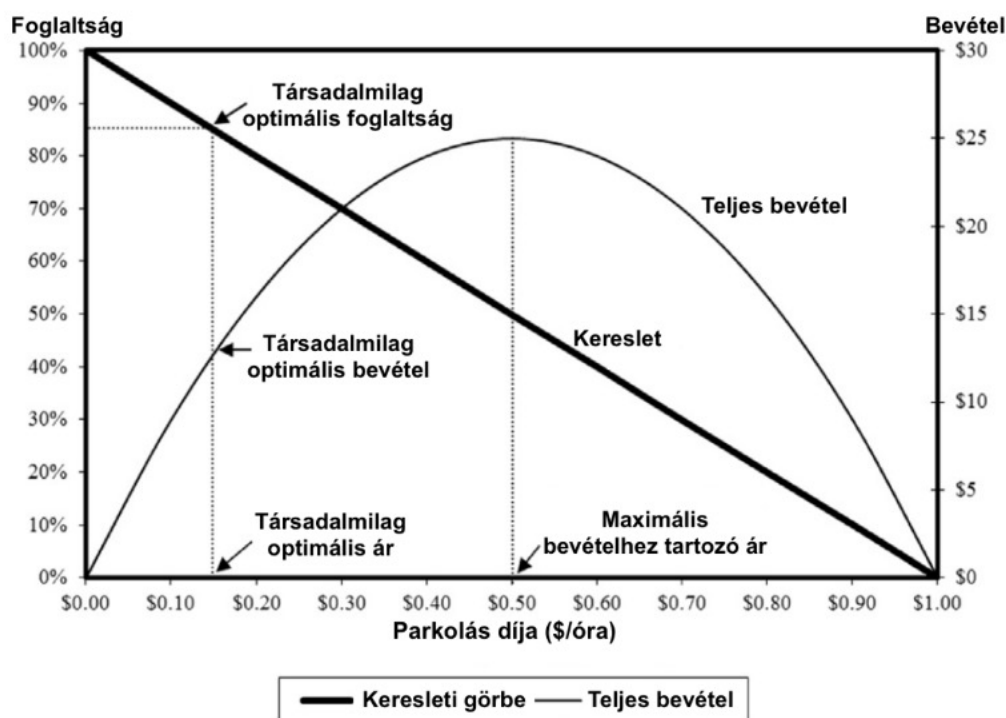
Ábra 4. Utcai várakozóhelyek telítettségi felmérése óránkénti lebontásban, a Béla Király út – Fácános téren (sötétkék)

A zöldövezeti Zugliget külkerületi területén található Fácános téren az iskolai tanítási idő kezdetéhez és befejezéséhez közeli időszakokban, 08:00–09:00 és 15:00–18:30 között a rövid távú gépjármű-várakozás kiugróan magas. A 155-ös BKK-buszjárat végállomásának közelsége ellenére P+R használat a mért adatok alapján nem jellemző.

Munkaidőben és díjfizetés-köteles időszakokban a rövid távú vendég gépjárművek (1 óránál rövidebb várakozás) vagy hosszú ideig várakozó iskolai dolgozók parkolóhasználatja jellemző; éjszakai várakozás (lakos) nem jellemző (10%).

Az átlagos parkolóhely-foglaltsági szint a mérés ideje alatt nem kritikus, a terület átlagos telítettsége 40–50%.

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 az üres parkolóhelyek száma alacsony maradjon, ugyanakkor elegendő parkolóhely álljon rendelkezésre a kereslet kielégítésére, amivel elkerülhető a torlódások kialakulása és az erőforrás-pazarlás.

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), úgy, hogy a számítás során az autózás társadalmi költségeit (környezetszennyezés, zajszennyezés, közterületek túlterhelése, közút amortizáció stb.) nem vettük figyelembe. A lakossági parkolás tehát csak elméletben ingyenes, az autót használók űsokkal többet fizetnek a rendszer anomáliái miatt. Mivel a garázshelyekkel nem rendelkező épületek előtt nem lehet annyi parkolóhelyet létrehozni, amennyire 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.



Rendeletmódosítási javaslat

Budapest legzöldebb kerületében, Hegyvidéken a közúti parkolás szemmel láthatóan jelentős nyomást gyakorol a kerület közlekedési hálózatra. A jelenlegi parkolási szabályozás csupán a kerület belső negyedeire, a Hegyvidék teljes területének 10%-ára vonatkozik.

A mérés 14 napos periódusa alatt a megfigyelt 7 reprezentatív területből (614 férőhely) 5 mért lokációban (461 férőhelyen) átlagosan 70% fölötti telítettség volt kimutatható hétköznap, díj-fizető időszakban (8:00–18:00 között).

A nyert adatokból következetesen kimutatható, hogy a díjfizető övezet közvetlen határain kívül eső ingyenes területeken díjfizető időszakokban több hosszú távú várakozó gépjármű van jelen, mint helyi lakos. A leglátványosabb példa erre Virányosban a Zugligeti út, a MOME parkolója, vagy Kútvölgyön a Kútvölgyi út és a Fészek utca sarka, valamint a Szent János Kórház és BKK-csomópontok, átszállási lehetőségek vonzáskörzete.

A forgalmi felmérés eredményei alapján javasoljuk a várakozási fizető övezetek és időszakok bővítését. A [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.

A zónabővítési 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. A rendeletmódosítás hozzájárulna a parkolóhelyekre nehezedő nyomás csökkentéséhez, ami lehetőséget adna a közterületek igazságosabb felosztására. Ilyen projekt lehet a Böszörményi út gyalogosbarát újrarendezése, vagy az ottani parkoló közösségi térré alakítása.

Az új szabályozás eredményeképpen növekedne mind a helyben lakók, mind az itt dolgozók számára rendelkezésre álló szabad helyek száma, több korábban elérhetetlen közterület nyílna meg hasznosításra vagy a gyalogos és alternatív közlekedési módok előtt; csökkenne a parkolóhelyet kereső járművek száma és a körözésre fordított idő, csökkenne a károsanyag-kibocsátás és javulna az életminőség, az aktuális költségvetési helyzet függvényében pedig más programokra is jut forrás, tehát az alternatív mobilitási formákat használók is részesülhetnek mobilitási támogatásban.

Nem utolsósorban, a parkolás szabályozása és a forgalomcsillapítási program együttes hatással képes katalizálni a többlet-gépjárműforgalom felszámolását és következetesen támogatni a gyaloglást, az aktív mobilitást vagy éppen a közösségi közlekedést választók számát. A lakók egészségügyi jólétének javulása mellett párhuzamosan növekedne a kerületi ingatlanok értéke is.

A jelen előterjesztés – szinkronban az Önkormányzat 2015-ben elfogadott Kerületfejlesztési Koncepciójával – 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 a FÁBER Kft.-vel egyeztetett stratégiai és üzemeltetési szempontok alapján az Urbanum Városkutatási Alapítvány és szerződött, okleveles Közlekedési Mérnöki Kamara-tag munkatársai az alábbi zónabővítési területeket javasolják díjfizető övezetbe sorolásra a 2025. 09. 08. és 2025. 09. 21. között zajlott parkolástelítettség felmérés eredményeként, a jelen tanulmányban foglaltak alapján:

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 – Bürök utca – Tornalja utca – Fodor utca

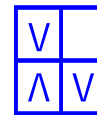
3125 – C övezet (II. ütem)

Devecseri Gábor park – Béla király út – Istenhegyi út – Fodor utca – Tornalja utca – Bürök 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.



HEGYVIDÉKI
ÖNKORMÁNYZAT

- 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