

Ruzsányi Tivadar

Parkolási piac néhány sajátossága Budapesten

AZ FSZKT-BEN ÉS A SZABÁLYOZÁSI TERVEKBEN RÖGZÍTETT P+R PARKOLÓK TERÜLETBIZTOSÍTÁSÁNAK FELTÉTELEI ÉS INGATLAN- NYILVÁNTARTÁSI LEHETŐSÉGEI

c. tanulmányhoz készített elemzés összefoglalója

Budapest, 2002. december hó

Összefoglaló

1. Hosszabb távon azzal számolhatunk, hogy Budapesten jelentősen növekedni fog, megduplázódik, sőt megháromszorozódik a fizető parkolóhelyek száma a parkoló garázsokban és az őrzött placcokon.
2. Az FSZKT P+R parkoló-programját ideális, ám a volument illetően némileg túlzott jövőképnek tekinthetjük, ám olyannak, amely felé a P+R parkolók számának és arányának Budapesten fejlődnie kell. Budapesten az 1000 lakosra jutó bécsi érték eléréséhez elegendő lenne további 1.000-1.200 „minőségi” P+R parkolóhely is. Ezeket korszerű parkolóban célszerű kiépíteni, amelyek döntő többsége metrókapcsolattal rendelkezik, és ahonnan a városközpont 10 perc alatt elérhető.
3. Az elmúlt évtizedben erőteljes volt a bevándorlás a szuburbanizációs zóna azon nyugati szektorába, amely a HÉV és a MÁV „ellátottság” szempontjából a legkedvezőtlenebb adottságú és egyben olyan térség, ahol a legmagasabb az 1000 lakosra jutó személygépkocsik száma. A budai oldalon az 1000 lakosra jutó P+R férőhelyek száma ugyanakkor jelentősen elmarad a pesti oldalétól. Feltehető, hogy ezért a budai oldalon a piaci parkolási szektor igyekszik majd pótolni a P+R parkolók egy részét.
4. Felmerülhet, hogy a kereslet miatt a budai oldal korszerű P+R parkolói rentábilis fizető parkolókként is működhetnek, ami kedvező hatást gyakorolhat a city területének közlekedési helyzetére és a keresztül környezeti állapotára.

A parkolási piac néhány jellemzője Bécsben

Először a szomszédos közép-európai főváros, Bécs jellemző adatait tekintjük át abból kiindulva, hogy ez a szomszédos főváros hasonlatos leginkább - nagyságrendjét és szerkezetét illetően – Budapesthez. A népszámlálási adatok szerint 2001-ben Bécs lakosainak száma – döntően a vándorlási nyereség miatt – 1.615.438 fő volt, ami 1,4%-os növekedés 1991-hez viszonyítva. A múlt század utolsó évtizedében tehát Bécs lakosságának száma stabilitást mutatott Budapesthez képest, mely utóbbinál a lakosság a szuburbanizációs folyamat következtében, ennek keretében az intenzív elvándorlás miatt, jelentősen csökkent.

Az adatok szerint Bécsben 6 db P+R parkoló található, a parkolóhelyek száma összesen 3806. A parkolók között vannak kisebbek (a legkisebb 160 parkolóhellyel rendelkezik), közepesek (cca. 600 parkolóhellyel) és van egy kifejezetten nagy P+R parkoló, ahol 1.800 parkolóhely van. *A parkolóhelyek 93%-a közvetlen metrókapcsolattal rendelkezik, ami a P+R parkolók alapvető sajátossága Bécsben. Egy további fontos jellemző, hogy számításaink szerint a P+R parkolókból a városközpont (Stephansplatz) átlagos elérési ideje (súlyozott átlag) 10 perc alatt van.* Mindez a fejlett közlekedési hálózatnak is köszönhető, hiszen Bécsben 5 metróvonal található, melyek együttes hossza 62 km, és összesen 86 állomással rendelkeznek. A metróhálózat dinamikus fejlesztése miatt az utazások száma 1991 és 2001 között 58%-kal növekedett (miközben az autóbuzson és villamoson történt utazások száma némileg csökkent).

A P+R parkolóknál az átlagos napi parkolási díj 3 EUR alatt van, ami a jelenlegi árfolyam szerint 700 Ft és 42 ATS körüli érték, ami az osztrák jövedelmek ismeretében minden bizonnyal csábító parkolási díj. A P+R parkolókat az APCOA működteti, amelyik Európa vezető parkoló menedzsment társasága. Az APCOA Európa 11 országában cca. 1.500 helyen több mint 550.000 üzemeltet, természetesen üzleti alapon. A parkolóhelyek közül Ausztriában 33.000 található. *A P+R parkolás a parkoló-piac egyik szegmense, amelyik a parkolóházaktól az utcai (közterületi) parkolásig terjed.*

Az APCOA Parking Austria AG éves forgalmát 2000-ről 2001-re 6,3%-kal növelte, ami így elérte a 25,3 millió eurót. A bevételarányos eredmény elérte a 8,3%-ot, melynek növekedése tehát meghaladta a forgalom növekedését. A Parking Austria 2001-ben 16 helyen 2.992 új parkolóhellyel fejlődött, amivel a Bécsen kívüli piaci helyzete is erősödött.

Az összehasonlítás kedvéért megjegyezzük, hogy ha az APCOA Ausztriában lévő összes parkolója P+R parkoló lenne, akkor azok állandó kihasználtság és a jelenlegi parkolási díj mellett nagyon jó közelítéssel éppen akkora forgalmat bonyolítanának le, mint amit az APCOA 2001-ben elért. *Ennek megfelelően egy APCOA P+R parkolóban a parkolási díj – érthetően – az átlagos parkolási díj körül mozog. Szó sincs tehát arról, hogy a P+R parkolóknál ingyenes, vagy jelképes összegért parkolnak.* A P+R parkoltatás is üzleti alapon történik.

Ha az APCOA összes parkolóhelyére átlagoljuk az éves forgalmat, akkor évi 250 körüli „parkolási nap” figyelembe vételével a forgalom eléri 3 EUR/parkolóhely értéket. Ez magában foglalja az APCOA által Ausztriában üzemeltetett drágább parkolóházakat, ahol az

óránkénti parkolási díj 2-3 EUR is lehet, tartalmazza a P+R parkolókat, és tartalmazza az APCOA által üzemeltetett fizetős utcai parkolóhelyeket is. *Ha a cég eredményét egy ilyen parkolóhely összetétel mellett értékeljük, akkor belátható, hogy az esetlegesen veszteséges(?) P+R parkoltatást a további szektorok kompenzálhatják.* Ebben az értelemben maga a parkolási rendszer is a parkolási piac szegmenseinek integrált rendszere, amit a várossal kötött szerződések is biztosítanak, és ami összességében gazdasági haszonnal működtethető, ám oly módon, hogy ez egyben hozzájárul a város fenntartható fejlődéséhez is.

Tendenciák Budapesten

A P+R parkolók helyének és szerepének értékelése egy budapesti helyszíni adatfelvétellel kezdtük. Ezek szerint Budapesten jelenleg¹ 16 db P+R parkoló üzemel, szemben a 6 db bécsi P+R parkolóval, az összes budapesti P+R parkolóhely száma pedig 2.485, míg Bécsben 3.086 P+R parkolóhely található. Bécsben 1000 lakosra 2, Budapesten pedig 1,4 P+R parkolóhely jut. Ez azt jelenti, hogy ha nem vesszük figyelembe további tényezőket, akkor az 1000 lakosra jutó bécsi érték eléréséhez Budapesten még további 1.000-1.200 P+R parkolóhelyre van szükség.

Bécsben az átlagos P+R parkoló mérete meghaladja a 600 parkolóhelyet, addig ez Budapesten alig haladja meg a 150-et. Nyilvánvaló, hogy gazdaságos üzemeltetéshez inkább a nagyobb parkoló létesítése célszerű, hiszen ekkor a kiegészítő szolgáltatások is optimálisan telepíthetők. Ennek megfelelően a Budapesten létesítendő P+R parkolók mérete célszerűen meghaladhatja a bécsi átlagot, sőt *a legcélszerűbb az lenne, ha Budapesten is létesülne 1-2 jó városszerkezeti pozícióban lévő, elsősorban közvetlen metrókapcsolattal rendelkező olyan legalább 1.000 férőhelyes parkoló, ahonnan a városközpont 10 percen belül elérhető lenne.*

Mivel a P+R parkolók a parkolási piac egyik szegmensét alkotják, ezért megvizsgáltuk azt is, hogy milyenek az arányok a fizetős parkológarázsok (örzött és fizetős „parkoló-placcokkal” együtt) tekintetében. Az adatok szerint Bécsben a 6 db P+R parkolón kívül 167 parkoló garázs található (ahol persze jóval magasabban a parkolási díjak mint a P+R parkolókban). A bécsi 167 parkoló garázsban (és placcon) 52.741 parkolóhely található. Ez azt jelenti, hogy Bécsben 1.000 lakosra majdnem 34 parkolóhely jut a fizetős parkolókban. A parkoló-méret átlaga pedig meghaladja a 300 parkolóhelyet.

A BUDAPEST Parkinfo szerint (a Magyar Parkolási szövetség kiadványa, 2001 szeptember) Budapesten 2001-ben 110 parkoló garázsban, illetve örzött placcon összesen 15.360 parkolóhely volt (remélhető, hogy ez az adat az összehasonlításhoz ma is elfogadható). Budapesten 1000 lakosra tehát 8,8 parkolóhely jutott. A KSH adatai szerint Budapesten 1000 lakosra 333, míg a bécsi statisztika szerint 413 személyautó jut. Ha figyelembe vesszük a parkolóhely „ellátottságnál” az 1000 főre jutó nagyobb bécsi személyautó számot, és az arányokkal korrigáljuk az 1000 lakosra jutó parkolóhely számot, akkor kiderül, hogy Bécsben több mint háromszorosa az 1000 lakosra jutó parkolóhelyek száma a Budapestinek a parkoló garázsokban, illetve örzött placcokon. *Hosszabb távon tehát arra számíthatunk, hogy Budapesten is jelentősen fog növekedni, megduplázódik, sőt megháromszorozódik a fizetős parkolóhelyek száma a parkoló garázsokban és az örzött placcokon.*

¹ 2002 végén.

Budapesten az átlagos méretű parkolóban (parkoló garázsban, illetve őrzött placcon) alig több mint 142 parkolóhely található, ami a bécsi átlagnak még a felét sem éri el. *Várhatóan növekedni fog az átlagos parkoló garázs méret is, cca. megduplázódhat, hiszen ez alapvető gazdaságossági követelmény.*

Az FSZT P+R programja

A jövőt illetően célszerű áttekintenünk az FSZKT-ben² meghatározott budapesti P+R program nagyságrendjét a bécsi adatok tükrében. Mint említettük, Budapesten 1000 lakosra 1,4 P+R parkolóhely jut, Bécsben pedig 2. Az FSZKT-ben rögzített „programból” megállapítható, hogy az FSZKT cca. 6.300 további P+R parkolóhely létesítésének előirányzatát tartalmazza. Figyelembe véve a meglévő budapesti P+R parkolóhelyek számát is, kiderül, hogy a program megvalósulása esetén az 1000 lakosra jutó budapesti P+R parkolóhelyek száma meghaladja az 5 parkolóhelyet (akkor, ha nem csökken tovább a budapesti népesség száma).

Az FSZKT P+R parkoló programja tehát azt tűzi ki, hogy Budapesten az 1000 lakosra jutó P+R parkolók helyek száma érje el a jelenlegi bécsi átlag két és félszeresét, mely cél elérése természetesen nagyon jó hatást gyakorolna az időszakonként megnyilvánuló közlekedési krízis oldására. Más kérdés, hogy időben rendelkezésre áll-e majd a szükséges forrás a parkolók kialakítására, az üzemeltetésre, illetve, hogy ez utóbbi mennyire gazdaságosan oldható majd meg, hiszen a hazainál jelentősen nagyobb jövedelemmel rendelkező Ausztriában, illetve Bécsben sem éri el a parkolóhely kínálatban a P+R parkolók aránya azt az értéket, mint amit az FSZKT programja előirányoz. Éppen ezért *az FSZKT programját olyannak ideális jövőképpnek tekinthetjük, amely felé a P+R parkolók számának és arányának Budapesten tendálnia kell.*

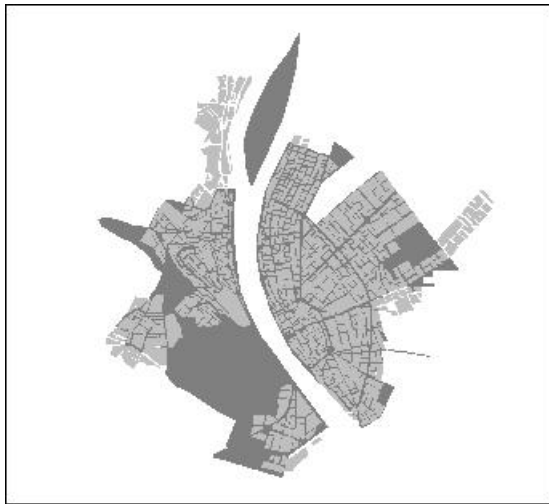
Másik oldalról viszont feltételezhetjük, hogy az FSZKT-ben megjelölt P+R parkolók egy hányadát nem sikerül majd kialakítani, különös tekintettel arra, hogy az amúgy kedvező városszerkezeti és egyben ingatlanfejlesztési pozícióban lévő helyeken *sokkal jövedelmezőbb funkciók is telepíthetők, mint egy P+R parkoló.* Ilyen funkció lehet akár egy magas profitot biztosító parkolóház is. *Budapesten a fejletlen metróhálózat is azzal a következménnyel jár, hogy a metróhálózat fejlesztésével összhangba hozandó, illetve arra épülő intenzív városi funkciók is jelentős helyigénnyel lépnek fel.*

A budapesti parkolási piac jellemzői, hatótényezők

Egy településen a különböző parkolási módok egyetlen parkolási rendszert alkotnak. Láttuk, hogy a korszerű parkolás menedzsment ennek megfelelően kezeli a parkolók együttesének kínálatát. Ebbe beletartozik a közterületi a fizetős parkolás, illetve a P+R parkolók mellett a közterületen kívüli parkolás akár egy foghíj telken, akár egy parkoló garázsban.

² Fővárosi Szabályozási Keretterv

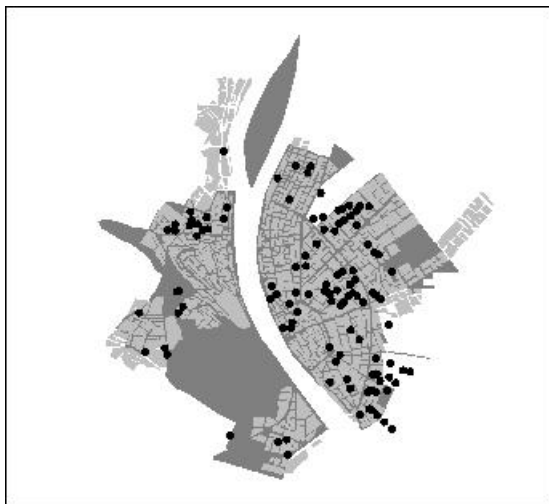
A parkoltatás is gazdasági vállalkozás (illetve az lehet). Nem mindegy ezért, hogy az adott parkolási mód hol helyezkedik el az adott településen. Ezért is érdemes áttekintenünk az egyes parkolási módok területi szerkezetét a fővárosban.



A city (néhány évvel ezelőtti) lehatárolása (az ábrán világos szürkével jelölve) és Budapest belső kerületei közterületi parkolási díjvezeteinek (az ábrán sötét szürkével jelölve) összevetése alapján megállapíthatjuk, hogy a két terület meglehetősen jól átfedi egymást. Ahol eltérés van, az részben az elmúlt néhány év alatt city bővülésére, részben pedig arra vezethető vissza, hogy a két rendszer lehatárolása nem mindenben megegyező attribútumokra épül. A lényeg azonban az, hogy az így lehatárolt terület (különösen a city esetében) a város legintenzívebben beépített magja, ahol a legsűrűbben jelennek meg a különböző funkciók,

illetve ahol a legerőteljesebben jelentkeznek a velük szemben támasztott igények. *A nagy funkciósűrűség (és persze lakónépség) egyben nagy közlekedési forgalomintenzitással jár együtt, amely ezért ezen a területen igéri a legnagyobb (fajlagos) bevételt az itt kialakított díjvezetekben.*

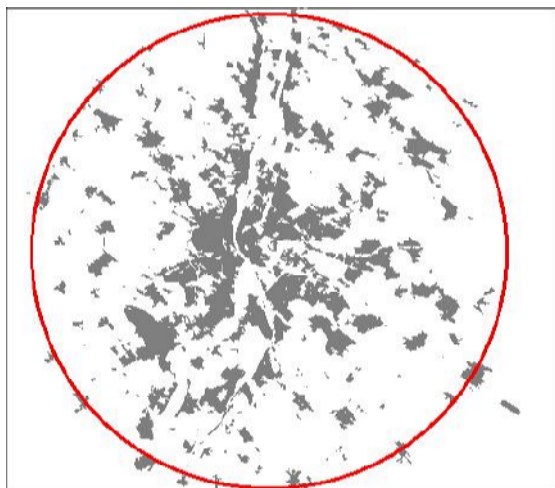
Az előzőekkel összhangban és azt megerősítve, hogy a parkoltatás nyilván a nagyobb beépítési intenzitású területeken lehet kifizetődő, Budapest belső kerületeinek közterületi parkolási díjvezetein belül helyezkednek el a közterületen kívüli parkológarázsok és a foghíj telkeken kialakított fizető parkolók.



Az is látható, hogy a közterületen kívüli parkolási lehetőségek (az ábrán fekete körökkel jelölve) valamivel jobban követik a cityként lehatárolt területet, mint a közterületi parkolási díjvezetet. Ennek megfelelően *a rentábilis – fizetős - parkoltatás jelenleg valóban csak a város legintenzívebben beépített belső területein képzelhető el.* Ezt erősíti meg az a tény is, hogy az elmúlt években épült 3 legnagyobb férőhelyű parkoló (a West-End City Center parkolóház, a Mamut I.-II. mélygarázs és a WIPARK mélygarázs) mindegyike olyan helyen található a city területén, amelyekhez nagyon közel van a közterületi parkolási díjvezet határa is, ami

természetesen fontos előfeltétele annak, hogy sokan vegyék igénybe a parkolóházat.

A közterületi parkolási díjvezetek és a közterületen kívüli fizetős parkolók együttes területi szerkezetéhez illeszkedően helyezkednek el a budapesti P+R parkolók Budapesten. Tekintettel azonban arra, hogy a P+R parkolók nem csupán, sőt talán nem is kifejezetten a budapesti lakosok számára kínálják a szolgáltatást, ezért a területi szerkezet értékeléséhez érdemes figyelembe vennünk nem csupán a főváros népességének területi eloszlását, hanem a környező településeket is, amit az egyre jobban kiteljesedő szuburbanizáció is indokol. A



vizsgálathoz a szuburbanizációs települések közül azokat vesszük figyelembe, amelyek belterülete Budapest központjától számított 30 km-es körön belül helyezkedik el. Az itt látható ábrán feltüntettük Budapest lakóterületeit is.

A szuburbanizációs zónában a 2001. évi statisztikai adatok szerint 700 ezer fő lakik. Ez az érték valamivel meghaladja a KSH által meghatározott budapesti agglomerációs népesség számot, a 679 ezer főt. Az említett módon lehatárolt szuburbanizációs zóna népessége és a KSH által meghatározott budapesti agglomerációs népesség különbsége viszonylag

csekély, ami végeredményben elfogadhatóvá teszi a szuburbanizációs zóna lehatárolásának módszerét.

A népesség területi megoszlása az agglomeráció és a szuburbanizációs zóna szektorai között
(ezer fő)

	Budapest és az agglomeráció szektorai	Budapest és a szuburbanizációs zóna szektorai
Budapest	1740	1740
Északi szektor	112	124
Keleti szektor	107	184
Délkeleti szektor	93	72
Déli szektor	176	109
Nyugati szektor	76	109
Északnyugati szektor	115	102
Összes	2419	2440

Az előbbi táblázat alapján megállapíthatjuk, hogy viszonylag jelentős eltérés mutatkozik a KSH által meghatározott agglomerációs szektorok és a szuburbanizációs zóna szektorainak népessége között a keleti és a déli szektornál, melyek azonban az összes népességet tekintve közel kiegyenlítik egymást.

A területi szerkezetet a továbbiakban Budapest és szuburbanizációs zóna, a pesti és a budai oldal, illetve az szuburbanizációs zóna szektorális megoszlása (KSH) szerint is elemezzük.

A népesség területi megoszlása Budapest és a szuburbanizációs zóna között (ezer fő)

	Budapest	Szuburbanizációs zóna	Összes
Budai oldal	520	281	801
Pesti oldal	1220	419	1639
Összes	1740	700	2440

A népesség területi megoszlása alapján kiszámítható, hogy az összes népesség 29%-a szuburbanizációs zónában, a 71%-a pedig lakik Budapesten. (A szuburbanizációs zóna népsűrűsége 283 fő/km², míg Budapesté ennek több mint a tízszerese.)

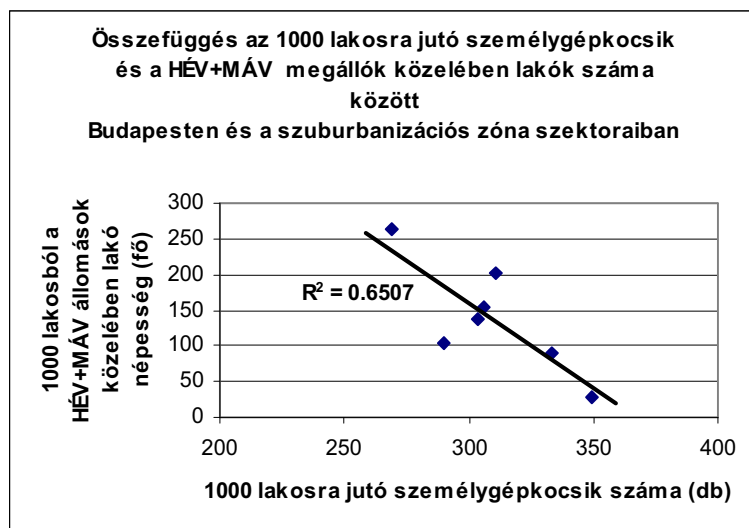
Tekintettel arra, hogy a P+R parkolók döntően azok számára jelenthetnek kínálatot, akik Budapesten és a szuburbanizációs zónában a MÁV és a HÉV megállóktól a tömegközlekedésben még elfogadható 500 m-es távolságon belül laknak, ezért kiszámítottuk, hogy az adott területen lakó 1000 lakosból hány lakost is érint a P+R zónában az előbbi kínálat.

Az 1000 lakosból a kedvező HÉV+MÁV ellátási helyen lakó népesség (közvetlen HÉV és MÁV „kínálat”) Budapest és a szuburbanizációs zóna szektoraiban (fő)

	HÉV	MÁV	Összes
Budapest	59	30	89
Északi szektor	0	153	153
Keleti szektor	60	43	103
Délkeleti szektor	0	264	264
Déli szektor	92	110	202
Nyugati szektor	0	28	28
Északnyugati szektor	78	59	137
Összes	54	49	103

Megállapíthatjuk, hogy a HÉV és a MÁV Budapest és a szuburbanizációs zóna együttesében átlagosan kiegyenlített kínálatot biztosít. Más azonban a helyzet az egyes szektorok között, hiszen amíg a délkeleti szektorban a MÁV egészen kiválóan illeszkedik a népesség szerkezetéhez, addig *a nyugati szektorban – nyilván morfológiai okokból is – a MÁV „jelenlétéről” szinte nem beszélhetünk.* Mindez összefüggésben áll a személygépkocsik számával is. Ezért az alábbi táblázatból egy diagrammon is ábrázoltuk az 1000 lakosra jutó személygépkocsik száma és az 1000 lakosból a kedvező HÉV+MÁV ellátási helyen lakó népesség közötti kapcsolatot.

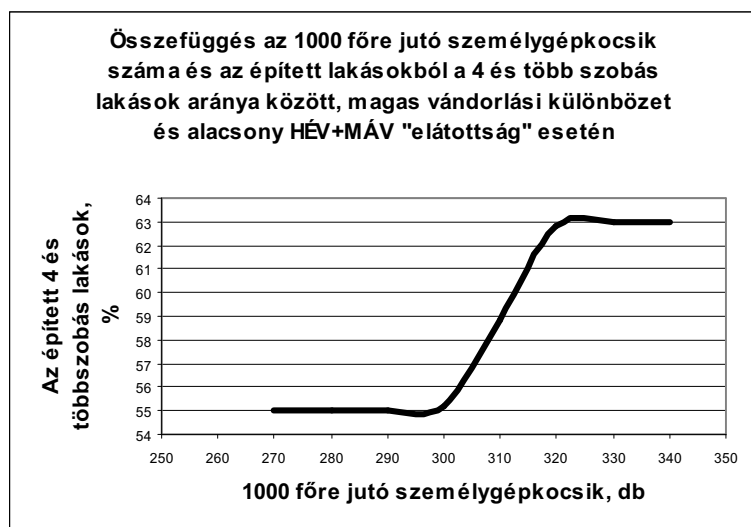
	1000 lakosra jutó személygépkocsik száma, db	1000 lakosból a kedvező HÉV+MÁV ellátási helyen lakó népesség, fő	1000 lakosra jutó vándorlási különbözet	Az építetett lakásokból a 4 és több szobás, %
Budapest	333	89	-8,1	36,1
Északi szektor	306	153	6,5	43,5
Keleti szektor	290	103	23,2	54,6
Délkeleti szektor	269	264	11,9	42,2
Déli szektor	311	202	20,3	50,0
Nyugati szektor	349	28	20,5	62,9
Északnyugati szektor	304	137	21,3	54,9



A diagrammon is látható tendencia szerint, *ahol Budapest és az szuburbanizációs zóna szektoraiban a népesség nagyobb hányada lakik a HÉV és a MÁV szempontjából kedvező helyen, akkor az ott lakó népesség valamivel kevesebb személygépkocsival is megelégszik, illetve szükségleteit kevesebb személygépkocsival elégíti ki.* És persze fordítva: ha valahol a népesség nagyobb részére nem nyújt, ezen belül és elsősorban sokak számára nincs

gyalogosan elérhető HÉV és MÁV állomás, akkor az ilyen területen lakók esetében nagyobb az 1000 főre jutó személygépkocsik száma, mint ott, ahol a HÉV és a MÁV kedvező utazási feltételeket szolgáltat.

A HÉV és a MÁV által biztosított „kínálat”, mint szuburbanizációt befolyásoló tényező, valamivel gyengébb hatást gyakorol a jelenségre, mint a *Budapest és az szuburbanizációs*



zóna szektoraiban a szuburbanizációs folyamatban részt vevők vagyoni helyzete. Ezért akkor találunk szoros összefüggést Budapest és az szuburbanizációs zóna szektorainak tekintetében a jelenséget leíró tényezők között, ha az 1000 lakosra jutó vándorlási különbözetet, mint „eredményt”, az 1000 lakosra jutó személygépkocsi számával és az épített lakásokból a 4 és több szobás lakások %-ával „magyarázzuk”.

Ezzel csupán azt a sokszor említett jelenséget erősíthetjük meg, hogy a szuburbanizációt illetően a vagyoni helyzeten keresztül van meghatározó szerepe van a személygépjárműre alapozott mobilizációnak Budapesten és a szuburbanizációs zóna szektoraiban. Erre vezethető vissza, hogy igen *erőtéljes a bevándorlás a szuburbanizációs zóna azon nyugati szektorába, amely a HÉV és a MÁV „ellátottság” szempontjából a legkedvezőtlenebb térség, miközben itt a legmagasabb az 1000 lakosra jutó személygépkocsi száma.*

Az 1000 lakosból a kedvező HÉV+MÁV ellátási helyen lakó népesség száma (közvetlen HÉV és MÁV „kínálat”) azonban nem csupán szektoronként mutatható ki, hanem kimutatható Budapest és a teljes szuburbanizációs zóna budai és pesti oldalának megoszlásánál is:

	HÉV	MÁV	Összes
Budai oldal	51	39	90
Pesti oldal	55	54	109
Összes	54	49	103

A táblázatból kiderül, hogy a budai oldalon cca. 20%-kal kisebb a 1000 lakosból a kedvező HÉV+MÁV ellátási helyen lakó népesség száma mint a pesti oldalon, *ezért nem okoz meglepetést, ha budai oldalon összességében is a népesség arányát meghaladó az igény a személygépkocsi használat iránt.*

Az előbbihez járul hozzá, hogy – mint azt a következő táblázat mutatja – *az 1000 lakosra jutó P+R férőhelyek száma a budai oldalon ma jelentősen elmarad a pesti oldalétól. Éppen ezért az FSZKT programja igyekszik ezt erőteljesen korrigálni a tervezett férőhelyek megvalósításával, ám a budai oldalon még az ideális állapot elérése esetében is elmarad az 1000 lakosra jutó P+R férőhely kínálat, habár az arányok ekkor már közel kiegyenlítődnek.*

	Felmérés szerint az 1000 lakosra jutó P+R parkolóhely (jelenleg)	Az FSZKT-ben tervezett 1000 lakosra jutó P+R parkolóhely	A jelenlegi és a tervezett 1000 lakosra jutó P+R parkolóhely
Budai oldal	0,5	2,9	3,4
Pesti oldal	1,3	2,4	3,7
Összes	1,0	2,6	3,6

Némileg árnyalhatjuk a képet az 1000 lakosra jutó budapesti *fizető parkolóhelyek* (parkológarázsok és az egyéb nem közterületi parkolóhelyek) területi megoszlásának elemzésével.

Az 1000 lakosra jutó budapesti fizető parkolóhelyek száma a parkoló-garázsokban és az egyéb nem közterületi parkolóhelyeken.

	Budapest	Budapest + a szuburbanizációs zóna
Budai oldal	10,1	6,6
Pesti oldal	8,3	6,2
Összes	8,8	6,3

Az adatok alapján kitűnik, hogy a budapesti parkolási „ipar” piaci szegmensének „területi szerkezete” jóval kiegyenlítettebb, mint a P+R parkolásé. Sőt mondhatjuk, hogy *a budai oldalon a piaci parkoltatás igyekszik pótolni azokat az elmaradásokat, amelyek itt egyébként megnyilvánulnak*. Mindez a budai oldalon a már említett két jelentős fejlesztéseknek köszönhető, melyek a Mamut I.-II. és a WIPARK mélygarázs. A szuburbanizáció keretében a vagyonosabb rétegek vándorolnak szuburbanizációs zóna nyugati szektorába. Ennek megfelelően *a budai oldalon a népesség területi szerkezetét meghaladó a közterületen kívüli fizető parkolóhelyek iránti igény, amely így biztos kereslettel nyújt a mélygarázs fejlesztéseknek*.

Az eddigiek alapján belátható, hogy a budai oldalon az olyan tényezők együttes megnyilvánulása, mint a

- viszonylag kedvezőtlen HÉV+MÁV „ellátottság” (az elmaradás cca. 20%),
- az előzővel párhuzamosan az agglomerációs átlagot meghaladó 1000 főre jutó személygépkocsi szám, ami feltehetően tovább fog növekedni, és ráadásul dinamikusán,
- és ezzel együtt az 1000 főre jutó átlag felét alig elérő P+R parkolóhely szám

már középtávon is azt eredményezik, hogy *a közlekedési krízis oldása a budai oldalon fajlagosan jelentősebb ráfordításokat igényel, jelentősebb ráfordításokkal közelíthető a pesti oldaléhoz, ahol persze a közlekedési problémák számos ok miatt szintén egyre nehezebben kezelhetők*³.

A napjainkra kialakult helyzet tehát a budai oldalon különösen fontossá teszi a P+R parkolóhelyek számának növelését, főként azon a területen, ahol az agglomeráció nyugati szektora Budapesthez kapcsolódik. Az FSZKT programjában meghatározott parkolók közül kitüntetett lehet az Etele téren és az Őrmezei lakótelepen létesítendő P+R „parkoló-együttes”.

A budai oldalon a fizető parkolóhelyek iránt is erőteljesebb a fajlagos kereslet (ami várhatóan a jövőben sem csökken), mint a pesti oldalon, ami azzal a következménnyel is járhat, hogy *a budai oldal korszerű P+R parkolói rentábilis fizető parkolókként is működhetnek*.

³ Részletesen: BUDAPEST VÁROSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA, V. 2. A KÖZLEKEDÉSI KRÍZIS OLDÁSA