

Dinamikus parkolásvizsgálat a József Attila Lakótelepen

Ifjú munkás utca - Dési Huber utca - Távíró utca - Napfény utca -
Epreserdő utca által határolt közterületek

Mérési jegyzőkönyv

Készítette: Create Value Kft.



Budapest, 2021. december

Dinamikus parkolásvizsgálat a József Attila Lakótelepen

Készítette: Create Value Kft.

Készítették:

Dobrocsi Tamás
13-3415

Ügyvezető

Pusztai Ádám
01-16733

Tervezőmérnök

Hannus-Pál Anna

Tervező

Tartalomjegyzék

Ábrajegyzék	2
Mellékletek jegyzéke	2
Vezetői összefoglaló	3
1 Bevezetés	4
1.1 A feladat általános leírása	4
1.2 Előzmények.....	4
2 Jelenlegi állapot.....	4
3 A forgalomfelvétel módszertana.....	5
4 Az eredmények bemutatása.....	6
4.1 A teljes terület főbb statisztikái.....	6
4.1.1 Megállapítások	8
4.2 Az egyes területek közötti különbségek bemutatása.....	8
4.2.1 Telítettség reggel 8 és 9 óra között	9
4.2.2 Két óránál rövidebb idejű parkolások	9
4.2.3 A mérés ideje alatt nem mozdult járművek aránya	9
4.2.4 Maximális telítettség	9
4.2.5 Illegális várakozás aránya	9
5 Mellékletek.....	10

Ábrajegyzék

1. ábra: parkoló autók száma a területen (1. mérésnap).....	6
2. ábra: a járművek parkolási időtartamai a területen (1. mérésnap).....	7
3. ábra: parkoló autók száma a területen (2. mérésnap).....	7
4. ábra: a járművek parkolási időtartamai a területen (2. mérésnap).....	8

Mellékletek jegyzéke

1. Melléklet: A vizsgálatba bevont terület	10
2. Melléklet: Telítettség 8-9 óra között (%).....	11
3. Melléklet: Két óránál rövidebb parkolások aránya (%)	12
4. Melléklet: Nem mozdult járművek aránya (%).....	13
5. Melléklet: Maximális telítettség (%).....	14
6. Melléklet: Illegális parkolások aránya (%)	15

Vezetői összefoglaló

A Ferencvárosi Önkormányzat 458/2021. (IX.9.) sz. határozatában döntött úgy, hogy felkéri a FEV IX. Ferencvárosi Vagyonkezelő és Városfejlesztő Zrt.-t, vizsgálja meg a József Attila Lakótelep jelenleg parkolásszabályozási övezetbe nem tartozó, Ifjú munkás utca - Dési Huber utca - Távíró utca - Napfény utca - Epresserdő utca által határolt közterületén a parkolásszabályozás bevezetésének lehetőségét. A parkolásvizsgálat célja annak eldöntése, hogy a nevezett területre kiterjeszthető-e a parkolásszabályozási övezet, ugyanis ahhoz a 20/1984 (XII.) KM rendelet 35.15 a) pontja alapján az alábbi feltételeknek kell teljesülnie:

- az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága (a továbbiakban: telítettség) a 70%-ot meghaladja,
- a várakozási díj megfizetésének kötelezettsége a naptári év napjai legalább 50%-án fennáll,
- legalább 100 darab várakozóhely működik a területen,
- a telítettség legalább 20%-a két óránál rövidebb idejű parkolási igénnyel lép fel.

Jelenleg a vizsgálandó területen összesen 1863 várakozásra alkalmas parkolóhely található, ezeknek azonban csak egy része van hivatalosan kijelölve, a többit szokásjog alapján veszik igénybe. A számlálás két egymást követő héten történt, reggel 8 és délután 6 óra között, összesen 10 órában. Az eredmények alapján az a következtetés vonható le, hogy a jogszabályban előírt kritériumok nem teljesülnek, mivel a 2 óránál rövidebb parkolások aránya bőven elmarad az előírt 20%-tól, értéke 11-12% körüli csupán, ez alól csak néhány terület képez kivételt. A 2 óránál rövidebb parkolások 16:00-17:00 közötti időszakban bonyolódtak le. Általánosan, kb. 75%-os a maximális kihasználtság, azonban a parkolók leginkább a reggel 8:00 és 9:00 közötti időszakban telítettek, utána folyamatosan csökken a telítettség, és csak a késő délutáni órákban érezhető erősödés. A járművek jelentős hányada a teljes mérési időszak során nem mozdult, mivel jellemzően gépjárműtárolásra használják a közterületet.

A teljes területen belül a parkolási nagyobb felbontásban is vizsgáltuk, így a jövőben részletes statisztikákat lehet készíteni az egyes területekről. A szemléletesebb vizsgálatokat azonban elvégeztük területi bontásban is. A leginkább telített időszakban (8:00-9:00 között) a telítettség a mai fizetős övezet határához közelebb eső területeken a legnagyobb. A két óránál rövidebb várakozások a Napfény utcán jelentkeznek nagyobb számban, egyedül itt haladja meg az arányuk a 20%-ot. Ezzel szemben a lakó funkciójú utcákban és tömbbelsőekben a 7%-ot is alig éri el. Ezzel együtt mozog azon járművek aránya, amik a teljes mérés során nem mozdultak el. A lakóutcákban ezek aránya a 70%-ot is eléri, de a központibb helyeken is 15-25% körüli. A maximális telítettség az egyes területeken eltérő időben jelentkezik, időszakosan. A 100% feletti kihasználtság a Csengettyű utcában, illetve a Lobogó utca – Napsugár utca csomópontja környékén jelentkezik, 17:00-18:00 közötti időszámban, valamint a Távíró utcában – itt a kevés kijelölt hely és a sok szokásjog alapján használt parkolóhely aránya miatt 100% feletti a kihasználtság. Ezzel összhangban van az illegálisan igénybe vett parkolóhelyek aránya; míg a teljes területre viszonyítva ez 7%, addig a Távíró utcában ez 16%.

Összességében, ha az egész területet vizsgáljuk, a parkolásszabályozás övezetének kiterjeszthesztőségére vonatkozó kritériumok nem mindegyike teljesül, így annak jelenleg nincs jogalapja. Mindazonáltal egyértelműen felfedezhetők és mérhetők a parkolási feszültségek a területen, elsősorban a szokásjog alapján illegálisan használt parkolóhelyek magas arányában.

1 Bevezetés

1.1 A feladat általános leírása

A Ferencvárosi Önkormányzat 458/2021. (IX.9.) sz. határozatában döntött úgy, hogy felkéri a FEV IX. Ferencvárosi Vagyonkezelő és Városfejlesztő Zrt.-t, vizsgálja meg a József Attila Lakótelep jelenleg parkolásszabályozási övezetbe nem tartozó, Ifjú munkás utca - Dési Huber utca - Táviró utca - Napfény utca - Epreserdő utca által határolt közterületén a parkolásszabályozás bevezetésének lehetőségét. A parkolásvizsgálat célja annak eldöntése, hogy a nevezett területre kiterjeszthető-e a parkolásszabályozási övezet, ugyanis ahhoz a 20/1984 (XII.) KM rendelet 35.15 a) pontja alapján az alábbi feltételeknek kell teljesülnie:

- az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága (a továbbiakban: telítettség) a 70%-ot meghaladja,
- a várakozási díj megfizetésének kötelezettsége a naptári év napjai legalább 50%-án fennáll,
- legalább 100 darab várakozóhely működik a területen,
- a telítettség legalább 20%-a két óránál rövidebb idejű parkolási igénnyel lép fel.

A szükséges kritériumoknak való megfelelés igazolható vagy cáfolható a parkolásvizsgálattal.

1.2 Előzmények

A József Attila Lakótelepen a nagy népsűrűség, a magas motorizációs fok, a parkolási szokásjog és a jelenlegi parkolásszabályozás mindennapos problémát okoz az ott élőknek. A parkolási feszültség feloldásának egyik eszköze a parkolásszabályozás, amihez a korábban már bemutatott jogszabályi feltételek együttes fennállása szükséges. Az Önkormányzat már többször foglalkozott a tarifális parkolásszabályozás bevezetésén; 2020. februárjában történt egy, a mostanihoz hasonló parkolásvizsgálat a területen, akkor nem felelt meg az eredmény a szükséges kritériumoknak, azonban azóta a COVID-19 világjárványnak köszönhetően a mobilitási szokások is erősen megváltoztak, így indokoltá vált egy újabb vizsgálat.

2 Jelenlegi állapot

A József Attila Lakótelep Ifjú munkás utca - Dési Huber utca - Táviró utca - Napfény utca - Epreserdő utca által határolt közterületein összesen 1863 várakozásra alkalmas – részben kijelölt – parkolóhely található. Ezek mellett azonban nagymértékben figyelhető meg szokásjog alapján parkolásra használt közterület. Ezeken nincs jelölve a várakozás tiltása, így a szankcionálás alapja sem adott. Ilyen illegális helyek elsősorban zöldterületen találhatók, ami így közlekedési mellett környezeti problémákat is felvet. Parkolás jellege szempontjából a domináns a lakossági gépjárműtárolás, azonban nagyobb forgalomvonzó létesítmények (pl. szupermarket, iskolák stb.) környezetében célraparkolás is megfigyelhető.

3 A forgalomfelvétel módszertana

A forgalomfelvételt ún. dinamikus parkolásvizsgálattal végeztük el. Ennek lényege, hogy a mérés során a számlálóbiztos bizonyos időközönként (pl. óránként) körbejárja a vizsgálandó területet, és egy olyan cetlit helyez el minden újonnan érkezett gépkocsi szélvédőjére, amin szerepel a kihelyezés időpontja. Emellett minden egyes körbejárás során rögzíti, hogy a már cetlivel rendelkező gépkocsik milyen régóta (hány körbejárás óta) állnak az adott parkolóhelyen, ami kiderül abból, hogy milyen óraszámú (pl. 13 óra) cetlit helyeztek ki korábban. Tehát, ha például a 17-18 óra közötti körbejárás során a számláló feljegyezi egy jármű cetlijét, amit 13-14 óra között helyeztek ki, abból adódik, hogy az a jármű már $17-13=4$ órája parkol. Egy hosszabb parkolásfelvételtől tehát nem csak az állapítható meg, hogy egy adott órában hány jármű parkolt a területen, de az is, hogy az itt megforduló járművek milyen hosszan várakoztak, akár órákőzők alapján is vizsgálva. A különböző parkolási igények, mint pl. lakossági gépjármű tárolás, P+R, vásárlói, kereskedelmi egység forgalma stb. könnyen megkülönböztethetővé válnak, mivel ezek időbelisége, napi lefolyási mintázata eltér.

A jogszabályi feltételek szerint két alkalommal, legalább egy hét különbséggel, a feltételezett legnagyobb forgalmú időszakban kell elvégezni. A mérések eszerint:

- 2021.12.01-én és
- 2021.12.08-án történtek meg.

A vizsgált terület összesen 6 részre lett osztva, így az adatgyűjtés további, mélyebb vizsgálatok alapját tudja képezni. A 6 területet a 1. Melléklet mutatja be.

A vizsgálat kiterjedt azokra a járművekre is, amik illegális helyen várakoztak, a parkolási igénybe természetesen ezek is beleszámítanak, azonban ezek a „parkolóhelyek” nem lettek figyelembe véve az összparkolóhely szám meghatározása során.

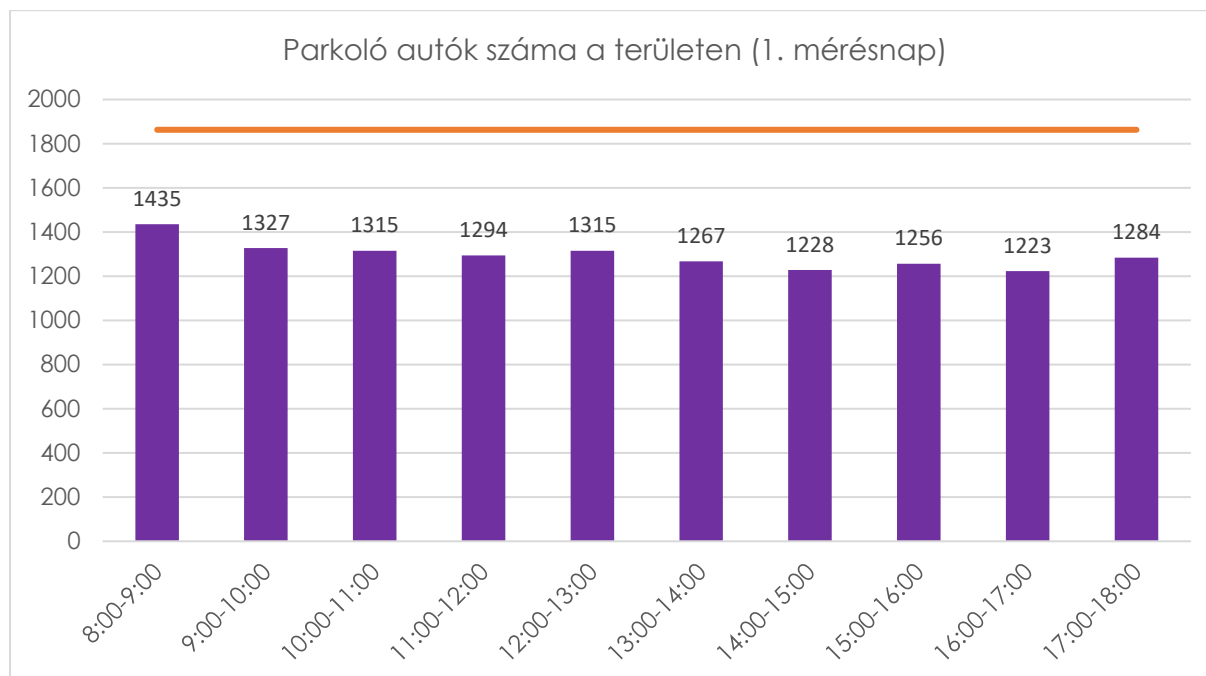
A mérés mindkét nap reggel 8 és 18 óra között, 10 órás időtartamban zajlott, rendkívüli esemény nem történt, az időjárás évszaknak megfelelő volt.

4 Az eredmények bemutatása

4.1 A teljes terület főbb statisztikái

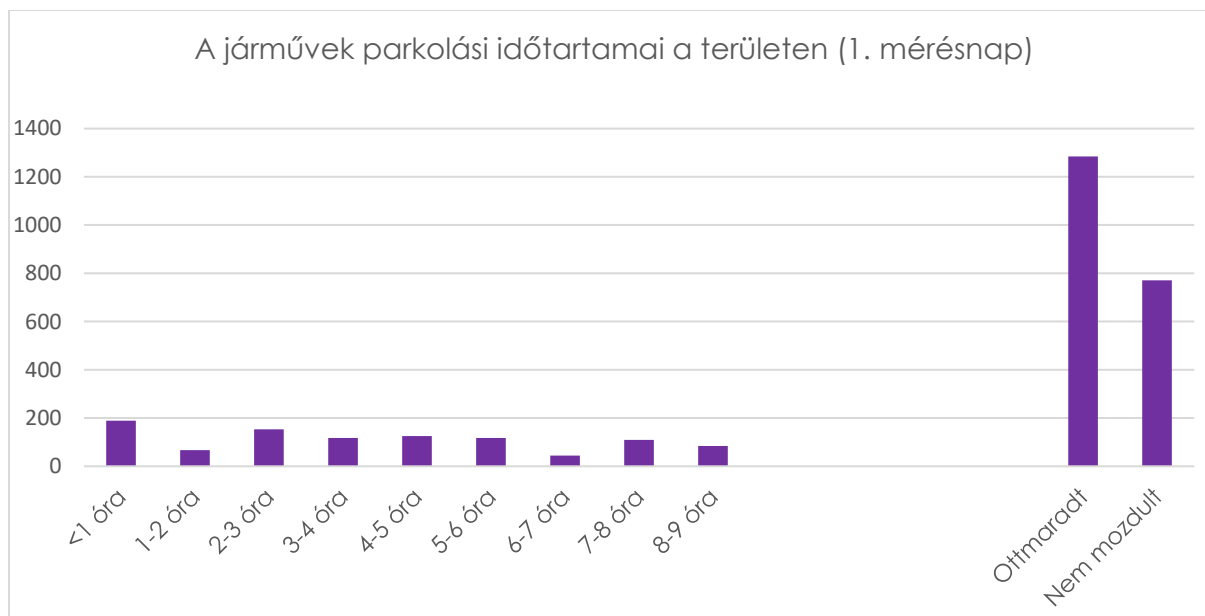
A két mérésnap statisztikáit külön mutatjuk be.

Az első mérésnapon (2021.12.01) összesen 2315 gépkocsi fordult meg a területen a vizsgált időszakban. A legnagyobb terhelés 8:00-9:00 között, azaz a mérés első órájában volt megfigyelhető, ez 1435 jármű volt. Ezek azok a járművek, amik már akkor ott álltak, amikor elkezdődött a számlálás, mindez 77%-os kihasználtságot jelentett a legnagyobb terhelés során. A mérés utolsó órájában 1284 járművet számoltak meg, azaz ennyi jármű maradt a területen a mérés befejeztével, ami közül 771 olyan jármű volt, ami már az első órában is ott állt, azaz a nap során nem mozdították meg. A parkolásszabályozás bevezethetőségének másik fontos kritériuma a 2 óránál rövidebb várakozások aránya; összesen 256 ilyen járművet számoltak meg, ami a teljes forgalom csupán 11%-át jelenti. A 1. ábra a parkoló autók számának alakulását mutatja be.



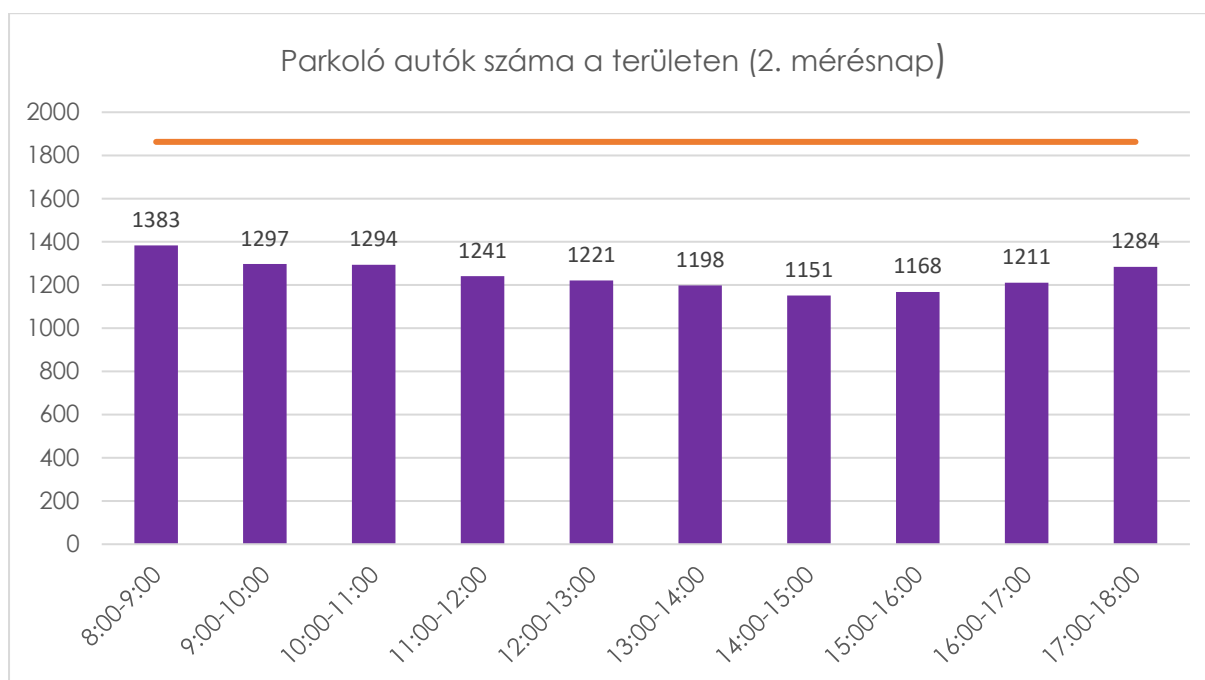
1. ábra: parkoló autók száma a területen (1. mérésnap)

Reggel 8 és 9 óra között, majd dél és 1 óra között, végül a munkaidő végeztével látható némi erősödés, de összességében a járműszám folyamatosan csökken a nap során. A 2. ábra a parkolási időtartamok eloszlását mutatja. Látható, hogy a legnagyobb arányban azok a járművek vannak, akik a számlálás során nem mozdultak meg.



2. ábra: a járművek parkolási időtartamai a területen (1. mérésnap)

A második mérésnapon (2021.12.08) összesen 2248 gépkocsi fordult meg a területen a vizsgált időszakban. A legnagyobb terhelés 8:00-9:00 között, azaz a mérés első órájában volt megfigyelhető, ez 1383 jármű volt. Ezek azok a járművek, amik már akkor ott álltak, amikor elkezdődött a számlálás, mindez 74%-os kihasználtságot jelentett a legnagyobb terhelés során. A mérés utolsó órájában – a véletlenek furcsa játékaként – az első méréshez hasonlóan szintén 1284 járművet számoltak meg, azaz ennyi jármű maradt a területen a mérés befejeztével, ami közül 793 olyan jármű volt, ami már az első órában is ott állt, azaz a nap során nem mozdították meg. A parkolásszabályozás bevezethetőségének másik fontos kritériuma a 2 óránál rövidebb várakozások aránya; összesen 274 ilyen járművet számoltak meg, ami a teljes forgalom csupán 12%-át jelenti. A 3. ábra a parkoló autók számának alakulását mutatja be.



3. ábra: parkoló autók száma a területen (2. mérésnap)

Látható, hogy napközben inkább csak nő a szabad helyek száma, míg délután újra nőni kezd a kihasználtság, ahogy munka után az itt élők hazaérkeznek. A 4. ábra a parkolási időtartamok eloszlását mutatja. Látható, hogy a legnagyobb arányban azok a járművek vannak, akik a számlálás során nem mozdultak meg.



4. ábra: a járművek parkolási időtartamai a területen (2. mérésnap)

4.1.1 Megállapítások

A két mérésnap parkolás lefolyás szempontjából hasonló volt, így a minták összevethetők. Az alábbi főbb megállapításaink mindkét napra egyaránt érvényesek:

- a jogszabályi kritériumok nem teljesülnek a terület díjfizetési övezetbe történő vonását illetően, mivel ugyan a maximális kihasználtság átlépi mindkét mérésnapon a 70%-ot, azonban a kétórás vagy annál rövidebb várakozás messze elmarad a 20%-tól,
- a járművek jelentékeny hányada nem mozdult meg a nap során, így a területen, mint parkolási jelleg, egyértelműen lakossági gépjárműtárolásról beszélünk,
- az első órában voltak a legtöbbben, ami szintén a lakossági gépjárműtárolásra vezethető vissza
- a rövidtávú parkolások jellemzően 16:00-17:00 közötti időszakban bonyolódtak le, az összes ilyen jellegű parkolás 50%-a ebben az órában zajlott le.

4.2 Az egyes területek közötti különbségek bemutatása

A részletes területi statisztikákat annak terjedelme miatt e dokumentumban csak átfogóan mutatjuk be, a részletes számításokat a mellékelt táblázat tartalmazza. A vizsgált terület parkolási szokásai – attól függően, hogy melyik utcában nézzük – radikálisan el tudnak térni egymástól, elsősorban attól függően, hogy az utcában lakóházak, vagy annak környezetében valamilyen forgalomvonzó létesítmény, pl. iskola, rendelő, kereskedelmi egység található. Hogy mélyebb betekintést adjunk a terület parkolási célú felhasználási szokásairól, több szempontból is megvizsgáltuk a gyűjtött adatállományt, az eredményeket az alábbi alfejezetek tartalmazzák. A területi statisztika egy fiktív

napra vonatkozik, amit a két mérési nap átlagából képeztünk. Az alább bemutatott térképek a dokumentáció részeként, nagy felbontásban is megtalálható.

4.2.1 Telítettség reggel 8 és 9 óra között

A teljes vizsgált területen reggel 8:00 és 9:00 között figyeltük meg a legnagyobb parkolási igénybevételt, ezért egységesen mindenhol erre az órákzóra mutatjuk be a parkolóhelyek telítettségét. Általánosan nagyobb a telítettség a mai fizetős övezet határához közelebb eső területeken, ugyanakkor általánosan elmondható, hogy ekkor szinte mindegyik vizsgált parkolófelületen elérhető szabad kapacitás (2. Melléklet).

4.2.2 Két óránál rövidebb idejű parkolások

A két óránál rövidebb idejű parkolások jellemzően a terület gyűjtőútként funkcionáló Napfény utcán összpontosulnak, egyedül itt éri el a 20%-ot az ilyen jellegű várakozások aránya. A legalacsonyabb értékeket a tisztán lakófunkciójú utcák és tömbbelsőik mentén mértük, itt a parkolások maximum 7%-a két óránál rövidebb (3. Melléklet).

4.2.3 A mérés ideje alatt nem mozdult járművek aránya

Azon járművek aránya, amik a mérés kezdetekor már ott álltak, és a mérés során sem változtattak helyet, jellemzően tisztán lakófunkciójú utcákban és tömbbelsőikben, ahol akár 70%-ot is eléri ez az arány. A központibb elhelyezkedésű utcákban 15-25% körüli ez az arány, a mai díjfizetési övezethez közel eső Aranyvirág sétányon pedig 35% körüli ez az érték (4. Melléklet).

4.2.4 Maximális telítettség

Általánosan elmondható, hogy a kapacitások kimerülése a mérés alatt időszakosan fordult elő. A legszűkebb kapacitások a Távíró utcában figyelhetők meg, mivel itt van a legnagyobb arányban azon parkolóhelyek száma, ami ma jelenleg hivatalosan nem kijelölt parkolóhely – így nem számolható bele az elérhető helyek közé. Kimerülő kapacitás a Csengettyű utcában, illetve a Lobogó utca – Napsugár utca csomópontja környékén jelentkezik. Ott, ahol meghaladja a 100%-ot a kihasználtság, az jellemzően délután 17:00-18:00 közötti időszámban jelentkezik, azaz valamilyen forgalomvonzó létesítmény miatt jelentkezik a zsúfoltság (5. Melléklet).

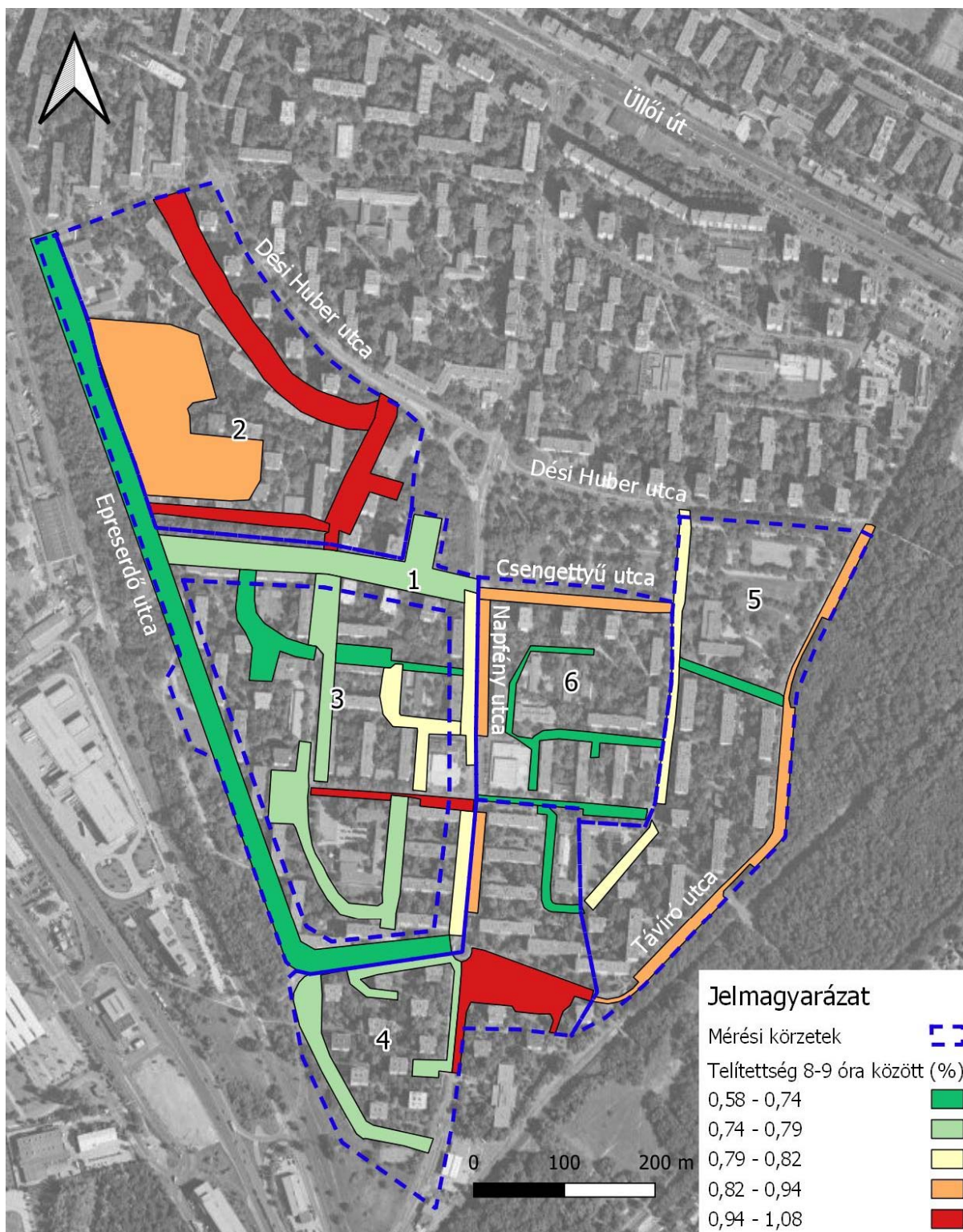
4.2.5 Illegális várakozás aránya

A teljes területet figyelembe véve az illegális parkolások aránya 7% körüli. Az átlagon felül két terület található, az egyik az Epreserdő utca – Csengettyű utca – Napfény utca által határolt terület, ahol minden 10 parkolásból 1 illegálisan történik, olyan közterületet igénybe véve, ami nem alkalmas járművek tárolására. A másik jellemző helyszín a Távíró utca; itt a Kiserdő oldalában, jellemzően zöldfelületen várakoznak a járművek; a kijelölt helyek kis számából adódóan a járművek 16%-a „illegálisan” várakozik – de mivel nincs jelenleg szabályozás, ezért ez nehezen szankcionálható (6. Melléklet).

5 Mellékletek

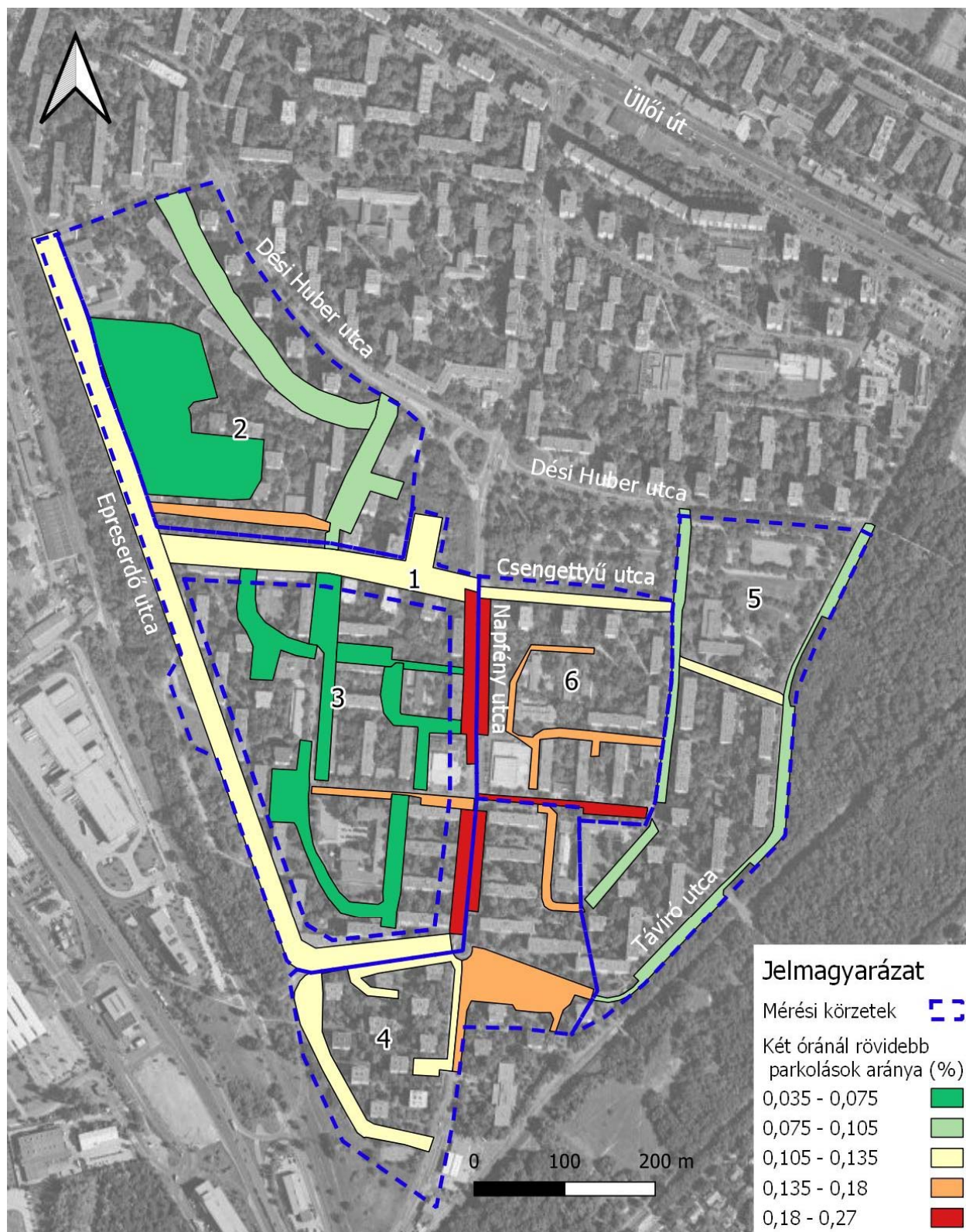


1. Melléklet: A vizsgálatba bevont terület



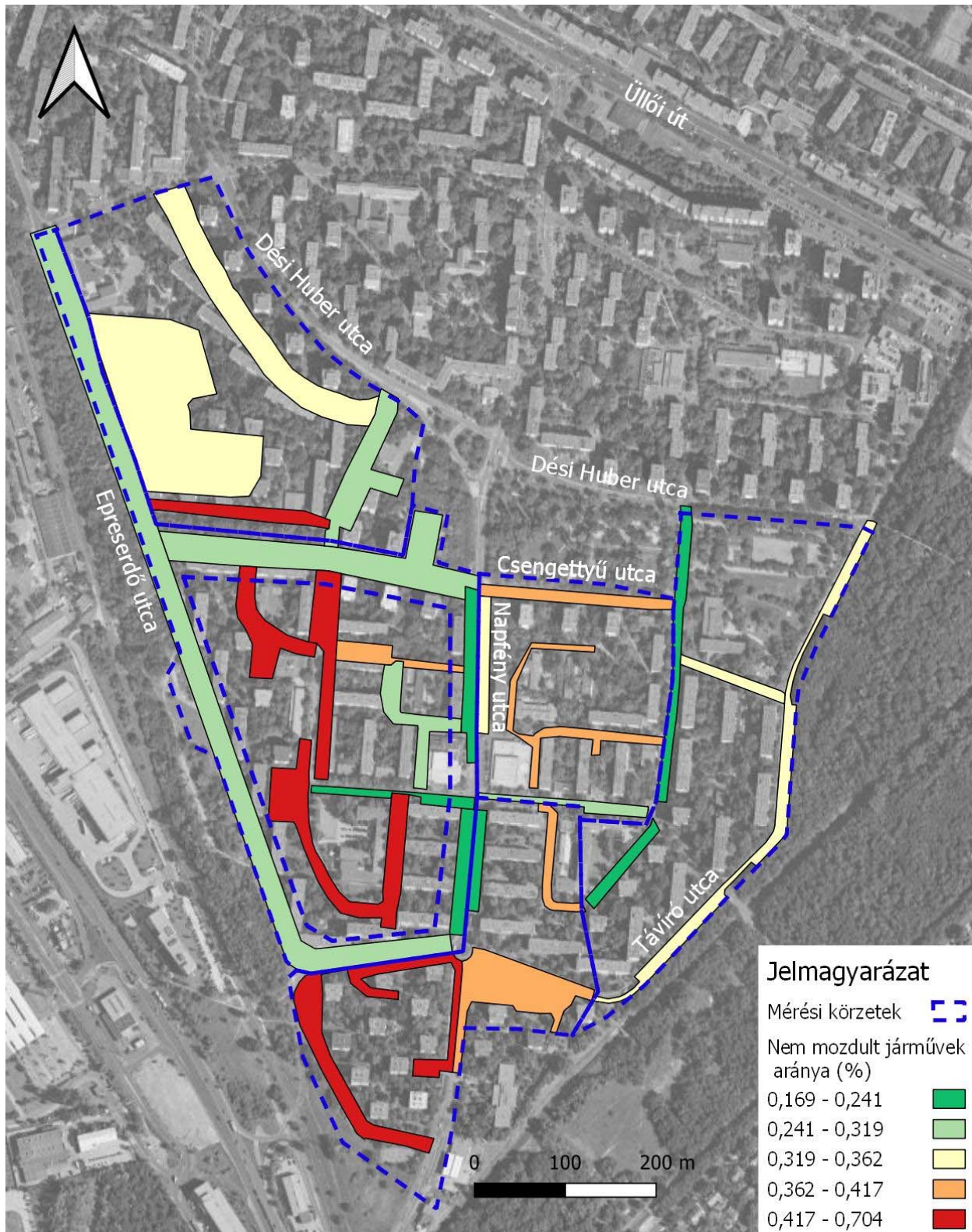
Telítettség 8-9 óra között (%)		Parkolásvételek 2021 József Attila Lakótelep	
2021. December	M=1:7500	Szaktervező	

2. Melléklet: Telítettség 8-9 óra között (%)



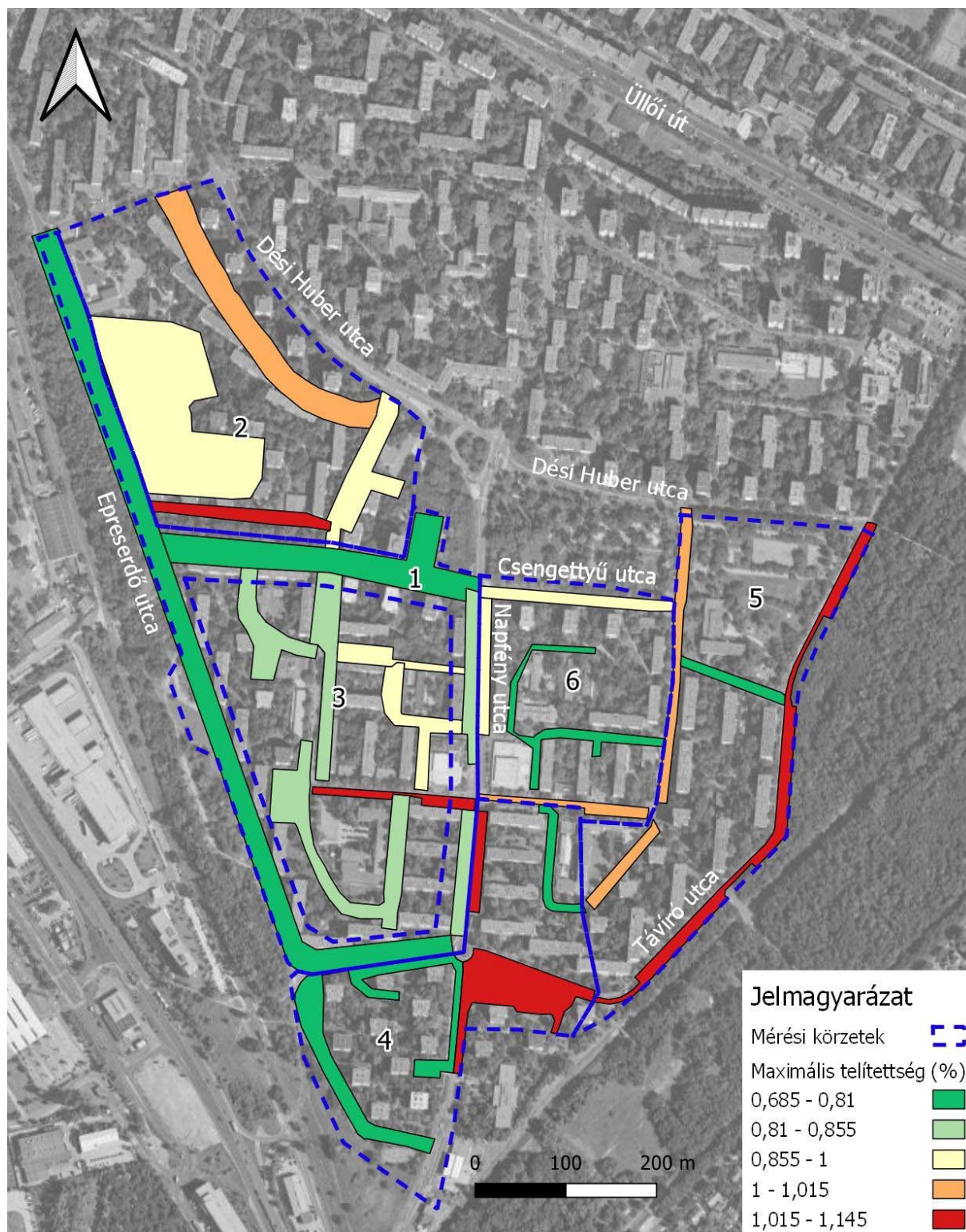
Két óránál rövidebb parkolások aránya (%)		Parkolásfelvétel 2021 József Attila Lakótelep	
2021. December	M=1:7500	Szaktervező	

3. Melléklet: Két óránál rövidebb parkolások aránya (%)



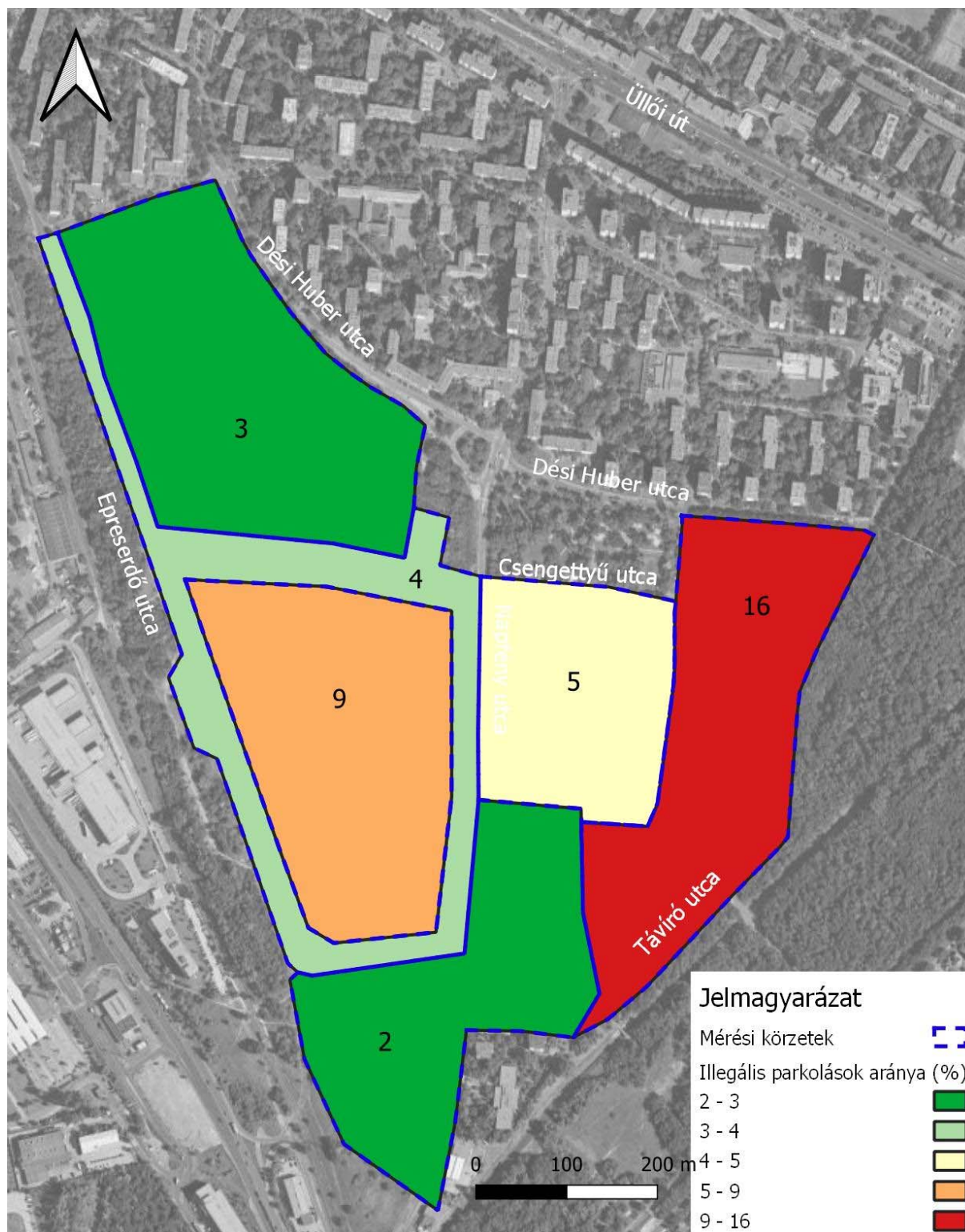
Nem mozdult járművek aránya (%)		Parkolásfelvétel 2021 József Attila Lakótelep	
2021. December	M=1:7500	Szaktervező	

4. Melléklet: Nem mozdult járművek aránya (%)



Maximális telítettség (%)		Parkolásfelvétel 2021 József Attila Lakótelep	
2021. December	M=1:7500	Szaktervező	

5. Melléklet: Maximális telítettség (%)



Illegális parkolások aránya (%)		Parkolásfelvétel 2021 József Attila Lakótelep	
2021. December	M=1:7500	Szaktervező	

6. Melléklet: Illegális parkolások aránya (%)