BUDAÖRS

PARKOLÁSI RENDELET, KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

2011.
április

BUDAÖRS
PARKOLÁSI RENDELET,
KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

Tsz: II-134-1/2010

Közlekedés:	Pető Zoltán KÉ-T, K1d-1 01-2321	……
	Lelkesné Frenyó Mária KÉ-T 01, K1d-1 01-2319	……
	Neszádeli Péter	……
Városrendezés:	András István TT 01-0525	……
	Szabóné Homa Anna TT/1 E 01-2034	……
	Albrecht Ute TT1 01-0517/06	……
	Pizág Csaba	……
Munkatárs:	Dudásné Elek Teréz	
Ügyvezető:	Albrecht Ute	……

A tervdokumentáció a BFVT Kft. tulajdona, a tervezők szellemi alkotása, melyet a megrendelő csak a szerződésben foglaltak szerint használhat fel.

2011. április

TARTALOMJEGYZÉK

	BEVEZETÉS – A MUNKA CÉLJA	**5**
I.	**PARKOLÁSI RENDELET**	**6**
I.1.	**Városrendezési vizsgálatok**	**6**
I.1.1.	Általános ismertetés, elemzés	6
I.1.2.	Az egyes területrészek településen belüli elhelyezkedése, sajátos területhasználatuk	8
I.2.	Közlekedési vizsgálatok	**16**
I.2.1.	Közúthálózat vizsgálata	16
I.2.2.	Tömegközlekedési hálózat vizsgálata	18
I.2.3.	Parkolás, gépjármű ellátottság	20
I.2.4.	Kerékpáros közlekedés	23
1.2.5.	Összefoglalás - Budaörs jelenlegi közlekedési rendszere	23
I.3.	**Koncepció**	**25**
I..3.1.	A parkolási zónák lehatárolása	25
I.3.2.	Az OTÉK szerinti parkolási normáktól való eltérési lehetőségek	26
I.3.3.	Az egyes telkek és építményekhez szükséges személygépkocsi elhelyezésének szabályozása	30
I.3.4.	Gépjármű-várakozóhelyek (parkolók) kialakítása a legfeljebb 500 m-en belüli közterületek felhasználásával – a parkolás megváltásának intézménye	32
I..3.5.	Parkolási zónák lehatárolása	34
I..3.6.	Megfelelés a 2010 évi CXXX. törvénynek	45
I.4.	**Rendelet tervezet**	**46**
II.	KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET	**50**
II.1.	**Közlekedési vizsgálatok**	**50**
II.1.1.	Jelenlegi forgalomtechnikai kialakítás	50
II.1.2.	Kapcsolódó területek működésének vizsgálata, a parkolási rendszer területi sajátosságai	52
II.1.3.	Statikus forgalomfelvétel eredményei	54
II.1.4.	Dinamikus forgalomfelvétel eredményei	57
II.2.	**Közlekedési javaslatok**	**61**
II.2.1.	Parkolás jogszabályi háttere	61
II.2.2.	Parkolás felvétel eredményei alapján levonható következtetések, az igények várható alakulása	70
II.2.3.	Parkolási igények befolyásolásának lehetőségei	71
II.2.4.	Parkolási és/vagy fizető parkolási övezet kijelölésének javaslata, várható megvalósítási költségek	73
II.2.5.	Összefoglalás, megfelelés a 2010 évi CXXX. törvénynek	77
II.3.	**Rendelet tervezetek**	**79**

RAJZI MUNKARÉSZEK

–	Jelenlegi közúthálózat	M=1:20 000
–	Jelenlegi tömegközlekedési hálózat	M=1:20 000
–	Jelenlegi forgalomtechnikai kialakítás (1-6)	M=1:2.000
–	Statikus forgalomfelvétel területi megoszlása	M=1:8 000
–	Kapcsolódó területek funkció vizsgálata (1-2)	M=1:4.000
–	Várakozási övezet javasolt kialakítása	
–	csak időbeni korlátozással (1-2)	M=1:2.000
–	Várakozási övezet javasolt kialakítása	
–	díjfizetés mellett, időbeni korlátozással (1-2)	M=1:2.000

BEVEZETÉS – A MUNKA CÉLJA

Budaörs Önkormányzata közbeszerzési eljárás alapján 2010-ben megbízta a Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft.-t (BFVT Kft.) a helyi parkolási rendelet, és a korlátozott idejű várakozóhelyekre vonatkozó rendelet elkészítésével. A munka tartalma többszörös egyeztetést követően véglegesedett, a Megbízó által megfogalmazott koncepciónak felel meg.

Város teljes közigazgatási területére készülő helyi parkolási rendelet (parkolás szabályozás) alátámasztására közlekedési és városrendezési vizsgálatok készítése szükséges. A munkarész a parkolás szabályozás mellett javaslatot ad a parkolás megváltás lehetőségére is.
A 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet az országos településrendezési és építési követelményekről (OTÉK) 42. §. (10) bekezdése alapján a (2) bekezdés szerint számított személygépkocsi elhelyezési kötelezettségtől a település sajátosságaira figyelemmel, közlekedési vizsgálat alapján megállapított **települési önkormányzati parkolási rendelet** – az OTÉK 4. számú melléklet 1. pontja alattiak esetében (lakófunkció) legfeljebb +50%-os, a többi pont alattiak esetében legfeljebb 50%-os eltéréssel – eltérő értékeket is megállapíthat. A hivatkozott **közlekedési vizsgálat**nak ki kell terjednie a szabályozott terület településen belüli elhelyezkedésére, a használati sajátosságaira, a tömegközlekedési ellátottságára és a terület forgalmi terheltségére.

A Szabadság út - Budapesti út által alkotott útvonal Árok utca és Csillag utca közötti szakaszára, valamint a kapcsolódó közterületekre, a Budaörsi lakótelepre, és a Terra park (Terra dóm) területére készülő korlátozott idejű várakozásra vonatkozó rendelet (parkolás gazdálkodás) alátámasztására közlekedési vizsgálati valamint javaslati munkarész készítése szükséges. A munkarész javaslatot ad fizető parkolási övezetek kijelölésére, és ezek megvalósításának ütemezésére. A Közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (Kktv) többek között az alábbiakat mondja ki a munka tárgyával kapcsolatosan:
13. § (2) **A lakott területeket,** különösen a történelmi városrészeket, a műemléki és védett természeti területeket, továbbá a gyógy- és üdülőhelyeket **forgalomszabályozási eszközökkel és megfelelő várakozási díjak alkalmazásával is fokozottan védeni kell a közúti közlekedés károsító hatásaitól.**
15/A. § (1) **A helyi önkormányzat** (fővárosban: a fővárosi önkormányzat) rendeletében **a helyi közutakon, a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánúton, valamint tereken, parkokban és egyéb közterületeken** – forgalomszervezési, valamint a 13. § (2) bekezdésében meghatározott indokok alapján, az e törvényben meghatározott keretek között – **kijelölhet olyan várakozási övezetet**, illetve várakozási övezeten kívül eső olyan várakozó helyet (a továbbiakban együtt: várakozási terület), **amelynek** a három vagy annál több kerekű járművel történő, **várakozási célú használatáért várakozási díjat kell fizetni** (a továbbiakban: díjfizetési kötelezettség).
(3) **Díjfizetési kötelezettség olyan várakozási terület tekintetében és időszakra rendelhető el**, amelyen az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek **átlagos foglaltsága** (a továbbiakban: telítettség) **a 70%-ot meghaladja**. A 70%-os telítettségi mutatót nem kell alkalmazni e törvény hatálybalépése előtt kijelölt várakozási területek tekintetében.

A parkolási rendelet alapjául Budaörs hatályos településrendezési eszközei (Integrált Városfejlesztési Stratégia, Településszerkezeti terv, Helyi építési szabályzat és Szabályozási terv) szolgáltak.

I. PARKOLÁSI RENDELET

I.1. Városrendezési vizsgálatok

I.1.1. Általános ismertetés, elemzés

Budaörs szerepe a településhálózatban

Budaörs a fővárostól nyugatra, a Budaörsi-medencében fekszik. A város területe 2358,6 ha. A főváros nyugati kapujában Budaörs bevezetője és fogadója a budapesti forgalomnak, mert a településen halad át a legnagyobb forgalmú, M1 és M7 autópályák közös szakasza, az 1-es számú országos főút, valamint a nyugat felé tartó nemzetközi vasútvonal.

Budaörs a Budapestet is magában foglaló Közép-Magyarországi Régió része**,** ahol **a** népesség, a gazdasági tevékenységek, a műszaki infrastruktúra, kulturális örökségek koncentráltsága olyan mértékű, mely a térség számára kiemelt jelentőséget, eltérő karaktert kölcsönöz.

Kitűnő adottságai révén a település a közelmúltban rendkívül dinamikusan fejlődött, és a továbbiakban is versenyképességének növelését tűzte ki célul.

Budaörs a budapesti agglomeráció része

A főváros szoros közelsége és az autópályák, főút és vasút által biztosított szoros kapcsolat jelentősen hozzájárultak a város fejlődéséhez. Budapest közelségét az agglomerációban található települések közül Budaörs tudta legjobban kihasználni.

Sajnos megfelelő szabályozás hiányában az agglomerációs térség nem fejlődött strukturáltan, hanem erőteljesen Budapest-centrikusan zajlott. Budaörs és Budapest összenövésének folyamata felgyorsult.

Budaörs számára Budapest közelsége számos előnnyel jár. A város jelentős logisztikai, nagykereskedelmi egységek mellett számos tudás- és technológiai alapú vállalkozásnak ad otthont.

A tudatos településfejlesztés várt hatásaként Budaörs vonzását a jövőben nemcsak munkavállalási, vagy vásárlási, hanem egyéb, változatosabb funkciókörök (turisztika, rekreáció, oktatás, K+F) is erősítik majd. A Budapesttel való együttműködés mellett Budaörsnek szorosabb kapcsolatot kell kiépítenie az agglomeráció nyugati és észak-nyugati településeivel is.

A Budaörsi Kistérség

A város a Budaörsi Kistérség része és központja, amely hazánk legprosperálóbb kistérségeinek egyike, amely mind gazdasági, mind szociális szempontból kiemelkedő mutatókkal rendelkezik.

Területe: 240,3 km²
Lakossága: 81.116 fő
Települések száma: 10

Budaörs népességfejlődése

2007-ben a város lakossága 27.048 fő volt, ami az 1990. évi állapothoz képest jelentős, mintegy 35%-os növekedést jelent. A népsűrűség 1 115 fő/km², a település kifejezetten városias karaktert mutat, bár messze alacsonyabb, mint Budapest népsűrűsége (3.232 fő/km²).

A prognózisok szerint Budaörs lakónépessége, ha lassabb mértékben is, de tovább fog nőni a következő időszakban. Az Önkormányzat a lakosságszám további jelentősebb növekedésének

lassítása érdekében különböző intézkedéseket (a beépíthetőség, a belterületek nagyságának, szabályozása, stb.) foganatosított, amelyek azonban a külső tényezőktől is függő folyamatot nem állíthatják meg. Az elmúlt évek folyamatai alapján 2005-ben készült népességprognózis 2012-re mintegy 28.000-29.000 lakos számot vetített előre. Az azóta eltelt néhány év alatt azonban a népességnövekedési folyamat felülmúlta a prognosztizáltat, így a számítások frissítése ismét aktuális.
A város kitűzött célja a további nagyarányú gyarapodás lassítása, a szabályozott, minőségi növekedés biztosítása. Ennek megvalósítása érdekében a településen lakóterület-fejlesztés csak a szükséges alapinfrastruktúra és közintézmények kiépítésével együtt lehetséges.

A város területének növekedése, városiasodás
Budaörs lélekszámának folyamatos növekedése mellett, növekszik területe is. Belterületbe vonások mellett a beépített területek nagysága és aránya is folyamatosan nő, erősödik a település városias jellege.
Az új fejlesztések során a lakóterületeken a nagyvárosiassal szemben a kisvárosias jelleg erősödése figyelhető meg. A törekvése a városi komfort növelése, ehhez szükséges a lakossági szolgáltatások bővítése és minőségének javítása, az alapinfrastruktúra hiánytalan kiépítése.

Budaörs fejlődése során eddig is számos területen ért el kimagasló eredményeket:

- 2007-ben az ország legfejlettebb települése (a KSH 2007. évi összesítése alapján)
- 2008-ban az ország leggazdagabb települése (a GKSZ Hungária 2008-as vásárlóerő felmérése alapján)
- A városok közül itt a legmagasabb az egy főre eső, helyben maradó személyi jövedelemadó
- Az ezer főre jutó cégek száma a második legmagasabb
- A munkanélküliségi ráta a harmadik legalacsonyabb
- Budaörs a negyedik a legmagasabb iparűzési adóbevételek tekintetében
- A kistérségek között a Budaörsi Kistérség a legfejlettebb

A nagy cégek (Budapark, ISC, Auchan, Tesco, Euro Business Park, Solaris) betelepülésének köszönhetően a város infrastruktúrája is kiépült és a közintézmények is bővültek. A nagyrészt zöld- illetve barnamezős beruházásként megépült ipari és kereskedelmi egységek léte egyben azt is jelentette, hogy némileg csökkent ugyan a város zöldterületeinek aránya (főleg mocsaras területek), valamint megfogyatkoztak a város szabad, tartalékterületei is, a nagyberuházások egyúttal azonban növelték a területek értékét és számos más, kapcsolódó beruházást is megvalósítottak.
A területhasználati változásokkal és a kiköltözések nyomán az ingázók számának növekedésével párhuzamosan – azok folyományaként sokszorosára nőtt a város forgalma és az utak leterheltsége illetve a légszennyezés mértéke. A közúti közlekedést kiváltó alternatív megközelítési lehetőségek megteremtése azonban még máig fontos hiányosság.

A jelenlegi fejlődési pályáján maradáshoz további infrastrukturális fejlesztések szükségesek. A cél nem a mennyiségi fejlesztés, hanem az úthálózat, a tömegközlekedés, a parkolás, a közműhálózatok, az önkormányzati informatikai rendszer, a közösségi terek, és a város oktatási és szociális infrastruktúrájának minőségi fejlesztése.

Terepmorfológiai adottságok
A település a Budaörsi-medence északi szélén, a Budai-dombok lábánál húzódó országos útvonal mentén alakult ki.
Részben a domboldalakon fejlődtek ki a Hegyvidékek (Törökugrató, Csiki-dűlő, Út-hegy, Odvas-hegy), Szállások területe és a Frankhegy városrészek, de a város további északi irányú terjeszkedését a domborzat, valamint a természetvédelmi területek akadályozzák. Kisebb tereplejtésű területen fejlődött ki a Nyugati ipari-gazdasági terület északi része.
A város déli irányú terjeszkedését a domborzat nem akadályozta. A medence lapos területein kelet-nyugat irányban húzódó, nehezen átjárható autópálya és a vasút nyomvonalai e területet sávosan tagolják.

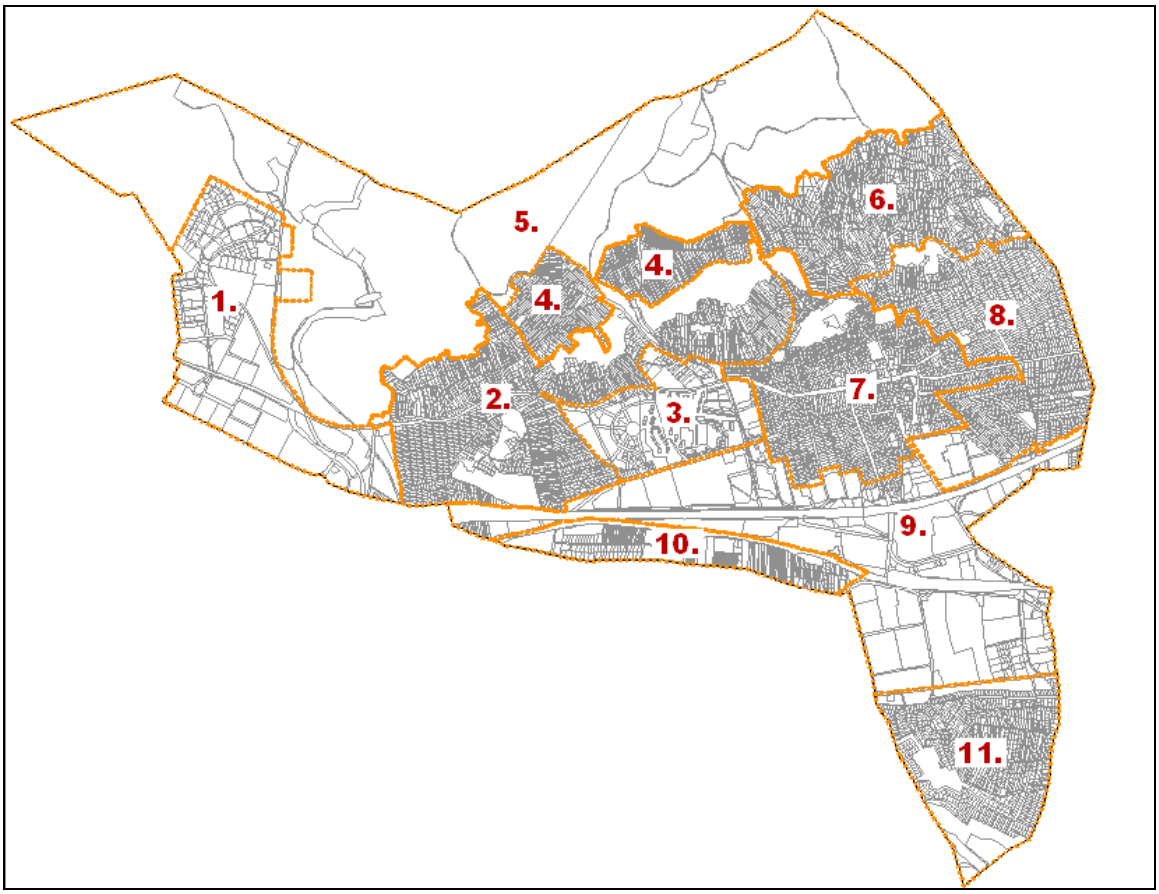
A város hatályban lévő településrendezési eszközei
A város az alábbi hatályos eszközökkel rendelkezik:
- Budaörs Kistérség Többcélú Társulása Területfejlesztési Koncepció és Program
- Budaörs Településszerkezeti terve (68/2005.(IV.15.)-I határozat)
- Budaörs Város egyes területeire vonatkozó HÉSZ és SZT (45/2005.(IX.22.) rendelet)
- Integrált Városfejlesztési Stratégia 2009.

A TSZT felülvizsgálata jelenleg folyamatban van.

I.1.2. Az egyes területrészek településen belüli elhelyezkedése, sajátos területhasználatuk

A városrészek
A hatályos Integrált Városfejlesztési Stratégia (IVS) keretében Budaörs önkormányzata, a térszerkezeti jellemzők, területhasználati módok és elérhetőségi szempontok alapján 11 darab, karakterében, jellegében, fejlesztési lehetőségekben különböző városrészt határolt le:

1. Nyugati ipari gazdasági terület
2. Hegyvidékek (Törökugrató, Csiki-dűlő, Út-hegy, Odvas-hegy)
3. Intézményi városközpont és lakótelep
4. Szállások területe
5. Hegyvidéki erdőterületek
6. Frankhegy
7. Történelmi belváros
8. Kertvárosias lakóterület (Budapesti út és Farkasréti út)
9. Az autópálya és a vasút menti kereskedelmi-gazdasági területek
10. Szilvás
11. Kamaraerdő



Forrás: Budaörs város Önkormányzatának adatszolgáltatása alapján szerk.: Ecorys Kft.

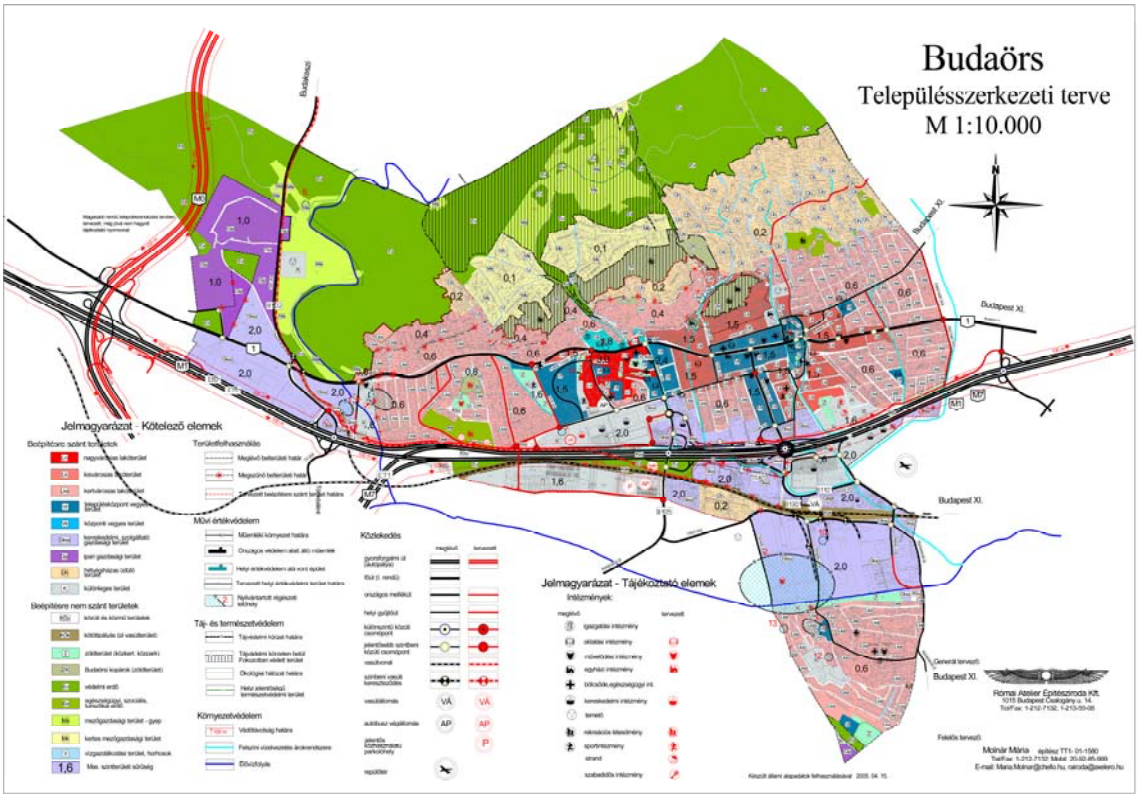
Területhasználat

A város földrajzi helyzetéből adódóan kedvező helyzetben van. Budapest elővárosaként gyakorlatilag már egybeépült a főváros XI. kerületével és az ország legfőbb közlekedési ütőerei is keresztülszelik.

A történeti településmag a főút két oldalán jött létre, amely központját mindenkor a Templom tér képezte. A lakótelep építése 1975-ben kezdődött meg. A kezdetben beépítetlen hegyoldalak déli lejtői a zártkerti beépítésekből fokozatosan üdülőterületté alakultak. A rendszerváltás után a fejlődő gazdasági helyzet következtében a település rohamos fejlődésnek indult, ami egyre több betelepülőt vonzott, és megnőtt az üdülőterületek és külterületek lakóterületi átsorolási igénye.

Budaörs területhasználati rendszerét alapvetően a Településszerkezeti terv határozza meg.

A meghatározott területfelhasználási egységek jól körülhatárolhatóan tisztán tagolódnak. A városrészek lehatárolása ezt a funkcionális tagolódást követi.



Budaörs hatályos Településszerkezeti terve

A város közigazgatási területének mintegy fele része belterület. A területhasználatban uralkodó a lakóterületek aránya. A település fejlődési tengelyét képező 1. sz.-ú főút mentén alakult ki a **lakóterületek** legnagyobb része. A történeti településmaghoz csatlakozva, főleg keleti és nyugati irányba fejlődtek ki az újabb építésű lakóterületek. Jelenleg lakóterületek Kamaraerdőn (családi házak és társasházas), a kertvárosias lakóterületen (családi házak, társasházak és sorházak), a Történelmi belvárosban (kisvárosias zártsorú családi házak), az Intézményi városközpontban (paneles magas társasházak), valamint a Hegyvidékek területén (családi házak és társasházak) találhatók.

A lakásállomány megoszlása és szerkezete

A lakások építési üteme az 1970-es évektől gyorsult fel. Míg a II. világháború előtt a lakások csupán 20%-a épült meg, a rendszerváltozás után az ezredfordulóig 51,8 %, tehát a Budaörsi lakásállomány fiatal. A 2006-ban az épített lakások átlagos mérete magas (122 m2), a megyei városok átlagértékénél magasabb (104 m2). A 2006 előtt épített lakásoknál magas a nagy alapterületű, négy vagy több szobával rendelkező lakások aránya (50%-nál is több), amely egyértelműen utal a családi házas építkezések dominanciájára.
Az ingatlanok 98%-a magántulajdonban van, az önkormányzati bérlakások aránya igen alacsony.

A fontosabb **intézmények** ugyancsak az 1. sz. főút mentén helyezkednek el lakóterületek közé ágyazódva, ami könnyű elérhetőségüket biztosítja. A település intézményei két pólus, két központ köré szerveződnek. Budaörs közigazgatási és ellátási központja egyértelműen az Intézményi központ és a lakótelep városrész, ahol szinte valamennyi jelentősebb intézmény, hivatal, gyermek- és felnőtt egészségügyi, valamint közoktatási létesítmény összpontosul. A Történelmi belváros hagyományosan a kulturális központja a városnak.

Intézményi ellátottság

Az *oktatási intézmények* között 9 db. (8 önkormányzati és 1 egyházi) óvoda és a mindösszesen két bölcsőde mára már nem elegendő; az óvodák és bölcsődék kihasználtsága egyaránt 120%-os.
Az iskolai oktatás 5 általános iskolában, egy zeneiskolában és egy gimnáziumban zajlik.
Az általános iskolák kihasználtsága viszonylag egyenletes, egyedül két alapfokú oktatási intézmény nem éri el a 90%-ot.
A naponta bejárók száma a középiskolai oktatásban igen magas, 295 fő volt 2006-ban (53%).
Kulturális intézmények tekintetében a város ellátottsága megfelelő, a további lakosságszám-növekedés esetén bővítésekre lesz szükség.
A településen lévő *sportlétesítmények* az autópálya mentén, valamint a lakótelep mellett helyezkednek el.
Az *egészségügyi intézmények* közül a Budaörsi Egészségügyi Központ regionális vonzáskörzettel rendelkezik (Budakeszi, Biatorbágy, Tök, Páty, Zsámbék, Perbál, Herceghalom és Törökbálint), mint egy 70.000 lakos egészségügyi ellátását biztosítja.
A város két *bölcsődéje* folyamatosan telt házzal működik, a településen bölcsődei férőhely hiány van.
Budaörsön működő *közigazgatási* intézmények és *szervezetek*:

- Polgármesteri Hivatal
- Kamaraerdei részönkormányzat
- Frankhegyi részönkormányzat
- Budaörsi Rendőrkapitányság
- Polgári védelmi kirendeltség
- Budaörsi Városi Bíróság
- Buda-környéki Ügyészség
- Városi Közjegyző
- Vám- és Pénzügyőrség Buda Térségi Fővámhivatal
- Pest Megyei Munkaügyi Központ Budaörsi Kirendeltsége

A város **ipari,** valamint **kereskedelmi, szolgáltató és gazdasági területei** alapvetően két térségbe csoportosítva, a nyugati és a déli városrészben alakultak ki és fejlődnek.
Az autópálya menti területek mentén elsősorban kereskedelmi és szolgáltatási funkciójú területek.
A Szilvás városrész jelentős része is gazdasági és különleges területfelhasználási egységbe van sorolva.
A Szállások területe, valamint a Hegyvidéki erdőterületek egy része **mezőgazdasági** terület, amelyek kiskertes mezőgazdasági területeként üzemelnek.

Vegyes területfelhasználás jellemző a történelmi városközpont területét (Templom tér környéke) valamint az intézményi városközpontot. A Templom tér környéke és az 1. sz. főút menti területek beépítése, hagyományos kisvárosias jellegű, kétszintes, zártsorú, melyhez az új építésű épületek is igazodnak. Az intézményi városközpont a lakótelep körül modern, intenzív, jellemzően szabadonálló nagyvárosias beépítésű terület, amely az elmúlt években épült ki.
A város meghatározó gazdaság területei a város déli részén, az autópálya két oldalán helyezkednek el. A település nyugati határára és a Budakeszire vezető út között találhatóak gazdasági és ipari területek. Az épített környezet meghatározó elemei a nagy területű kereskedelmi egységek, valamint logisztikai raktárak szétterült épületei és a nagy kiterjedésű burkolt felületek.
Kamaraerdő településszerkezeti szempontból elszigetelt beépített területe, amelyre családi és társasházas beépítés jellemző. A Frankhegy lejtői hétvégi házas üdülőterületek, ahol a kedvező -

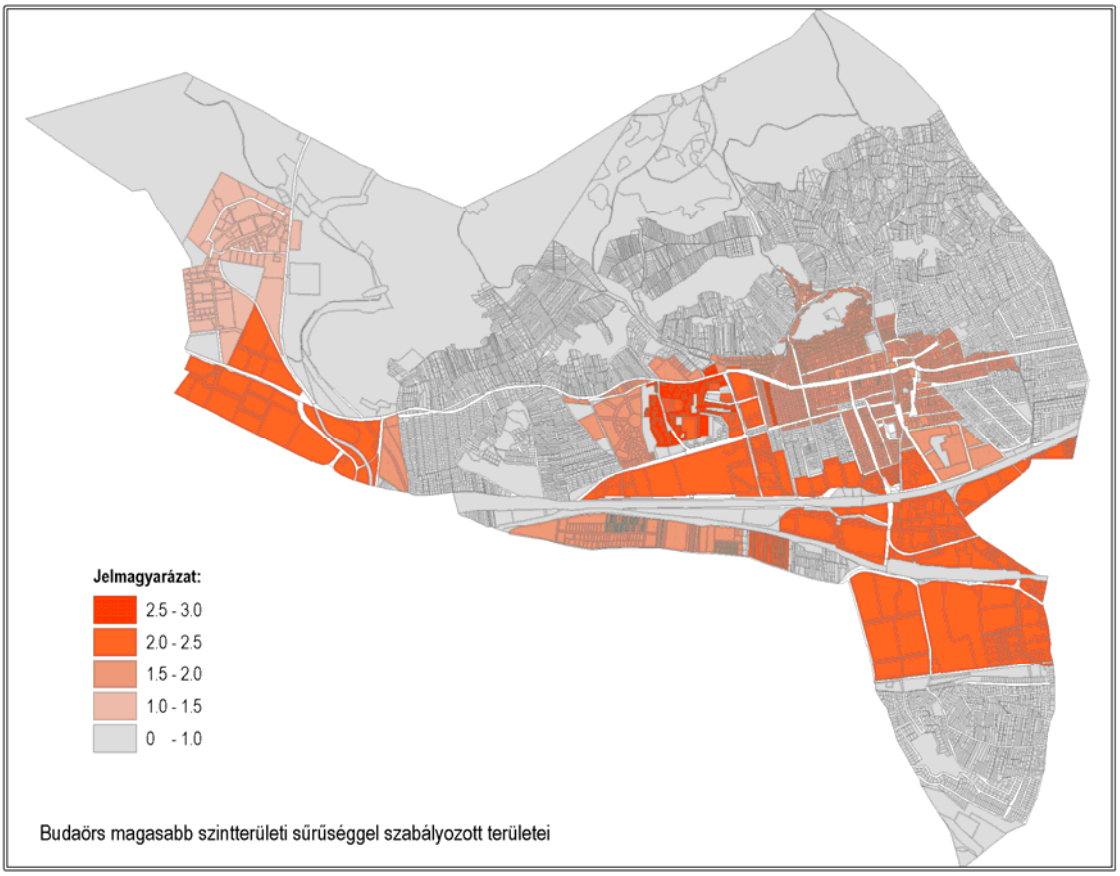
elsősorban természeti - adottságoknak köszönhetően egyre inkább jelennek meg a közmű és engedély nélküli épületek.

Az épített környezet elemzése

A szabályozott szintterületi sűrűség

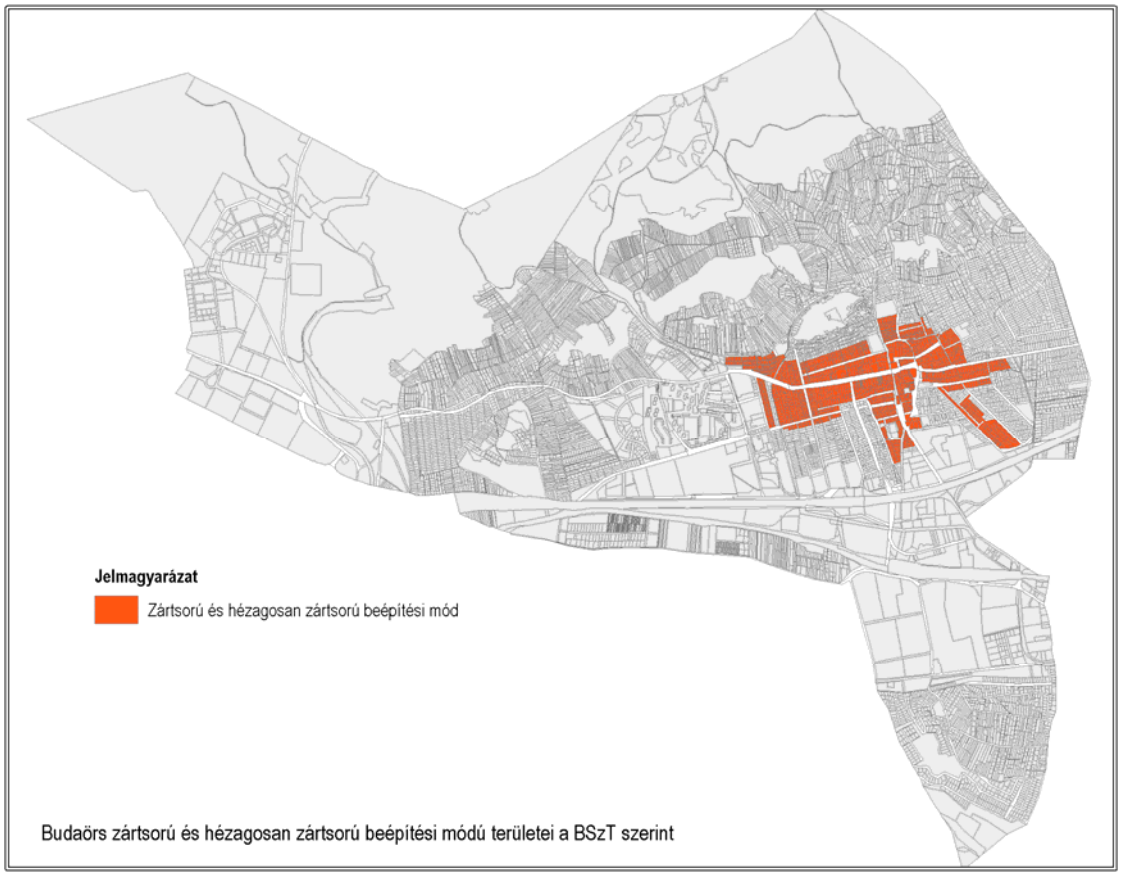
A hatályos településszerkezeti terv szabályzói alapján nagyobb szintterületi sűrűségű beépítés a város két összefüggő nagyobb kiterjedésű részén alakítható ki:

- az *intézményi városközpont és a lakótelep* területén (2,0-3,0),
- az *autópálya és vasút menti területeken* (2,0-2,5),
- a *nyugati ipari gazdasági terület* 1-es sz. főút menti részén (1,0-2,5),
- a *történelmi belváros területén.*



Budaörs magasabb szintterületi sűrűséggel szabályozott területei

Beépítési módok
A hatályos szabályozások szerint a település legnagyobb részén szabadonálló beépítési mód szerint lehet építkezni.
Lakóterületek építési övezeti előírásai jellemzően szabadonálló beépítési mód alkalmazását teszik lehetővé.
Zártsorú beépítési mód alkalmazása a *történelmi belváros* területének legnagyobb részén előírás.
A különböző beépítési módok alkalmazása a telken belüli parkolás feltételeit befolyásolja.



Budaörs zártsorú beépítési módú területei

<u>1. Nyugati Ipari Gazdasági terület</u>
A terület nyugati közigazgatási határa mentén, az 1-es számú országos főút két oldalán helyezkedik el.
Területhasználat, funkciók
Az alapvetően gazdasági felhasználású terület a kedvező közlekedési kapcsolatoknak köszönhetően az utóbbi évtizedekben kezdett kiépülni. Nagy kiterjedésű bevásárló központok, ipari park és logisztikai létesítmények találhatók itt. Lakások a területen nincsenek. Keleti részén emlékhely, a Német- Magyar Katonai Temető található. Összességében a Nyugati Ipari Gazdasági terület a város egyik gazdasági központja.
A terület keleti részén még beépítetlen, de a közlekedési szempontból kiemelten fontos terület egyéb adottságai alapján is jelentős fejlesztések (sport, rekreáció, alapintézmények) várható helyszíne.

2. Hegyvidékek (Törökugrató, Csiki-dűlő, Út-hegy, Odvas-hegy)

A terület az 1-es út két oldalán található. Az erőteljesen tagolt domborzatú területrészen korábbi gyümölcsösök, szőlők helyén kertvárosias lakóterület, valamint üdülőterület alakult ki, amelyek napjainkban is fejlődnek. A városrészben a lakosság száma mintegy 1800 fő.

3. Intézményi városközpont és lakótelep

A terület a város történeti központjához nyugati oldalról közvetlenül csatlakozó része. Az 1-es főútra szerveződő terület, de attól nagyobb részben délre elhelyezkedő városrészben a telepszerű lakóterület és vegyes (intézményi) területhasználat jellemző.

A területen jelentős számú lakosság él: mintegy 6700 fő. Ez a város legsűrűbben lakott területe (a település lakásállományának mintegy 30 %-a található itt), amely elsősorban a paneles lakótelep nagy lakásszámának köszönhető.

A városrész jelentős mennyiségű ellátó- és szolgáltatási intézménnyel rendelkezik. A területen található az önkormányzat új épülete, a városháza és több egyéb intézmény: a Budaörsi Rendőrkapitányság, a Postahivatal, a Városi Közjegyző, a Budaörsi Városi Bíróság és a Buda-környéki Ügyészség. A szociális és kulturális intézmények közül itt van az Esély" Szociális és Gyermekjóléti Szolgálat, a Családsegítő Szolgálat és a Lévai utcai Közösségi Ház.

A lakótelepen a helyi lakosság igényeit szolgáló egészségügyi és oktatási intézmény is helyet kapott.

4. Szállások területe

A Kopárok mögött a hegyoldalra felkúszó két egységből álló (Alsó- és Felsőszállás) városrész kiskertes mezőgazdasági besorolású, amelyen hétvégi házak találhatók. A hatályos szabályozás alapján itt csak gazdasági épületet lehetne építeni, ennek ellenére sok üdülő épült engedély nélkül, ezért a hétvégi házak dominanciája jellemző.

A terület utcáinak vezetése nagyjából a domborzat szintvonalaihoz igazodik. A telekstruktúra is a domborzati viszonyoknak és a hajdani gyümölcsösöknek köszönhetően alakult ki: keskenyek és hosszúak. A hivatalos nyilvántartás szerint a lakónépesség száma: mintegy 60 fő.

5. Hegyvidéki erdőterületek

A városrész erdő, kis részben mezőgazdasági terület, ahol védett gyepterületi foltok is vannak. A terület a város klímájának alapvető meghatározó eleme. A Budai Tájvédelmi Körzetbe tartozik, fokozottan védett természetvédelmi terület, valamint a Natura 2000 része. A Budaörsi kopárok a helyi és a környező lakosság kedvelt kirándulóhelyei (Út-hegy, Szállás-hegy, Farkas-hegy, stb.)

6. Frankhegy

A városrész a település keleti határán, a Hegyvidéki erdőterületektől közvetlenül délre helyezkedik el. A terület alapvetően hétvégi házas terület. A'70-es években sorolták üdülő övezetbe, 1978-ban pedig belterületté nyilvánították.

A településrész szerkezetét erőteljes domborzati viszonyok határozzák meg. A terület felszínét vízfolyások tagolják. Sajnos sok esetben az egykori vízmosásokat feltöltötték, amelyek egyrészt alkalmatlanok útnak, másrészt a felszíni csapadékvíz-elvezetést is ellehetetlenítik.

A területen lévő úthálózat a domborzati viszonyokhoz igazodik. Az utak nagy része burkolatlan, és a közművesítettség is alacsony szintű.

7. Történelmi belváros

A történeti belváros Budaörs közepén helyezkedik el. A település hajdani magja a mai napig megőrizte a tradicionális telekstruktúrát és a beépítés módját. A Budapesti utca Templom térig tartó szakasza mentén kertvárosias lakóterület található. A beépítés jellemzően oldalhatáron álló,

az épületek általában utcára merőleges tetőgerinccel épültek, földszintes, vagy emeletes kialakítással. Az épületek nagy része lakófunkciójú. Kedvező közlekedési kapcsolatainak köszönhetően a településen áthaladó főút mentén fokozatos átalakulás figyelhető meg. A régi, felújított vagy átalakított épületekben egyre több helyen jelenik meg kereskedelmi-szolgáltatási, vendéglátási funkció.
A városrészben mintegy 8400 fős lakosság él.

8. Kertvárosias lakóterület (Budapesti út és Farkasréti út)
A városrész a település keleti részén fekszik. Az 1-es út két oldalán elhelyezkedő terület Budapesttel közvetlenül határos.
A terület elsősorban kertvárosias lakóterület, amely nem rendelkezik egységes karakterrel. A terület déli részén csoportházas beépítés valósult meg, ettől északabbra szabadonálló családi házas területek találhatók. A terület laza családi házas beépítéssel rendelkezik, a hegyek felé folyamatosan csökken a beépítés intenzitása.
A városrészben a helyi lakosság igényeit kielégítő kereskedelmi és szolgáltatási létesítmények nincsenek. A településszerkezeti tervben jelölt településközponti vegyes területeken közoktatási intézmények helyezkednek el.
A terület délnyugati részén jelenleg fejlesztés alatt álló terület található: a Budaörsi Városliget, ahol megépült az uszoda, sportcsarnok és strand, ahol 24 tantermes általános iskola épül és kiegészítő jelleggel kereskedelmi szolgáltatások kapnak helyet.
A városrész része a Naphegy területe, amely a lakosság kedvelt, tanösvénnyel rendelkező pihenőparkja.
Kertvárosias lakóterületen mintegy 4500 fő él.

9. Az autópálya és a vasút menti kereskedelmi-gazdasági területek
A városrész a településen áthaladó autópálya ment területeket foglalja magába.
Elhelyezkedése révén, valamint jó közúti megközelíthetősége miatt potenciális fejlesztési terület, amely mára már viszonylag beépített, de még mindig rendelkezik tartalékterületekkel. Bevásárlóközpontok, hipermarket telepedtek ide, kiterjedt parkoló felületekkel, amelyek megközelítése az autópályákról nyíló kiszolgáló utakkal és felüljárókkal történik. A városrés déli részén, az ún. Déli iparterületén számos kereskedelmi és logisztikai telephely található.
A városrész lakos száma mintegy 360 fő.

10. Szilvás
A városrész a település déli részén fekszik, északról határoló vasútvonal és az autópálya közé ékelődve, ennek ellenére Budaörs városközpontja felől is jól megközelíthető.
A város településszerkezeti tervében a városrész keleti része üdülőterület, többi része gazdasági és különleges terület.
Szilvás alig beépített terület. Elsősorban hétvégi házak állnak itt, de már egy-két szintes családi házak is megjelentek a területen.
A városrészben mintegy 80 fő lakik.

11. Kamaraerdő
A városrész alapvetően lakóterület, patak menti rekreációs területekkel. A terület déli részén helyi védett természetvédelmi terület, a Tétényi-fennsík található.
Az épületek többnyire szabadonálló családi házak.
A városrészben helyezkedik el a Corvinus Egyetem Kertészeti Egyetem törzsgyümölcsöse. A területnek önálló rendelője, postája és részönkormányzata van, valamint kulturális intézménye.

I.2. Közlekedési vizsgálatok

I.2.1. Közúthálózat vizsgálata

Az országos közúthálózat – mind a gyorsforgalmi úthálózat, mind a főúthálózat – alapvetően sugaras szerkezetű Magyarországon. Elsősorban a főváros és az ország kapcsolatát hivatott biztosítani (mivel Budapesten és agglomerációjában él a lakosság mintegy 20%-a, valamint itt képződik a GDP közel 35%-a).
Az elmúlt évtizedek településfejlődésének következményeként a főváros és a szomszédságában lévő települések mára egy összefüggő települési térséget alkotnak közlekedési szempontból. Ennek figyelembevételével tehát **Budaörs az országos közúthálózat centrumában, annak legfontosabb helyszínén – három autópálya kapcsolódásánál – található.** Budaörsön, illetve a környezetében lévő gyorsforgalmi utak közvetlenül biztosítják:

- Nyugat-magyarország elérését (M1 autópálya),
- Balaton térségének elérését (M7 autópálya),
- Budapest elérését (M1-M7 autópálya közös bevezető szakasza),
- A főváros környezetében lévő agglomerációs települések elérését (M0 gyűrű),
- M6, M5, M3 autópályák elérését (M0 gyűrű).

A gyorsforgalmi úthálózat sugárirányú elemei Budaörs környezetében 2x2 sávos keresztmetszetűek. Az M1-M7 autópálya közös bevezető szakasza 2x3 sávos keresztmetszetű. Az M0 gyűrű 2x3 sávra történő bővítése folyamatban van (átadása 2013- várható).
A gyorsforgalmi úthálózat 2x2 sávos keresztmetszetű elemeinek (külterületi szakasz) megengedett forgalomnagysága 3.400 E/óra/irány. A 2x3 sávos keresztmetszetű elemeknél ez az érték 5.100 E/óra/ irány.
A gyorsforgalmi úthálózat esetében az M0 gyűrű, és a sugárirányú elemek azon belül lévő szakaszai nem útdíj kötelesek. Tehát Budaörs számára a legfontosabb úti céloknak számító Budapest, és az agglomerációs települések elérése igen kedvező feltételekkel (magas szolgáltatási színvonalú műszaki infrastruktúra ingyenes használatával) biztosított.

Budaörs közigazgatási területét, és egyben a város központi területét is átszeli az **1. sz. országos főút** (melynek település átkelési szakasza a Szabadság út – Budapesti út által alkotott útvonal). Az elvileg teljes mértékben állami tulajdonban lévő út építési **területének tulajdoni megosztása jelenleg is folyamatban van.** A megosztás után a 2x1 forgalmi sávos folyópálya az országos közúthálózat részét képező 1. sz. főútként állami tulajdonban, míg a szerviz utak, parkoló sávok és gyalogjárdák a helyi közúthálózat részét képező önkormányzati tulajdonba kerülnek.

Az 1. számú főúthoz kapcsolódóan alakult ki az országos mellékúthálózat:

- 8102. sz. Budakeszi – Törökbálint összekötő út (Gyár utca),
- 8105. sz. Budaörs – Törökbálint összekötő út (Bretzfeld utca – Sport utca által alkotott útvonal),
- 81101. sz. Budaörs vasútállomás bekötő útja (Károly király út).

Az országos mellékúthálózat mindegyik eleme rendelkezik egyrészt autópálya csomóponti kapcsolattal. Másrészt feltárja Budaörs beépített területeit, és kapcsolódik a város kelet-nyugati

főutcájához, az 1. sz. főút településátkelési szakaszát jelentő Szabadság út – Budapesti út által alkotott útvonalhoz.
Az országos fő és mellékúthálózat elemei 2x1 forgalmi sávos keresztmetszettel rendelkeznek. Az úthálózat 2x1sávos keresztmetszetű elemeinek megengedett forgalomnagysága külterületi és belterületi szakaszon egyaránt 2.000 E/óra/2 irány.

A közúthálózat forgalomterhelése az alábbi táblázatban kerül bemutatásra:

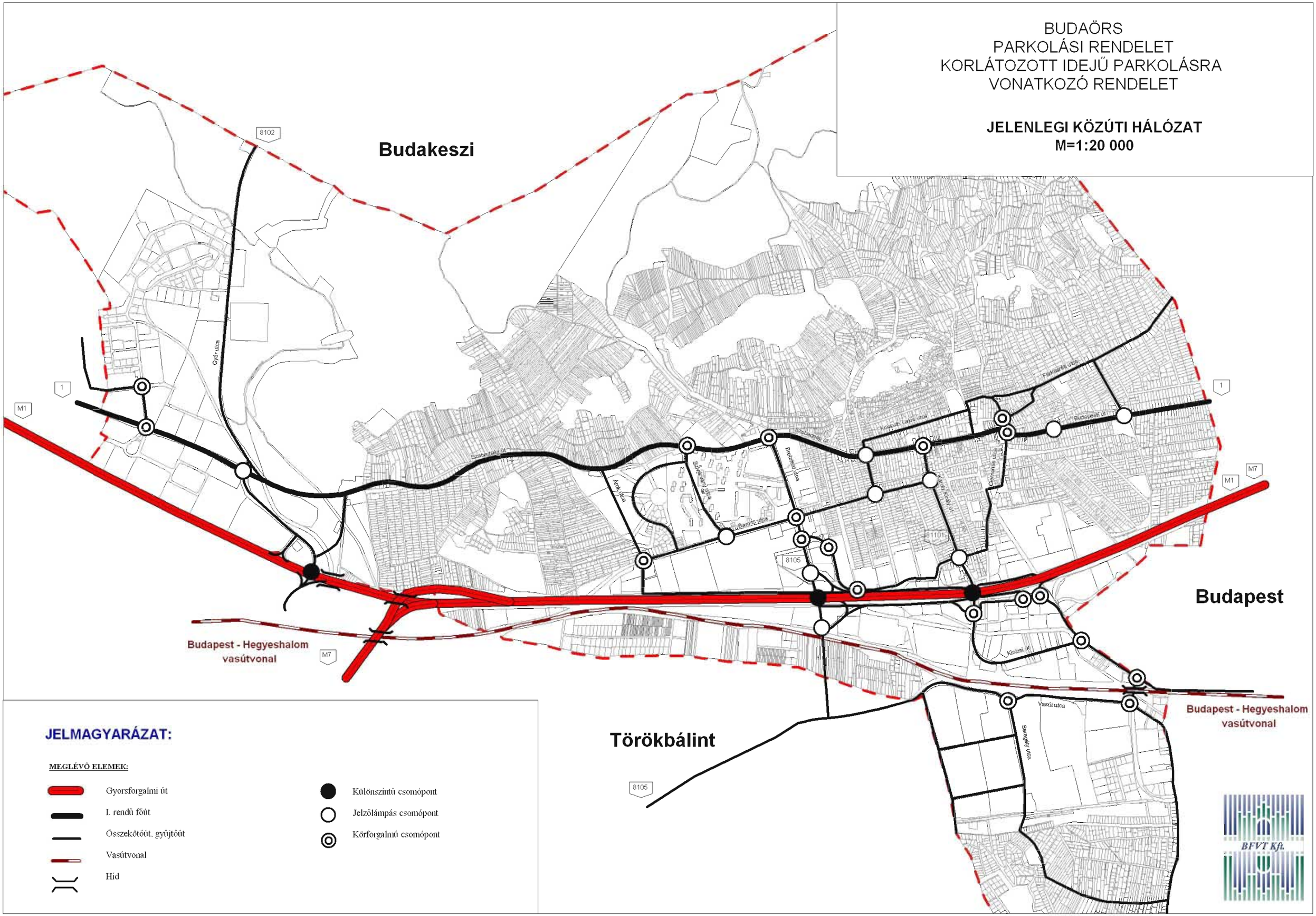
2010 év 2008 év	**ÁNF** **[E/nap]**	**Szgk.** **[j/nap]**	**A.busz** **[j/nap]**	**Tgk.** **[j/nap]**	**Motor** **[j/nap]**	**Kerékpár** **[j/nap]**	**Lassú jármű**
Gyorsforgalmi u.							
M1 autópálya 14+000 kmsz. (M0-on belül)	**47.833** 50.815	**37.503** 39.800	**253** 269	**3.852** 4.109	**83** 88	**0** 0	**0** 0
M7 autópálya 13+130 kmsz. (M0-on belül)	**71.811** 70.030	**54.774** 49.890	**545** 500	**6.200** 7.505	**210** 159	**0** 0	**0** 0
M1-M7 autópálya 11+000 kmsz. (Budaörs nyugat)	**133.545** 127.051	**116.579** 107.164	**605** 581	**6.087** 7.300	**298** 23	**0** 0	**0** 0
M1-M7 autópálya 7+868 kmsz. (Budaörs kelet)	**166.075** 144.702	**151.092** 126.939	**536** 525	**5.322** 6.495	**422** 266	**0** 0	**0** 0
Fő utak							
1.sz. út 2+550 kmsz. (Budaörs kelet)	**12.553** 12.977	**11.207** 11.381	**492** 525	**155** 292	**261** 133	**57** 81	**5** 9
1.sz. út 7+760 kmsz. (8102 úton belül)	**11.923** 12.343	**10.866** 11.321	**191** 150	**327** 356	**194** 130	**48** 60	**7** 7
1.sz. út 10+000 kmsz. (M0-on belül)	**13.000** 17.324	**10.394** 14.877	**186** 155	**810** 786	**139** 106	**46** 23	**6** 1
Mellék utak							
8102.sz. út (B.keszi, T.bálint) 8+400 kmsz. (autópályánál)	**8.987** 9.100	**7.982** 8.197	**90** 56	**386** 372	**63** 57	**44** 38	**0** 0
8105. sz. út (Törökbálint) 0+499 kmsz. (autópályánál)	**9.419** 9.381	**7.124** 7.316	**171** 106	**691** 666	**120** 109	**30** 26	**15** 16
81101 sz. út 0+113 kmsz. (Károly király út)	**11.965** 11.937	**9.428** 9.682	**219** 136	**758** 733	**88** 80	**53** 46	**2** 2
81101 sz. út 2+000 kmsz. (autóp. délre)	**6.232** 8.141	**4.986** 6.914	**131** 66	**338** 402	**80** 58	**25** 10	**1** 3

A magyar közút Zrt.. 2010 év adatai a 2009 évi forgalomszámlálás értékein, a 2008 év adatai a 2007 évi forgalomszámlálás adatain alapulnak.

A gyorsforgalmi úthálózat forgalmában általában véve növekedés, míg az országos főút és mellékúthálózaton stagnálás, illtetve csökkenés tapasztalható.

BUDAÖRS
PARKOLÁSI RENDELET
KORLÁTOZOTT IDEJŰ PARKOLÁSRA
VONATKOZÓ RENDELET

JELENLEGI KÖZÚTI HÁLÓZAT
M=1:20 000



A gyorsforgalmi úthálózat és az 1. számú főút terhelése aszimmetrikus, reggel Budapest felé, délután az országhatár felé nagyobb a forgalom.
Az M1-M7 autópálya közös szakaszán a Budapest felé tartó irány pályájának csúcsóra forgalma, mintegy 5.400 E/óra a reggeli (terheltebb) csúcsidőszakban. Az országhatár felé tartó irány pályájának csúcsóra forgalma mintegy 4.600 E/óra a délutáni (terheltebb) csúcsidőszakban.
Az 1. sz. főút csúcsóra forgalma a budapesti városhatárnál, a Budapest felé menő irányban 790 E/óra, Budaörs felé menő irányban 580 E/óra a reggeli (terheltebb) csúcsidőszakban.
Az országos közúthálózat elemeinek külterületi szakaszai esetében, a fenti megengedett forgalomnagyságok és forgalmi adatok alapján kijelenthető, hogy a sugárirányú gyorsforgalmú úthálózat teljesítőképessége kimerült (a további forgalomnövekedés már a szolgáltatási színvonalat rontja, de még a fizikai kapacitáshatárt nem érte el). Az 1. sz. főút még rendelkezik tartalékkal.
A belterületi szakaszok esetében, ahol a forgalmat növeli a település belső forgalma is, a környezet korlátozott terhelhetősége folytán a forgalom csökkenése lenne kívánatos.

A város belső úthálózata illeszkedik a terepadottságokhoz, a beépített területek és az autópálya hálózatból adódó településszerkezeti kötöttségekhez.
A város belterületeinek meghatározó útvonala a kelet-nyugat irányú Szabadság út – Budapesti út. Tőle északra – a Kossuth Lajos utca - Farkasréti utca által alkotott gyűjtőút kivételével – csak lakóutcák helyezkednek el a domborzati adottságok folytán.
A Szabadság út – Budapesti út által alkotott útvonaltól délre, az M1-M7 autópálya közös szakaszáig lényegében négyzethálós rendszerű gyűjtőúthálózat alakult ki, melynek meghatározó eleme a Baross utca.
A város központi belterületétől elszakadva, a közigazgatási terület déli határán lévő Budaörsi Kamaraerdő településrész a Kamaraerdő – Kinizsi utca a Vasút utca – Sport utca által alkotott útvonalakkal kapcsolódik a településhez. A település gyűjtőúthálózata 2x1 forgalmi sávos.

Budaörs közúti struktúrája a *Jelenlegi közúthálózat* tervlapon kerül bemutatásra.

I.2.2. Tömegközlekedési hálózat vizsgálata

A város tömegközlekedési ellátása az autóbusz közlekedésre épül, melynek vonalvezetését az I.2.1. pontban ismertetett közúthálózat determinálja.

Budaörs tömegközlekedési ellátását döntő mértékben a Szabadság út – Budapesti út által alkotott útvonalon, a Budaörsi lakótelep és Budapest, Móricz Zsigmond körtér között közlekedő 240E járat biztosítja. A 21 perces menetidővel egésznap közlekedő járat a reggeli csúcsidőszakban 3 percenként, a délutáni csúcsidőszakban 3-4 percenként szállítja az utasokat. A 240E járat betétjáratának tekinthető a 15 perces követési idővel üzemelő 40-es viszonylat.
A 40E és 188E járatok kiegészítik a 240E járat által biztosított közlekedési kapcsolatokat, de csak egyes napszakokban közlekednek.

Budaörs központi része és Kamaraerdő településrész között, valamint Törökbálint felé a 88-as járat biztosítja az utazási lehetőségeket, csúcsidőszakban 15 perces (elfogadható) követési idővel. A 88-as járat által biztosított Budaörs - Törökbálint kapcsolatot javítja – óránkénti követési idővel – a budaörsi lakótelep végállomással közlekedő140-es járat.

A városon beleüli , illetve a város központi térsége és a Kamaraerdő között biztosít kapcsolatot a 288-as, illetve a 289-es járat. Az egész nap közlekedő járatok csúcsidejű sűrűsége 3, illetve 2 autóbusz óránként. Csúcsidőn kívül a követési idő 1 óra.
A 240E járatéhoz hasonló szerepet ellátó, 272 Budapest – Törökbálint közvetlen viszonylat (csúcsidőszakokban 15 perces követési idő), és az azt kiegészítő 172E járat Budaörs közlekedése számára nem bír jelentőséggel.

A tömegközlekedési hálózat legfontosabb elemének, a 240E járatnak a forgalomterhelését (melyről adatokat a BKV Zrt. 2009 évre tudott szolgáltatni), és a városon belüli területi eloszlását az alábbi táblázat mutatja be:

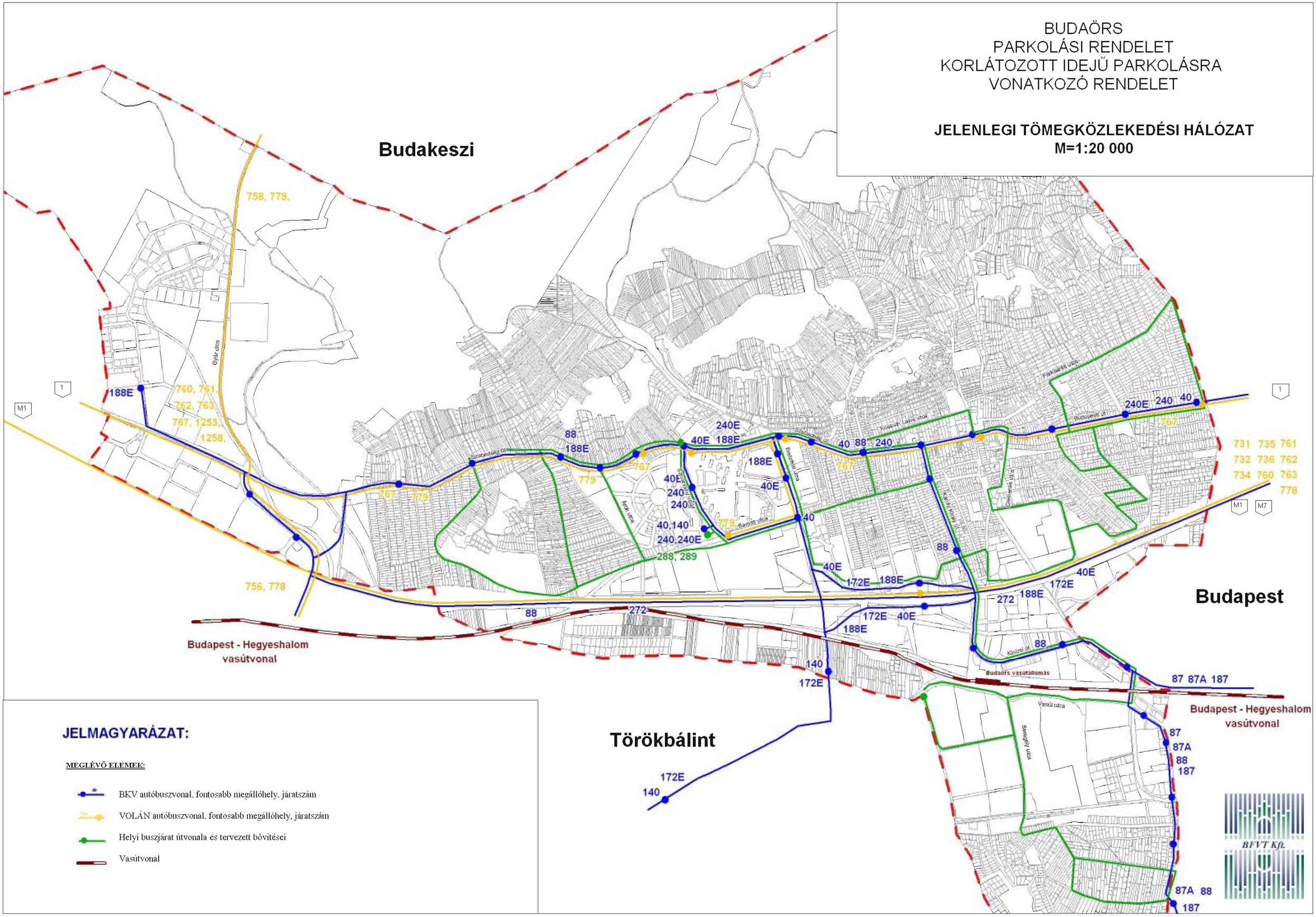
2009 év	**240E** Végállomás Bp. felé (utas/ó/i)	**240E** Városháza Bp. felé (utas/ó/i)	**240E** Templom tér Bp. felé (utas/ó/i)		**240E** Végállomás Bp. felöl (utas/ó/i)	**240E** Városháza Bp. felöl (utas/ó/i)	**240E** Templom tér Bp. felöl (utas/ó/i)
4 – 5	15	47	46		20	20	25
5 – 6	49	110	170		52	72	88
6 – 7	**187**	417	674		140	217	304
7 – 8	183	**503**	**779**		230	**567**	**630**
8 – 9	126	279	448		**237**	432	523
9 – 10	103	232	289		158	237	303
10 – 11	123	215	231		99	140	193
11 – 12	123	197	200		132	177	230
12 – 13	126	223	230		104	195	257
13 – 14	163	279	302		125	245	372
14 – 15	**235**	384	367		151	281	378
15 – 16	227	**404**	**434**		171	309	529
16 –17	201	364	426		**175**	**375**	**569**
17 – 18	177	267	353		169	336	525
18 – 19	152	199	184		121	244	372
19 – 20	97	162	144		86	198	288
20 – 21	126	141	129		27	104	152
21 – 22	92	103	108		28	78	88
22 – 23	23	26	18		10	33	66
23 - 24	5	6	2		1	2	5
összesen	2.533	4.558	5.534		2.236	4.262	5.897

A Szabadság út – Budapesti út által alkotott útvonalon közlekedő 240E járat keresztmetszeti utasterhelése a Városháza megállónál meghaladja a 8.800 utas/nap/2 irányt. Ugyanitt a 40-es viszonylat (mely lényegében a 240E viszonylat betétjárata) terhelése eléri a 2.000 utas/nap/2 irányt, a 88-as járaté csupán 1.700 utas/nap/2 irány.
A tömegközlekedés forgalmi adatai alapján megállapítható, hogy az utasforgalom ugyan aszimmetrikus – reggel a Budapest felé, délután a Budaörs felé tartó irányt terheli nagyobb utasforgalom – azonban az egyéb agglomerációs településekkel szemben jóval kiegyensúlyozottabb, tehát **Budaörs jelentős célforgalmat vonz, Budapest felöl**. Az utasforgalom irányultsága közel 55-45%.

A Budapesti út – Szabadság út által alkotott útvonalon a reggeli csúcsidőben biztosított 3 perces járműkövetés 2.800 utas/óra/2irány kapacitást jelent, tehát figyelembe véve a városhatáron maximalizálódó utasterhelést is, igen jelentős kapacitástartalékkal rendelkezik a vonal (a követési

BUDAÖRS
PARKOLÁSI RENDELET
KORLÁTOZOTT IDEJŰ PARKOLÁSRA
VONATKOZÓ RENDELET

JELENLEGI TÖMEGKÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT
M=1:20 000



JELMAGYARÁZAT:

MEGLÉVŐ ELEMEK:

- BKV autóbuszvonal, fontosabb megállóhely, járatszám
- VOLÁN autóbuszvonal, fontosabb megállóhely, járatszám
- Helyi buszjárat útvonala és tervezett bővítései
- Vasútvonal

idő egyébiránt már nem lenne csökkenthető, azonban csuklós járművek alkalmazása esetén további, mintegy 40 % kapacitás lenne biztosítható).
A többi autóbusz járat – általában 15 perces – követési idejének csökkentésével lényegében tetszés szerinti (maximum ötszörös) kapacitás is teremthető az utasforgalom számára.
A Budapest – Hegyeshalom kétvágányú villamosított vasútvonal utasforgalmi feladatait Budaörs vasútállomás látja el. A vasútállomás napi utasforgalma mintegy 1.000-1.100 le-felszálló utas. (KHEM-KTI 2007 évi adatbázis).
Az M1-M7 autópályával egy közlekedési csatornában elhelyezkedő vasúti pálya Budaörs tömegközlekedésében jelentős szerepet nem tölt be.

A Budapest – Etele tér autóbusz pályaudvar és az agglomerációs települések között működő VOLÁN által biztosított helyközi autóbusz közlekedés – sem a Szabadság út – Budapesti út által alkotott útvonalon, sem az M1-M7 autópálya közös szakaszán – érdemi szerepet nem játszik a város tömegközlekedési ellátásában. A Szabadság út – Budapesti út által alkotott útvonalon közlekedő VOLÁN járatok biztosítják egyrészt Budakeszi, másrészt Budapest elérését.

Budaörs tömegközlekedési struktúrája a *Jelenlegi tömegközlekedési hálózat* tervlapon kerül bemutatásra.

I.2.3. Parkolás, gépjármű ellátottság

Parkolás
Budaörs város esetében a kiváló külső közúthálózati kapcsolatok, valamint a területfelhasználás adottságai (magas presztízsű lakóterületek, az ország legjelentősebb összefüggő kiskereskedelmi területe, jelentős méretű gazdasági terület) a közlekedésen belül a személygépjármű forgalom kiemelt jelentőségét, dominanciáját eredményezik, mely szinte szükségszerűen parkolási problémákat is okoz.
Parkolási problémákat okoz annak ellenére, hogy a város felismerve a motorizáció terén bekövetkező folyamatokat, az előző évtizedben igen jelentős fejlesztéseket valósított meg ezen a téren.
Az alábbiakban a város IVS szerinti területi tagolásának megfelelően kerül bemutatásra az általános parkolási helyzet.

1. Nyugati ipari gazdasági terület
A nagy alapterületű kereskedelmi létesítmények (Metro, OBI) esetében – mivel azok céltudatosan a személygépjármű parkolás kívánalmainak megfelelve valósultak meg – parkolási problémák nem adódnak. Hasonlóan a kisebb kereskedelmi létesítmények és a gazdasági terület esetében is telken belül biztosított a parkolás.

2. Hegyvidékek (Törökugrató, Csiki-dűlő, Út-hegy, Odvas-hegy)
Az alapvetően alacsony intenzitású beépítést jelentő kertvárosias lakóterületen telken belül biztosított a parkolás. A közterületi parkolás csak kényelmi okok miatt jelenik meg.

3. Intézményi városközpont és lakótelep
Az önálló irodaterületek (Terra park vagy más néven Terra dóm területe, Orco Business park) esetében a kiváló gépjármű közlekedési adottságok, valamint a szomszédos településekkel

kapcsolatot biztosító tömegközlekedés egyéni gépjármű közlekedéssel szembeni versenyhátrányából fakadóan kedvezőtlen modal-split arány jött létre. Továbbá – vélhetően – általános esetben a rendeltetésszerű használathoz szükséges számú, telken belül (mélygarázsban) megvalósított parkolókat a tulajdonosok/bérlők vagy nem vásárolták meg, vagy nem bérlik teljes mértékben. Emiatt a közterületekre is jelentős feladat hárul jelenleg, a megfelelő parkolási feltételek biztosítása során.

Az új építésű, Holdfény utca menti lakóterület beépítése esetében a lakófunkcióhoz általánosan szükséges parkolószám (1 lakás/1 parkoló) biztosításra került ugyan, azonban annak mintegy fele közterületi parkolóként valósult meg.

A Szivárvány utca két oldalán, a 70-es években létrehozott Budaörsi lakótelep speciális társadalmi-tulajdoni viszonyok között született, az ország többi településének lakótelepéhez hasonlóan a személygépjármű ellátottság a tervutasításos gazdasági modellnek megfelelően került figyelembe vételre. Mára már parkolási problémák alakultak ki, illetve a jövőben várható jelentősebb mértékű megjelenésük.

A területegységen belül több mint 2.000 közterületi parkoló szolgálja a várakozást.

4. Szállások területe

A kertes mezőgazdasági területen üdülő jellegű beépítés jelenik meg, hiányában parkolási problémák nincsenek.

5. Hegyvidéki erdőterületek

Az erdő területen nem jelenik meg beépítés, ennek hiányában parkolási problémák nem jelentkeznek.

6. Frankhegy

A hétvégi házas üdülő terület (mely időszakosa és részlegesen lakóterületként is funkcionál) beépítése alacsony intenzitású, telken belül biztosított a parkolás. A közterületi parkolás csak kényelmi okok alapján jelenik meg.

7. Történelmi belváros

Budaörs történelmi központja (a Budapesti út – Szabadság út Bretzfeld utcától a Csillag utcáig terjedő szakasza, és a Templom tér környezetének mellékutcái melletti beépítés), valamint a kapcsolódó kisvárosias lakóterületek még a gépjármű közlekedés általánossá válásának időszaka előtt alakultak ki. A település hajdani magja a mai napig megőrizte a tradicionális telekstruktúrát és beépítés módját. A „hézagosan zártsorúan” beépített ingatlanokra sok esetben gépkocsival be sem lehet hajtani. Emiatt a központi területen a telken belüli parkolás utólagosan csak korlátozott mértékben valósulhatott meg, ugyanakkor a Budapesti út – Szabadság út által alkotott útvonal és néhány egyéb közterület (Károly király út, Clementis utca, Baross utca) kivételével a közterületek szélessége sem tudta biztosítani jelentősebb parkoló kapacitás létrehozását.
A területegység részét képező kertvárosias lakóterületek esetében a telken belüli parkolás kedvezőbb arányban biztosított, illetve a közterületek is több lehetőséget biztosítanak a lakossági igények esetenként szükségszerű biztosítására.

A szintén ebbe a területegységbe tartozó új építésű lakóterület esetében (Szabadság út – Nefelejcs utca – Kossuth Lajos utca – Nefelejcs köz) a telken belüli garázsokat a lakók vélhetően nem minden esetben vásárolták meg, és/vagy családonként az egy gépjárművel szemben általános a két gépjármű megléte. Az így létrejött parkolási problémák miatt a közterületekre is jelentős feladat hárul jelenleg a megfelelő működés biztosítása során.

A közterületi parkolás iránti igény azonban kényelmi okok folytán is jelentkezik a területen. A területegységen belül több mint 1.000 közterületi parkoló szolgálja a várakozást.

8. Kertvárosias lakóterület (Budapesti út és Farkasréti út)
Az alapvetően alacsony intenzitású beépítést jelentő kertvárosias lakóterületen telken belül biztosított a parkolás. A közterületi parkolás csak kényelmi okok alapján jelenik meg.

9. Az autópálya és a vasút menti kereskedelmi-gazdasági területek
A létjogosultságukat a gyorsforgalmi úthálózatnak köszönhető nagy alapterületű kereskedelmi létesítmények (Tesco, Auchan,…) esetében – mivel azok céltudatosan a személygépjármű parkolás kívánalmainak (talán túlzott kívánalmainak is) megfelelve valósultak meg – parkolási problémák nem adódnak.
A gazdasági területek esetében szintén nem jelentkeznek parkolási problémák.

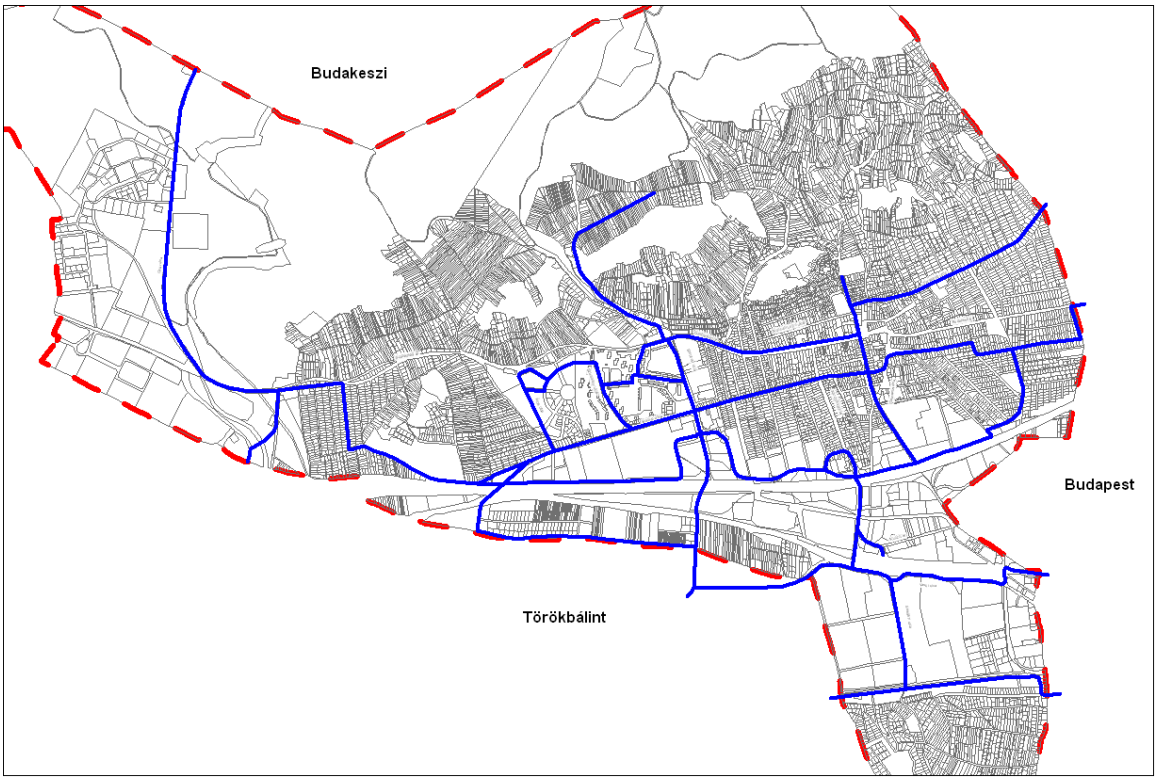
10. Szilvás
A vasútvonal déli oldalán lévő, érdemi beépítéssel nem rendelkező területen parkolási problémák nem tapasztalhatóak.

11. Kamaraerdő
Az alapvetően alacsony intenzitású beépítést jelentő kertvárosias lakóterületen telken belül biztosított a parkolás. A közterületi parkolás csak kényelmi okok alapján jelenik meg.

P + R funkció
A Budapest – Budaörs autóbusz közlekedés sűrűsége igen kedvező, annak a fővárosi torlódásos útszakaszokon történő előnyben részesítése (busz sáv kijelölése) az utóbbi időben megtörtént (az egyéni személygépjármű közlekedés rovására). Budapesten belül a hivatás-forgalom közterületi parkolási lehetőségei folyamatosan szűkülnek, P+R rendszerű parkoló kapacitás növelésére párhuzamosan nem kerül sor.
Az agglomeráció egyéb települései (Törökbálint, Biatorbágy, Páty, Herceghalom, Telki,…) és a főváros közötti tömegközlekedés színvonala jelentősen elmarad a Budaörs esetében rendelkezésre állótól. Ennek figyelembevételével Budaörs belső területei részlegesen akár P+R funkciót is betölthetnek jelenleg. (A 40E járat a hivatásforgalom időszakaiban – óránként két járattal – a normál budapesti tömegközlekedési bérlettel biztosítja a Móricz Zsigmond körtér – Bretzfeld utca direkt kapcsolatot. A Budapesti út – Szabadság út mentén lévő közterületi parkolók rendszeres igénybevétele havonta csak egy 4800 Ft. -os helyi tömegközlekedési bérlet vásárlását teszik szükségessé).

I.2.4. Kerékpáros közlekedés

A településrendezési tervekben meghatározott, és alábbiakban bemutatott távlati kerékpárút hálózat – a domborzati adottságok figyelembe vételével is – igen kedvező Budaörs-Budapest, valamint Budaörs-Törökbálint közlekedést biztosít majd.
A távlati kerékpárút hálózat főbb elemei, kizárólag a városon belüli közlekedés esetében is jelentős szerepet vállalhatnak, a város mérete és lakos száma alapján akár a napi utazások 5-15 %-a is bonyolódhat kerékpáron (érezhetően csökkentve a gépjárműforgalmat és a parkolási igényt).



I.2.5. Összefoglalás - Budaörs jelenlegi közlekedési rendszere

Az alacsony intenzitású beépítéssel rendelkező, közepes méretű városok (20.000-80.000 lakos) közlekedésében általában a meghatározó elem az egyéni gépjármű közlekedés. A tömegközlekedés csak autóbusz hálózatot jelent.

Budaörs közúti közlekedése:

- Külső, térségi kapcsolatok kiemelkedőek. Budapest a legfontosabb kapcsolat.
- Belső, településszerkezeti kapcsolatok közepes színvonalúak. Az igényektől elmaradnak. A Szabadság út – Budapesti út által alkotott útvonal (1. sz. főút) a domináns elem.

Budaörs tömegközlekedése:

- Külső, térségi kapcsolatok jók. Budapest centrikus a hálózat.
- Belső, településszerkezeti kapcsolatokat a lehetőségeknek megfelelően kialakítható hálózat biztosítja. A Szabadság út – Budapesti út által alkotott útvonal a domináns elem.

Budaörs kerékpáros közlekedése:

- A kialakult hálózat dinamikusan növekedik, a használat szezonális.
- A város területének nagyobb részén, illetve a Budaörs – Budapest kapcsolat számára a terepadottságok megfelelőek.

A térségi kapcsolatokból származó közlekedési adottságok:
Az autópálya hálózat (M0, M1, M7, M1-M7 közös szakasz) dominánsan jelenik meg a közlekedésben. Ennek következtében, és ezzel összhangban meghatározó az egyéni gépjármű közlekedés az alábbi funkciók esetében:

- nagy alapterületű kereskedelmi létesítmények,
- iroda negyed,
- munkahelyi létesítmények.

A településszerkezeti kapcsolatokból származó közlekedési adottságok:
A Szabadság út – Budapesti út által alkotott útvonal (1.sz. főút) mint közút, és az azon bonyolódó autóbusz közlekedés határozza meg Budaörs belső működését. Ennek következtében, és ezzel összhangban meghatározó az egyéni gépjármű közlekedés és a parkolás az alábbi funkciók esetében:

- városközpont területe az intézményekkel (főúthálózat, parkolás),
- lakótelep (parkolás),
- iroda negyed (parkolás),
- kertvárosias lakóterületek (főúthálózat).

☛ **Következtetések:**

A parkolás problémaköre szétválik:

- az új építés (vagy bővítés) kapcsán a rendeltetésszerű használathoz szükséges parkolás szabályozására helyi parkolási rendeletben,
- a meglévő beépítés működésével összefüggésben a közterületeken történő várakozással kapcsolatos parkolás gazdálkodásra, a korlátozott idejű várakozóhelyekre vonatkozó rendelettel.

A helyi parkolási rendelettel a fejlődést és működést kell biztosítani a nagy alapterületű kereskedelmi létesítmények, az iroda negyed, és a munkahelyi létesítmények esetében. Ugyanakkor a hosszú távú működést kell biztosítani az intézmények, a lakótelep, a városközpont, és a meglévő kertvárosias lakóterületek esetében.
Ennek figyelembe vételével a területi differenciálás elve követendő a rendeletben.

A korlátozott idejű várakozóhelyekre vonatkozó rendelettel a napi működését kell (lehet) biztosítani a kis alapterületű kereskedelmi létesítmények, az intézmények, a lakótelep, a kisvárosias lakóterületek, és a városközpont esetében a parkolási problémákkal terhelt területeken.
Ennek figyelembe vételével javasolt egy időben ütemezetten bevezetésre kerülő korlátozási rendszer a közterületi parkolás terén.

I.3. Koncepció

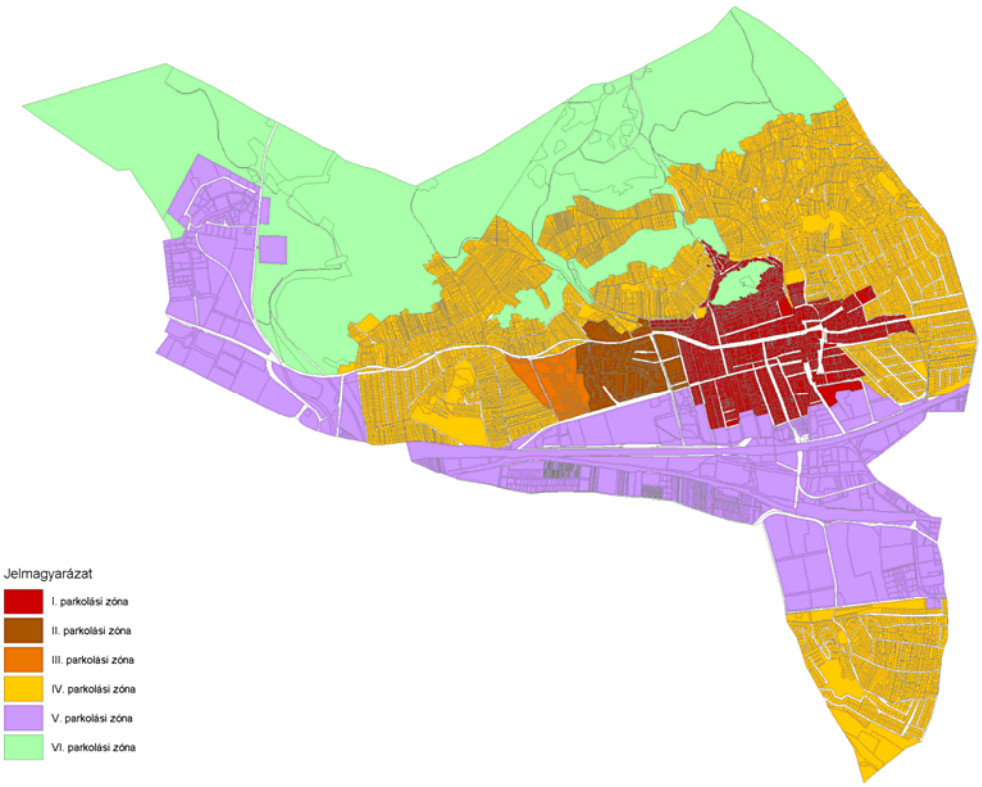
A települési önkormányzati ***parkolási rendelet célja***, hogy Budaörs közigazgatási területére vonatkozóan az OTÉK keretei között, Budaörs beépítési és közlekedési sajátosságaira figyelemmel, differenciáltan szabályozásra kerüljön a szükséges parkolóhelyek száma, illetve a meghatározásra kerüljön a parkolás megváltás lehetőségének intézménye.

I.3.1 A parkolási zónák lehatárolása

A vizsgálati munkarész bemutatta a hatályos TSZT-et, amelyben a településszerkezeti egységek funkcionális és morfológiai szempontból lehatárolásra kerültek. Jelen munka számára ezek a lehatárolások mértékadóak. Figyelembe vettük továbbá az IVS-ben szereplő elemzéseket, az egyes városrész-lehatárolásokat, valamint a városrészekkel kapcsolatos fejlesztési döntéseket.
Fentiek alapján javasolt a parkolást hat zónában differenciáltan szabályozni.

Egy-egy zóna egyrészt funkcionális szempontból, másrészt a beépítés karaktere alapján, harmadrészt a közlekedési adottságok szerint képez viszonylag homogén egységet.

- I. parkolási zóna: magába foglalja a történelmi belvárost,
- II. parkolási zóna: az intézményi városközpontot és a lakótelepet foglalja magába,
- III. parkolási zóna: az ún. Terra dóm területét jelenti,
- IV. parkolási zóna: a jellemzően kertvárosias területek, az üdülőterületek és a kertes mezőgazdasági területek tartoznak ide,
- V. parkolási zóna: a Nyugati ipari gazdasági területet, valamint az autópálya és a vasút menti kereskedelmi-gazdasági területeket foglalja magába,
- VI. parkolási zóna: a beépítésre nem szánt általános mezőgazdasági és erdő területek, valamint a Budaörsi kopárok tartoznak ide.



I.3.2. Az OTÉK szerinti parkolási normáktól való eltérési lehetőségek

Az OTÉK 42. §-a a járművek elhelyezéséről az alábbiak szerint rendelkezik, tárgyi parkolási rendelet szempontjából legfontosabb részeit aláhúzással jelöltük :

„Járművek elhelyezése

42. § *(1)[1] Az építmények, önálló rendeltetési egységek, területek rendeltetésszerű használatához – a (10) bekezdés szerinti jogszabály hiányában – legalább a (2) és a (4) bekezdésben előírt mennyiségű és fajtájú gépjármű elhelyezési lehetőségét, továbbá rendszeres teherszállítás esetén rakodóhelyet kell a telken biztosítani. Meglévő építmények bővítése, átalakítása, rendeltetésük módosítása esetében <u>csak a bővítésből, az átalakításból, illetőleg az új rendeltetésből eredő többlet gépjármű elhelyezéséről kell gondoskodni, a meglévők megtartása mellett.</u>*

(2)[2] Az egyes telkekhez és építményekhez a 4. számú melléklet szerint meghatározott számú személygépkocsi elhelyezését kell biztosítani.

---

[1] A 42. § (1) bekezdése a 182/2008. (VII. 14.) Korm. rendelet 14. § (1) bekezdésével megállapított szöveg. E módosító rendelet 52. § (1) bekezdése alapján a rendelkezést a 2008. szeptember 12. napját követően indított ügyekben kell alkalmazni.

[2] A 42. § (2) bekezdése a 182/2008. (VII. 14.) Korm. rendelet 14. § (1) bekezdésével megállapított szöveg. E módosító rendelet 52. § (1) bekezdése alapján a rendelkezést a 2008. szeptember 12. napját követően indított ügyekben kell alkalmazni.

(3) A (2) bekezdés szerint számított minden megkezdett 50 db várakozóhelyből legalább egyet a mozgásukban korlátozottak részére kell kialakítani, amelyekből legfeljebb négy helyezhető közvetlenül egymás mellé.

(4)[3] Autóbusz-várakozóhelyet kell létesíteni – a (2) bekezdésben előírtakon túlmenően –

a) minden olyan építményhez 200 látogatónként, vásárlónként, illetőleg férőhelyenként, ahol ilyen rendszeres forgalomra számítani kell [pl. szálláshely szolgáltató épület, egyéb közösségi szórakoztató, kulturális épület (színház, múzeum, cirkusz, szabadidőközpont, állatkert, arborétum stb.), kereskedelmi bevásárlóközpont, sportépítmény (sportcsarnok, stadion, strand, uszoda stb.), emlékhely stb.];

b) hajóállomásokhoz a következők szerint

ba) 30 000 fő lakosig 1 db,

bb) 30 000–100 000 fő lakosig 2 db,

bc) 100 000 fő lakos fölött 4 db.

Az ilyen építmények főbejáratánál biztosítani kell legalább egy, mozgáskorlátozottakat is szállító autóbuszból történő biztonságos ki- és beszállás lehetőségét.

(5)[4] A telken a 7. számú melléklet szerint számított kerékpár elhelyezését kell biztosítani minden olyan rendeltetésű építményhez, ahol rendszeres kerékpárforgalomra kell számítani.

(6)[5] A telken a gépjárműtárolókat – a 103. § előírásai szerint – elsődlegesen épületben vagy terepszint alatti építményben kell megvalósítani. [Hatnál több lakás létesítése esetén a gépjárművek elhelyezését építményben kell megvalósítani.]

(7) A 10 gépjárműnél nagyobb befogadóképességű felszíni várakozó-(parkoló) helyet fásítani kell. A fásítást minden megkezdett 4 db várakozó-(parkoló) hely után 1 db, nagy lombkoronát növelő, környezettűrő, túlkoros lombos fa telepítésével kell megoldani.

(8)[6] Áru-rakodóhelyről kell gondoskodni minden olyan építmény részére, amelybe rendszeres áruszállítás történik. A rakodóhelyek nagyságát, számát és helyét a szállító jármű igénye szerint, továbbá úgy kell meghatározni, hogy a rakodás a közterület forgalmát és az építmény rendeltetésszerű használatát ne akadályozza.

(9) Felszíni gépjármű-várakozóhely (parkoló), rakodóhely és autóbusz megálló

a) huzamos tartózkodás céljára szolgáló földszinti helyiség homlokzati nyílászárójához – a saját tulajdonú gépjármű kivételével – 5,0 m-nél,

b) nevelési-oktatási, gyógykezelés, regenerálódás célját szolgáló helyiségek nyílászáróihoz – 20 gépjárműnél nagyobb befogadóképesség esetén – 10,0 m-nél

---

[3] A 42. § (4) bekezdése a 36/2002. (III. 7.) Korm. rendelet 12. § (2) bekezdésével megállapított szöveg, e módosító rendelet 20. § (1) bekezdése alapján rendelkezéseit a 2002. 03. 15. napját követően indított ügyekben kell alkalmazni.

[4] A 42. § (5) bekezdése a 182/2008. (VII. 14.) Korm. rendelet 14. § (2) bekezdésével megállapított szöveg. E módosító rendelet 52. § (1) bekezdése alapján a rendelkezést a 2008. szeptember 12. napját követően indított ügyekben kell alkalmazni.

[5] A 42. § (6) bekezdésének szögletes zárójelben lévő, kurzívan szedett második mondatát a 182/2008. (VII. 14.) Korm. rendelet 14. § (3) bekezdése iktatta be; e módosító rendelet 52. § (1) bekezdése alapján a rendelkezést a 2013. január 1. napját követően indított ügyekben kell alkalmazni. [A rendelkezés e módosító rendelet 52. § (3) bekezdése alapján 2013. január 1-jén lép hatályba.] A 42. § (6) bekezdésének első mondata a 182/2008. (VII. 14.) Korm. rendelet 52. § (7) bekezdésének j) pontja szerint módosított szöveg. E módosító rendelet 52. § (1) bekezdése alapján a rendelkezést a 2008. szeptember 12. napját követően indított ügyekben kell alkalmazni.

[6] A 42. § (8) bekezdése a 182/2008. (VII. 14.) Korm. rendelet 14. § (4) bekezdésével megállapított szöveg. E módosító rendelet 52. § (1) bekezdése alapján a rendelkezést a 2008. szeptember 12. napját követően indított ügyekben kell alkalmazni.

közelebb nem lehet.

(10)[7] A (2) bekezdés szerint számított személygépkocsi elhelyezési kötelezettségtől a település sajátosságaira figyelemmel, közlekedési vizsgálat alapján megállapított települési önkormányzati parkolási rendelet – a 4. számú melléklet 1. pontja alattiak esetében legfeljebb +50%-os, a többi pont alattiak esetében legfeljebb ± 50%-os eltéréssel – eltérő értékeket is megállapíthat. A közlekedési vizsgálatnak ki kell terjednie a szabályozott terület településen belüli elhelyezkedésére, a használati sajátosságaira, a tömegközlekedési ellátottságára és a terület forgalmi terheltségére.

(11) Ha a település adottságai lehetővé vagy szükségessé teszik, a települési önkormányzat a település egész vagy rész területén – a helyi parkolási rendeletben szabályozva – a (2) bekezdés szerinti gépjármű-várakozóhelyek (parkolók) kialakítását a legfeljebb 500 m-en belüli parkolóházban vagy a közterületek közlekedésre szánt területe egy részének, illetőleg a közforgalom céljára átadott magánút területe egy részének felhasználásával az út kezelőjének hozzájárulásával megengedheti. Ilyen esetekben a várakozóhelyek (parkolók) megépítése, továbbá azok használata és fenntartása a parkolási rendeletben rögzített feltételekhez köthetők.

A feltételek ellenértékeként a várakozóhelyek (parkolók) kiépítését, illetőleg a meglévők használhatóságát és fenntartását:

– parkolóház esetében legkésőbb öt éven belül,

– közlekedési területen megvalósuló várakozóhelyek (parkolók) esetében legkésőbb egy éven belül biztosítani kell.

(12)[8] A települési önkormányzatnak – az építményekhez biztosított gépjármű elhelyezésen túlmenően – biztosítania kell a település idegenforgalmi és központi szerepéből származó forgalom ellátását szolgáló személygépjármű és autóbusz parkolóhelyeket, az igényeknek megfelelően, egyedi méretezés szerint.

(13)[9] A települési önkormányzatnak – különösen a városközpontok és egyéb történeti városnegyedek tehermentesítése érdekében – biztosítania kell a közterületeken vagy ahhoz csatlakozó területen kerékpárok elhelyezési lehetőségét a helyi sajátosságoknak megfelelően, egyedi méretezés szerint."

---

[7] A 42. § (10) bekezdésének első mondata a 182/2008. (VII. 14.) Korm. rendelet 14. § (5) bekezdésével megállapított szöveg. E módosító rendelet 52. § (1) bekezdése alapján a rendelkezést a 2008. szeptember 12. napját követően indított ügyekben kell alkalmazni.

[8] A 42. § (12) bekezdését a 182/2008. (VII. 14.) Korm. rendelet 14. § (6) bekezdése iktatta be. E módosító rendelet 52. § (1) bekezdése alapján a rendelkezést a 2008. szeptember 12. napját követően indított ügyekben kell alkalmazni.

[9] A 42. § (13) bekezdését a 182/2008. (VII. 14.) Korm. rendelet 14. § (6) bekezdése iktatta be. E módosító rendelet 52. § (1) bekezdése alapján a rendelkezést a 2008. szeptember 12. napját követően indított ügyekben kell alkalmazni.

„4. számú melléklet a 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelethez [10]

Az építmények rendeltetésszerű használatához szükséges, elhelyezendő személygépkocsik számának megállapítása

Egy személygépkocsi számítandó:

1. minden lakás, üdülőegység után,

2. kereskedelmi egység árusítóterének 0–100 m2-ig minden megkezdett 10 m2, e fölött minden megkezdett 20 m2 nettó alapterülete után,

3. szálláshely szolgáltató egység minden vendégszobaegysége után,

4. vendéglátó egység fogyasztóterének minden megkezdett 5 m2 nettó alapterülete után (beleértve a terasz, kerthelyiség területét is),

5.[11] *bölcsőde, alsó- és középfokú nevelési-oktatási egység (óvoda, alsó- és középfokú iskola) minden foglalkoztatója és/vagy tanterme nettó alapterületének minden megkezdett 20 m2-e után,*

6. felsőfokú oktatási egység oktatási és kutatási helyiségeinek minden megkezdett 20 m2 nettó alapterülete után,

7. egyéb közösségi szórakoztató, kulturális egység (színház, bábszínház, filmszínház, koncert-, hangversenyterem, operaház, cirkusz, varieté stb.) minden megkezdett 5 férőhelye után,

8.[12] *egyéb művelődési egységek (múzeum, művészeti galéria, levéltár stb.) huzamos tartózkodásra szolgáló helyiségeinek minden megkezdett 50 m2 nettó alapterülete után,*

9. sportolás, strandolás célját szolgáló egységek minden 5 férőhelye után,

10.[13] *igazgatási, ellátó, szolgáltató és a nem fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egységek huzamos tartózkodásra szolgáló helyiségeinek minden megkezdett 10 m2 nettó alapterülete után,*

11. fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység minden megkezdett 4 betegágya után,

12. ipari egységek gyártó, szerelő helyiségeinek minden megkezdett 200 m2-e után,

13. raktározási egységek raktárhelyiségeinek minden megkezdett 500 m2-e után,

14. közforgalmú személyközlekedés célját szolgáló egységek

a) vasúti állomásegységhez:

aa) normál nagy- és helyközi vasútállomás esetén (egy településen több állomás esetében arányosan elosztva)

1. 30 000 fő lakosig vagy középállomásnál minden 1000 lakos,

2. 30 000–100 000 fő lakosig vagy agglomerációs, kiemelt üdülőterületi, gyógyhelyi középállomásnál minden 1500 lakos,

---

[10] Az új 4. számú mellékletet a 36/2002. (III. 7.) Korm. rendelet 19. §-a iktatta a szövegbe, egyidejűleg az eredeti 4. számú melléklet számozását 5. számúra változtatva. E módosító rendelet 20. § (1) bekezdése alapján rendelkezéseit a 2002. 03. 15. napját követően indított ügyekben kell alkalmazni.

[11] A 4. számú melléklet 5. pontja a 196/2009. (IX. 15.) Korm. rendelet 52. §-ával megállapított szöveg.

[12] A 4. számú melléklet 8. pontja a 182/2008. (VII. 14.) Korm. rendelet 52. § (7) bekezdésének x) pontja szerint módosított szöveg. E módosító rendelet 52. § (1) bekezdése alapján a rendelkezést a 2008. szeptember 12. napját követően indított ügyekben kell alkalmazni.

[13] A 4. számú melléklet 10. pontja a 182/2008. (VII. 14.) Korm. rendelet 52. § (7) bekezdésének x) pontja szerint módosított szöveg. E módosító rendelet 52. § (1) bekezdése alapján a rendelkezést a 2008. szeptember 12. napját követően indított ügyekben kell alkalmazni.

3. 100 000 fő lakos fölött vagy vasúti csomóponti állomásnál minden 2500 lakos után,

ab) kisvasúti állomás esetén egyedi vizsgálat alapján;

b) távolsági és helyközi autóbusz állomás és megállóhely egységhez (egy településen több állomás esetében arányosan elosztva):

ba) 30 000 fő lakosig minden 1000 lakos,

bb) 30 000–100 000 fő lakosig vagy agglomerációs, kiemelt üdülőterületi, gyógyhelyi állomásnál, megállóhelynél minden 1500 lakos,

bc) 100 000 fő lakos fölött vagy csomóponti állomásnál, megállóhelynél minden 2500 lakos után;

c) hajóállomás esetén:

ca) 30 000 fő lakosig 5–10 db,

cb) 30 000–100 000 fő lakosig 10–20 db,

cc) 100 000 fő lakos fölött 20–30 db;

d) helyi tömegközlekedési eszköz végállomása esetén egyedi vizsgálat alapján (P+R);

e) repülőtér esetén egyedi vizsgálat alapján,

15.[14] egyéb rendeltetési egységek huzamos tartózkodásra szolgáló helyiségeinek minden megkezdett 20 m2 nettó alapterülete után,

16. minden jelentős zöldfelületet igénylő közösségi kulturális egység (állatkert, növénykert, temető stb.) és közhasználatú park területének minden megkezdett 500 m2-e után,

17.[15] öregek otthona szobáinak egyharmada után."

I.3.3. Az egyes telkek és építményekhez szükséges személygépkocsi elhelyezésének szabályozása

Budaörs településrendezési eszközeiben biztosított fejlesztések megvalósíthatósága, valamint a település szakszerű üzemeltethetősége miatt indokolt a parkolás differenciált szabályozása. Az OTÉK 4. számú mellékletében meghatározottaktól eltérő paraméterek alkalmazása a terület karakterétől, a közlekedési mód figyelembevételével és a preferált területhasználattól függően lehetséges.
Általános elvként rögzíthető, hogy a parkolást elsősorban telken belül, de zónánként differenciált mennyiségben kell megoldani.

Szükségesnek tartjuk a parkolási rendeletben az **OTÉK-ban meghatározott funkciók további differenciálását** a lakás és üdülőegység, a kereskedelmi egység, és az egyéb rendeltetési egység esetén:

- A lakás, üdülőegység esetén a nagyobb alapterületű egységeknél a gyakorlatban tapasztalható, hogy egynél több gépkocsival rendelkezik a tulajdonos, illetve rendelkeznek a tulajdonosok. Javaslatunk e miatt a 125 m2 feletti lakás vagy üdülőegység esetén a zónák egy részében az OTÉK szerinti +50%-os eltérést alkalmazza.

---

[14] A 4. számú melléklet 15. pontja a 182/2008. (VII. 14.) Korm. rendelet 52. § (7) bekezdésének x) pontja szerint módosított szöveg. E módosító rendelet 52. § (1) bekezdése alapján a rendelkezést a 2008. szeptember 12. napját követően indított ügyekben kell alkalmazni.

[15] A 4. számú melléklet 17. pontját a 182/2008. (VII. 14.) Korm. rendelet 51. § (4) bekezdése iktatta be. E módosító rendelet 52. § (1) bekezdése alapján a rendelkezést a 2008. szeptember 12. napját követően indított ügyekben kell alkalmazni.

- Szintén az alapterület alapján javasolt a kereskedelmi egységek további tagolása. Ennek oka egyrészt, hogy a kereskedelmi egység mérete egyrészt szorosan összefügg a vásárlók közlekedési szokásjellemzőivel. Másrészt a településszerkezeti összefüggések alapján a kereskedelmi létesítmények differenciált kezelése szükséges. (Javasolt kategóriák: 100 m^2-ig; 100 m^2 feletti, de legfeljebb 200 m^2; 200 m^2 feletti, de legfeljebb 1000 m^2; valamint 1000 m^2 feletti bruttó szintterület).
- Az egyéb rendeltetési egységek esetén az egyértelműség kedvéért nevesítésre kerül az iroda funkció, és az alapterület alapján itt is további tagolást javasolunk. Figyelembe vettük a dolgozók közlekedési szokásait, és hasonlóan a kereskedelemhez a településszerkezeti összefüggésekre is kell tudni figyelemmel lenni. (Javasolt kategóriák: 100 m^2-ig, 100 m^2 feletti, de legfeljebb 2000 m^2, valamint 2000 m^2 feletti bruttó szintterület).

Az egyes funkciókhoz, rendeltetésekhez szükséges **személygépkocsi elhelyezést az egyes zónákban** az alábbi elvek alapján javasolt szabályozni:

Lakás, üdülőegység: 125 m^2 nettó alapterületig minden parkolási zónában, ahol ezek a rendeltetések megengedettek, javasolt az OTÉK szerinti 1 parkoló/egység előírása. A IV. zónában viszont a helyi viszonyok alapján 50%-os növelés indokolt. Itt találjuk a kertvárosias lakó-, valamint az üdülőterületek, egy lakáshoz jellemzően egynél több gépkocsi tartozik a megfelelő tömegközlekedés hiánya miatt.
125 m^2 nettó alapterület felett azonban – a III. zóna kivételével – az OTÉK szerinti érték 50 %-kal növelendő. A nagyobb alapterületű lakások esetén a gyakorlat azt mutatja, hogy általánosan egynél több gépkocsi tartozik egy lakóegységhez, ennek elhelyezkedésétől függetlenül. A III. zónára a lakófunkció nem jellemző.
Kereskedelmi egység: 100 m^2 bruttó szintterületig az I., II. és IV. zóna, míg 100 – 200 m^2 bruttó szintterület között az I. zóna esetében az OTÉK szerinti értéket 50%-kal, a IV. zóna esetén 25%-al csökkenteni javasoljuk. A kis alapterületű üzletek ezekben a zónákban elsősorban a helyi lakóság ellátását szolgálják. A tapasztalatok szerint ezeket részben gyalog is felkeresik, valamint gyakori a több üzlet felkeresése egy vásárlás alkalmával.
A 200 m^2 feletti, de legfeljebb 1000 m^2 bruttó szintterület esetén, illetve az 1000 m^2 bruttó szintterület felett a vásárlási szokások miatt kedvezményt nem alkalmazunk.
Fentiek mellett a kereskedelmi létesítmények túlzott parkoló-építését az építhető férőhelyszám korlátozásával javasolt megakadályozni, ez azt jelenti, hogy a 100 m2 feletti egységek esetén a számított érték legfeljebb 25% -kal léphető túl, ahol legalább az OTÉK szerinti – tehát gépjármű centrikus vásárló forgalom a meghatározó – mennyiség indokolt. Ily módon elkerülhető a burkolt felületek felesleges növelése.
Szálláshely-szolgáltató egység esetén az OTÉK minden szoba után 1 parkoló férőhely létesítését írja elő, kedvezmény biztosítását nem javasoljuk Budaörs közút domináns térségi kapcsolatai miatt.
Vendéglátó egység számára az OTÉK a fogyasztótér minden megkezdett 5 m^2 nettó alapterülete után – beleértve a csak időszakosan üzemeltethető terasz, kerthelyiség területét is! – ír elő 1 parkoló férőhelyet. Ezt a IV. és VI. zóna kivételével 50%-kal javasolt csökkenteni, mert az itt lakók és dolgozók ezeket a helyeket részben gyalog is elérhetik, valamint az időszakosan használt területek miatt az előírás amúgy is túlzott.
Bölcsőde, alsó- és középfokú nevelési-oktatási egység esetén az I. zónában 50%-os, a IV. zónában 25%-os kedvezmény javasolt.
Felsőfokú oktatási egység, valamint egyéb közösségi szórakoztató, kulturális egység számára az I. és II. zónában csak 25%-os kedvezmény javasolt, mivel sokan gépkocsival látogatnák. A IV. és V.

zónában történő létesítés esetén már az előírt férőhelyszám 25%-os növelése szükséges, mivel itt megfelelő közösségi közlekedés nem áll rendelkezésre.
Egyéb művelődési egység számára az I. zónában 50%-os kedvezmény javasolt. Az V. zónában történő létesítés esetén már az előírt férőhelyszám 25%-os növelése szükséges, mivel itt megfelelő közösségi közlekedés nem áll rendelkezésre.
Sportolás, strandolás célját szolgáló egység létesítéséhez kedvezmény alkalmazása indokolt a közösségi közlekedéssel jól ellátott I. zónában (25%-os csökkentés). A II.-V. zóna területén az OTÉK szerinti érték (1 parkoló férőhely/ az egység 5 férőhelye után) alkalmazása javasolt.
Igazgatási, ellátó, szolgáltató és nem fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység parkolási szükségletét a közösségi közlekedés, illetve a gyalogos megközelíthetőség függvényében javasolt differenciálni. Az I. zóna területén 50%-os csökkentés indokolt, a többi zóna területen kedvezmény alkalmazása nem javasolt.
Fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység esetében differenciálás, illetve kedvezmény nem indokolt, mivel elsősorban nem a helyi igényeket hivatott kielégíteni.
Ipari, valamint raktározási egység esetén a funkciók térbeli elhelyezkedése miatt az OTÉK által előirt szükséges parkoló férőhelyek száma csökkentése nem javasolt. Megvalósításuk csak az V. zóna területén megengedett.
Közforgalmú személyközlekedés célját szolgáló állomásegységek esetén térbeli elhelyezkedésük miatt az OTÉK által előirt szükséges parkoló férőhelyek számának módosítása nem javasolt.
Egyéb rendeltetési egység, iroda számára 100 m^2 bruttó szintterületig – a IV. zóna kivételével, ahol 25%-os növelés indokolt – az OTÉK szerinti értéket javasoljuk alkalmazni (1 parkoló férőhely/ huzamos tartózkodásra szolgáló helyiség minden megkezdett 20 m^2 nettó alapterülete után), mivel ez a tapasztalatok alapján 3 dolgozót jelent.
100 m^2 feletti, de legfeljebb 2000 m^2 bruttó szintterületű egyéb funkció létesítése esetén már a III.-IV. zónák területén is többlet férőhelyekre van szükség (+25%).
Egyéb rendeltetési egység, iroda létesítése 2000 m^2 bruttó szintterület felett a történelmi belvárosban nem támogatott funkció, ezért létesítése esetén az OTÉK alapján számított érték 50%-kal növelendő. III.-IV. zónák területén – a tömegközlekedés színvonalának változásával ellentétesen – a parkolók számának növelése szükséges (+25%, +50%)
Jelentős zöldfelületet igénylő közösségi, kulturális egység és közhasználatú park létesítése maximálisan támogatott funkció. Az I.-V. parkolási zónákban történő elhelyezés esetén tehát az OTÉK alapján számított érték 50%-kal csökkenthető.
Öregek otthona szobáinak egyharmada után szükséges parkoló férőhelyet biztosítani az OTÉK szerint. Mivel az idősek rendszerint nem gépkocsival közlekednek, elsősorban az itt dolgozók és a látogatók parkolási igényeit kell kielégíteni. A parkolási szükségletet a közösségi közlekedés, illetve a gyalogos megközelíthetőség függvényében javasolt differenciálni. Az I. zóna területén 50%-kal csökkentendő, a többi zóna esetében az OTÉK szerinti mennyiség indokolt.

I.3.4. Gépjármű-várakozóhelyek (parkolók) kialakítása a legfeljebb 500 m-en belüli közterületek felhasználásával – a parkolás megváltásának intézménye

A település egyes részterületeinek adottságai (lsd. Városrendezési vizsgálatok c. fejezet) szükségessé teszik, hogy a gépjármű-várakozóhelyek (parkolók) kialakítása nem a fejlesztéssel érintett telken, hanem a jogszabályban szereplő legfeljebb 500 m-en belüli közterületek közlekedésre szánt területe egy részének, illetőleg a közforgalom céljára átadott magánút területe egy részének felhasználásával - az út kezelőjének hozzájárulásával - megengedett legyen. Javaslatunk szerint ezt a lehetőséget (a **parkolás megváltás**át) a területek karaktere és a

beépítés intenzitása miatt terület-specifikusan a történelmi belváros, valamint az intézményi városközpont és a lakótelep területén az IVS szerint preferált funkciók esetében általánosan biztosítani kell. Az IVS szerint a történelmi belváros területén cél a magas minőségű kiskereskedelmi és vendéglátó-ipari szolgáltatások támogatása, a kulturális intézményhálózat bővítése és a közoktatási intézmények fejlesztése. Az intézményi városközpont és lakótelep területén irodafejlesztések, sport és szabadidős fejlesztések, lakásépítés támogatott az IVS szerint, a domináns úszótelkes telekstruktúra miatt azonban a parkolás megváltás általánosan alkalmazandó.
Fentiek mellett az egyes ingatlanok területi elhelyezkedésétől függetlenül a telek műszaki adottságai (kis telekméret, értékes meglévő beépítés vagy növényállomány) indokolttá teheti a parkolás megváltás alkalmazását.

Ilyen esetekben a várakozóhelyek (parkolók) megépítése, továbbá azok használata és fenntartása a parkolási rendeletben feltételekhez köthetők. Javaslatunk szerint a területi adottságok alapján meghatározott történelmi belváros, az intézményi városközpont és a lakótelep parkolási zónájára (I.-II. zónák) vonatkozó parkolás megváltási lehetőség kizárólag meglévő épület bővítése esetén (pl. emeletráépítés), vagy a rendeltetés módjának változtatásakor lehetséges.

Összefoglalva: a parkolás megváltás intézményét a kialakult településszerkezeti helyzet, a terület beépítési karaktere miatt általánosan csak az I. és II. parkolási zónában javasolt alkalmazni, kizárólag bővítés esetén. Az építési telek műszaki adottságai alapján a parkolás megváltás a többi zónában kivételesen lehetséges.

Az egyes funkciókhoz, rendeltetésekhez tartozó **parkolás megváltás lehetőségét az I. zónában** az alábbi elvek alapján javasolt szabályozni:

Teljes mértékben (100%) biztosítható a parkolás közterületen, ha bővítés révén, 100 m2-nél kisebb kereskedelmi egység, vendéglátó, helyi oktatási, művelődési, kulturális egység vagy közhasználatú park létesül. Ezek a funkciók az IVS szerint hozzájárulnak a történelmi belváros kedvező fejlődéséhez. A 100 -200 m2 közötti kereskedelmi egység, a sportolást szolgáló, valamint a 2000 m2 –t meg nem haladó egyéb rendeltetési egységek esetén a számított parkoló férőhelyek fele (50%) biztosítható közterületen. A sportfunkció a belvárosban is kívánatos, a kisebb alapterületű egyéb rendeltetések is jól illeszkednek a belvárosba.

A **II. zóna** területén a parkolás közterületen teljes mértékben (100%) biztosítható.

I.3.5. A parkolási zónák leírása

I. PARKOLÁSI ZÓNA

Az I. parkolási zóna magába foglalja a történelmi belvárost.

A TSZT a területet az alábbi területfelhasználási kategóriákba sorolja:

- Kisvárosias lakóterület
- Kertvárosias lakóterület
- Településközpont vegyes terület
- Központi vegyes terület
- Különleges terület
- Közúti és közmű területek
- Zöldterület.

Az I. zóna területén a helyi építési szabályzat (BHÉSZ) az alábbi funkciók elhelyezését teszi lehetővé:

a) lakóépület,
b) kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó épület,
c) egyházi, oktatási, egészségügyi, szociális épület,
d) sportcélú építmény,
e) szálláshely szolgáltató épület,
f) igazgatási, egyéb iroda épület,
g) a helyi lakosság közbiztonságát szolgáló építmény,
h) a terület rendeltetésszerű használatát nem zavaró hatású egyéb gazdasági építmény,
i) parkolóház,
j) a terület rendeltetésszerű használatát nem zavaró hatású kézműipari épület,
k) egyéb közösségi szórakoztató, kulturális épület.

Az IVS szerint **a történelmi belváros területén cél a magas minőségű kiskereskedelmi és vendéglátó-ipari szolgáltatások támogatása, a kulturális intézményhálózat bővítése és a közoktatási intézmények fejlesztése.**

<u>Koncepció, elvek:</u>
A történelmi belvárosban a kis telekméretek és az intenzív beépítés miatt a gépkocsik csak korlátozottan helyezhetők el. A személygépjármű közlekedés korlátozott lehetőségeivel szemben ugyanakkor ez a terület jó tömegközlekedési ellátottsággal rendelkezik.
A terület minőségi fejlesztése érdekében elsősorban az IVS-ben preferált funkciók esetében *(kiskereskedelem legfeljebb 200 m2 bruttó szintterületig,, vendéglátás, alsó- és középfokú nevelés, oktatás, sport, igazgatás, kulturális létesítmény,jelentős zöldfelületet igénylő létesítmény, idősek*

otthona) javasolt a szükséges parkoló-férőhelyek számát kedvezményesen meghatározni, valamint a parkolás megváltását bővítés esetén részben lehetővé tenni.
A történelmi belvárosban nem támogatott új funkciók esetében kedvezmény nem biztosított.

Funkció		Parkolási zóna	
		I. ZÓNA	
		A [%]	B [%]
1.a	Lakás, üdülőegység 125 m^2 nettó alapterületig	0	0
1.b	Lakás, üdülőegység 125 m^2 nettó alapterület felett	+50	0
2.a	Kereskedelmi egység 100 m^2 bruttó szintterületig	-50	100
2.b	Kereskedelmi egység 100 m^2 feletti, de legfeljebb 200 m^2 bruttó szintterület esetén	-50	50
2.c	Kereskedelmi egység 200 m^2 feletti, de legfeljebb 1000 m^2 bruttó szintterület esetén	-	-
2.d	Kereskedelmi egység 1000 m^2 bruttó szintterület felett	-	-
3.	Szálláshely-szolgáltató egység	0	0
4.	Vendéglátó egység	-50	100
5.	Bölcsőde, alsó- és középfokú nevelési-oktatási egység	-50	100
6.	Felsőfokú oktatási egység	-25	0
7.	Egyéb közösségi szórakoztató, kulturális egység	-50	100
8.	Egyéb művelődési egység	-50	100
9.	Sportolás, strandolás célját szolgáló egység	-25	50
10.	Igazgatási, ellátó, szolgáltató és nem fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység	-50	0
11.	Fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység	0	0
12.	Ipari egység	-	-
13.	Raktározási egység	-	-
14.a	Közforgalmú személyközlekedés célját szolgáló vasúti állomásegység	-	-
14.b.	Közforgalmú személyközlekedés célját szolgáló autóbusz állómás és megállóhely egység	0	0
15.a.	Egyéb rendeltetési egység, iroda 100 m^2 bruttó szintterületig	0	50
15.b.	Egyéb rendeltetési egység, iroda 100 m^2 feletti, de legfeljebb 2000 m^2 bruttó szintterület esetén	0	50
15.c.	Egyéb rendeltetési egység, iroda 2000 m^2 bruttó szintterület felett	+50	0
16.	Jelentős zöldfelületet igénylő közösségi, kulturális egység és közhasználatú park	-50	100
17.	Öregek otthona	-50	0

A: a rendeletben az OTÉK alapján számított gépjármű várakozóhely létesítési kötelezettségétől való %-os eltérés
B: a rendelet alapján számított gépjármű várakozóhely létesítési kötelezettség telken kívül megállapodás alapján biztosítható %-os mértéke

- A zóna területén nem megengedett funkció

II. PARKOLÁSI ZÓNA

A II. parkolási zóna magába foglalja az intézményi városközpontot és a lakótelepet.

A TSZT a területet az alábbi területfelhasználási kategóriákba sorolja:

- Nagyvárosias lakóterület
- Kisvárosias lakóterület
- Kertvárosias lakóterület
- Településközpont vegyes terület
- Központi vegyes terület
- Különleges terület
- Közúti és közmű területek
- Zöldterület.

A II. parkolási zóna területén a helyi építési szabályzat (BHÉSZ) az alábbi funkciók elhelyezését teszi lehetővé:

a) lakóépület,
b) kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó épület,
c) egyházi, oktatási, egészségügyi, szociális épület,
d) sportcélú építmény,
e) szálláshely szolgáltató épület,
f) igazgatási, egyéb iroda épület,
g) a helyi lakosság közbiztonságát szolgáló építmény,
h) a terület rendeltetésszerű használatát nem zavaró hatású egyéb gazdasági építmény,
i) parkolóház,
j) a terület rendeltetésszerű használatát nem zavaró hatású kézműipari épület,
k) egyéb közösségi szórakoztató, kulturális épület.

Az IVS szerint **az intézményi városközpont és lakótelep területén irodafejlesztések, sport és szabadidős fejlesztések, lakásépítés a cél.**

<u>Koncepció, elvek:</u>
A lakótelepen a parkolás jelenleg nagyrészt közterületen történik. Az úszótelkes struktúra miatt a parkolás megváltás – szükségmegoldásként – általánosan javasolt.

Funkció		Parkolási zóna	
		II. ZÓNA	
		A [%]	B [%]
1.a	Lakás, üdülőegység 125 m^2 nettó alapterületig	0	100
1.b.	Lakás, üdülőegység 125 m^2 nettó alapterület felett	0	100
2.a.	Kereskedelmi egység 100 m^2 bruttó szintterületig	-50	100
2.b	Kereskedelmi egység 100 m^2 feletti, de legfeljebb 200 m^2 bruttó szintterület esetén	0	100
2.c	Kereskedelmi egység 200 m^2 feletti, de legfeljebb 1000 m^2 bruttó szintterület esetén	0*	100
2.d	Kereskedelmi egység 1000 m^2 bruttó szintterület felett	0*	100
3.	Szálláshely-szolgáltató egység	0	100
4.	Vendéglátó egység	-50	100
5.	Bölcsőde, alsó- és középfokú nevelési-oktatási egység	0	100
6.	Felsőfokú oktatási egység	0	100
7.	Egyéb közösségi szórakoztató, kulturális egység	0	100
8.	Egyéb művelődési egység	0	100
9.	Sportolás, strandolás célját szolgáló egység	0	100
10.	Igazgatási, ellátó, szolgáltató és nem fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység	0	100
11.	Fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység	0	100
12.	Ipari egység	-	-
13.	Raktározási egység	-	-
14.a	Közforgalmú személyközlekedés célját szolgáló vasúti állomásegység	-	-
14.b.	Közforgalmú személyközlekedés célját szolgáló autóbusz állómás és megállóhely egység	0	0
15.a.	Egyéb rendeltetési egység, iroda 100 m^2 bruttó szintterületig	0	100
15.b.	Egyéb rendeltetési egység, iroda 100 m^2 feletti, de legfeljebb 2000 m^2 bruttó szintterület esetén	0	100
15.c.	Egyéb rendeltetési egység, iroda 2000 m^2 bruttó szintterület felett	0	100
16.	Jelentős zöldfelületet igénylő közösségi, kulturális egység és közhasználatú park	-50	100
17.	Öregek otthona	0	100

A: a rendeletben az OTÉK alapján számított gépjármű várakozóhely létesítési kötelezettségétől való %-os eltérés

B: a rendelet alapján számított gépjármű várakozóhely létesítési kötelezettség telken kívül megállapodás alapján biztosítható %-os mértéke

* A jelen táblázat alapján számított, a rendeltetésszerű használathoz szükséges személygépjármű-várakozóhelyek száma legfeljebb 25 %-al haladható meg.

\- A zóna területén nem megengedett funkció

III. PARKOLÁSI ZÓNA

A III. parkolási zóna az ún. Terra dóm területét foglalja magába.

A TSZT a területet az alábbi területfelhasználási kategóriákba sorolja:

- Településközpont vegyes terület
- Különleges terület
- Zöldterület.

A III. parkolási zóna területén a helyi építési szabályzat (BHÉSZ) az alábbi funkciók elhelyezését teszi lehetővé:

a) lakóépület,
b) kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó épület,
c) egyházi, oktatási, egészségügyi, szociális épület,
d) sportcélú építmény,
e) szálláshely szolgáltató épület,
f) igazgatási épület,
g) egyéb közösségi szórakoztató, kulturális épület.

Az IVS szerint a területen **irodafejlesztések, sport és szabadidős fejlesztések a cél.**

<u>Koncepció, elvek:</u>
Kedvezmény csak az iroda domináns beépítés „élhetőbbé" tételét biztosító zöldfelületi funkció esetében biztosított. Közepes és nagy irodafejlesztés esetén a területen pedig már az általános mennyiséghez képest többletparkoló létesítése is indokolt, mivel az itt dolgozók zöme nem a tömegközlekedést használja.

Funkció		Parkolási zóna III. ZÓNA A [%]
1.a	Lakás, üdülőegység 125 m^2 nettó alapterületig	0
1.b.	Lakás, üdülőegység 125 m^2 nettó alapterület felett	+50
2.a.	Kereskedelmi egység 100 m^2 bruttó szintterületig	0
2.b	Kereskedelmi egység 100 m^2 feletti, de legfeljebb 200 m^2 bruttó szintterület esetén	0*
2.c	Kereskedelmi egység 200 m^2 feletti, de legfeljebb 1000 m^2 bruttó szintterület esetén	0*
2.d	Kereskedelmi egység 1000 m^2 bruttó szintterület felett	0*
3.	Szálláshely-szolgáltató egység	0
4.	Vendéglátó egység	0
5.	Bölcsőde, alsó- és középfokú nevelési-oktatási egység	0
6.	Felsőfokú oktatási egység	0
7.	Egyéb közösségi szórakoztató, kulturális egység	0
8.	Egyéb művelődési egység	0
9.	Sportolás, strandolás célját szolgáló egység	0
10.	Igazgatási, ellátó, szolgáltató és nem fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység	0
11.	Fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység	0
12.	Ipari egység	-
13.	Raktározási egység	-
14.a	Közforgalmú személyközlekedés célját szolgáló vasúti állomásegység	-
14.b.	Közforgalmú személyközlekedés célját szolgáló autóbusz állómás és megállóhely egység	0
15.a.	Egyéb rendeltetési egység, iroda 100 m^2 bruttó szintterületig	0
15.b.	Egyéb rendeltetési egység, iroda 100 m^2 feletti, de legfeljebb 2000 m^2 bruttó szintterület esetén	+25
15.c.	Egyéb rendeltetési egység, iroda 2000 m^2 bruttó szintterület felett	+25
16.	Jelentős zöldfelületet igénylő közösségi, kulturális egység és közhasználatú park	-50
17.	Öregek otthona	0

A: a rendeletben az OTÉK alapján számított gépjármű várakozóhely létesítési kötelezettségétől való %-os eltérés

B: a rendelet alapján számított gépjármű várakozóhely létesítési kötelezettség telken kívül megállapodás alapján biztosítható %-os mértéke

* A jelen táblázat alapján számított, a rendeltetésszerű használathoz szükséges személygépjármű-várakozóhelyek száma legfeljebb 25 %-al haladható meg.

- A zóna területén nem megengedett funkció

IV. PARKOLÁSI ZÓNA

A IV. parkolási zónába a jellemzően kertvárosias területek, az üdülőterületek és a kertes mezőgazdasági területek tartoznak.

A TSZT a területet jellemzően fenti területfelhasználási kategóriákba, valamint közúti és közmű területek kategóriába sorolja, de elszórtan találunk településközpont vegyes területet, kereskedelmi, szolgáltató gazdasági területet, ipari gazdasági területet, különleges területet, zöldterületet, erdőt és vízgazdálkodási területet is.

Az IV. zóna területén a helyi építési szabályzat (BHÉSZ) az alábbi funkciók elhelyezését teszi lehetővé:

a) lakóépület,
b) kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó épület,
c) egyházi, oktatási, egészségügyi, szociális épület,
d) sportcélú építmény,
e) szálláshely szolgáltató épület,
f) igazgatási, egyéb iroda épület,
g) a helyi lakosság közbiztonságát szolgáló építmény,
h) a terület rendeltetésszerű használatát nem zavaró hatású egyéb gazdasági építmény,
i) parkolóház,
j) a terület rendeltetésszerű használatát nem zavaró hatású kézműipari épület,
k) egyéb közösségi szórakoztató, kulturális épület,
l) nem jelentős zavaró hatású gazdasági építmény,
m) üzemanyagtöltő,
n) ipari, energiaszolgáltatási és településgazdálkodási építmények,
o) üdülőépület,
p) vásárok, kiállítások, kongresszusok épületei,
q) szabadidős épületek.

Az IVS szerint a lakóterületek fejlesztése mellett **a Hegyvidékek területén idegenforgalmi és vendéglátóipari egységek betelepítése támogatott, Budaörsi Városligetben közoktatási intézményfejlesztés szükséges, Kamaraerdő területén rekreációs célú, szociális intézmény és K+F fejlesztés tervezett. A Szállások területén üdülőterület előkészítés a cél.**

<u>Koncepció, elvek:</u>

A jellemzően kertvárosias területeken, az üdülőterületeken és a kertes mezőgazdasági területeken, az adottságok folytán és jelentős igények hiányában fejletlen tömegközlekedés miatt az I. parkolási zónához képest csak kisebb mértékű kedvezmények javasoltak a parkolás terén.
A parkolási zóna területén preferált funkciók szerinti fejlesztésére *(kis alapterületű kereskedelmi létesítmény, vendéglátás, alsó- és középfokú nevelés,zöldfelületek)* javasolt a működési feltételek biztosítása mellett kedvezményesen meghatározni a szükséges férőhelyek számát.
A rendeltetésszerű használathoz szükséges személygépjármű-várakozóhelyek közterületen történő elhelyezése egyáltalán nem javasolt, részben a közterületek kis szélessége folytán,

részben a közterületek eredeti funkciójának – közlekedés biztosítása, városkép alakítása, zöldfelületi és közmű elemek elhelyezése – megtartására törekedve.
A zóna területén nem preferált funkciók esetében kedvezmény megadása nem biztosított. A jelentős részben személygépjármű közlekedésre épülő funkciók (*lakás, üdülőegység, felsőfokú oktatás, szórakoztatás*, és a területtől idegen *irodafejlesztés*) esetében az általános értékeket meghaladó parkolószám létesítése szükséges a megfelelő működés biztosításához.

Funkció		**Parkolási zóna**
		IV. ZÓNA
		A [%]
1.a	Lakás, üdülőegység 125 m^2 nettó alapterületig	+50
1.b	Lakás, üdülőegység 125 m^2 nettó alapterület felett	+50
2.a	Kereskedelmi egység 100 m^2 bruttó szintterületig	-50
2.b	Kereskedelmi egység 100 m^2 feletti, de legfeljebb 200 m^2 bruttó szintterület esetén	-25
2.c	Kereskedelmi egység 200 m^2 feletti, de legfeljebb 1000 m^2 bruttó szintterület esetén	-
2.d	Kereskedelmi egység 1000 m^2 bruttó szintterület felett	-
3.	Szálláshely-szolgáltató egység	0
4.	Vendéglátó egység	-50
5.	Bölcsőde, alsó- és középfokú nevelési-oktatási egység	-25
6.	Felsőfokú oktatási egység	+25
7.	Egyéb közösségi szórakoztató, kulturális egység	+25
8.	Egyéb művelődési egység	0
9.	Sportolás, strandolás célját szolgáló egység	0
10.	Igazgatási, ellátó, szolgáltató és nem fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység	0
11.	Fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység	0
12.	Ipari egység	0
13.	Raktározási egység	0
14.a	Közforgalmú személyközlekedés célját szolgáló vasúti állomásegység	-
14.b.	Közforgalmú személyközlekedés célját szolgáló autóbusz állómás és megállóhely egység	0
15.a.	Egyéb rendeltetési egység, iroda 100 m^2 bruttó szintterületig	+25
15.b.	Egyéb rendeltetési egység, iroda 100 m^2 feletti, de legfeljebb 2000 m^2 bruttó szintterület esetén	+25
15.c.	Egyéb rendeltetési egység, iroda 2000 m^2 bruttó szintterület felett	+50
16.	Jelentős zöldfelületet igénylő közösségi, kulturális egység és közhasználatú park	-50
17.	Öregek otthona	0

A: a rendeletben az OTÉK alapján számított gépjármű várakozóhely létesítési kötelezettségétől való %-os eltérés

V. PARKOLÁSI ZÓNA

A V. parkolási zóna a Nyugati ipari gazdasági területet, valamint az autópálya és a vasút menti kereskedelmi-gazdasági területeket foglalja magába.

A TSZT a területet az alábbi területfelhasználási kategóriákba sorolja:

- Kereskedelmi, szolgáltató gazdasági terület
- Ipari gazdasági terület
- Hétvégiházas üdülőterület
- Különleges terület
- Közúti és közmű területek
- Zöldterület
- Védelmi erdő
- Vízgazdálkodási terület.

A V. parkolási zóna területén a helyi építési szabályzat (BHÉSZ) az alábbi funkciók elhelyezését teszi lehetővé:

a) lakás a tulajdonos, a használó és a személyzet számára,
b) egyházi, oktatási, egészségügyi, szociális épület,
c) sportcélú építmény,
d) igazgatási, egyéb iroda épület,
e) nem jelentős zavaró hatású gazdasági építmény,
f) parkolóház,
g) egyéb közösségi szórakoztató épület,
h) üzemanyagtöltő,
i) ipari, energiaszolgáltatási és településgazdálkodási építmények,
j) üdülőépület.

Az IVS szerint **a Nyugati ipari gazdasági területen az üres területek gazdasági hasznosítása mellett rekreációs fejlesztések is tervezettek, az autópálya és vasút menti területeken is további gazdasági területek hasznosítása a cél. A Szilvás területén sport és rekreációs fejlesztések tervezettek, cél a termálvíz hasznosítása.**

Koncepció, elvek:

A jellemzően kereskedelmi-gazdasági-ipari funkciókat befogadó területek működése egyértelműen az országos viszonylatban is igen fejlett közúthálózat infrastruktúrájának kihasználására épül. Az általánosan érvényes parkoló-férőhely előírásokhoz képest – ellentétben az I. parkolási zóna kedvezményével szemben – itt az OTÉK által általánosan meghatározott parkolók létesítése indokolt a megfelelő használat biztosításához (a zöldfelületek kivételével). Többlet parkolók létesítését csak nagy alapterületű lakások, és a felsőoktatási funkció esetén javasolunk.

A közepes és nagy alapterületű kiskereskedelmi létesítmények esetében, mivel a jelenlegi gyakorlat az üzletpolitikai megfontolásokon alapuló indokolatlan mennyiségű többlet parkoló létesítése, javasoljuk annak maximálását a környezetvédelmi szempontok érvényre juttatása végett.

Közterületeken bonyolódó jelentős forgalom, és a beépítésben jelentkező érdemi kötöttségek hiányában a rendeltetésszerű használathoz szükséges gépjármű-várakozóhelyek közterületen történő elhelyezése egyáltalán nem javasolt.

Funkció		**Parkolási zóna**
		V. ZÓNA
		A [%]
1.a	Lakás, üdülőegység 125 m^2 nettó alapterületig	0
1.b.	Lakás, üdülőegység 125 m^2 nettó alapterület felett	+50
2.a.	Kereskedelmi egység 100 m^2 bruttó szintterületig	0
2.b.	Kereskedelmi egység 100 m^2 feletti, de legfeljebb 200 m^2 bruttó szintterület esetén	0*
2.c.	Kereskedelmi egység 200 m^2 feletti, de legfeljebb 1000 m^2 bruttó szintterület esetén	0*
2.d.	Kereskedelmi egység 1000 m^2 bruttó szintterület felett	0*
3.	Szálláshely-szolgáltató egység	0
4.	Vendéglátó egység	0
5.	Bölcsőde, alsó- és középfokú nevelési-oktatási egység	0
6.	Felsőfokú oktatási egység	+25
7.	Egyéb közösségi szórakoztató, kulturális egység	0
8.	Egyéb művelődési egység	0
9.	Sportolás, strandolás célját szolgáló egység	0
10.	Igazgatási, ellátó, szolgáltató és nem fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység	0
11.	Fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység	0
12.	Ipari egység	0
13.	Raktározási egység	0
14.a	Közforgalmú személyközlekedés célját szolgáló vasúti állomásegység	0
14.b.	Közforgalmú személyközlekedés célját szolgáló autóbusz állómás és megállóhely egység	0
15.a.	Egyéb rendeltetési egység, iroda 100 m^2 bruttó szintterületig	0
15.b.	Egyéb rendeltetési egység, iroda 100 m^2 feletti, de legfeljebb 2000 m^2 bruttó szintterület esetén	0
15.c.	Egyéb rendeltetési egység, iroda 2000 m^2 bruttó szintterület felett	0
16.	Jelentős zöldfelületet igénylő közösségi, kulturális egység és közhasználatú park	-50
17.	Öregek otthona	0

A: a rendeletben az OTÉK alapján számított gépjármű várakozóhely létesítési kötelezettségétől való %-os eltérés

VI. PARKOLÁSI ZÓNA

Az VI. parkolási zónába a beépítésre nem szánt általános mezőgazdasági és erdő területek, valamint a Budaörsi kopárok tartoznak.

A TSZT a területet az alábbi területfelhasználási kategóriákba sorolja:

- Budaörsi kopárok (zöldterület)
- Védelmi erdő
- Általános mezőgazdasági terület
- Vízgazdálkodási terület.

Az VI. parkolási zóna területén a helyi építési szabályzat (BHÉSZ) az alábbi funkciók elhelyezését teszi lehetővé:

a) növénytermesztés és kertművelés, valamint az ezekkel kapcsolatos termékfeldolgozás és –tárolás építményei,
b) nomád táborhely, menedékház és bivalyszállás.

Az IVS a hegyvidéki erdőterületen **idegenforgalmi fejlesztések**et javasol, vadaspark, lovas turizmus szerepel.

<u>Koncepció, elvek:</u>
Az erdőterületeken a turizmushoz kapcsolódó funkciók (*szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás*) preferáltak, melyekhez – a tényleges közlekedés működésének biztosítása mellett – az OTÉK által általánosan meghatározott parkolók létesítése javasolt.
A zóna területén a forgalomvonzó terület-felhasználás funkciói a kiskereskedelemre, a vendéglátásra, és a szálláshely-szolgáltatásra korlátozódnak.
A rendeltetésszerű használathoz szükséges gépjármű várakozóhelyek közterületen történő elhelyezése egyáltalán nem javasolt részben közterületek kis szélessége, részben a beépítésben jelentkező érdemi kötöttségek hiányában.

Funkció		Parkolási zóna VI. ZÓNA A [%]
1.a	Lakás, üdülőegység 125 m^2 nettó alapterületig	-
1.b	Lakás, üdülőegység 125 m^2 nettó alapterület felett	-
2.a	Kereskedelmi egység 100 m^2 bruttó szintterületig	
2.b	Kereskedelmi egység 100 m^2 feletti, de legfeljebb 200 m^2 bruttó szintterület esetén	0
2.c	Kereskedelmi egység 200 m^2 feletti, de legfeljebb 1000 m^2 bruttó szintterület esetén	0
2.d	Kereskedelmi egység 1000 m^2 bruttó szintterület felett	0
3.	Szálláshely-szolgáltató egység	0
4.	Vendéglátó egység	0
5.	Bölcsőde, alsó- és középfokú nevelési-oktatási egység	-
6.	Felsőfokú oktatási egység	-
7.	Egyéb közösségi szórakoztató, kulturális egység	-
8.	Egyéb művelődési egység	-
9.	Sportolás, strandolás célját szolgáló egység	-
10.	Igazgatási, ellátó, szolgáltató és nem fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység	-
11.	Fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység	-
12.	Ipari egység	-
13.	Raktározási egység	-
14.a	Közforgalmú személyközlekedés célját szolgáló vasúti állomásegység	-
14.b.	Közforgalmú személyközlekedés célját szolgáló autóbusz állómás és megállóhely egység	-
15.a.	Egyéb rendeltetési egység, iroda 100 m^2 bruttó szintterületig	-
15.b.	Egyéb rendeltetési egység, iroda 100 m^2 feletti, de legfeljebb 2000 m^2 bruttó szintterület esetén	-
15.c.	Egyéb rendeltetési egység, iroda 2000 m^2 bruttó szintterület felett	-
16.	Jelentős zöldfelületet igénylő közösségi, kulturális egység és közhasználatú park	-
17.	Öregek otthona	-

A: a rendeletben az OTÉK alapján számított gépjármű várakozóhely létesítési kötelezettségétől való %-os eltérés

I.3.6. Megfelelés a 2010 évi CXXX. törvénynek

A tárgyi önkormányzati rendelet jelentősebb várható hatásai – a jogalkotásról szóló 2010 évi CXXX. törvény 17. §. (2) szerinti részletezettséggel – az alábbiakban foglalhatóak össze:

Társadalmi, gazdasági, költségvetési hatások: Társadalmi, költségvetési hatásai nincsenek. Gazdasági hatást – mivel meglévő beépítésre nem vonatkozik – csak az egyes építtetőkre gyakorol azáltal, hogy a tervezett létesítmények rendeltetésszerű használatához a budaörsi sajátosságok figyelembe vételével szükséges a parkolóhely számot (telken belül) biztosítani.

Környezeti, egészségi következmények: Egészségi és környezeti hatása nincsen (mivel nem a vásárolható járművek számát szabályozza, hanem csak azok tárolást biztosító helyigényét).

Adminisztratív terhek: A parkolási rendelet bevezetésének adminisztratív többlet hatása nincs (a helyi sajátosságokat figyelmen kívül hagyó országos előírások figyelembevételével a parkolás kérdésköre az építési engedélyezési eljárások részét képezi jelenleg is).

Szükségesség, elmaradásának várható következményei: Elmaradása folytán hosszú távon az önkormányzatok tulajdonát képező közterületek rendeltetésszerű használhatósága (gyalogos közlekedés, kerékpáros közlekedés, gépjármű közlekedés, zöldfelületi elemek elhelyezése,…) jelentősen romlik a város egész belterületén a kényszerű közterületi parkolás miatt.

Szükséges személyi, szervezeti, tárgyi és pénzügyi feltételek: A parkolási rendelet bevezetésének nincsen személyi, és szervezeti hatása, valamint tárgyi és pénzügyi igénye.

I.4. Rendelet tervezet

BUDAÖRS VÁROS ÖNKORMÁNYZATKÉPVISELŐTESTÜLETÉNEK
…/2011. (……..) ÖKT. SZÁMÚ RENDELETE

A SZEMÉLYGÉPJÁRMŰVEK ELHELYEZÉSÉNEK SZABÁLYAIRÓL

Budaörs Város Önkormányzatának Képviselő-testülete a többször módosított, az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997.(XII. 20.) Korm. sz. rendelet (továbbiakban: OTÉK) 42. § (10) és (11) bekezdéseiben kapott felhatalmazás alapján az alábbi rendeletet alkotja:

A rendelet célja

1. § A rendelet célja, hogy Budaörs város közigazgatási területén az OTÉK szerinti személygépkocsi elhelyezési kötelezettséget a település sajátosságaira figyelemmel eltérő módon szabályozza.

A rendelet hatálya

2. § A rendelet hatálya minden természetes és jogi személyre kiterjed, aki Budaörs város közigazgatási területén építményt, építményrészt, épületegyüttest épít, bővít, átalakít vagy rendeltetési módját változtatja.

Parkolási zónák

3. § (1) Budaörs város közigazgatási területén az építmények, önálló rendeltetési egységek, területek rendeltetésszerű használatához a személygépkocsi elhelyezési kötelezettséget – jelen rendelet 1. számú mellékletében területileg lehatárolt parkolási zónákban – jelen rendelet 2. számú melléklet szerinti mértékben kell biztosítani.

(2) A létesítendő személygépjármű-várakozóhelyek számát az egyes rendeltetések szerint külön-külön, az OTÉK alapján kell kiszámítani, ezt követően a 2. számú melléklet „A" oszlopában szereplő értékkel csökkenteni, illetőleg növelni, és a korrigált értékeket összegezni. Törtszámú érték esetén az eredményt a matematika szabályai szerint kell kerekíteni, de az érték 1-nél kisebb nem lehet.

(3) Az I. és II. parkolási zóna területén kizárólag bővítés esetén a (2) bekezdés szerint számított várakozóhelyek száma megállapodás alapján telken kívül is biztosítható a „B" oszlop szerinti mértékben, legfeljebb 500m-en belüli közlekedési célú közterületen, vagy közforgalom céljára megnyitott magánút felhasználásával.

(4) A VI. parkolási zóna területén a magasabb rendű jogszabályban meghatározott számú személygépjármű-várakozóhelyeket kell biztosítani.

Telken kívüli személygépjármű-várakozóhely létesítésének lehetősége

4. § Az 1. számú mellékletben területileg meghatározott parkolási zónáktól függetlenül a település közigazgatási területén a szükséges gépjármű-várakozóhelyek legfeljebb 500 m-en belül a megváltás eszközével közlekedési célú közterületen, vagy közforgalom céljára

megnyitott magánút felhasználásával is biztosíthatók, ha új építés, bővítés, vagy átalakítás a rendeltetés módjának változtatása esetén

a) személygépjárművel a telekre való ki- és behajtás forgalomtechnikai okokból nem lehetséges,
b) a telken már meglévő épület a szükséges várakozóhelyek kialakítását nem teszi lehetővé,
c) a szükséges várakozóhelyek kialakítása védett növényzet jelentős károsításával járna, vagy
d) a telek geometriai méretei a parkolást telken belül nem teszik lehetővé.

Parkolás megváltás közterületen

5. § (1) Jelen rendelet szerint önkormányzati tulajdonú közterületen történő várakozóhely biztosítása esetén a várakozóhely építési és fenntartási költségét minden esetben meg kell váltani.

(2) A parkolás megváltásról a várakozóhely építésére kötelezett és az önkormányzat szerződést köt. A szerződésben rögzíteni kell a megváltásra kerülő várakozóhelyek számát és a megváltási díj összegét. Amennyiben a szerződéskötést követően a megváltással érintett létesítmény várakozó férőhelyszükséglete csökken, a befizetett megváltási díj nem igényelhető vissza.

(3) A parkolás megváltására befizetett összegeket az önkormányzatnak elkülönülten kell nyilvántartani.

(4) Személygépjármű-várakozóhely megváltásának díja közterületi felszíni parkoló esetén 600.000 Ft+Áfa / hely. A megváltási díj összegét a hatálybalépés utáni évet követően a költségvetési rendelet tartalmazza.

(5) Ha egy építési telek legalább 25 %-án kizárólag gyalogos közlekedési terület kerül közforgalom számára megnyitásra, a (4) bekezdés szerinti megváltási díj összege 50 %-kal mérsékelhető.

(6) A megváltási díjból létesített közterületi várakozóhelyek közhasználatúak, kizárólagos használat nem biztosítható.

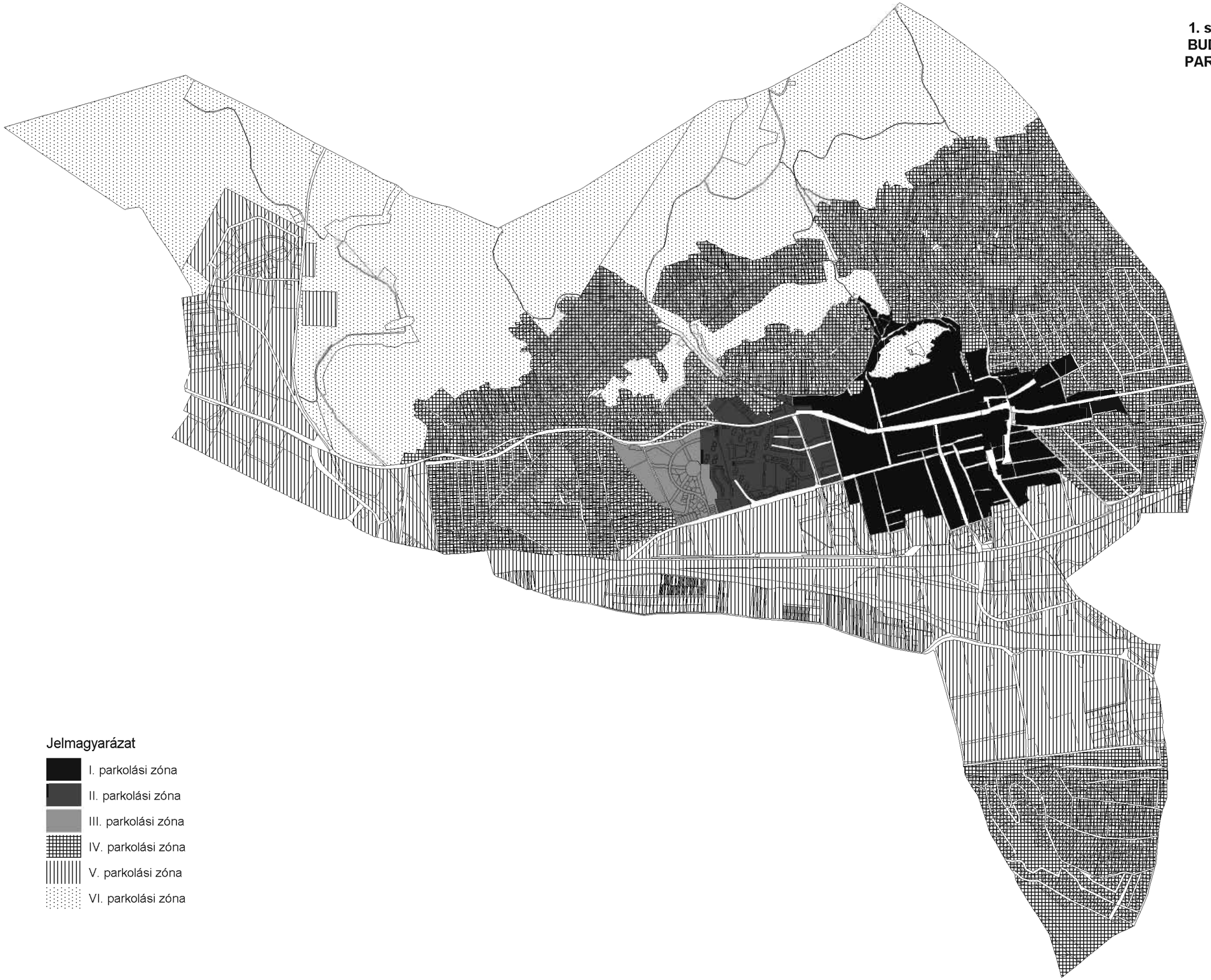
Záró rendelkezések

6. § (1) E rendelet a kihirdetés napján lép hatályba.

(2) E rendelet rendelkezéseit a hatálybalépést követően indult építési ügyekben kell alkalmazni.

(3) jelen rendelet hatályba lépésével egyidejűleg Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testületének 10/2004.(III.24.) ÖKT. számú rendelete hatályát veszti.

1. számú melléklet
BUDAÖRS VÁROS
PARKOLÁSI ZÓNÁI



Jelmagyarázat

- I. parkolási zóna
- II. parkolási zóna
- III. parkolási zóna
- IV. parkolási zóna
- V. parkolási zóna
- VI. parkolási zóna

2. számú melléklet: Építmények rendeltetésszerű használatához szükséges, elhelyezendő személygépjárművek számítása – eltérések az OTÉK által meghatározott normától

Funkció (Rendeltetés)		Parkolási zóna						
		I. ZÓNA történelmi belváros		II.ZÓNA intézményi városközpont és a lakótelep		III. ZÓNA Terra dóm	IV. ZÓNA kertvárosias lakóterületek, üdülő- és kertes mezőgazdasági területek	V. ZÓNA ipari gazdasági kereskedelmi-szolgáltató területek
		A [%]	B [%]	A [%]	B [%]	A [%]	A [%]	A [%]
1.a	Lakás, üdülőegység 125 m² nettó alapterületig	0	0	0	100	0	+50	0
1.b	Lakás, üdülőegység 125 m² nettó alapterület felett	+50	0	0	100	+50	+50	+50
2.a	Kereskedelmi egység 100 m² bruttó szintterületig	-50	100	-50	100	0	-50	0
2.b	Kereskedelmi egység 100 m² feletti, de legfeljebb 200 m² bruttó szintterület esetén	-50	50	0*	100	0*	-25	0*
2.c	Kereskedelmi egység 200 m² feletti, de legfeljebb 1000 m² bruttó szintterület esetén	-	-	0*	100	0*	-	0*
2.d	Kereskedelmi egység 1000 m² bruttó szintterület felett	-	-	0*	100	0*	-	0*
3.	Szálláshely-szolgáltató egység	0	0	0	100	0	0	0
4.	Vendéglátó egység	-50	100	-50	100	0	-50	0
5.	Bölcsőde, alsó- és középfokú nevelési-oktatási egység	-50	100	0	100	0	-25	0
6.	Felsőfokú oktatási egység	-25	0	0	100	0	+25	+25
7.	Egyéb közösségi szórakoztató, kulturális egység	-50	100	0	100	0	+25	0
8.	Egyéb művelődési egység	-50	100	0	100	0	0	0
9.	Sportolás, strandolás célját szolgáló egység	-25	50	0	100	0	0	0
10.	Igazgatási, ellátó, szolgáltató és nem fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység	-50	0	0	100	0	0	0
11.	Fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység	0	0	0	100	0	0	0
12.	Ipari egység	-	-	-	-	-	0	0
13.	Raktározási egység	-	-	-	-	-	0	0
14.a	Közforgalmú személyközlekedés célját szolgáló vasúti állomásegység	-	-	-	-	-	-	0
14.b	Közforgalmú személyközlekedés célját szolgáló autóbusz állomás és megállóhely egység	0	0	0	0	0	0	0
15.a	Egyéb rendeltetési egység, iroda 100 m² bruttó szintterületig	0	50	0	100	0	+25	0
15.b	Egyéb rendeltetési egység, iroda 100 m² feletti, de legfeljebb 2000 m² bruttó szintterület esetén	0	50	0	100	+25	+25	0
15.c	Egyéb rendeltetési egység, iroda 2000 m² bruttó szintterület felett	+50	0	0	100	+25	+50	0
16.	Jelentős zöldfelületet igénylő közösségi, kulturális egység és közhasználatú park	-50	100	-50	100	-50	-50	-50
17.	Öregek otthona	-50	0	0	100	0	0	0

A: a rendeletben az OTÉK alapján számított gépjármű várakozóhely létesítési kötelezettségétől való %-os eltérés

B: a rendelet alapján számított gépjármű várakozóhely létesítési kötelezettség telken kívül megállapodás alapján biztosítható %-os mértéke

* A jelen táblázat alapján számított, a rendeltetésszerű használathoz szükséges személygépjármű-várakozóhelyek száma legfeljebb 25 %-al haladható meg.

- A zóna területén nem megengedett funkció

II. KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

II.1. Közlekedési vizsgálatok

Budaörs város közigazgatási területén belül az Integrált Városfejlesztési Stratégia (IVS) 11 eltérő karakterű városrészt határolt le, ezek közül a *3. Intézményi városközpont és lakótelep*, valamint a *7. Történelmi belváros* területegységek közterületeire jelentős szerep hárul parkolás szempontjából.

II.1.1. Jelenlegi forgalomtechnikai kialakítás

A Szabadság út – Budapesti út által alkotott útvonal Árok utca és Csillag utca közötti szakaszának, valamint egyes kapcsolódó közterületeknek, továbbá a Budaörsi lakótelep, és a Terra park közterületeinek kialakítását (továbbiakban vizsgált terület) a *Jelenlegi forgalmi és parkolási rend* helyszínrajz sorozat mutatja be, feltüntetve a kiépített közterületi parkolókat és azok számát is. (A közterületek esetében számos kapubehajtó parkolóként is funkcionál, mely a rajzokon értelemszerűen nem jelenik meg.)

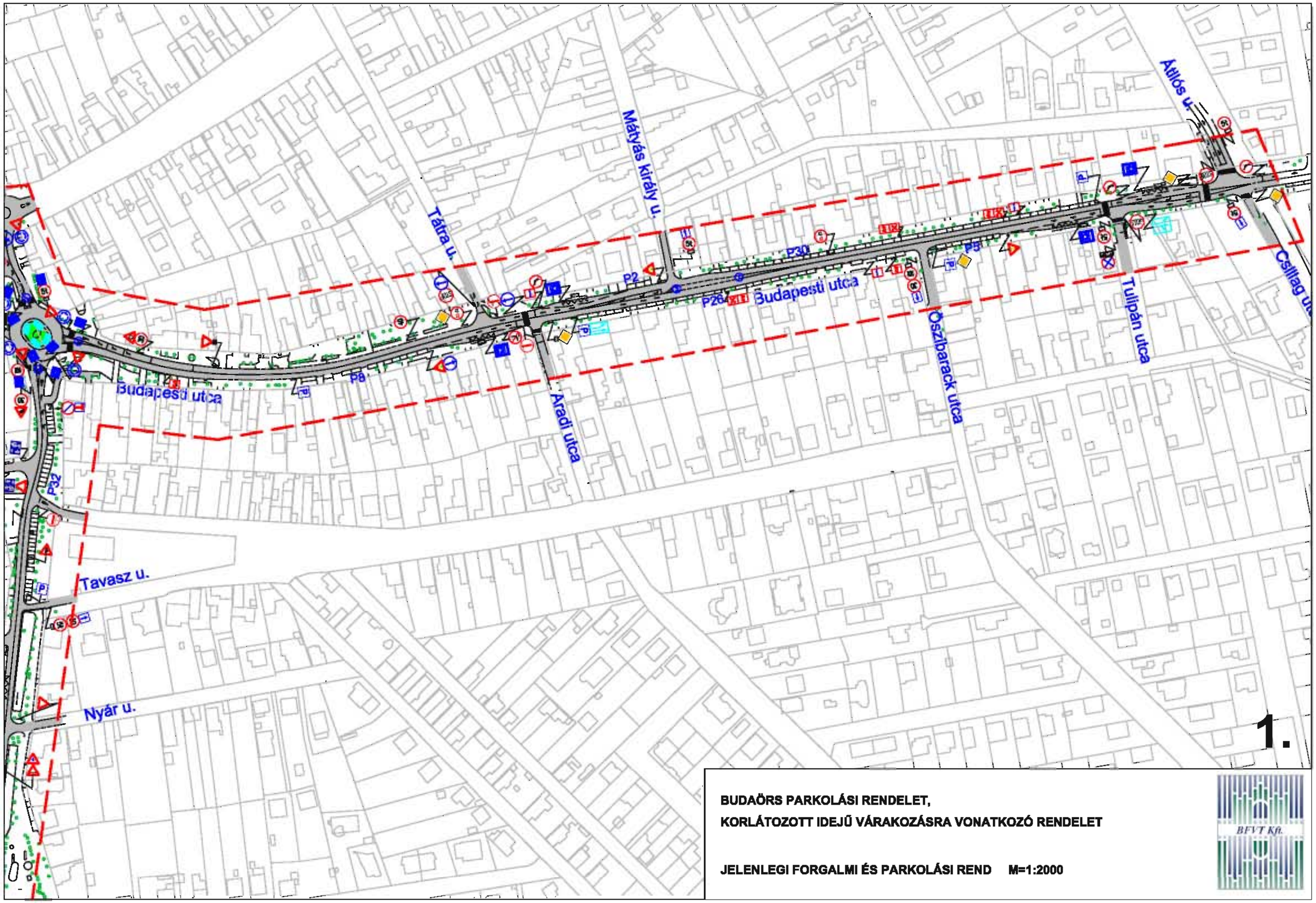
A vizsgált terület egyes közterületeinek részletes bemutatására az alábbiakban kerül sor:
A Szabadság út – Budapesti út által alkotott útvonal az 1. sz. országos főút budaörsi település átkelési szakasza, 2x1 forgalmi sávval rendelkezik. Az Árok utca és a Csillag utca közötti vizsgált szakaszon teljes hosszban lakott területen belüli forgalomszabályozás van érvényben. Az autóbuszmegállók minden esetben öbölben kerültek elhelyezésre. Az útvonal fontosabb csomópontjai eltérő típusúak:

- a Csillag utca – Átlós utcai jelzőlámpás forgalomirányítású,
- a Clementis utcai körforgalmú,
- a Károly király utcai körforgalmú,
- a Petőfi Sándor utcai jelzőlámpás forgalomirányítású,
- a Bretzfeld utcai körforgalmú kialakítású,
- az Árok utcai jelzőtáblás forgalomszabályozású.

Az útvonalon a gyalogos közlekedést az Ébner György köznél nyomógombbal ellátott gyalogosátkelő, a Nefelejcs utcánál középszigettel ellátott gyalogosátkelő segíti.
Továbbá önálló gyalogosátkelők lettek kijelölve a Tulipán utcánál, az Aradi utcánál, a Nefelejcs köztől nyugatra, a CBA áruház közelében, a Szeles utcánál, a Kékes utcánál, a Domb utcánál, és a Szivárvány utcai autóbusz-megállópár keleti oldalán.

Az Árok utca, a Puskás Tivadar utca, a Szivárvány utca, a Bretzfeld utca, a Petőfi Sándor utca, a Kisfaludy-Kossuth Lajos utca, a Károly király utca, a Nefelejcs utca, a Bokréta köz, a Clementis utca és az Átlós utca a település közúthálózatán belül a gyűjtőút kategóriába tartozik.
A közutak 2x1 forgalmi sávos keresztmetszettel rendelkeznek. Autóbusz közlekedés érinti a Szivárvány utcát, a Bretzfeld utcát, a Kisfaludy-Kossuth Lajos utcát, a Károly király utcát, a Nefelejcs utcát és a Clementis utcát, Aradi utcát, Mátyás király utcát, Őszibarack utcát.

A fő-, és gyűjtő utakon kívül az egyéb közlekedési területek státusza kiszolgáló út, melyek 2x1 forgalmi sávos keresztmetszettel rendelkeznek.

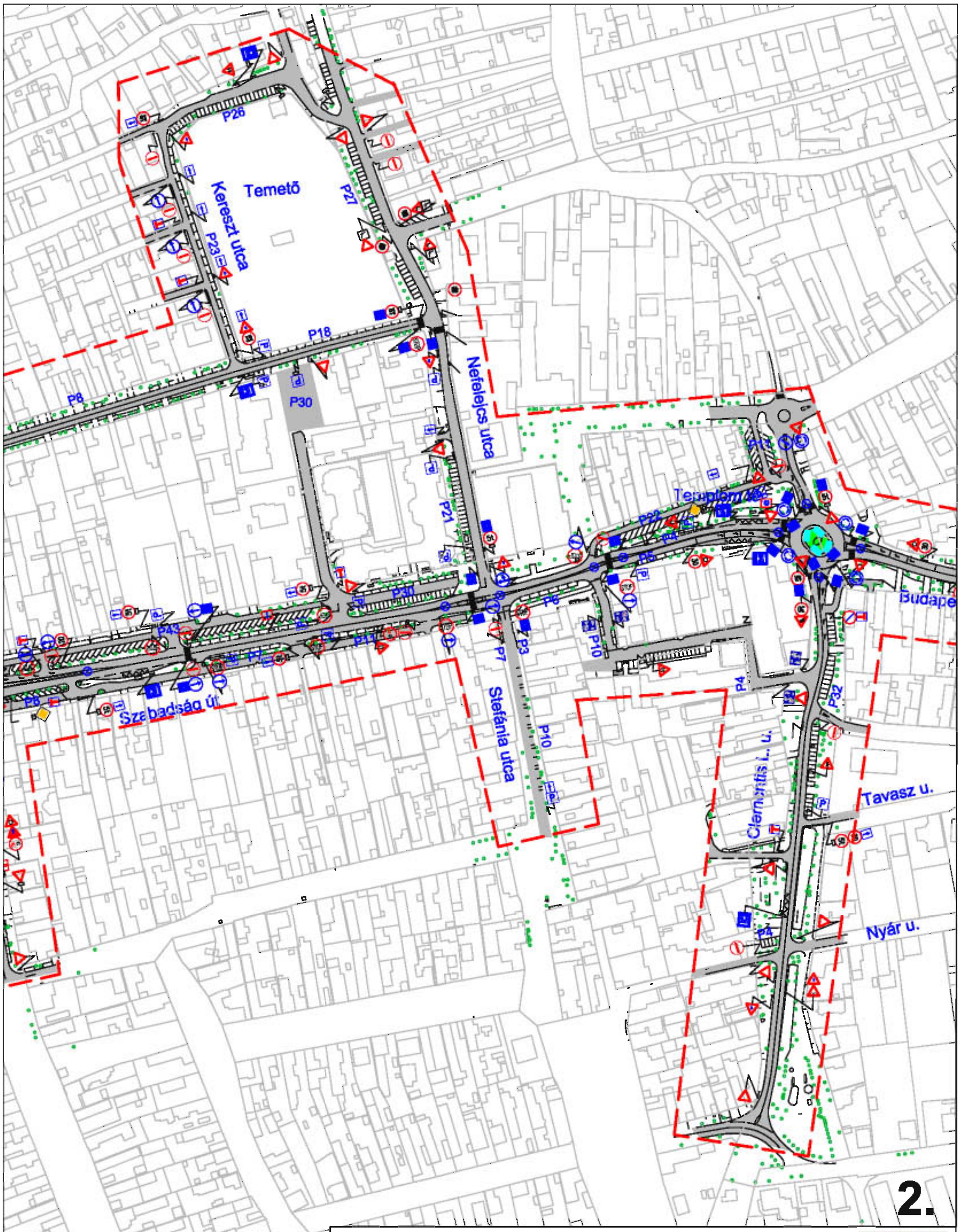


BUDAÖRS PARKOLÁSI RENDELET,

KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

JELENLEGI FORGALMI ÉS PARKOLÁSI REND M=1:2000

BFVT Kft.

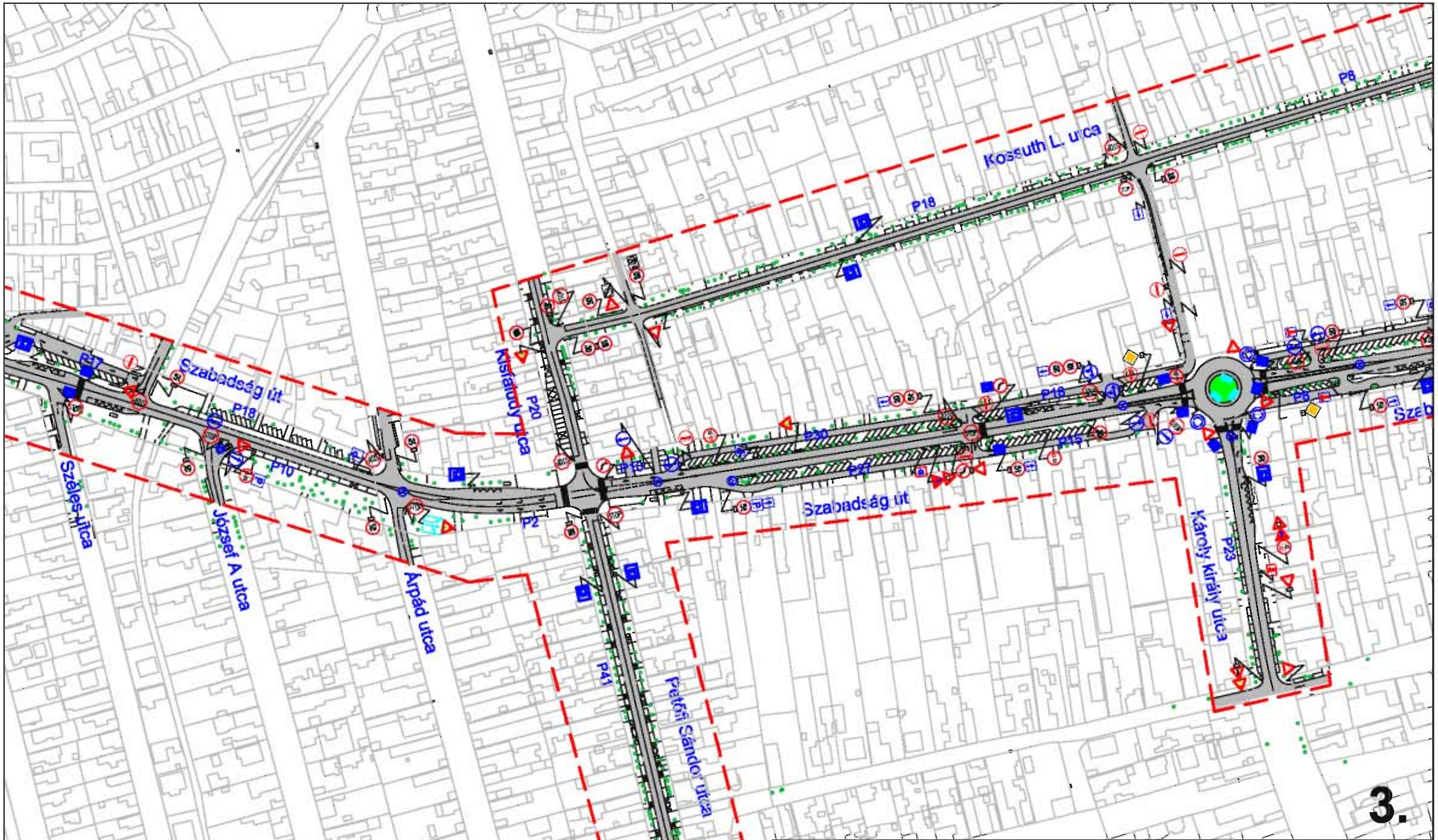


BUDAÖRS PARKOLÁSI RENDELET,

KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

JELENLEGI FORGALMI ÉS PARKOLÁSI REND M=1:2000

BFVT Kft.



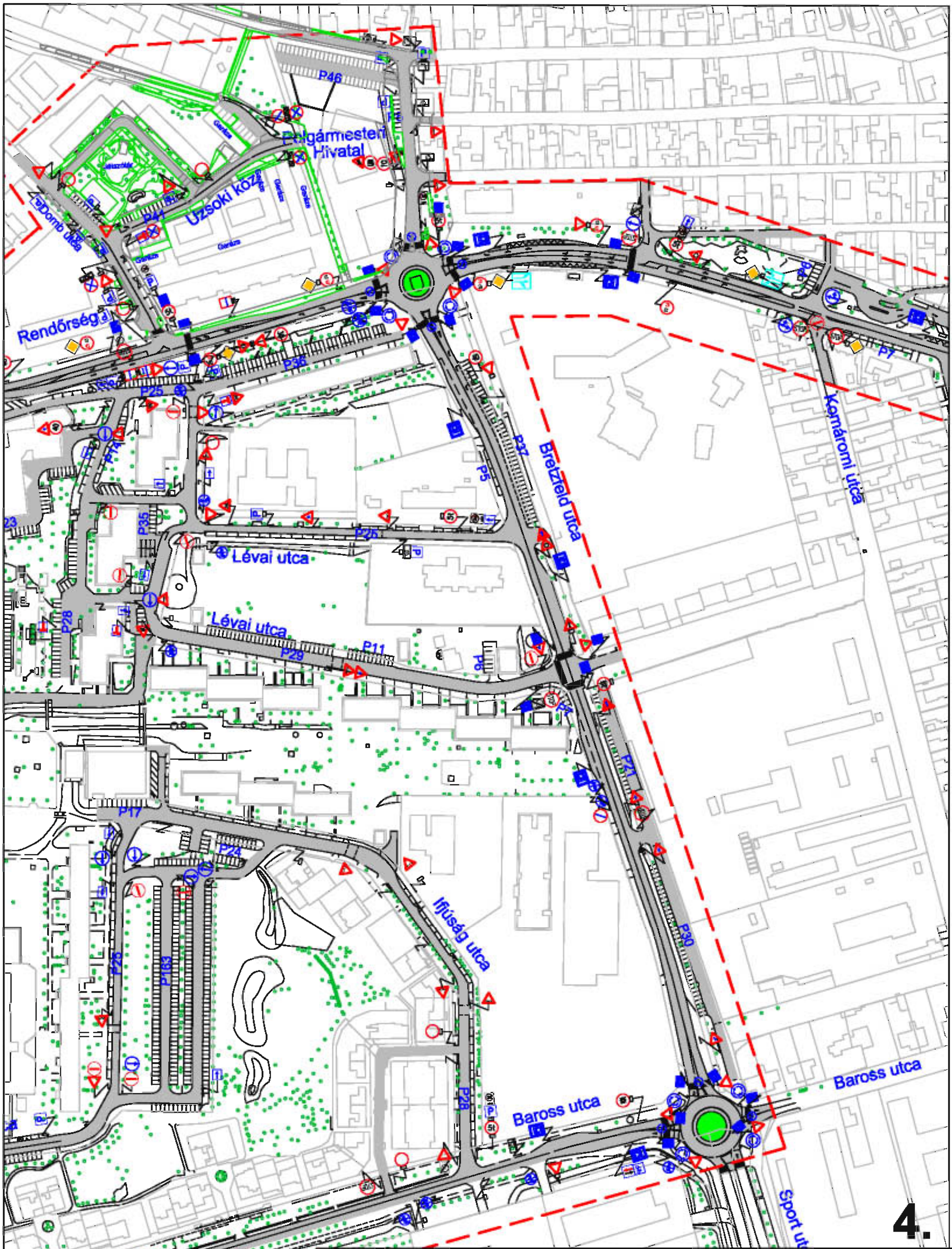
3.

BUDAÖRS PARKOLÁSI RENDELET,

KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

JELENLEGI FORGALMI ÉS PARKOLÁSI REND M=1:2000

BFVT Kft.

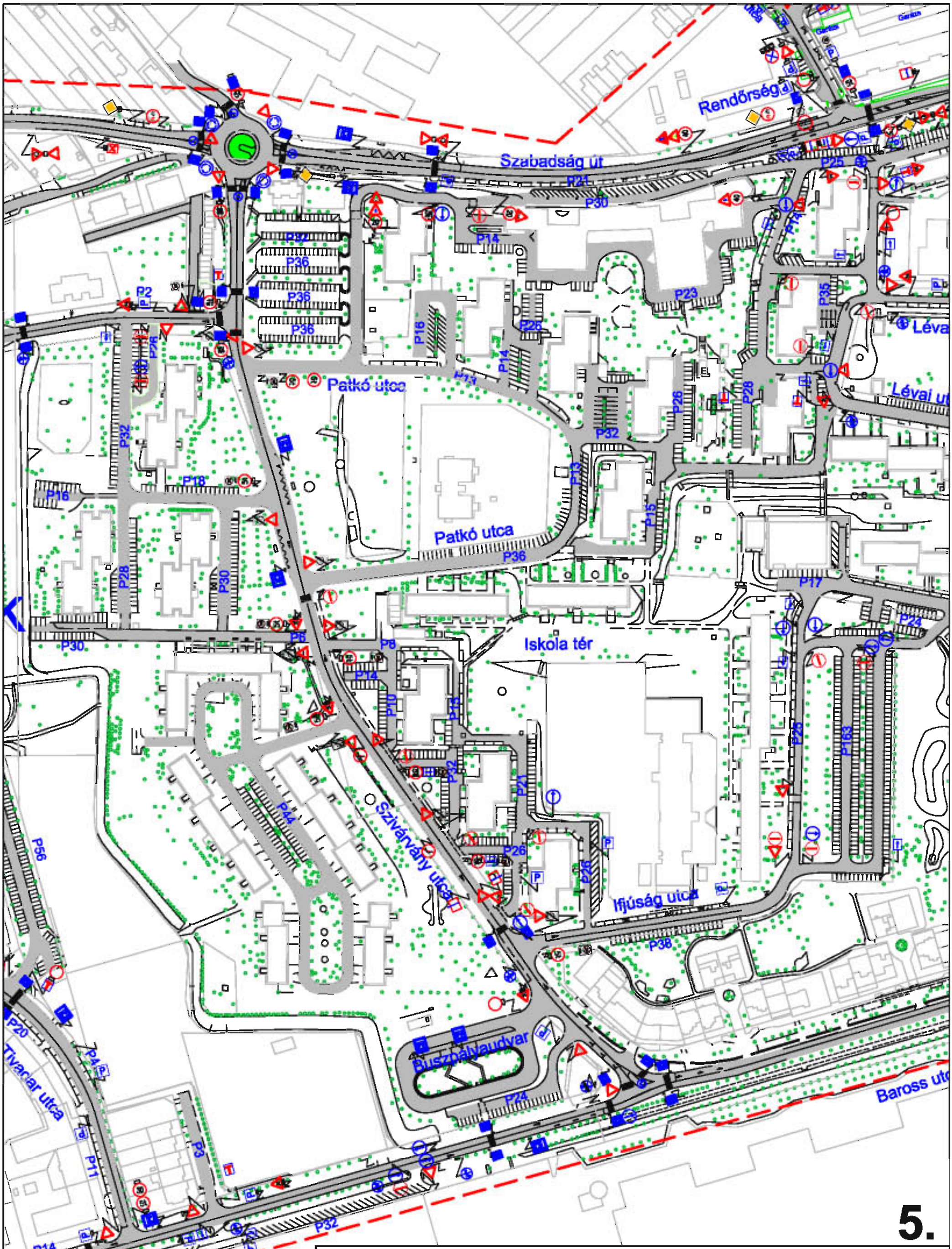


BUDAÖRS PARKOLÁSI RENDELET,

KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

JELENLEGI FORGALMI ÉS PARKOLÁSI REND M=1:2000

BFVT Kft.

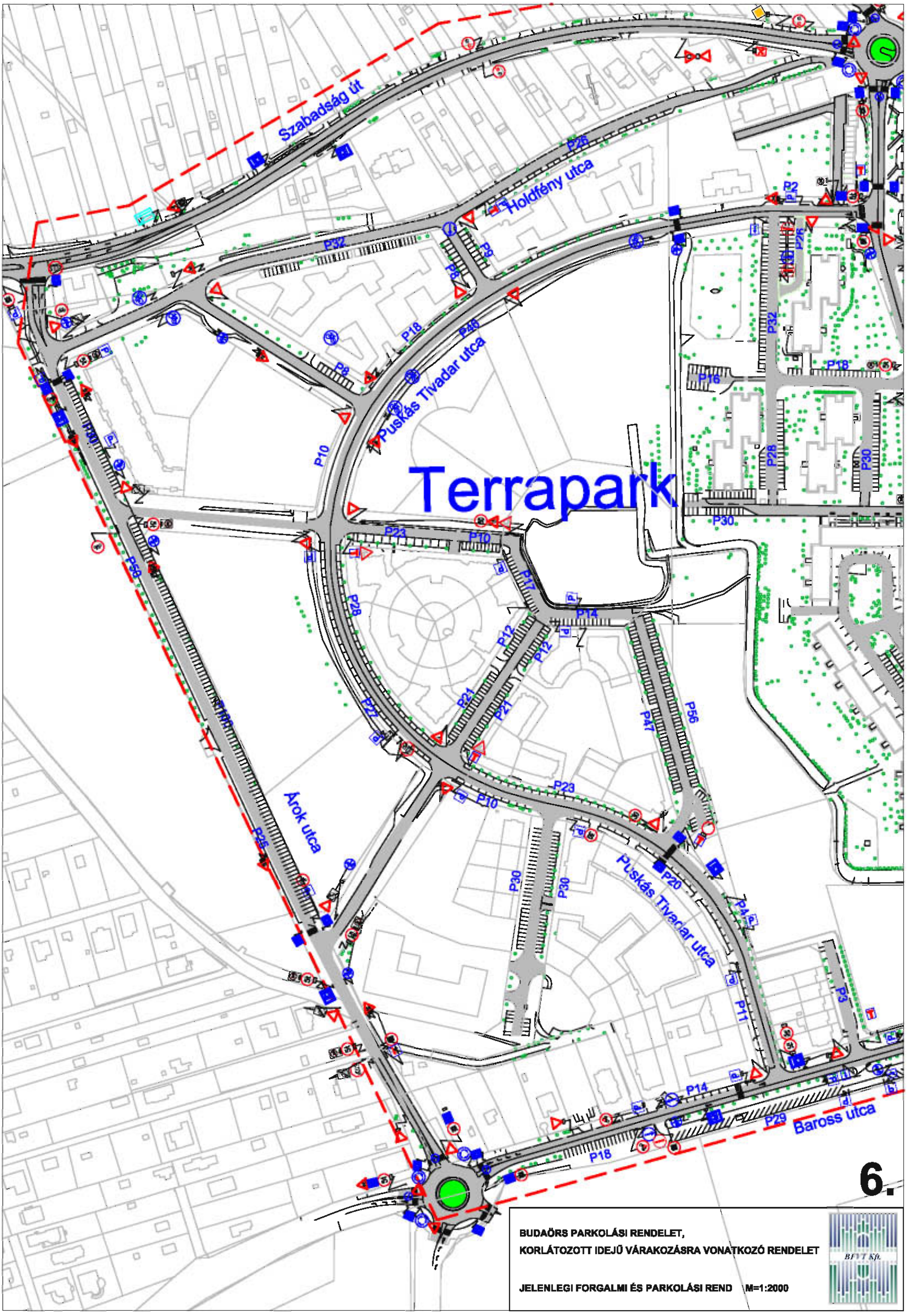


BUDAÖRS PARKOLÁSI RENDELET,

KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

JELENLEGI FORGALMI ÉS PARKOLÁSI REND M=1:2000

BFVT Kft.


Szabadság út
Holdfény utca
Puskás Tivadar utca
Terrapark
Árok utca
Baross utca
P2
P3
P4
P6
P8
P10
P11
P12
P14
P16
P17
P18
P20
P21
P23
P25
P26
P28
P29
P30
P32
P46
P47
P56
P58
P100
6.
BUDAÖRS PARKOLÁSI RENDELET,
KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET
JELENLEGI FORGALMI ÉS PARKOLÁSI REND M=1:2000
BFVT Kft.

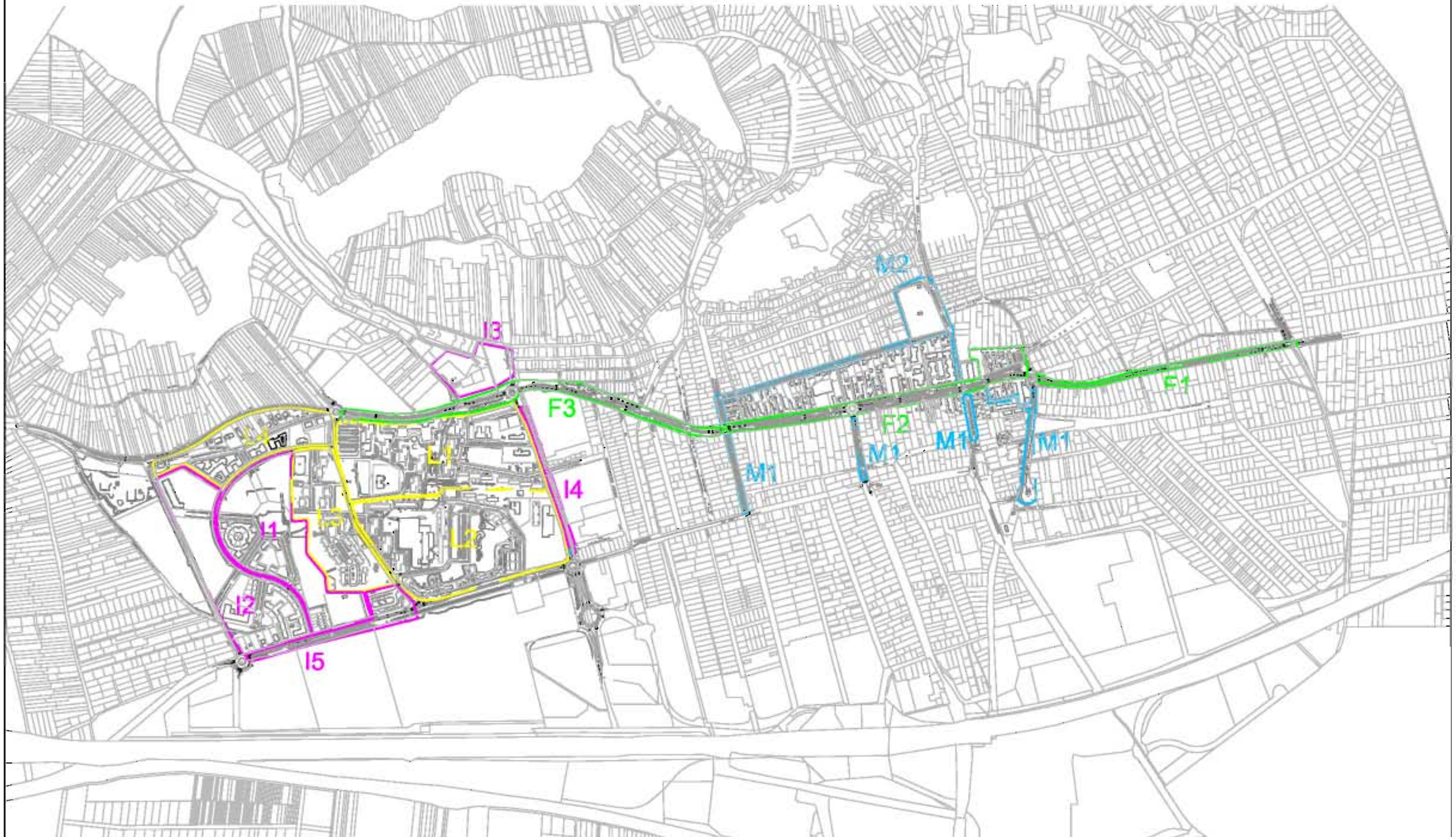
A vizsgált területen belül a közterületi parkolók számát – a *II.1.2 és II.1.3* fejezeteknél alkalmazásra kerülő területi csoportosítással – az alábbi táblázat összegzi. A területi csoportosítás városon belüli elhelyezkedését a *Statikus forgalomfelvétel területi megoszlása* ábra mutatja be.

Területek	Szakasz határ	Parkolási terület	Parkolók Száma (DB)
1. sz. főút átkelési szakasza	F. 1.	Budapesti út	71
	F. 2.	Szabadság út (Clementis u.- Petőfi S. u.)	232
	F. 3.	Szabadság út (Petőfi S. u.- Szivárvány u.)	83
	Összesen:		**387**
Települési mellékutak	M. 1. Szabadság úttól délre	Clementis L. u	36
		Ébner köz	10
		Stefánia utca	20
		Károly király u.	23
		Petőfi S. u	41
	M. 2. Szabadság úttól északra	Nefelejcs u.	48
		Kereszt u., Bor u.	49
		Kossuth L. u.	44
		Kisfaludi u.	20
	Összesen:		**291**
Lakótelep területe	L 1.	Lévai utca – Patkó utca menti terület	611
	L 2.	Ifjúság utca menti terület	447
	L 3.	Szivárvány utcától keletre eső terület	230
	L 4.	Holdfény utca menti terület	104
	Összesen:		**1392**
Terra iroda Park és egyéb intézmény területek	I. 1.	Puskás utcától keletre eső terület	334
	I. 2.	Puskás utcától nyugatra eső terület	343
	I. 3.	Önk. Park., Bretzfeld u., Uzsoki köz., Domb u.	95
	I. 4.	Bretzfeld u.(déli szakasz)	93
	I. 5.	Baross u.	103
	Összesen:		**968**
Mind összesen			**3.038**

(A közterületek esetében számos kapubehajtó parkolóként is funkcionál, illetve a lakótelep területén a parkolóként ki nem jelölt közlekedő és gyalogos felületek parkolóként is hasznosításra kerülnek, ezeket a fenti táblázat nem tartalmazza.)

A vizsgált terület közterületein a várakozóhelyek az alábbi elrendezés szerint kerültek kialakításra:

- A Budapesti úton – mindkét oldalon – közvetlenül a főpályához kapcsolódó, párhuzamos felállást biztosító parkolósávok épültek.
- A Szabadság út Clementis utca – Petőfi Sándor utca közötti szakaszán – mindkét oldalon – létesültek a főpályához közvetlenül kapcsolódó, párhuzamos felállást biztosító rövidebb parkolósávok. A meghatározóak– a közút mindkét oldalán elhelyezkedő – szervízutak, és az onnan kiszolgált úttengellyel párhuzamos, 45°-os, valamint merőleges parkolók. A szervízutak általában egyirányú forgalmi renddel működnek.



JELMAGYARÁZAT

- F1 Főút menti terület
- M2 Mellékút menti terület
- L3 Lakótelepi terület
- I1 Irodai terület

BUDAÖRS PARKOLÁSI RENDELET,
KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

STATIKUS FORGALOMFELVÉTEL TERÜLETI MEGOSZLÁSA M=1:10000

BFVT Kft.

- A Szabadság út Petőfi Sándor utca – Szivárvány utca közötti szakaszán meghatározó – mindkét oldalon – közvetlenül a főpályához kapcsolódó, párhuzamos és úttengellyel 45°-os felállást biztosító parkolósávok. Szervízút és onnan kiszolgált parkoló csoport csak egyetlen helyen, az üzemanyagtöltő állomásnál épült ki.
- A Szabadság út Szivárvány utca – Árok utca közötti szakaszán nincsen kiépített közterületi parkoló.
- A Clementis utca Tavasz utcától északra eső szakaszán úttengelyre merőleges kialakítású várakozóhelyek épültek. A Tavasz utcától délre eső szakaszán a parkolás esetleges.
- Az Ébner György köz közterületi parkolás szempontjából kis jelentőséggel rendelkezik.
- A Stefánia utcában – mindkét oldalon – párhuzamos parkolósávok épültek.
- A Bokréta köznél egy parkoló-telek szolgálja a várakozást.
- A temetőt körülvevő utcák egyoldali, úttengellyel párhuzamos és merőleges parkolókkal épültek ki. A férőhelyek száma nem növelhető.
- A Nefelejcs közben nincsenek kijelölt parkoló helyek, de lényegében a határos társasház parkolójaként funkcionál az egész utca.
- A Kossuth Lajos utca egyoldali, úttengellyel párhuzamos felállást biztosító parkolóhelyekkel rendelkezik. Az Egészségügyi Központ mellett egy parkoló-telek is szolgálja a várakozást.
- A Károly király utcában – mindkét oldalon – párhuzamos parkolósávok épültek.
- A Kisfaludi Sándor utcában párhuzamos és merőleges felállást biztosító parkolósávok szolgálják a várakozást.
- A Domb utcában, Uzsoki közben és a Bretzfeld utca északi szakaszán döntően merőleges felállást biztosító parkolósávok épültek, a Polgármesteri hivatal parkolója is merőleges felállást biztosít.
- A Bretzfeld utca déli szakaszán döntően merőleges felállást biztosító parkolósáv épült, továbbá a Lévai utcától délre eső szakaszon egy szervízútról kiszolgált parkolósáv szolgálja a várakozást.
- A lakótelep területén döntő részben a kiszolgáló utakhoz kapcsolódó, merőleges felállást biztosító parkolósávok, és önálló „parkoló zsákok” szolgálják a lakosság igényeit.
- A Terra park területén a Puskás Tivadar utca mindkét oldalán párhuzamos parkolósávok, míg a gyűjtőúthoz csatlakozó kiszolgáló utak esetében merőleges parkolósávok épültek. Az irodák parkolását egy parkoló-tömb is szolgálja (jelenleg).
- Az Árok utca úttengelyre merőleges és párhuzamos parkolókkal egyaránt rendelkezik.
- A Baross utcában szervízútról megközelíthető parkolósáv épült.

II.1.2. Kapcsolódó területek működésének vizsgálata, a parkolási rendszer területi sajátosságai

A területi sajátosságok bemutatása a *Statikus forgalomfelvétel területi megoszlása* ábrán bemutatott közterületi csoportosításnak megfelelően történik az alábbiakban.

F1. terület: a Budapesti úttal határos beépítés jelentős részben lakó funkciójú, azonban a közeli városközponthoz kapcsolódó kereskedelmi – vendéglátó, és kulturális (helytörténeti múzeum) funkciók is megjelennek.

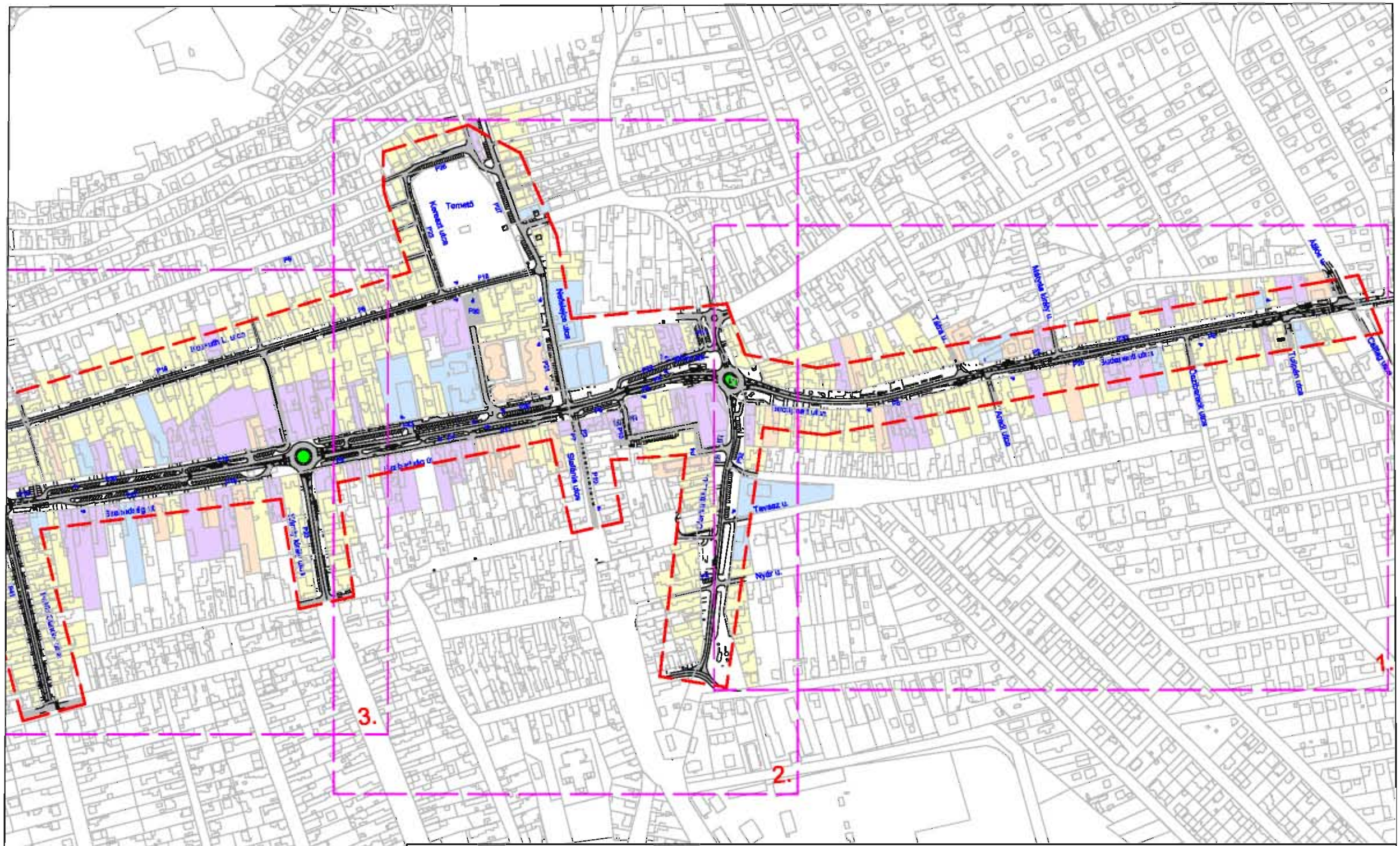
F2. terület: a Szabadság út Clementis utca – Petőfi Sándor utca közötti szakasza képez lényegében egy „lineáris” városközpontot Budaörsön, melyhez kapcsolódik a Templom tér és környezete. A Szabadság úttal nagyobb részt kereskedelmi – szolgáltató – vendéglátó funkciójú beépítés határos, sok esetben lakófunkcióval vegyesen. Továbbá itt helyezkedik el a posta, a művelődési ház, a katolikus és az evangélikus templom is.
F3. terület: a Szabadság út Petőfi Sándor utca – Szivárvány utca közötti szakaszának keleti részén a kisvárosi beépítés lakó, vagy sok esetben lakófunkcióval vegyes kereskedelmi – szolgáltató – vendéglátó létesítményei helyezkednek el. A nyugati szakaszán a jelentősebb intézmények jelenléte – polgármesteri hivatal, rendőrkapitányság, ügyészség, gimnázium – a meghatározó.
A városházától keletre lévő, vizsgált területen kívüli lakóterület speciális telekstruktúrával és rendkívül keskeny közterületi szélességekkel rendelkezik.

M1. terület: a Budapesti út – Szabadság utcától délre lévő terület gyűjtőútjai – Clementis utca, Károly király utca, Petőfi Sándor utca – mentén már a lakófunkció dominál. A Templom térhez közeli Clementis utca északi részén még találhatók a közeli központhoz kapcsolódó funkciók, óvoda, református templom.
M2. terület: A Kisfaludy – Kossuth Lajos utca által alkotott útvonal-, és a temetővel határos közterületek mentén lévő beépítés már szinte teljesen lakófunkciójú.
Kivételt a Templom térhez közeli szakaszon lévő Egészségügyi Központ, valamint a Mindszenthy Iskola, és természetesen maga a temető jelent.
A területhez északról és keletről kapcsolódó, vizsgált területen kívül eső lakóterületek speciális telekstruktúrával és rendkívül keskeny közterületi szélességekkel rendelkeznek.

L1. - L2. - L3. - L4. terület: a Szivárvány utca két oldalán és a Bretzfeld utca nyugati oldalán helyezkedik el a Budaörsi lakótelep.
A döntően panel épületegyüttes teljes rehabilitációja igen előrehaladott stádiumban van (tehát hosszú távon is számolni kell a közlekedési, parkolási igényekkel), kedvező módon magastető kialakítására és abban tetőtér beépítésre nem kerül sor.
A panel lakóteleptől délre a Baross utca mentén, és nyugatra a Holdfény utca mentén – szintén komoly lakásszámot jelentő – újabb építésű telepszerű beépítés található.
A lakótelepen belül helyezkednek el az intézményi ellátást biztosító iskolák és óvodák. A közelben található – egész Budaörsöt ellátó – autóbusz pályaudvar.

I1. – I2., és I5. terület: a Puskás Tivadar utca mentén alakult ki a közepes méretű városokban szokatlanul nagy építési sűrűséget jelentő Terra Irodapark.
I3 – I4 terület: a Bretzfeld utca északi szakasza mellett helyezkedik el az Önkormányzat, a Rendőrség, a déli szakasza mellett pedig az Orco Business Irodapark.

A közterületi parkolók elhelyezkedését és férőhelyszámát a *Jelenlegi forgalmi és parkolási rend* helyszínrajz sorozat*, valamint a Kapcsolódó területek funkció vizsgálata* ábrák mutatják.



JELMAGYARÁZAT

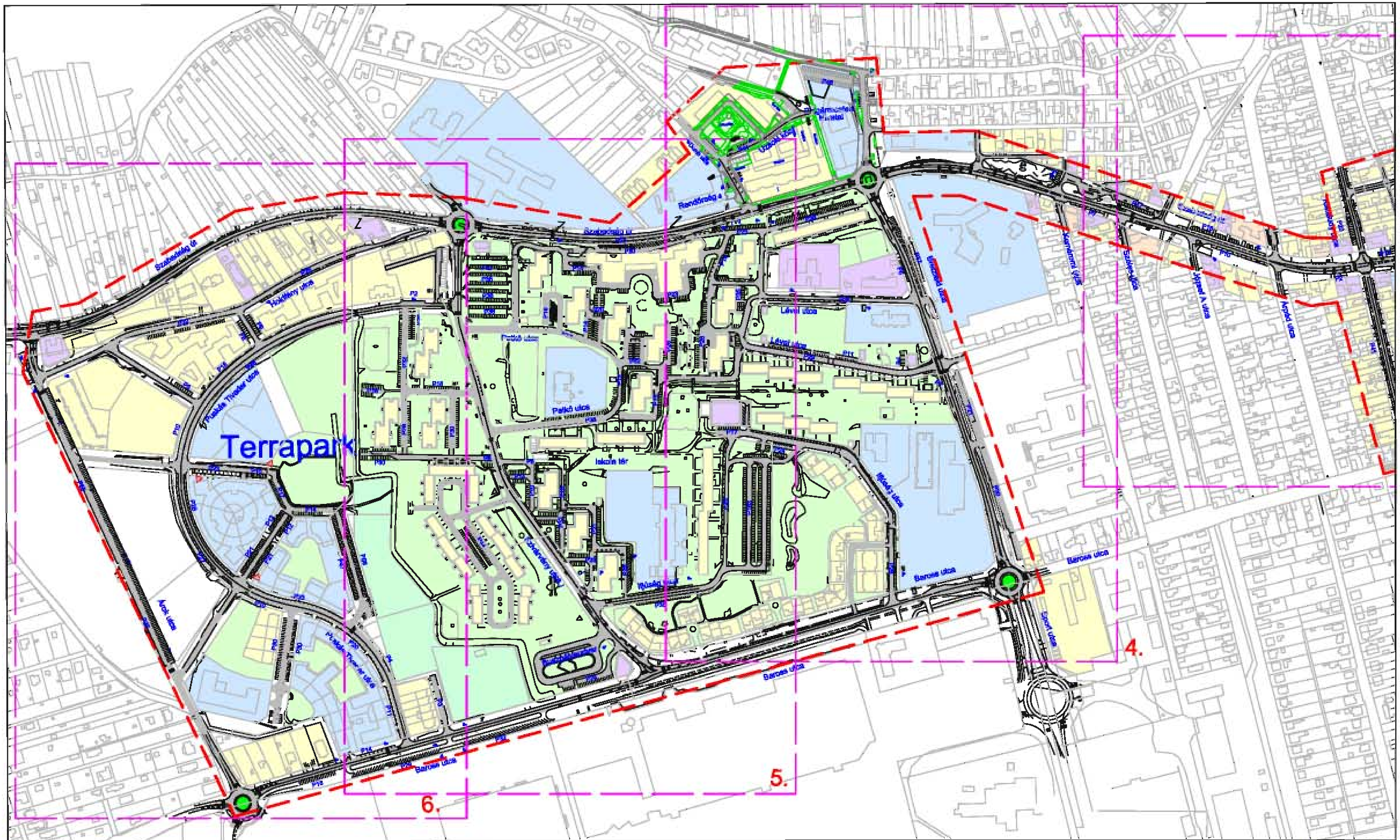
- Burkolt útfelület
- Lakófunkció
- Lakófunkció és kereskedelem, szolgáltatás vegyesen
- Kereskedelem, szolgáltatás, vendéglátás
- Egyéb intézmény
- Zöldfelület

BUDAÖRS PARKOLÁSI RENDELET,

KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

KAPCSOLÓDÓ TERÜLETEK FUNKCIÓ VIZSGÁLATA M=1:4000

BFVT Kft.



JELMAGYARÁZAT

- Burkolt útfelület
- Lakófunkció
- Lakófunkció és kereskedelem, szolgáltatás vegyesen
- Kereskedelem, szolgáltatás, vendéglátás
- Egyéb intézmény
- Zöldfelület

BUDAÖRS PARKOLÁSI RENDELET,

KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

KAPCSOLÓDÓ TERÜLETEK FUNKCIÓ VIZSGÁLATA M=1:4000

BFVT Kft.

II.1.3. Statikus forgalomfelvétel eredményei

A parkolási vizsgálat (mind a statikus, mind a dinamikus) annak a kérdésnek az eldöntését hivatott megkönnyíteni, hogy szükséges-e, lehetséges-e, érdemes-e a parkolás gazdálkodást bevezetni Budaörs közterületeinek egyes részein (a korlátozott idejű várakozásra vonatkozó rendelet megalkotásával), és amennyiben bevezetésre kerül a parkolás gazdálkodás, az milyen feltételrendszerrel engedje meg a várakozást az erre kijelölt területen.

A parkolási vizsgálaton belül a statikus forgalomfelvétel feladata, hogy, meghatározza egy adott területen rendelkezésre álló parkolóhelyek számának (parkoló kapacitásának) mekkora hányada foglalt egy (jellemző) időpillanatban.

A statikus (mennyiségi) adatokat bemutató forgalomfelvétel eredményei hétköznap és hétvége estében az alábbi táblázatokban kerülnek bemutatásra. Az adatok értékelésére már a javaslati munkarészhez tartozó II.2.1. fejezet jogszabályi feltételrendszere felhasználásával kerül sor.

Hétköznap	parkoló helyek száma (db)	parkoló gépjárművek száma (db)					
Részterület neve		07:00-08:00	10:00-11:00	11:00-12:00	14:00-15:00	15:00-16:00	20:00-21:00
Főút 1	71	67	86	85	87	85	47
Főút 2	232	165	245	241	244	231	87
Főút 3	83	63	74	83	95	96	52
Mellékút 1	130	122	123	119	137	138	121
Mellékút 2	161	170	213	203	179	190	126
Lakótelep 1	611	596	530	508	548	593	662
Lakótelep 2	447	111	102	117	95	91	120
Lakótelep 3	230	282	208	199	235	241	355
Lakótelep 4	104	86	69	72	83	79	102
Iroda 1	334	219	367	365	357	317	71
Iroda 2	343	135	195	184	192	166	75
Iroda 3	95	41	95	81	88	76	35
Iroda 4	93	56	87	88	73	75	25
Iroda 5	103	56	89	87	94	80	22

100 %-os telítettség 70 %-ot meghaladó telítettség

Mivel a közterületek esetében számos kapubehajtó és a mellette levő terület parkolóként is funkcionál, illetve a lakótelep területén a parkolóként ki nem jelölt közlekedő valamint gyalogos felületek parkolóként is hasznosításra kerülnek (és ezeket a fenti táblázat nem tartalmazhatja), ezért jöhet létre a 100%-osnál telítettebb parkolási helyzet.

A parkolás felmérés a hétköznap reggeli, délelőtti, délutáni, és esti órákban végzett helyszíni vizsgálatai alapján tényleges, hosszabb ideig tartó telítettség tapasztalható a nappali időszakban

- a Főút 1.-2. -3. területén,
- a Mellékút 1. területén (Clementis utca felső szakaszán, Ébner György közben, Károly király utcában, Petőfi Sándor utcában),
- a Mellékút 2. területén (Kossuth Lajos utcában, a Temetőt körülvevő közterületeken, valamint a Nefelejcs utcában),
- a Lakótelep 3. területén,
- az Iroda 1. területen (a beépített tömböket határoló közterületeken).

Részletes parkolás felmérést a hétvégi időszakban csak a Budapesti út – Szabadság út által alkotott útvonalra (Főút 1.-2.-3. egységére), és a csatlakozó mellékúthálózat egyes elemeire (Mellékút 1.-2.) volt indokolt elvégezni. Mivel ebben az időszakban a lakótelepi területeken a foglaltsági viszonyok hasonlóak a hétköznap esti-éjszakai állapotokhoz, az iroda területeken viszont a hétköznap nappali óráihoz képest csak mintegy 15-20 %-os terheltség tapasztalható általánosan.

Hétvége	parkoló helyek száma (db)	parkoló gépjárművek száma (db)			
Részterület neve		szombat		vasárnap	
		9:00-10:00	11:00-12:00	9:00-10:00	11:00-12:00
Főút 1	71	39	42	40	49
Főút 2	232	112	178	111	123
Főút 3	83	55	46	41	40
Mellékút 1	130	77	86	79	96
Mellékút 2	161	110	108	109	102

100 %-os telítettség 70 %-ot meghaladó telítettség

A szombat déli időszakban, – amikor működött a kereskedelmi-szolgáltató egységek jelentős része – és a vasárnap délelőtti időszakban – amikor az egyházi intézmények forgalma volt lokálisan jelentős – a parkolási igény azonos nagyságrendben jelentkezett.
A parkolási igények problémamentes kielégítése nem igényli parkolásra vonatkozó korlátozás bevezetését ebben az időszakban.

A hétvégi időszakban a legnagyobb terhelés – mely a parkoló kapacitásnak csak mintegy 75 %-át foglalja le – a Clementis utca, a Károly király utca, és a Petőfi Sándor utca közterületein jelentkezik. Azonban, amennyiben figyelembe vesszük, hogy a vasárnap délelőtti időszakban számolt közel 100 várakozó gépjárműnek a 10%-a nem a kijelölt parkolóhelyeket, hanem a kapubehajtók területét vette igénybe (mint ingatlan tulajdonos) a terhelés ténylegesen csak 70%-ra adódik.

A részletes vizsgálat eredményei a funkcionális szempontból azonos területek összegzésével is bemutatásra kerül, mely megkönnyíti az átfogóbb célok meghatározását, az esetlegesen parkolás gazdálkodásba vonandó területek lehatárolását.

Összesített részterület neve	parkoló gépjárművek hétköznap											
	07:00-08:00		10:00-11:00		11:00-12:00		14:00-15:00		15:00-16:00		20:00-21:00	
Főúton várakozók	295	db	405	db	409	db	426	db	412	db	186	db
Parkolók száma	386 férőhely											
Mellékúton várakozók	292	db	336	db	322	db	316	db	328	db	247	db
Parkolók száma	291 férőhely											
Lakótelepen várakozók	1075	db	909	db	896	db	961	db	1004	db	1239	db
Parkolók száma	1.392											
Iroda ter.en várakozók	507	db	833	db	805	db	804	db	714	db	228	db
Parkolók száma	968 férőhely											

100 %-os telítettség 70 %-ot meghaladó telítettség

Összesített Részterület neve	parkoló gépjárművek hétvégén							
	szombat				vasárnap			
	9:00-10:00		11:00-12:00		9:00-10:00		11:00-12:00	
Főúton várakozók	206	db	266	db	192	db	212	db
Parkolók száma	386férőhely							
Mellékúton várakozók	187	db	194	db	188	db	198	db
Parkolók száma	291 férőhely							

100 %-os telítettség 70 %-ot meghaladó telítettség

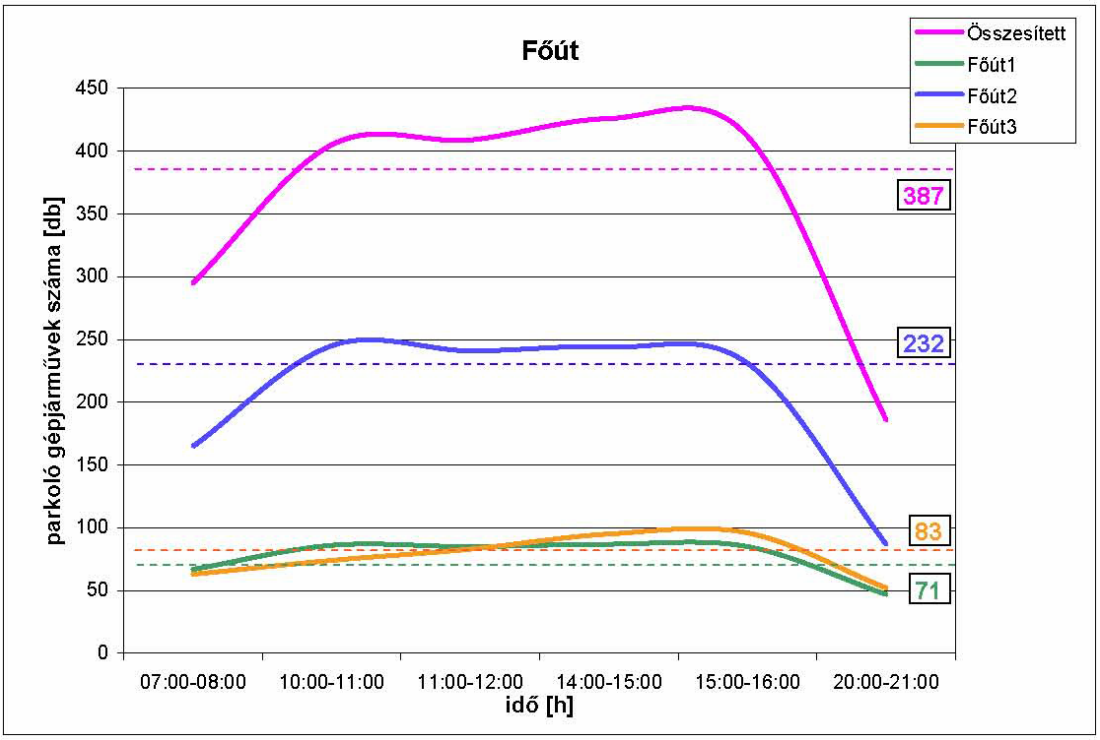
A funkcionális szempontból azonos területek összegzése alapján kijelenthető hogy csak a Főút és a kapcsolódó Mellékút területegységek esetében indokolt a parkolásgazdálkodás bevezetése a hétköznapok esetében. Hétvégi időszak (egyelőre) nem igényel szabályozást.

II.1.4. Dinamikus forgalomfelvétel eredményei

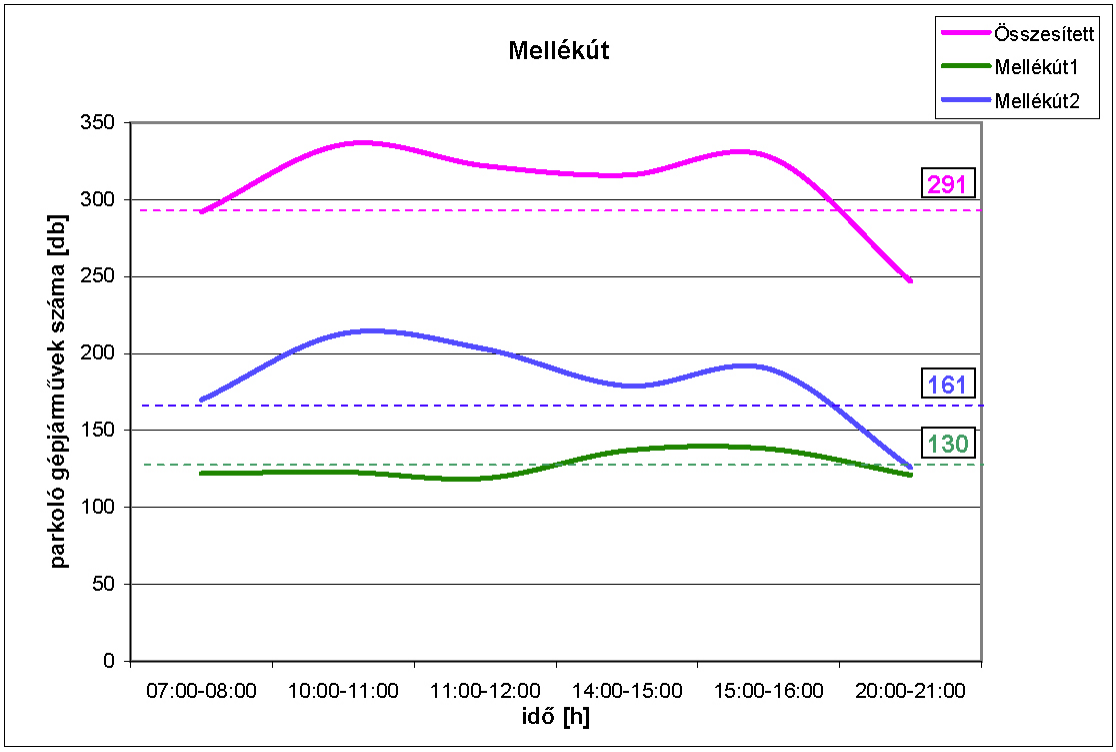
A parkolási vizsgálaton belül a dinamikus forgalomfelvétel feladata, hogy meghatározza egy adott területen rendelkezésre álló parkolóhelyeket igénybevevő járművek várakozási idejének jellemzőit.
A dinamikus forgalomfelvétel keretében két tényező került vizsgálatra, egyrészt az egyes funkcionálisan elkülönülő területeken a parkolási igény napi változása (lefutása), másrészt a területen a rövid és hosszú idejű várakozások arányának meghatározása (forgási sebesség).
A dinamikus forgalomfelvétel keretében az alábbi grafikonokon mutatjuk be a különféle domináns funkcióval rendelkező területek:

- a Budapest út – Szabadság út vonala jelentette „Főút" kereskedelmi – szolgáltató – vendéglátó – intézményi – kulturális funkciókat felfűző területe,
- a Szabadság úthoz kapcsolódó mellékutak lakó-intézményi területei,
- a Szivárvány utca két oldalán lévő lakóterületek (lakótelep),
- a Puskás Tivadar utca két oldalán lévő irodaterületek

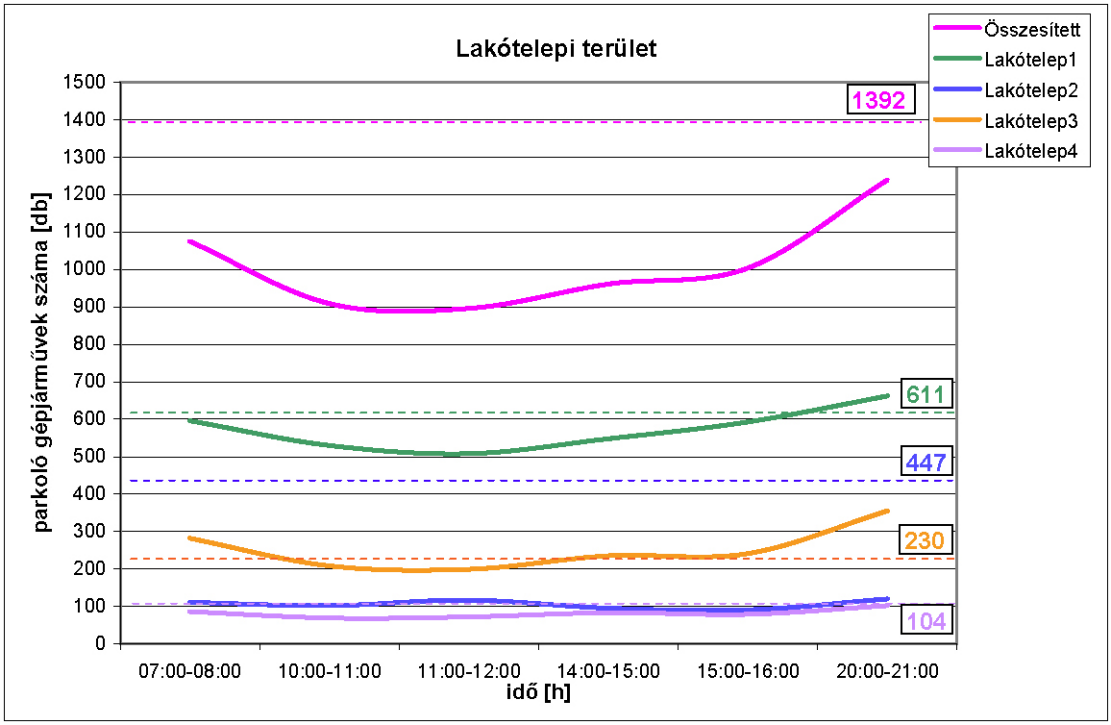
közterületein a munkanapi parkolási igényének napi változását (lefutását) a statikus forgalomfelvétel eredményei alapján.
Az egyes, domináns funkcióval rendelkező területeken belül, a kisebb területegységek (melyeket a *Statikus forgalomfelvétel területi megoszlásának ábrája* mutat be) parkolási igényének időbeli változását külön-külön színnel megjelenítve tartalmazzák a grafikonok.



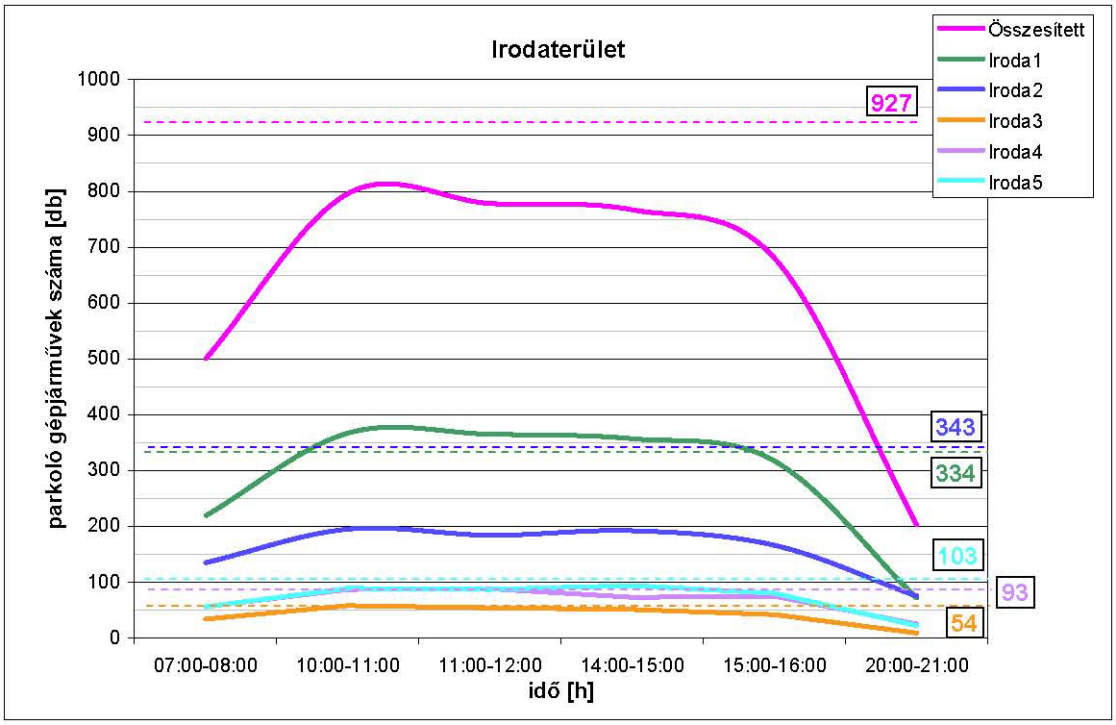
A Budapesti út - Szabadság út által alkotott útvonal Csillag utca és Szivárvány utca között szakasza



Clementis - Károly király – Petőfi Sándor… utcák
Kisfaludi – Kossuth - Kereszt, Bor, Nefelejcs … utcák



A Szivárvány utca mellett lévő lakó területek (lakótelep)
Holdfény utca menti lakóterület



A Puskás Tivadar utca mentén lévő iroda tömbök
Önkormányzati parkoló
Bretzfeld utca
Baross utca

A forgalomfelvételek keretén belül minden kisebb területegységben sor került rendszám felírásos adatbázis kialakítására. Ennek figyelembevételével a parkolási igények rövid (maximum 2 óra), és hosszú (minimum 2 óra) idejű igényre bonthatóak. Az egyes területegységen belüli eltérések és a hétköznapokon belüli ingadozások miatt 10%-os szakaszhatárral kerülnek megjelenítésre az alábbi táblázatban:

Területek	Szakasz határ	Parkolók száma (DB)	Hétköznap (%)	Szombat déllőtt (%)	Vasárnap délelőtt (%)
Budapesti út-Szabadság út (1. sz.főút átkelési szakasza)	Főút 1.	71	R: 55-65 H: 35-45	R: 30-40 H: 50-60	R: 35-45 H: 55-65
	Főút 2.	232	R: 55-65 H: 35-45	R: 50-60 H: 40-50	R: 60-70 H: 30-40
	Főút 3.	83	R: 50-60 H: 40-50	R: 35-45 H: 45-55	R: 50-60 H: 40-50
Települési mellékutak	Mellékút 1.	130	R: 40-50 H: 50-60	R: 35-45 H: 45-55	R: 25-35 H: 65-75
	Mellékút 2.	161	R: 70-80 H: 20-30	R: 25-35 H: 65-75	R: 35-45 H: 55-65

R: rövid idejű parkolás 0-2 óra aránya, H: hosszú idejű parkolás 2-8 óra aránya,
A szakaszhatárokat a *Statikus forgalomfelvétel területi megoszlása* ábra mutatja be

Még az egyes területegységeken belül is a különböző közterületi szakaszok között igen markáns eltérések adódnak.

A Főút 2. terület esetében a Templom tér környezetében majd 10%-kal magasabb a rövid idejű parkolás aránya, mint a Kisfaludi utca melletti szakaszán.
A Mellékút 1. terület esetében a Petőfi Sándor utcában a lakófunkció hosszú idejű parkolása közel 60%-os arányt képvisel, míg a Templom tér közeli Clementis utca esetében ez nem sokkal haladja meg a 30%-ot.
A Mellékút 2. terület esetében a Kossuth Lajos utca két vége között is igen nagy az eltérés a rövid és a hosszú idejű parkolás egymáshoz viszonyított arányában, elsősorban az Egészségügyi Központ hatására.

A dinamikus parkolási vizsgálat során létrejött jármű rendszám adatbázis alapján – az adatvédelmi szabályok figyelembe vételével – a jellemző területeken a járművek súlyadó fizetési (budaörsi – nem budaörsi) vizsgálatára is sor került.
A hétköznapokon a Budapesti út – Szabadság út jelentette Főút 1.–2.–3. területeken 38% - 62% volt a Budaörs – nem Budaörs nyilvántartással rendelkező járművek aránya. Ugyanezen arány a Lakótelep 1. területen 56% - 44%, míg az Intézmény 3. – 4. területeken 24% - 76%, viszont az Intézmény 5. területen 57% - 43% értékekre adódott.
A fentiek igazolják, hogy Budaörs város térségi szerepe, és a kiváló közúti kapcsolatai miatt jelentős személygépjármű forgalmat vonz, mely komoly parkolási igényekkel jár a városközpont és az iroda-intézmény funkcióval rendelkező területek esetében.
A lakótelep területén a nappali órákban mért 56% - 44% arány az esti órákra 59% - 41%-ra módosul, a hétvégi időszakban pedig 57% - 43% adódott. Ezen eredmények feltételezni engedik azt, hogy a járművek egy jelentősebb része, akár 15-25%-a nem Budaörsre van bejelentve, de a tulajdonos életvitel szerinti lakhelye Budaörs.
A mellékutcák esetében igen szélsőséges értékek adódtak, ezért átlagérték meghatározása nem alkalmazható. A Petőfi Sándor utcában a Budaörs – nem Budaörs nyilvántartással rendelkező járművek aránya munkanapokon 58% - 42%, hétvégén viszont már 71% - 29%. A Clementis utcában ugyanezen időszakokra a 18% - 82%, és a 12% - 88% érték pár adódik.

II.2. Közlekedési javaslatok

II.2.1. Parkolás jogszabályi háttere

Az idézett jogszabály részletekben történt kiemelésekkel a tárgyi munkához szorosan kapcsolódó, meghatározó előírásokra kívánják felhívni a figyelmet a tervezők.

1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről

Tv. 13. § (1) A forgalom szabályozásánál a közúti közlekedés érdekeit és a kereskedelmi egységek áruval való ellátásához fűződő érdekeket – a közlekedés zavartalanságának és biztonságának megóvása mellett – összhangba kell hozni.

(2) **A lakott területeket,** különösen a történelmi városrészeket, a műemléki és védett természeti területeket, továbbá a gyógy- és üdülőhelyeket **forgalomszabályozási eszközökkel és megfelelő várakozási díjak alkalmazásával is fokozottan védeni kell a közúti közlekedés károsító hatásaitól.**

Tv. 15. § (1)[16] A miniszter – rendeletben – meghatározott járművek közlekedését a közút kezelőjének hozzájárulásához és díj fizetéséhez kötheti.[17]

(2)[18] Az (1) bekezdés szerint megállapított díj, továbbá a 33/A. § szerinti használati díj, útdíj és pótdíj megfizetéséért a járműnek a közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény szerinti üzembentartója felelős.

(3)[19]

(4)[20]

(5)[21]

---

[16] A Tv. 15. §-ának (1) bekezdése az 1998: LXXIII. törvény 4. §-ával megállapított és a 2004: XXV. törvény 44. § (3) bekezdésének b) pontja szerint módosított szöveg.

[17] Lásd a 4/1999. (II. 12.) KHVM rendeletet.

[18] A Tv. 15. §-ának új (2) bekezdését az 1998: LXXIII. törvény 4. §-a iktatta be, egyidejűleg az eredeti (2) bekezdés számozását (3) bekezdésre változtatva. A Tv. 15. §-ának (2) bekezdését a 2006: IX. törvény 18. § (1) bekezdése hatályon kívül helyezte, újonnan a 2010: XLVII. törvény 1. § (4) bekezdése iktatta be. Ez utóbbi módosító törvény 6. § (3) bekezdése alapján a 2010. június 5. napját megelőzően történt várakozási eseményekre a 2010. június 4. napján hatályos rendelkezéseket kell alkalmazni.

[19] A Tv. 15. § (2) bekezdését az 1991: XX. törvény 92. § (3) bekezdése iktatta be, számozását (3) bekezdésre változtatta az 1998: LXXIII. törvény 4. §-a, hatályon kívül helyezte a 2010: XLVII. törvény 6. § (2) bekezdése. Ez utóbbi módosító törvény 6. § (3) bekezdése alapján a 2010. június 5. napját megelőzően történt várakozási eseményekre a 2010. június 4. napján hatályos rendelkezéseket kell alkalmazni.

[20] A Tv. 15. §-ának (4) bekezdését a 2006: IX. törvény 2. §-a iktatta be, hatályon kívül helyezte a 2010: XLVII. törvény 6. § (2) bekezdése. Ez utóbbi módosító törvény 6. § (3) bekezdése alapján a 2010. június 5. napját megelőzően történt várakozási eseményekre a 2010. június 4. napján hatályos rendelkezéseket kell alkalmazni.

Tv. 15/A. §[22] (1) **A helyi önkormányzat** (fővárosban: a fővárosi önkormányzat) **rendeletében a helyi közutakon, a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánúton, valamint tereken, parkokban és egyéb közterületeken – forgalomszervezési, valamint a 13. § (2) bekezdésében meghatározott indokok alapján, az e törvényben meghatározott keretek között – kijelölhet olyan várakozási övezetet,** illetve várakozási övezeten kívül eső olyan várakozó helyet (a továbbiakban együtt: várakozási terület), **amelynek a három vagy annál több kerekű járművel történő, várakozási célú használatáért várakozási díjat kell fizetni (a továbbiakban: díjfizetési kötelezettség).**

(2) A díj fizetési kötelezettség alá eső várakozási területen – a lehetőségekhez képest egyenlő megoszlásban, illetve a mozgáskorlátozottak által jellemzően igénybe vett közintézmények elérhető közelségében – minden megkezdett ötven várakozási helyből ki kell jelölni legalább egy, a mozgáskorlátozottak számára fenntartott várakozási helyet.

(3) Díjfizetési kötelezettség olyan várakozási terület tekintetében és időszakra rendelhető el, amelyen az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága (a továbbiakban: telítettség) a 70%-ot meghaladja. A 70%-os telítettségi mutatót nem kell alkalmazni e törvény hatálybalépése előtt kijelölt várakozási területek tekintetében.

(4) A várakozási díj mértékét a helyi önkormányzat (fővárosban a fővárosi önkormányzat) rendeletében egy órára vonatkozó várakozási díjként határozza meg. A várakozási díj mértékének meghatározása során figyelemmel kell lenni a szolgáltatás és ellenszolgáltatás egyenértékűségére. **A várakozási díjat úgy kell megállapítani, hogy legalább a ráfordításokra és a működéshez szükséges kiadásokra fedezetet biztosítson.** A várakozási díj mértékét a várakozási terület jellemzői, így különösen: a várakozási terület településen belüli adottságai, infrastruktúra, különböző fizetési lehetőségek biztosítása, figyelembevételével kell meghatározni.

(5) **Az egy órára vonatkozó várakozási díj** személygépkocsi, három-vagy négykerekű motorkerékpár, valamint három- vagy négykerekű segédmotoros kerékpár várakozása esetén – a tárgyév január 1. napjától tárgyév december 31. napjáig terjedő időszakban – **nem haladhatja meg az állami adóhatóság által az előző naptári év szeptemberében és az azt megelőző tizenegy hónapban egy liter ESZ 95-ös ólmozatlan benzin üzemanyagköltség-elszámolással kapcsolatosan alkalmazható áraként havonta közzétett ár egyszerű számtani átlagának a kétszeresét.**

(6) Autóbusz, vontató, tehergépkocsi, mezőgazdasági vontató, lassú jármű és pótkocsi várakozása esetén a várakozási díjnak a legmagasabb összege az (5) bekezdésben megjelölt díjak háromszorosa, járműszerelvény várakozása esetén az (5) bekezdésben megjelölt díjak hatszorosa lehet.

(7) A minimálisan fizetendő várakozási díj az adott várakozási területen érvényes egy órai díj alapján számított,

---

[21] A Tv. 15. §-ának (5) bekezdését a 2006: CX. törvény 9. §-a iktatta be, hatályon kívül helyezte a 2010: XLVII. törvény 6. § (2) bekezdése. Ez utóbbi módosító törvény 6. § (3) bekezdése alapján a 2010. június 5. napját megelőzően történt várakozási eseményekre a 2010. június 4. napján hatályos rendelkezéseket kell alkalmazni.

[22] A Tv. 15/A. §-át a 2010: XLVII. törvény 2. §-a iktatta be. E módosító törvény 6. § (3) bekezdése alapján a 2010. június 5. napját megelőzően történt várakozási eseményekre a 2010. június 4. napján hatályos rendelkezéseket kell alkalmazni.

a) jegykiadó automatából váltott jegy, sorompóval biztosított parkoló esetén 15 percnek megfelelő összeg,

b) mobiltelefonos parkolási díjfizetési rendszer használata esetén 15 percnek megfelelő összeg, kivéve, ha a díjfizetés leállítására irányuló kérés a díjfizetés megkezdése utáni első percben megtörténik,

c) előre váltott és a gépjárművezető által érvényesített jegy esetén 30 percnek megfelelő összeg,

d) kézi díjbeszedés esetén egy órának megfelelő összeg.

A minimális fizetendő várakozási díjat a kerekítés szabályai szerint, 5 forintra kell kerekíteni, az érvényességi időt ehhez kell igazítani.

(8) A helyi önkormányzat (fővárosban a fővárosi önkormányzat) **rendeletében megállapíthatja a várakozási területen a díjköteles várakozás megengedett leghosszabb időtartamát, amely nem lehet egy óránál kevesebb.**

Tv. 15/B. §[23] (1) Várakozási díj a „Parkolj és utazz" (P+R) közúti jelzőtáblával megjelölt várakozási területen nem állapítható meg. Amennyiben a várakozási terület őrzését többletszolgáltatásként biztosítják, ezért a többletszolgáltatásért naptári naponként 6–22 óra között legfeljebb az adott településen igénybe vehető közösségi közlekedés legalacsonyabb jegyárával egyező őrzési díj szedhető.

(2) A várakozási területen megkülönböztető fény- és hangjelzéssel jogszerűen felszerelt jármű díjfizetés és időtartam korlátozás nélkül várakozhat.

Tv. 15/C. §[24] (1) Ha a jármű díjfizetési kötelezettség alá eső várakozási területen díjfizetés nélkül várakozik, vagy a kifizetett várakozási időt egy óránál rövidebb időre történt fizetés esetén 5 perccel, egy órára vagy annál hosszabb időre történt fizetés esetén legalább 15 perccel túllépi, várakozási esetenként egy órai várakozási díjat, továbbá pótdíjat kell fizetni. A helyi önkormányzat (fővárosban a fővárosi önkormányzat) rendeletében a várakozás 15 percnél hosszabb díjfizetés nélküli túllépéséhez is kötheti a pótdíjfizetési kötelezettséget.

(2) A pótdíj összege a pótdíj kiszabásának napját követő 15 napon belüli befizetés esetén az adott napon belül díjköteles időszakra és további két órai várakozásra számított várakozási díj, 15 napon túli befizetés esetén az egy órai várakozási díj negyvenszerese. E bekezdés alkalmazása során befizetésnek minősül a fizetési művelet elindítása is. A pótdíj kiszabásáról szóló értesítést a jármű szélvédőlapátján, vagy a járművön egyéb jól látható helyen kell elhelyezni.

(3) A várakozási díj és a pótdíjfizetési kötelezettség egy év alatt évül el. A várakozási díj és a pótdíj után késedelmi kamat nem követelhető.

(4) Nem szabható ki pótdíj a külön törvényben feljogosított hatóság által kerékbilinccsel rögzített járműre.

(5) A 9/D. § szerinti közszolgáltatással kapcsolatban keletkezett ügyfélpanaszok intézése során külön törvény előírásai szerint kell eljárni.

---

[23] A Tv. 15/B. §-át a 2010: XLVII. törvény 2. §-a iktatta be. E módosító törvény 6. § (3) bekezdése alapján a 2010. június 5. napját megelőzően történt várakozási eseményekre a 2010. június 4. napján hatályos rendelkezéseket kell alkalmazni.

[24] A Tv. 15/C. §-át a 2010: XLVII. törvény 2. §-a iktatta be. E módosító törvény 6. § (3) bekezdése alapján a 2010. június 5. napját megelőzően történt várakozási eseményekre a 2010. június 4. napján hatályos rendelkezéseket kell alkalmazni.

Tv. 15/D. §[25] (1) Ha a várakozási díjat és a pótdíjat nem fizették meg a helyi önkormányzat, illetve az Ötv. 9. § (5) bekezdésben meghatározott szolgáltató a díj- és pótdíjfizetési felszólítást a várakozási terület díjfizetés nélküli használatának időpontjától számított 60 napos jogvesztő határidőn belül a jármű üzembentartója részére postai küldeményként, vagy más egyéb igazolható módon megküldi.

(2) A 60 napos jogvesztő határidő nem alkalmazható abban az esetben, ha a gépjármű üzembentartója a nyilvántartott adataiban bekövetkezett változásokat a gépjármű nyilvántartás központi szervéhez – az erre vonatkozó jogszabályi rendelkezések megszegésével – elmulasztotta bejelenteni és ezért a fizetési felszólítás nem a tényleges üzembentartó részére került megküldésre.

(3) A várakozási díj- és pótdíjfizetési kötelezettség nem teljesítése esetén a helyi önkormányzat, illetve az Ötv. 9. § (5) bekezdésben meghatározott szolgáltató követelését bírósági úton érvényesítheti. A parkolási díjból eredő igények érvényesítése esetén a kötelezett lakhelye szerinti helyi bíróság kizárólagosan illetékes.

(4) A jármű üzembentartója mentesül a várakozási díj és pótdíj megfizetése alól, ha a jármű a díjfizetés nélkül történt várakozást megelőzően jogellenesen került ki a birtokából, és igazolja, hogy a jogellenességgel összefüggésben kezdeményezték a megfelelő hatóság eljárását.

Tv. 15/E. §[26] (1) A várakozási díj, a pótdíj a várakozási terület tekintetében tulajdonosi jogot gyakorló helyi önkormányzatot illeti meg. A szolgáltató legalább a közszolgáltatás ellátásához szükséges költségekre jogosult, amelyet az elszámolás jóváhagyását követően a helyi önkormányzat részére külön térít meg.

(2) A várakozási díjakból és pótdíjakból eredő bevételeket és azok felhasználását a helyi önkormányzatnak nyilván kell tartania. A nyilvántartást az önkormányzat honlapján közzé kell tenni. Az adatok közzétételéért, folyamatos hozzáférhetőségéért és hitelességéért az önkormányzat polgármestere felel. A közzététel elmulasztása esetén, továbbá ha a közzététel nem teljes vagy nem időszerű, külön jogszabály szerint a törvényességi felügyelet gyakorlására jogosult szerv eljárása kezdeményezhető.

(3) A helyi önkormányzat, illetve az Ötv. 9. § (5) bekezdésben meghatározott szolgáltató a díjfizetési kötelezettség teljesítésének ellenőrzésére, a díj- és pótdíjkövetelés érvényesítésére a jármű rendszámát, a természetes személy üzemben tartó nevét, születési idejét és lakcímét, a nem természetes személy üzemben tartó megnevezését és székhelyének, telephelyének címét, a kedvezményre jogosító okirat sorszámát *a)* a díj megfizetése esetén az ellenőrzésig, *b)* a díj fizetés elmulasztása esetén a díj- és pótdíjfizetési felszólítás megküldése céljából a 15/D. § (1) bekezdés szerinti jogvesztő határidő eredménytelen elteltének időpontjáig, *c)* a várakozási díj- és pótdíjfizetési kötelezettség nem teljesítése esetén a 15/D. § (3) bekezdése szerinti eljárás céljából az eljárás befejezéséig kezelheti.

---

[25] A Tv. 15/D. §-át a 2010: XLVII. törvény 2. §-a iktatta be. E módosító törvény 6. § (3) bekezdése alapján a 2010. június 5. napját megelőzően történt várakozási eseményekre a 2010. június 4. napján hatályos rendelkezéseket kell alkalmazni.

[26] A Tv. 15/E. §-át a 2010: XLVII. törvény 2. §-a iktatta be. E módosító törvény 6. § (3) bekezdése alapján a 2010. június 5. napját megelőzően történt várakozási eseményekre a 2010. június 4. napján hatályos rendelkezéseket kell alkalmazni.

Tv. 47. §[27] A törvény alkalmazásában:
8. *közforgalom elől elzárt magánút:* a sorompóval, kapuval vagy más fizikai eszközzel lezárt, vagy „Mindkét irányból behajtani tilos" jelzőtáblával és a „magánút" feliratot tartalmazó kiegészítő táblával jelzett út, amely az ingatlan-nyilvántartásban magánútként van bejegyezve;
23. *várakozási terület:* a 8. pont szerinti utak közül a helyi közút és a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánút 11. pont szerinti tartozéka, valamint a helyi önkormányzat tulajdonában álló terek, parkok és egyéb közterületek járművel történő várakozásra kijelölt része;
24. *várakozási terület kezelője:* a helyi közút és a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánút tartozékaként a 33. § (1) bekezdés *c)* pontjában meghatározott szervezet, a közösségi közlekedéssel érintett közutak kivételével, illetve a helyi önkormányzat tulajdonában álló tereken, parkokban, egyéb közterületen kialakított várakozási terület tekintetében a tulajdonos helyi önkormányzat; a várakozási területen létesített parkolóóra, jegykiadó automata az Ötv. 9. § (5) bekezdése szerinti szolgáltató tulajdonában, illetve használatában állhat;

Tv. 34. §
(1)[28] A közút kezelője – az országos és a helyi közutak kezeléséről szóló jogszabályok szerint eljárva – köteles gondoskodni arról, hogy a közút a biztonságos közlekedésre alkalmas, közvetlen környezete esztétikus és kulturált legyen.
(2)[29] **A közút forgalmi rendjét** – ha jogszabály másként nem rendelkezik – **a közút kezelője alakítja ki.** A forgalmi rendet – a forgalmi körülmények vagy a baleseti helyzet jelentősebb változása esetén, de legalább ötévenként – a közút kezelőjének felül kell vizsgálnia, és ha szükséges, módosítania kell. A közlekedési hatóság – a közlekedés biztonságát sértő vagy veszélyeztető helyzet megszüntetése érdekében – kezdeményezheti a forgalomszabályozás módosítását, vagy a közút kezelőjét a forgalmi rend felülvizsgálatára kötelezheti.

Tv. 48. § (1)[30] Ez a törvény 1988. július 1. napján lép hatályba.
(5)[31] Felhatalmazást kap a helyi önkormányzat képviselő-testülete – fővárosban a fővárosi közgyűlés – **hogy rendeletben állapítsa meg a várakozási területek tekintetében**
***a)* az egyes díjköteles várakozási területeket, valamint azok kategóriáját,**
***b)* várakozási területenként vagy kategóriánként a díjköteles várakozási időszakot,**
***c)* a fizetendő várakozási díj mértékét,**
***d)* a díjköteles várakozás megengedett leghosszabb időtartamát,**

[27] A Tv. 47. § a 2010: CLXXII. törvény 22. §-ával megállapított szöveg.
[28] A Tv. 34. § (1) bekezdése a 2007: CLXXV. törvény 18. § (1) bekezdésével megállapított szöveg.
[29] A Tv. 34. § (2) az 1998: LXXIII. törvény 10. §-ával megállapított és a Magyar Közlöny 1998. évi 121. számában közzétett helyesbítésnek megfelelő szöveg.
[30] A Tv. 48. § (1) bekezdése a 2007: LXXXII. törvény 2. §-ának 45. pontja szerint módosított szöveg.
[31] A Tv. 48. §-ának (5) bekezdését a 2000: CXXVII. törvény 18. §-a iktatta be, szövege a 2010: XLVII. törvény 4. § (2) bekezdésével megállapított szöveg.

***e)* a díjfizetés alól mentesítettek, valamint a kedvezményes várakozásra jogosultak körét, a kedvezményes várakozási díj mértékét,** azzal, hogy a kedvezményes várakozásra jogosultak körének bővítésére a kerületi képviselő-testület jogosult.

(6)[32] Az e törvényben meghatározott díjat, pótdíjat és bírságot – a 9/C. § (1) bekezdésében, a 15. § (3) bekezdésében, a 15/A. § (1) bekezdésben és a 15/C. § (1) bekezdésében és a 33/A. §-ban meghatározott díj és pótdíj kivételével – a fizetés elmulasztása esetén adók módjára kell behajtani.

19/1994. (V. 31.) KHVM rendelet

a közutak igazgatásáról

8. §

(1)[33] Ha a közút területén kijelölt várakozóhelyen, várakozási vagy korlátozott várakozási övezetben díjat szednek, a közút kezelőjének – a kihelyezett tájékoztatást adó táblán (KRESZ 61/a.; 110.; 112/d. sz. ábra), az alatta elhelyezett kiegészítő táblán (KRESZ 111–114. sz. ábra), illetve külön szöveges tájékoztató táblán – fel kell tüntetnie

a) az adott helyen várakozók díjfizetési kötelezettségét,

b) a díjfizetési kötelezettség időbeli hatályát,

c) a várakozási díj és a pótdíj összegét jármű fajtánként,

d) a várakozási díj megfizetésének módját,

e) a várakozás rendjét,

f) a közútkezelő vagy a díj szedésére feljogosított szerv, illetőleg személy nevét és címét.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott díjat és a pótdíjat a közút kezelőjéhez kell befizetni.

20/1984. (XII. 21.) KM rendelet

az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről

35. Megállás, várakozás

35.14 Ahol a rendelkezésre álló várakozóhelyek számához viszonyítva rendszeresen sok jármű kíván várakozni és a várakozások túlnyomó többsége rövid tartalmú, a meghatározott időtartamot meghaladó várakozást kell megtiltani. Ez történhet

a) a KRESZ 15. §-ának (5) bekezdésében említett táblával kiegészített „Várakozni tilos" jelzőtáblával,

b) várakozást ellenőrző óra működtetésének elrendelésével (KRESZ 113. ábra),

c) tárcsa használatának elrendelésével (KRESZ 114. ábra).

35.15 A 35.12 *b)* pontjában említett esetben a várakozást ellenőrző órát minden várakozóhelyhez el kell helyezni.

---

[32] A Tv. 48. § (6) bekezdését a 2010: XLVII. törvény 4. § (2) bekezdése iktatta be. E módosító törvény 6. § (3) bekezdése alapján a 2010. június 5. napját megelőzően történt várakozási eseményekre a 2010. június 4. napján hatályos rendelkezéseket kell alkalmazni.

[33] A 8. § (1) bekezdése a 34/2005. (VI. 11.) GKM rendelet 4. §-ával megállapított szöveg.

35.18. Korlátozott várakozási övezetnek olyan területet szabad kijelölni,

– amelynek teljes úthálózatán, az útterületen rendelkezésre álló várakozóhelyek száma a várakozási igényektől jelentősen elmarad, és az igények kielégítése csak időbeni korlátozással érhető el,

– amelynek környezetében a járművek várakozása az úttesten vagy útterületen kívül megoldható,

– ahol a kijelölt várakozóhelyek korlátozott idejű igénybevételének elrendeléséhez szükséges feltételek adottak,

– ahol a mozgáskorlátozottakat szállító gépkocsik részére a helyi igényeknek megfelelő számú várakozóhely kialakítására lehetőség van.

35.19[34] Várakozási övezetnek olyan területet szabad kijelölni, amelynek teljes úthálózatán az útterületen rendelkezésre álló várakozóhelyek száma a várakozási igényektől jelentősen elmarad, és az igények kielégítése csak feltételekkel érhető el. A várakozás feltételeit (időszak, időtartam, várakozási díj, díjfizetés módja) kiegészítő táblán kell jelezni.

35.20[35] Korlátozott várakozási övezet jelzőtáblákkal (KRESZ 61/a. ábra) együtt a KRESZ 63/c. ábra szerinti kiegészítő táblákat ott kell elhelyezni, ahol a várakozási szabályokat megszegők járművét kerékbilinccsel rögzíthetik.

1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet
a közúti közlekedés szabályairól

15. § (1) A járművek megállását vagy várakozását tiltó jelzőtáblák

c) korlátozott várakozási övezet

61/a ábra

61/b ábra

17. § (1) A tájékoztatást adó jelzőtáblák

e) várakozóhely: a tábla a járművek kijelölt várakozóhelyét jelzi, a tábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla….

[34] A melléklet 35.19 pontját a 18/2003. (IV. 9.) GKM rendelet 19. §-ának (2) bekezdése iktatta a szövegbe.

[35] A melléklet 35.20 pontját a 18/2003. (IV. 9.) GKM rendelet 19. §-ának (2) bekezdése iktatta a szövegbe.

113. ábra

114. ábra

e/2 várakozási övezet (zóna) a tábla azt jelzi, hogy az úton a várakozás megengedett vagy – 113. és 114. ábra szerinti kiegészítő táblán feltüntetett módon – a ,,Várakozási övezet (zóna) vége" (112/e. ábra) jelzőtábláig a várakozás feltételekhez kötött.

112/d. ábra

112/e. ábra

41. § Várakozás

(4)[36] Várakozást ellenőrző óránál munkanapon 8 és 18 óra, szombaton 8 és 14 óra között – ha pedig jelzőtábla [17. § (1) bek. *e)* pont] ettől eltérő időszakot jelöl meg, ebben az időszakban – csak az óra működtetésével és legfeljebb az órával jelzett időtartamig szabad várakozni. Lejárt órát a jármű eltávozása nélkül ismételten működésbe hozni tilos.

(5)[37] Ahol jelzőtábla meghatározott időtartamú várakozást enged [17. § (1) bek. *e)* pont], a várakozás megkezdésének időpontját a járművön – gépkocsi esetében a jármű szélvédő üvege mögött – elhelyezett tárcsán jelezni kell. A tárcsa jelzését a jármű eltávozása nélkül megváltoztatni tilos.

[36] A 41. § eredeti (3) bekezdésének számozását (4) bekezdésre változtatta a 2/1984. (I. 29.) KM–BM együttes rendelet 26. §-a.

[37] A 41. § eredeti (4) bekezdésének számozását (5) bekezdésre változtatta a 2/1984. (I. 29.) KM–BM együttes rendelet 26. §-a.

18.3. Korlátozott várakozási övezet

***a)* Korlátozott várakozási övezetnek olyan területet szabad kijelölni, amelynek egész területén tilos a várakozás.**

Megjegyzés: Ilyen övezet lehet például egy idegenforgalmi szempontból fontos műemléki terület (városközpont), ahol a várakozó járművek a városképet zavarnák stb.

b) A korlátozott várakozási övezet létesítésekor gondoskodni kell

ba) az övezeten belül, de a közúton kívül, vagy

bb) az övezet határán kívül, de annak közvetlen közelében

a tilalom miatt el nem helyezhető járművek számának megfelelő méretű várakozóhelyről.

***c)* A korlátozott várakozási övezet területén belül kivételesen és indokolt esetben egyes helyeken a várakozás megengedhető.** Ebben az esetben a várakozóhely kezdetén kívül a várakozóhely végét is meg kell jelölni.

d) Nem alkalmazható ez a jelzőtábla az olyan területek jelzésére, ahol a várakozás feltételekhez kötötten (pl. meghatározott ideig és/vagy díjfizetési kötelezettséggel stb.) megengedett.[38]

e) A „Korlátozott várakozási övezet" jelzőtáblát az olyan területre bevezető minden út elején el kell helyezni, amely – több, egymással összefüggő útszakaszból álló – területen a várakozást megtiltották.

f) A várakozási tilalom alá eső terület kijáratainál a „Korlátozott várakozási övezet vége" jelzőtáblákat kell alkalmazni.

18.4. Várakozási övezet

a) Várakozási övezetnek olyan területet szabad kijelölni, amelynek egész területén a várakozás feltétel nélkül, vagy feltételekhez kötötten (pl. meghatározott ideig **és/vagy díjfizetési kötelezettséggel** stb.) megengedett.

***b)* Nem alkalmazható ez a jelzőtábla az olyan területek jelzésére, ahol a várakozás tilos.**

c) A „Várakozási övezet" jelzőtáblát arra a területre bevezető minden út elején el kell helyezni, amely – több, egymással összefüggő útszakaszból álló – területen a várakozást feltételhez kötötték.

d) A várakozási övezet kijáratainál a „Várakozási övezet vége" jelzőtáblákat kell alkalmazni.

[38] Az ilyen területek jelzésére a „Várakozási övezet" jelzőtáblákat kell alkalmazni.

II.2.2. Parkolás felvétel eredményei alapján levonható következtetések, az igények várható alakulása

A parkolási vizsgálattal érintett terület egyes részei annyira eltérő településszerkezeti helyzettel (meglévő funkciók, beépítés intenzitása, kapcsolódó közterületek szélessége) és közlekedési adottságokkal (hálózati kapcsolatok, parkolási igények) rendelkeznek, hogy együttes tárgyalásuk a következtetések levonása kapcsán értelmetlen lenne. A fentiek figyelembe vételével az együtt értelmezhető területek az alábbiak:

- a Budapesti út – Szabadság út (Celementis utca – Bretzfeld utca közötti szakasza) a parkolás vizsgálattal érintett kapcsolódó közterületekkel (Továbbiakban mint a belváros és a kapcsolódó lakóterületek térsége),
- a Szabadság út – Bretzfeld utca – Baross utca – Szivárvány utca által határolt terület, valamint a Szivárvány utca nyugati oldalán lévő lakótelep területe (Továbbiakban mint a Budaörsi lakótelep területe),
- a Szabadság út – Árok utca – Baross utca – Budaörsi lakótelep nyugati határa által körbezárt területe (Továbbiakban mint a Terra park területe).

A belváros és a kapcsolódó lakóterületek térségének mind a telek struktúrája, mind az épületállománya a motorizáció elterjedése előtti időszakban alakult ki. A megváltozott társadalmi viszonyok és technikai lehetőségek következtében az egykori kompakt falu egy jelentősebb városközponttá kíván átalakulni (az építészeti értékeinek megtartása mellett).
A területen belül sem a mai épületállomány, sem a közterületek nem teszik lehetővé további parkolási teher elviselését a jelenlegi használati rendszer mellett. (Ráadásul a közterületeken a városközponti szerep miatt a gyalogos közlekedésnek kellene preferenciát biztosítani.)
A területen létrejött kortárs lakóterület-fejlesztés (Szabadság út – Nefelejcs utca – Kossuth Lajos utca – Nefelejcs köz által határolt tömb területén belül), a Terra park kibővített területe címszó alatt leírtakkal azonosan csak rontott a parkolási helyzeten.
A területen belül a településszerkezeti adottságok folytán indokolt funkcióváltás tovább fog folytatódni, illetve a beépítés intenzitása növekedni fog várhatóan. (Mind a funkcióváltás iránya – a lakófunkciót részben kereskedelmi-szolgáltató funkció váltja fel – mind a megmaradó lakófunkció megnövekvő intenzitása a parkolási feszültségek fokozódását fogja eredményezni hosszú távon.)

A Budaörsi lakótelep területe – a döntő részét kitevő egykori panel technológiájú lakótelep – nem a jelenlegi gépjármű ellátottságot figyelembe véve épült meg. Az akkori speciális társadalmi-gazdasági körülmények révén létrejött tulajdoni struktúra (úszótelkes rendszer) nem teszi lehetővé az utólagos telken belüli parkolás fejlesztést, az döntő részben közterületen történik (és jelentős hányadot képvisel) majd továbbra is.
A lakótelep épületállományának felújítása jó ütemben halad, ezért hosszútávon is számolni kell a lakóteleppel, mint jelentős lakóterülettel (és parkolási gondokkal küzdő területtel) a városon belül.
A területen belül jelentős ingatlanfejlesztési lehetőség már nincsen, ezért „csak” a jelenlegi helyzet megoldása jelentkezik feladatként (a zöldfelületek megóvása mellett).

A Terra park kibővített területe – maga az iroda negyed, és a Holdfény utca melletti lakóterület – már a jelenlegi gépjármű-ellátottság és közlekedési szokások ismeretében épült fel, azonban

parkolás szempontjából ez a terület sem működik megfelelően. Ennek okai feltételezhetően az alábbiak:

- Budaörs esetében a város kiváló külső közlekedési kapcsolatai miatt az újonnan beépített területeken (ezért telepedtek ide) a közúti közlekedés az általánosnál nagyobb szerepet tölt be (magas a gépjármű közlekedés aránya a teljes közlekedési igényen belül).
- Az irodák esetben általánosan szükséges parkoló-mennyiséget (mely növeli az építési költségeket) a beruházás során megvalósították ugyan, azonban a létesítményeket megvásárló tulajdonosok, vagy bérlők ennek egy részére nem tartottak igényt (vagy nem voltak képesek igényt tartani), ezért használaton kívül állnak. (A fejlesztő és a tulajdonos/bérlő személye általában különböző, jogszabály viszont nem teszi kötelezően az iroda/lakás részévé a parkolókat, hanem csak megépítésüket kényszeríti ki.)

A fenti problémákat jelenleg a közterületi parkolás, és a beépítetlen fejlesztési területek egy részének parkolóként történő használata kompenzálja.
A területen belül jelentős irodafejlesztési lehetőség áll még rendelkezésre, mely a jelenlegi állapot kiterjesztése esetén komoly gondokat okozhat a városnak (a környező lakóterületeknek).

A parkolási igények várható alakulása függ egyrészt a gépjármű ellátottság szintjétől, másrészt a gépjárművek használati gyakoriságától.
A gépjármű ellátottság Budaörs esetében magas, országos átlag feletti érték, és valószínűleg az egyik legmagasabb az országban (400-450 szgk/1000 lakos értékre becsülhető).
A távlati országos gépjármű ellátottság 430 szgk/1000 lakos értékben lett meghatározva 2030 évre vonatkozóan, jelenleg 305 szgk/1000 lakos ez az érték. Nyugat-európai országokban az ellátottság jelenleg 450-620 szgk/1000 lakos. Az EU átlaga 470, ezen belül Románia 185, Szlovákia 285, Ausztria 513, Németország 604 szgk/1000 lakos ellátottsággal rendelkezik.
A használat gyakoriságát az üzemeltetési költségen (2010 évben 8-10 %-kal csökkent a magyar járműpark futásteljesítménye az üzemanyagárak jelentős emelkedése, és az általános recesszió miatt), és a korlátozó intézkedéseken (behajtási korlátozás, „dugó díj") kívül a rendelkezésre álló közlekedési kapcsolatok befolyásolják jelentős mértékben.
A külső közlekedési kapcsolatok tekintetében Budaörs – I.2.1 és az I.2.4 fejezetek alapján – kiemelkedő adottságokkal rendelkezik, mely a továbbiakban csak erősödni fog. A belső közlekedési kapcsolatok is legalább közepes minőséget jelentenek.
Tehát Budaörs esetében az igények továbbra is a fokozott személygépjármű használat mellett szólnak.

II.2.3 Parkolási igények befolyásolásának lehetőségei, térségi áttekintés

A parkolás-gazdálkodás céljából javasolt elvi megoldás a **várakozási övezet** bevezetése.
Budaörs közigazgatási területén a vonatkozó jogszabályok – 20/1984 KM rendelet 35.18 pont, és a 83/2004. (VI. 4.) GKM rendelet 18.3 pont – szerinti ún. korlátozott várakozási övezet kialakítását nem javasoljuk (a két jogszabály ellentmond egymásnak).

A belváros és a kapcsolódó lakóterületek térsége esetében a városfejlesztési elképzelések szerinti átalakulás elősegítésére, a távlati szerepnek megfelelő állapothoz szükséges parkoló-mennyiség létesítését célszerű meghatározni parkolási rendeletben az új beépítés és a bővítések számára.

A meglévő-megmaradó beépítés működőképességének fenntartásához a meglévő közterületi parkoló kapacitás – parkolás-gazdálkodás bevezetése általi – jobb kihasználása célszerű, a parkoló-használat forgási sebességének növelésével.
A parkolás-gazdálkodás részeként a II.2.1. fejezet jogszabályi lehetőségei alapján **a parkolás** idejének **munkanapokon, 2 órában történő maximalizálásával** (mely a területileg érintett lakosságra nem vonatkozik) **várakozási övezet** kialakítását javasoljuk, melynek kiterjedése:

- **a Budapesti út – Szabadság út által alkotott útvonal Tátra utca és Petőfi Sándor utca közötti szakasza,**
- **a Petőfi Sándor utca Szabadság út – Baross utca közötti szakasza,**
- **a Stefánia utca Szabadság út – Vasvári Pál utca közötti szakasza,**
- **a Károly király út Szabadság út – Vasvári Pál utca közötti szakasza,**
- **az Ébner György köz,**
- **a Clementis utca Szabadság út – Tavasz utca közötti szakasza,**
- **a Szabadság úttól kezdődően a Kisfaludi utca – Kossuth Lajos utca – Kereszt utca – Nefelejcs – Esze T. utca – Bokréta köz Szabadság úttal körbezárt terület közterületei.**

A **Budaörsi lakótelep területén** a meglévő közterületi **parkolók használatát** (parkolás-gazdálkodási rendelet) **nem javasoljuk szabályozni** (parkolás gazdálkodás alá vonni).
A lakótelep nyújtotta parkolási lehetőségek kihasználásának csúcsidőszaka az éjszakai időszak, ekkor a helyi lakosság igényein kívül egyéb, ennek érdekében korlátozandó parkolási igény nem jelentkezik a területen. A nappali időszakban a parkolók kihasználtsága elmarad a 70%-os, jogszabályban meghatározott küszöb értéktől.
A lakótelep rendeltetésszerű használatát biztosító közterületi parkolókat ugyan jelenleg is használja egyéb funkcióhoz kapcsolódó forgalom, ez azonban jelentősen nem zavarja a lakótelep működését.
A lakótelep esetében a távlatban biztosítandó jó lakókörülményekhez a területen a parkoló számot – lehetőleg a zöldfelületek csökkentése nélkül – feltétlenül növelni szükséges, ezt:

- parkoló lemez,
- parkolóház,
- mélygarázs

építése egyaránt biztosíthatja. A költségigény figyelembe vételével (a gépészetet nem igénylő, és emellett a legnagyobb használói biztonságérzetet nyújtó) parkoló lemez létesítése célszerű, nagyobb, fásítással nem rendelkező jelenlegi parkoló felület felhasználásával.
A terepadottságok figyelembevétele mellett, a városképi hátrányok mérlegelésével esetleg megfontolandó a Szabadság út – Szivárvány út – Patkó utca közötti térségben lévő (összességében 130 férőhelyes) parkoló terület kapacitásának megduplázása parkoló lemez építésével.
Hasonló műtárgy építhető elvileg a Nádas dűlő (P 44) nagyobb felszíni parkolójánál.
A parkolás nappali szabályozása, a helyi lakosságot nem érintő, időbeli korlátozása, csak a szomszédos Terra park további, parkolás szempontjából kedvezőtlen fejlődése esetén válhat szükségessé.

A Terra park kibővített területén – tekintettel a jelentős ingatlan fejlesztési lehetőségekre – az új beépítések számára megfelelő számú várakozóhely igényének biztosítása egyrészt parkolási rendeletben történő szabályozást igényel. Másrészt a telken belül létesülő várakozó helyek tényleges használata a BHÉSZ megfelelő előírásaival biztosítható (pl.: a parkolók nagyobb

részének közhasználat számára történő megnyitása esetén a telekhez annak nagyobb beépítését lehetővé tevő paraméterek tartoznak).
A Terra park jelenlegi beépítésének közterület centrikus parkoló használatának szabályozására várakozási övezet kijelölését nem javasoljuk. A parkolás szabályozás (korlátozás) bevezetése egyrészt a Baross utca – Ibolya utca – Nárcisz utca – Őszirózsa utca által határos lakóterületen (gyaloglási távolság (50-300 m), másrészt a Budaörsi lakótelep Szivárvány utcától nyugatra eső részén – annak nappali időszakban legkevésbé terhelt parkolóiban – azonnali területidegen parkolás megjelenését eredményezné (gyaloglási távolság 50-150 m). A két lakóterület védelme érdekében itt is be kellene vezetni a parkolás szabályozást (a maga adminisztrációs terhei mellett és a lakosság ellenkezésével).
A területről elköltözött Pannon irodák javítottak a parkolási helyzeten, mely a későbbiekben felülvizsgálható. A várakozási övezet bevezetése esetlegesen újabb bérlők távozását is eredményezheti, figyelembe véve a térségben (Törökbálint) megvalósuló egyéb irodafejlesztéseket.
A fővárosi agglomeráció területén lévő települések esetében egyre több önkormányzat vezet be fizető parkolási rendszert a belső területein.
A kistérségi szerepkörrel rendelkező, a fővárostól távolabb elhelyezkedő települések közül ilyennel rendelkezik már:

- Gödöllő (210 Ft/óra)
- Ráckeve
- Szentedre (200-300 Ft/óra).

A fővároshoz közelebbi, vagy azzal határos nagyobb települések esetében ez nem jellemző. Nem rendelkezik díjfizetéses várakozási övezettel:

- Dunaharaszti,
- Dunakeszi,
- Pilisvörösvár,
- Törökbálint.

Budapest térségében lévő jelentősebb városok általában szintén rendelkeznek díjfizetéses várakozási övezettel:

- Vác (180-220 Ft/óra)
- Érd (220 Ft/óra).

II.2.4. Parkolási és/vagy fizető parkolási övezet kijelölésének javaslata, várható megvalósítási költségek

A vizsgálati munkarész alapján a Budapesti út – Szabadság út által alkotott útvonal Tátra utca és Petőfi Sándor utca közötti szakaszán, valamint az ahhoz délről és északról csatlakozó mellék úthálózati elemeken javasolt a parkolás gazdálkodás bevezetése.
A városközponti térségében kijelölendő, várakozást szabályozó (parkolás gazdálkodást eredményező) zóna megvalósításának céljai az alábbiakban fogalmazhatóak meg:

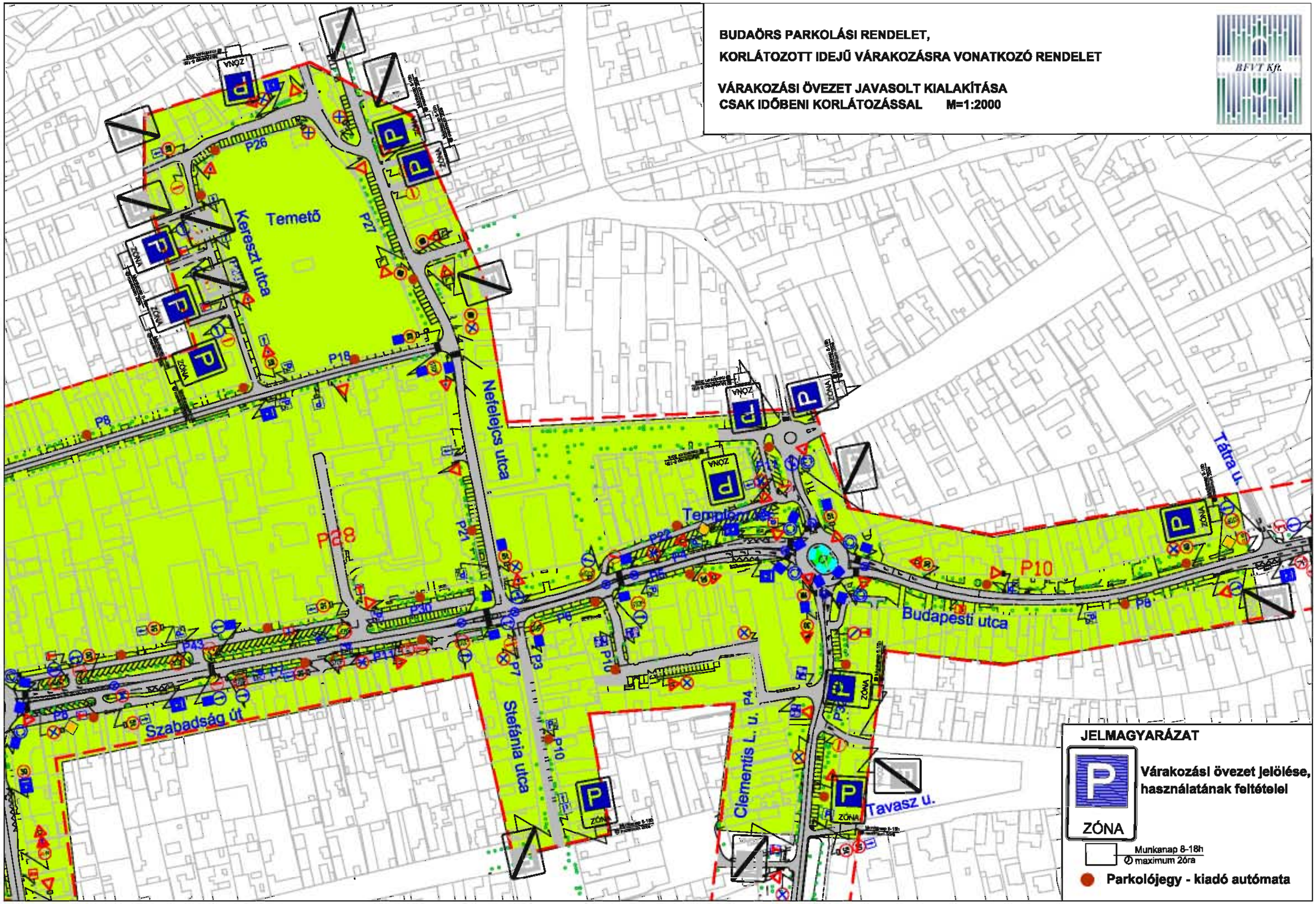
- a belváros közterületeinek mentesítése az indokolatlanul hosszú idejű parkolás alól,
- a lakosság – műszaki okokból telken belül nem biztosítható – mindenkori parkolási igényének biztosítása,
- a kereskedelmi – szolgáltató – vendéglátási – kulturális – intézményi funkcióinak – műszaki okokból telken belül nem teljesíthető – mindenkori parkolási igényének biztosítása,

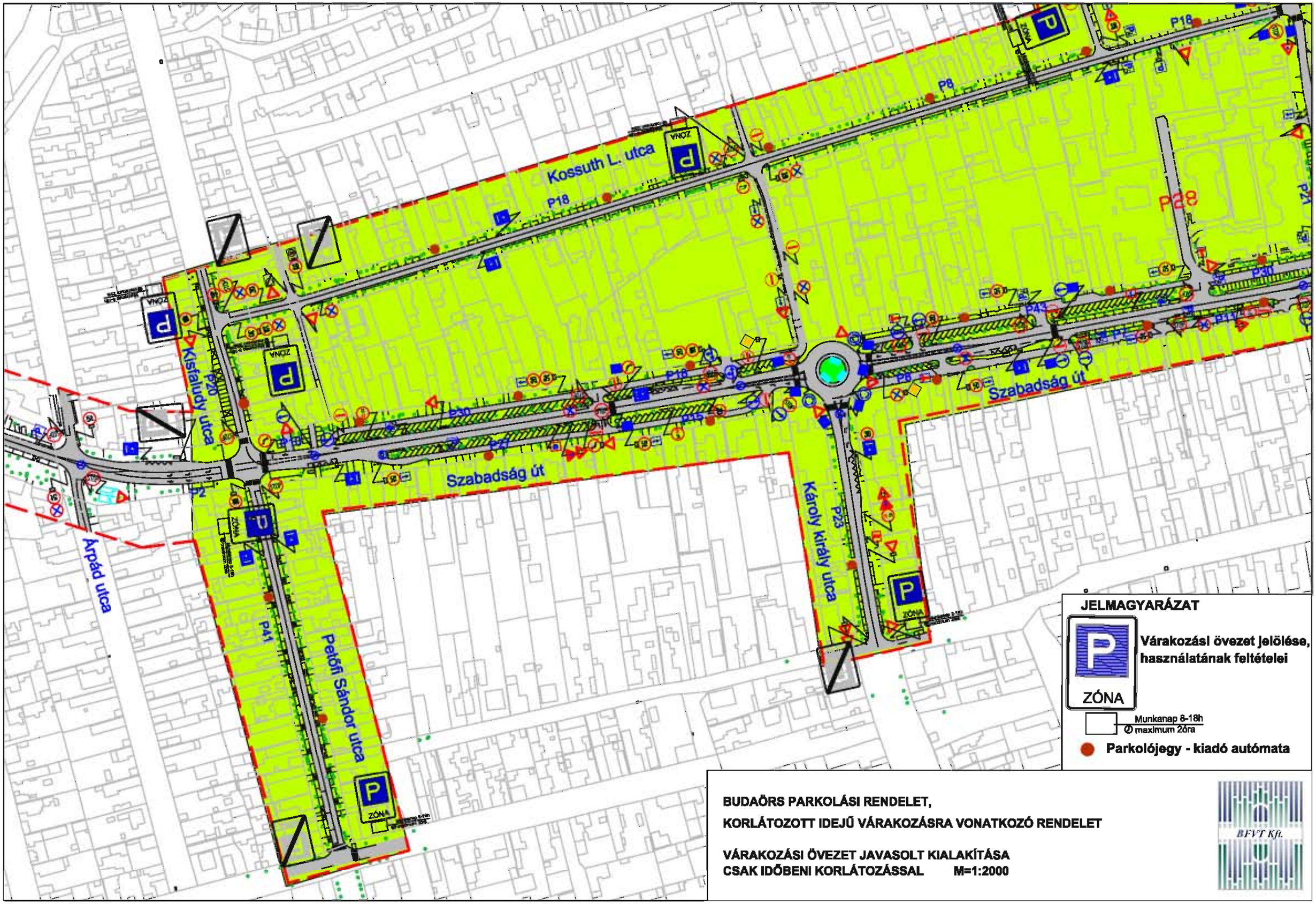
BUDAÖRS PARKOLÁSI RENDELET,

KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

VÁRAKOZÁSI ÖVEZET JAVASOLT KIALAKÍTÁSA
CSAK IDŐBENI KORLÁTOZÁSSAL M=1:2000

BFVT Kft.





BUDAÖRS PARKOLÁSI RENDELET,

KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

VÁRAKOZÁSI ÖVEZET JAVASOLT KIALAKÍTÁSA
CSAK IDŐBENI KORLÁTOZÁSSAL M=1:2000

BFVT Kft.

- az ide érkező hivatás forgalom egyéni személygépjármű közlekedésről tömegközlekedési eszközre irányításának előmozdítása,
- esetleges P+R funkció kiszorítása,
- alacsony beruházási költségigényű megoldás keresése a parkolásra.

A célok elérésére időben kétütemű megoldás kialakítását javasoljuk. **Első ütemben csak időbeli korlátozással, munkanapokon maximum 2 óra időtartamú parkolás megengedésével várakozási övezet kerül kialakításra**.
A csak időbeli korlátozással kialakított várakozási övezet területén 580 várakozóhely esik, melyeknek egy éves üzemeltetése után forgalmi utóvizsgálat keretében javasoljuk a zóna működését felülvizsgálni az elérendő célok szempontjából.
Kedvezőtlen felülvizsgálati eredmények esetén, a korábban megfogalmazott célok teljesítésének elérésére javasolható a parkolási díj fizetésének bevezetése is. **Második ütemben az időbeli korlátozás mellett (munkanapokon maximum 2 óra időtartamú parkolás megengedésével) díjfizetéssel igénybe vehető várakozási övezet kerül kialakításra**.

A csak időbeli korlátozással kijelölt várakozási övezet – bár nem egyértelműek a jogszabályok – kialakítható az érintett közterületeknek országos és a helyi közutakra történő, parkoló centrikus területi megosztása nélkül is, tehát a jelenlegi tulajdonviszonyok mellett is. Azonban vélhetően az országos közutak kezelője – Magyar Közút Nonprofit Zrt. – az üzemeltetés feladatai, és nehézségei miatt ettől elzárkózna.
A fentiek figyelembe vételével **a belváros és a kapcsolódó lakóterületek térségében várakozási övezet kijelölése és üzemeltetésének előzetes feltétele**, **hogy az érintett területrészek Budaörs város tulajdonába kerüljenek**. A II. ütemet jelentő díjfizetéses rendszer esetén ez már törvényben deklarált szükséges feltétel.
Ennek megfelelően a Budapesti út – Szabadság út területét – mely jelenleg az 1. sz. főút átkelési szakaszaként döntő részben állami tulajdont képez – valamint Károly király utcát meg kell osztani hosszirányban, országos közúti (forgalmi sávok) és helyi közúti (parkolósávok, szerviz utak, zöldsávok, gyalogos felületek) területekre. A közterületek megosztása folyamatban van, várhatóan 2012 évben az eljárás lezárul.

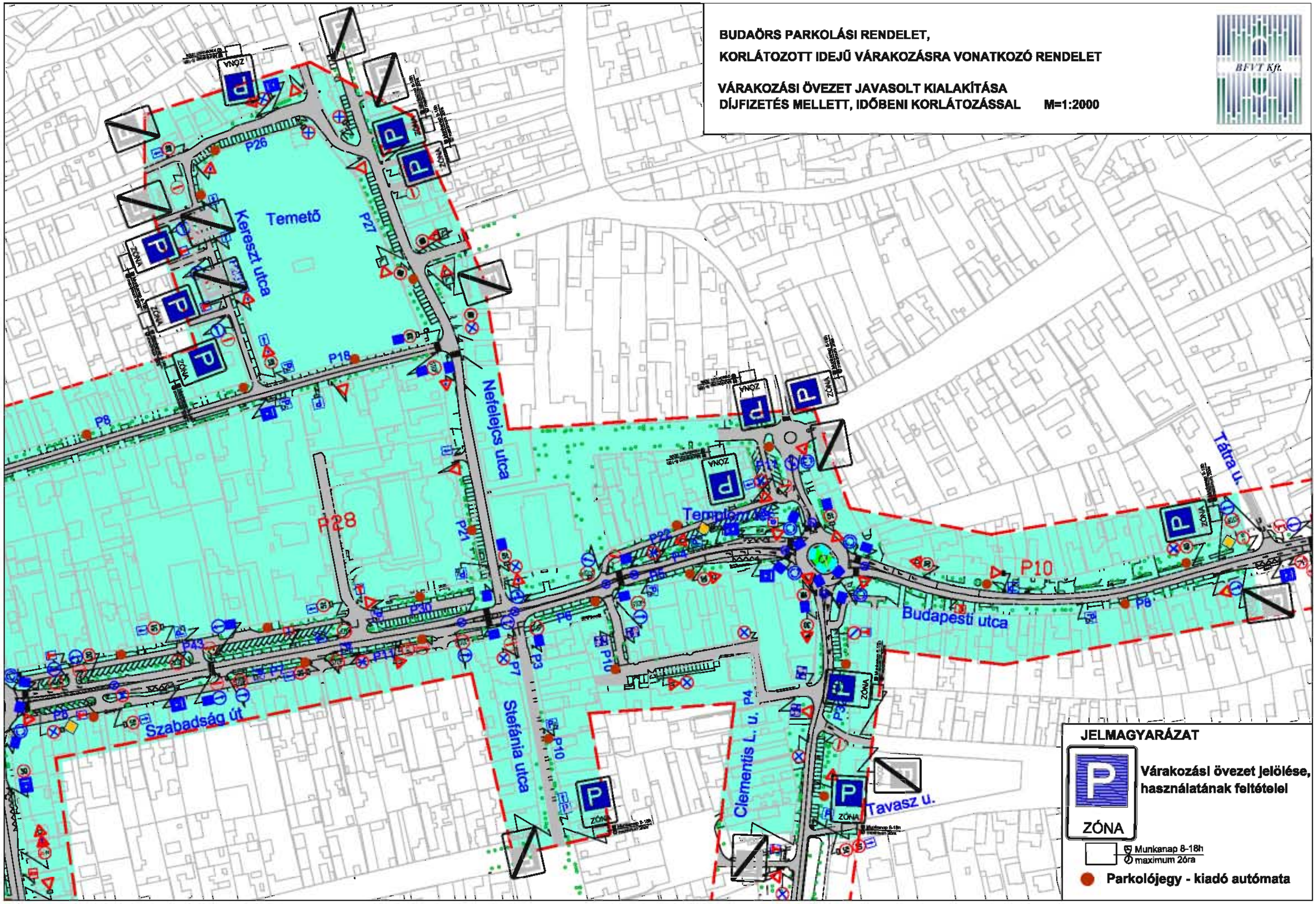
A parkolásgazdálkodás alá vonandó zóna területi lehatárolását az alábbi ábra szemlélteti a közterületek hálózatának területi adottságai figyelembe vételével.
A zóna lehatárolása nem korlátozódhat csak a Budapesti út – Szabadság út vonalára, mert ebben az esetben a kapcsolódó – de érdemben nagyobb gyaloglási távolságot nem jelentő – közterületekre tevődne át a korlátozásokat természetes módon elkerülni akaró parkolási igény.

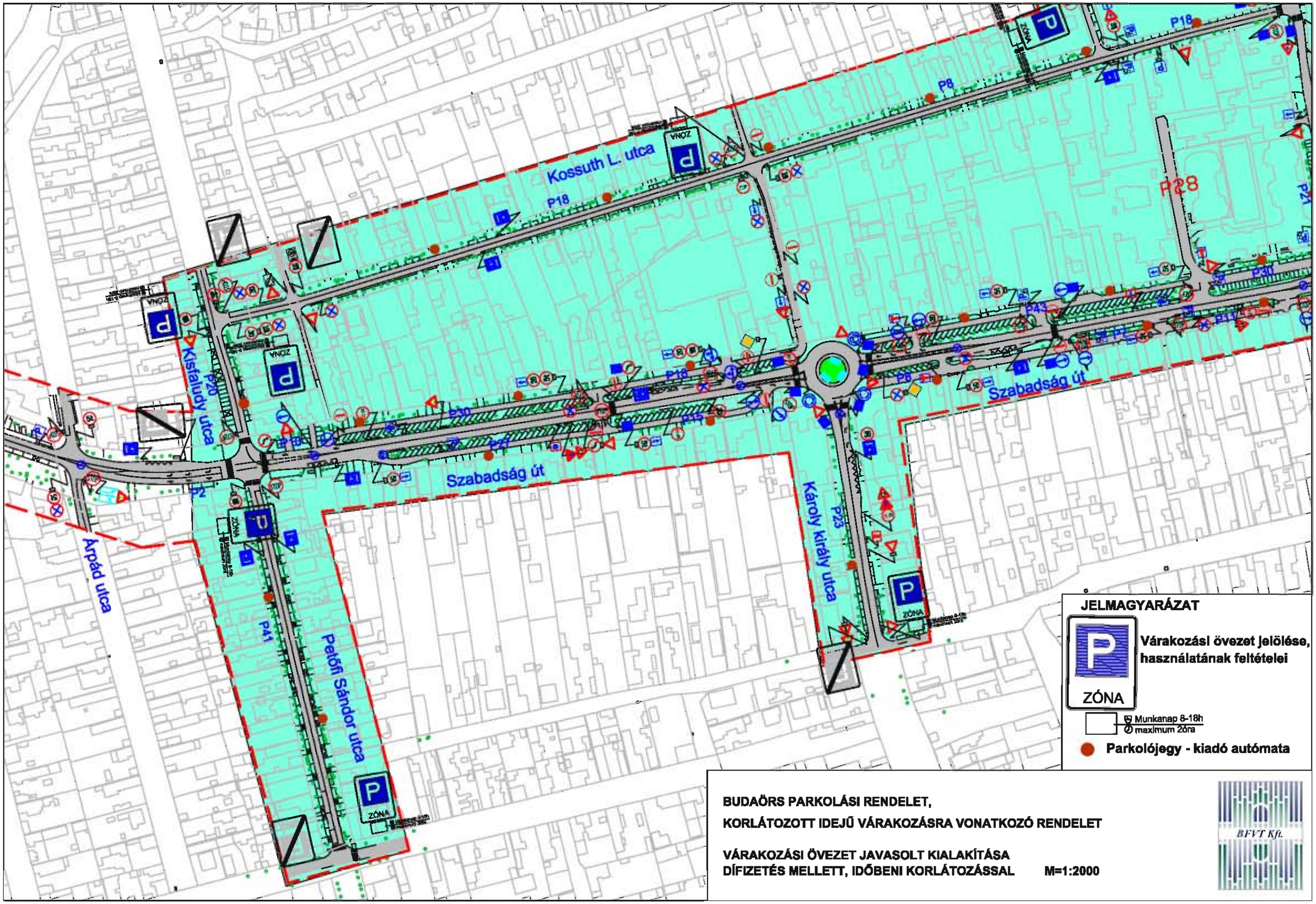
BUDAÖRS PARKOLÁSI RENDELET,

KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

VÁRAKOZÁSI ÖVEZET JAVASOLT KIALAKÍTÁSA
DÍJFIZETÉS MELLETT, IDŐBENI KORLÁTOZÁSSAL M=1:2000

BFVT Kft.



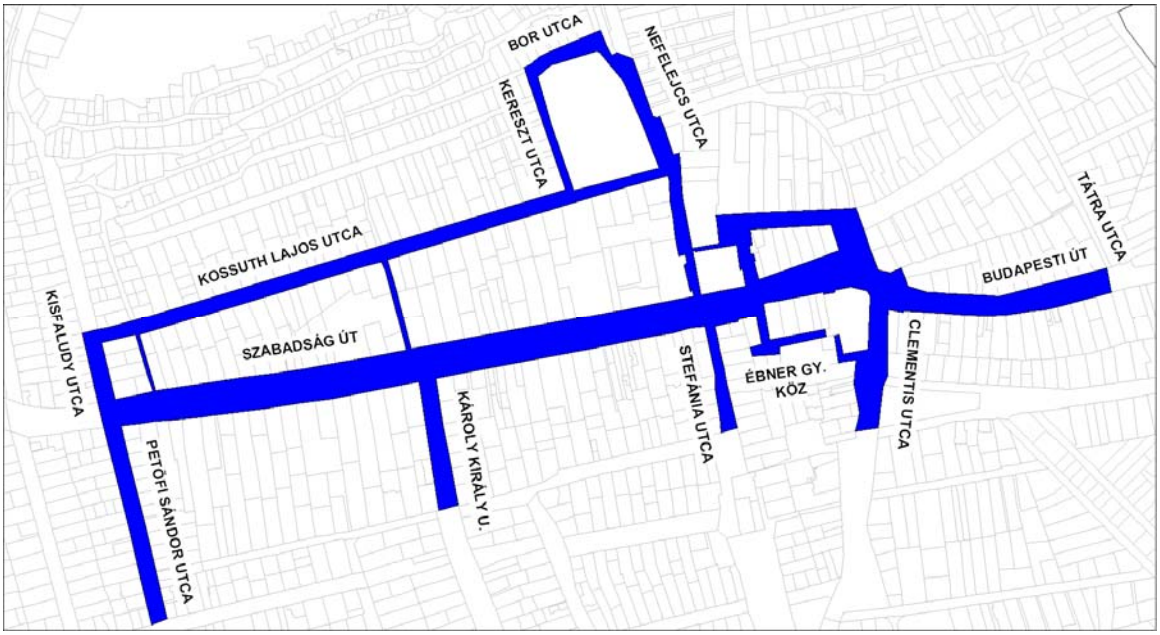


BUDAÖRS PARKOLÁSI RENDELET,

KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

VÁRAKOZÁSI ÖVEZET JAVASOLT KIALAKÍTÁSA
DÍFIZETÉS MELLETT, IDŐBENI KORLÁTOZÁSSAL **M=1:2000**

BFVT Kft.



A javaslat első ütemét jelentő, csak időbeli megkötésekkel kialakított korlátozott várakozási övezet esetében a parkolást **munkanap 8 - 18 óra közötti időintervallumban 2 órában javasoljuk a maximálni**. A hétvégi időszakra vonatkozóan korlátozó szabályozás bevezetése nem indokolt a vizsgálatok eredményei alapján.

Az időbeli korlátozással kialakított várakozási övezet javasolt kialakítását az azonos című ábrasorozat (1-2) mutatja be. A kijelölése az 1988. évi I. törvény 12. § (2) bek. Figyelembe vételével történt:

> *„A közutak forgalmi rendjét félreérthetetlenül, úgy kell kialakítani, hogy azt a közlekedés résztvevői kellő időben és könnyen felismerhessék. A forgalmi rend kialakításához a szükséges és lehető legkevesebb közúti jelzőtáblát kell használni.”*

Várakozási övezet kialakításának részeként előzetesen szükséges a várakozásra felhasználható területek egyértelmű parkoló területté alakítása. A beavatkozással érintett területként vehető figyelembe a meglévőkön túl a Budapesti út északi oldala a Tátra utca és a Bokréta köz közötti szakaszon.

Az egységes parkolási rendszer kialakítására törekedve javasoljuk a Bokréta köz melletti parkolótelek és Nefelejcs köz (magánút) bevonását is a várakozási övezetbe.

Az Egészségügyi Központ és a Színház melletti parkolók területe építési telek, ezért ezek várakozási övezetbe nem sorolhatóak, azonban ahhoz hasonló kondíciókkal – de más jogi feltételrendszerben – fizető parkolóként működtethetőek.

Az időbeli korlátozással kialakított várakozási övezet eredményeit értékelő forgalmi felülvizsgálat függvényében kialakítandó időbeli korlátozás mellett parkolási díj fizetéssel rendelkező várakozási övezet kialakítását az azonos című ábrasorozat (1-2) mutatja be. (A felülvizsgálat megállapításai nyomán akár a zóna határa is módosulhat.)

A fizető rendszerű övezet működtetéséhez a zóna igénybevételét bemutató jelzőtáblák (KRESZ 112/d és 112/e) kiegészítő tábláit le kell cserélni a díjfizetés követelményrendszerének megfelelőkre.

A díjfizetés biztosítására javasoljuk 37 darab jegykiadó automata telepítését a megfelelő színvonalú fizetési feltételek biztosítására (a gyaloglási távolság ne haladja meg az 50 m-t).

A díjfizetéses zóna üzemeltetésével kapcsolatosan a vonatkozó jogszabályok több feltételt is meghatároznak.
A parkolási díj maximális értéke 2011. évben a vonatkozó jogszabályok alapján 645 Ft. lehetne maximum. **A várakozóhelyek igénybevételéért javasolt bruttó díj 200 Ft/óra.**
Az övezettel területileg érintett lakosság és üzlettulajdonosok esetében lakásonként, üzletenként egy ingyenes várakozási engedély megadását javasoljuk (amennyiben a lakosság esetében a gépjárműadó Budaörs városa számára kerül befizetésre). A második várakozási engedély megadása célszerűen díjköteles, ahogy a területen lévő kereskedelmi – szolgáltató – vendéglátási – kulturális - intézményi funkciók számára is (a javasolt díjtétel 50-100.000 Ft/év).
(A javaslattól eltérően, a területen érintett lakosság és üzlettulajdonosok esetében megfontolandó az a szigorúbb szabályozás is, hogy a csak az legyen jogosult mentességre (ingyenes várakozási engedélyre) aki a telken belüli parkolási lehetőséggel igazoltan nem rendelkeznek.)
A pótdíjazás esetében a vonatkozó jogszabály által meghatározott túllépési tűréshatár – 1 óránál rövidebb várakozás esetén öt perc, legalább 1 órás várakozás esetén 15 perc – megfelelő kereteket biztosít az indokolatlan és felesleges büntetések elkerülésére.

A várakozási övezet **egy éves becsült díjbevétele** az alábbi feltételezések figyelembevételével

- 200 Ft/óra díjtétel,
- 580 parkolóhely/zóna,
- 10 óra/nap várakozási díjköteles időszak,
- 50%-os lakossági igénybevétel (ingyenes várakozás a területileg érintett lakosok és üzlettulajdonosok számára 1-1 személygépjármű erejéig),
- 50%-os kihasználtság (a lakosság által szabadon hagyott helyekre vonatkozóan, és a díjbevétel miatt csökkenő parkolási kedv figyelembevételével)

mintegy 70.000.000 Ft-ra becsülhető, melyet csökkentenek a működtetés alább becsült költségei.

A várakozási övezet működtetésének **egy éves összesített költségei** 35.000.000 Ft-ra becsülhetőek az alábbi megosztásban:

- 10 millió Ft/év amortizációs költség a jegykiadó automaták esetében (10 év élettartam és 5% infláció figyelembevételével),
- 12 millió Ft/év üzemeltetési költség (lakossági matrica, elektromos áram, szervizelés, papír),
- 7 millió Ft/év bérköltség (1 fő parkoló őr, 1 fő ügyfélszolgálat),
- 1 millió Ft/év irodaköltség,
- 5 millió Ft/év egyéb.

A várakozási övezet a fenti becslések figyelembe vételével mintegy 35 millió Ft/év pénzügyi nyereséggel működtethető, mely az alább becsült 130 millió (I. ütem:30 millió + II. ütem:100 millió) Ft. + Áfa egyszeri beruházási költségek mintegy **5 év alatti megtérülését jelenti**.

Az I. ütem (csak időbeli korlátozás) kialakításának várható költségei

- 15 millió Ft. rendezetlen területen parkolóhelyek kiépítése, szegélykorrekciók,
- 5 millió Ft. forgalomtechnikai jelzések (várakozási övezet, mozgássérült parkoló helyek,…) elhelyezése,
- 10 millió Ft. tervezési munkák, engedélyeztetés, lakossági tájékoztatás.

Az I. ütem kialakításához abban az esetben nem kell önkormányzati rendeletet alkotni, ha kedvezmények (lakosság, üzlet tulajdonosok,…) megadására nem kerül sor.
A II. ütem (időbeli korlátozás mellett díjfizetés) kialakításának költségei (önkormányzati

- 80 millió Ft. jegykiadó automaták telepítése (37 db oszlop, felügyeleti szoftver),
- 10 millió Ft. elektromos kapcsolat, GSM kapcsolat megvalósítása, burkolat helyreállítás, kiegészítő táblák cseréje,
- 10 millió Ft. tervezési munkák, engedélyeztetés, lakossági tájékoztatás.

A **Budaörsi lakótelep területén** a lakóterülettől független parkolási igény elvileg fizető parkolás bevezetésével, „megadóztatható" lenne, azonban a rendszer kiépítése a nagy terület miatt igen költséges, 150-170 millió Ft+Áfa értékre becsülhető (a fentiek figyelembe vételével). Ugyanakkor a várható bevétel lényegesen kevesebb a városközpont esetében remélhetőnél.
A megtérülési idő legalább 12-15 évre adódna, ugyanakkor a területileg érintett lakosság számára az alanyi jogon célszerűen biztosítandó, korlátozás nélküli várakozás jelentős adminisztrációs terhet (és emiatt várhatóan lakossági ellenérzést) eredményezne.
A parkolás-gazdálkodás bevezetése a II.2.3. pont alapján nem ajánlott, ráadásul a jogszabályokban meghatározott 70%-os foglaltság is csak egyes területrészeken teljesül.

A **Terra park kibővített területén** belül a fizető parkolás alkalmazása a város életéhez szorosan nem kapcsolódó irodapark esetében elvileg ésszerű lenne, itt a működéshez ugyanis jelentős mértékben a város vagyonát jelentő közterületeket veszi igénybe a forgalom.
Az érintett területeken a fizető parkolás bevezetése várhatóan mintegy 75-80 millió Ft+25% Áfa építési költségigényt jelentene, viszont a szomszédos lakóterületeken – azok védelme érdekében – kényszerűen szintén be kellene vezetni a parkolás gazdálkodást. A területen a rendszer kialakítása a II.2.3. pont alapján nem ajánlott.

II.2.5. Összefoglalás, megfelelés a 2010 évi CXXX. törvénynek

A **belváros és a kapcsolódó lakóterületek térségének** esetében javasolt várakozási övezet kialakítása és üzemeltetése ellentétes hatásokat fog kifejteni az érintettekre:

- A várakozási övezeten kívül (a kisvárosi és kertvárosi területeken) élő lakosság, és az üdülőterületeket használók számára összetettebbé válik a közlekedési helyzet. Amennyiben a város központját, illetve annak létesítményeit, szolgáltatásait igénybe kívánják venni; könnyebben jutnak majd várakozó helyhez, de az díjköteles, és az időkorlát túllépése esetén szankcionált lesz.
- A várakozási övezeten belüli lakosság számára várhatóan összességében javul a helyzet. Csökken a lakókörnyezetük terhelése, egy jármű/lakás parkolási joga várhatóan díjmentes (önkormányzat döntésének függvényében), viszont évente jelentkező ügyintézési kötelezettség jön létre.
- A kiskereskedelmi és szolgáltató létesítmények esetében várhatóan összességében romlik a helyzet. A dolgozók számára továbbiakban már nem lesz biztosított az ingyenes parkolási lehetőség. A vásárlók biztosan, de csak térítés ellenében jutnak majd parkolási lehetőséghez, ezáltal esetleg vonzóbbá válik a város peremén lévő, ingyenes parkolást biztosító kereskedelmi létesítmények igénybe vétele.
- A vendéglátó létesítményeket várhatóan érdemben nem érinti a zóna működése, mivel a forgalmuk döntő részben hétköznap, a díjfizetéses időszak után és a díjmentes hétvégi időszakokban bonyolódik.
- Az intézményeket, kulturális-vallási létesítményeket várhatóan szintén nem érinti a zóna működése, mivel esetükben nincs versenyhelyzet, választási lehetőség a látogatók számára.

A parkolás gazdálkodás (időbeli korlátozás mellett parkolási díjfizetéssel rendelkező várakozási övezet) rendelete kikényszeríti a közlekedési szokások megváltozását, a társadalmi fogadókészség biztosítására törekedve azonban kiemelkedő hangsúlyt kívánatos helyezni a lakosság (nem csak a várakozási terület lehatárolásával közvetlenül érintett lakosság, hanem a város teljes lakossága esetében) előzetes tájékoztatásra.

A tárgyi önkormányzati rendelet jelentősebb várható hatásai – a jogalkotásról szóló 2010 évi CXXX. törvény 17. §. (2) szerinti részletezettséggel – az alábbiakban foglalhatóak össze:
Társadalmi, gazdasági, költségvetési hatások: Kizárólag az időbeli korlátozású – vagy esetleg parkolási díj szedésével is párosuló – várakozási övezet létesítése biztosíthatja a belváros és a kapcsolódó lakóterületek térségében a közterületi parkolók nappali időszakban tapasztalható telítettségének érdemi csökkentését, a városközponti feladatok működőképes megtartása mellett.
A javasolt várakozási övezet időbeli korlátozással történő kialakításának várható költsége (30 millió Ft. + Áfa) nem meghatározó a város költségvetéséhez képest, rendszeres üzemeltetési költség érdemben nem keletkezik. Amennyiben az időbeli korlátozás mellett parkolási díj fizetésével párosuló várakozási övezet kerül kialakításra, annak várható létesítési költsége (130 millió Ft. + Áfa) és rendszeres üzemeltetési költsége (35 millió Ft. + Áfa/év) már jelentős. Azonban a várakozási díjak következtében a beruházás (5 év alatt) megtérül, illetve nyereségesen üzemeltethető (35 millió Ft. + Áfa /év)
Környezeti, egészségi következmények: A várakozási övezet kijelölése és működtetése a gépjármű forgalom mértékében – tehát a környezeti hatások tekintetében – jelentősebb változást nem fog okozni, mivel azt a Budapesti út - Szabadság út (1. sz. főút településátkelési szakasza) domináns átmenő forgalma határozza meg (melynek jelentős része Budaörsön keletkezik).
Adminisztratív terhek: A várakozási övezet bevezetése és üzemeltetése a területileg érintetek (lakosság, üzlet tulajdonosok) esetében új adminisztratív terhet jelent (ingyenes, vagy kedvezményes várakozási engedély megszerzése).
Szükségesség, elmaradásának várható következményei: A városközpont közterületei esetében a gépjármű közlekedésre szolgáló felületek mellett a másik domináns terület igénybevételt ma a parkolás jelenti. A város lakosságának gépjármű ellátottsága, és így várhatóan a parkolási igény is folyamatosan növekedni fog a jövőben. Ennek következtében – célirányos beavatkozás nélkül – a parkolás területigénye válik teljesen meghatározóvá a javaslattal érintett területen, leértékelve magát a parkolási igényt itt generáló városközponti funkciót is (megindulhat az ún. szlömösödés folyamata is).
Szükséges személyi, szervezeti, tárgyi és pénzügyi feltételek: a parkolásgazdálkodás bevezetése a város működtetését biztosító szervezeti rendszer érdemi átalakítását nem igényli, személyi bővítés iránti igénye nem jelentős (max. 2 fő). A tárgyi és pénzügyi feltételek önerőből, az éves fejlesztési tervek részeként biztosíthatóak (a költségek a *költségvetési hatások* címszó alatt kerültek számszerűsítésre).

II.3. Rendelet tervezetek

Rendelet tervezet időbeli korlátozással rendelkező várakozási terület kialakítására

BUDAÖRS VÁROS ÖNKORMÁNYZAT KÉPVISELŐTESTÜLETÉNEK
…/2011. (……..) ÖKT. SZÁMÚ RENDELETE

A VÁRAKOZÁSI TERÜLET HASZNÁLATÁNAK SZABÁLYAIRÓL

Budaörs Város Önkormányzatának Képviselő-testülete a többször módosított, közúti közlekedésről szóló 1988 évi I. törvény (továbbiakban:1988 évi I. törv.) 48. § (5) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján az alábbi rendeletet alkotja:

A rendelet célja

1.§ A rendelet célja, hogy Budaörs város közigazgatási területének várakozási területnek (várakozási övezetnek és várakozó helyeknek) kijelölt részén a lakott területeket, különösen a történelmi városrészeket, a műemléki területeket forgalomszabályozási eszközökkel és időbeli korlátozás alkalmazásával is fokozottan védje a közúti közlekedés, parkolás károsító hatásaitól.

A rendelet hatálya

2.§ A rendelet hatálya az 1. számú mellékletben lehatárolt várakozási területen Budaörs Önkormányzatának tulajdonában lévő közterületekre és közforgalom számára megnyitott magánutakra terjed ki.

Várakozás rendje

3.§ (1) A várakozási terület használata a közúti közlekedés szabályai (1/1975 (XII. 5.) KPM-BM rendelete) szerint történik.

(2) A várakozási terület parkoló helyeit mindenki saját felelősségére veheti igénybe, az nem minősül őrzött parkolónak.

Várakozás ideje

4.§ (1) A várakozási területen a parkolási idő korlátozása csak munkanapokon, a 08 óra és 18 óra közötti időszakra (korlátozott időszak) vonatkozik, a 7. § figyelembe vételével.

(2) Munkanapokon, a 08 óra és 18 óra közötti időszak alá tartozó időszakban a várakozás maximális időtartama egybefüggően nem haladhatja meg a 2 órát. Legkésőbb a korlátozott időszakba eső maximális időtartam letelte után a várakozóhelyet el kell hagyni a 7. § figyelembe vételével.

Ellenőrzés

6.§ (1)A várakozásra vonatkozó előírások megszegése szabálysértési eljárást von maga után.

(2) A korlátozott időszakban a várakozás idejét a jármű első szélvédője mögött jól láthatóan elhelyezett, a várakozás kezdetének időpontját mutató időmérő tárcsával (órával) kell jelezni a 7. § figyelembe vételével.

Kedvezmények

7.§ (1)A várakozási területről kiszolgált minden lakás után egy darab, várakozási időkorlátozás nélküli (hossz és időszak tekintetében egyaránt) parkolásra jogosító engedély adható ki, amennyiben az alábbiak egyidejűleg teljesülnek:

a) a kedvezményezett gépjármű tulajdonosának állandó lakcíme azonos az adott lakással,

b) a kedvezményezett gépjármű után járó gépjárműadó Budaörs város Önkormányzatához kerül befizetésre az adott évre vonatkozó adófizetési előírásoknak a figyelembe vételével,

(2) A várakozási területről kiszolgált minden lakás utáni második, várakozási idő korlátozása nélküli (hossz és időszak tekintetében egyaránt) parkolásra jogosító engedély vásárolható, amennyiben az alábbiak egyidejűleg teljesülnek:

a) a kedvezményezett gépjármű tulajdonosának állandó lakcíme azonos az adott lakással,

b) a kedvezményezett gépjármű után járó gépjárműadó Budaörs város Önkormányzatához kerül befizetésre az adott évre vonatkozó adófizetési előírásoknak a figyelembe vételével,

c) az engedély csak egész évre vonatkozóan vásárolható, visszatérítés nem lehetséges.

(3) A várakozási területről kiszolgált minden kereskedelmi – szolgáltató – vendéglátó – kulturális - igazgatási egység után egy darab, ingyenes és várakozási idő korlátozása nélküli (hossz és időszak tekintetében egyaránt) parkolásra jogosító engedély adható ki, amennyiben a kedvezményezett által a tulajdonolt vagy bérelt, helyiség területe meghaladja a 20 m^2-t.

(4) Kedvezményre jogosító engedélyek éves díjait Budaörs város Önkormányzatának képviselő-testülete határozza meg. A díj mértéke …… évben…… Ft/év.

Záró rendelkezések

9.§ E rendelet 2012 január 1.-én lép hatályba.

Rendelet tervezet időbeli korlátozás mellett díjfizetéssel üzemelő várakozási terület kialakítására

BUDAÖRS VÁROS ÖNKORMÁNYZAT KÉPVISELŐTESTÜLETÉNEK
…/2011. (……..) ÖKT. SZÁMÚ RENDELETE

A VÁRAKOZÁSI TERÜLET HASZNÁLATÁNAK SZABÁLYAIRÓL

Budaörs Város Önkormányzatának Képviselő-testülete a többször módosított, közúti közlekedésről szóló 1988 évi I. törvény (továbbiakban:1988 évi I. törv.) 48. § (5) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján az alábbi rendeletet alkotja:

A rendelet célja

1.§ A rendelet célja, hogy Budaörs város közigazgatási területének várakozási területnek (várakozási övezetnek és várakozó helyeknek) kijelölt részén a lakott területeket, különösen a történelmi városrészeket, a műemléki területeket forgalomszabályozási eszközökkel és megfelelő várakozási díjak alkalmazásával is fokozottan védje a közúti közlekedés, parkolás károsító hatásaitól.

A rendelet hatálya

2.§ A rendelet hatálya az 1. számú mellékletben lehatárolt várakozási területen Budaörs Önkormányzatának tulajdonában lévő közterületekre és közforgalom számára megnyitott magánutakra terjed ki.

Várakozás rendje

3.§ (1) A várakozási terület használata a közúti közlekedés szabályai (1/1975 (XII. 5.) KPM-BM rendelete) szerint történik.

(2) A várakozási terület parkoló helyeit mindenki saját felelősségére veheti igénybe, az nem minősül őrzött parkolónak.

Várakozás ideje

4.§ (1) A várakozási területen díjfizetés csak munkanapokon, a 08 óra és 18 óra közötti időszakban (korlátozott időszak) kötelező, a 8. § figyelembe vételével.

(2) A díjfizetés alá tartozó időszakban a várakozás maximális időtartama egybefüggően nem haladhatja meg a 2 órát. Legkésőbb a korlátozott időszakba eső maximális időtartam letelte után a várakozóhelyet el kell hagyni a 8. § figyelembe vételével.

Várakozás díja

5.§ (1) A várakozási terület használatának díját Budaörs város Önkormányzatának képviselő-testülete határozza meg a vonatkozó jogszabály alapján. A várakozási díj mértéke ……..évben…… Ft/óra.

(2) A díjfizetés alá tartozó időszakban a várakozás idejét a várakozási területen elhelyezett, és erre szolgáló jegykiadó automatából váltott jeggyel kell igazolni, melyet a jármű első szélvédője mögött, jól láthatóan kell elhelyezni a várakozás időtartamára a 8. § figyelembe vételével. Egyéb, az üzemeltető által meghatározott díjfizetési és igazolási mód is alkalmazható.

Pótdíj

6.§ (1) A pótdíj összege a vonatkozó jogszabályban rögzített módon számítandó.

(2) A pótdíjat a díjfizetési kötelezettség alá eső időszakban történő díjfizetés nélküli várakozás, vagy a kifizetett várakozási időt a vonatkozó jogszabályban meghatározott türelmi idő túllépése estén kell kiszabni.

Ellenőrzés

7.§ (1)A várakozási terület szabályszerű igénybevételét, a várakozási díj megfizetését Budaörs város polgármesteri hivatalának erre felhatalmazott munkatársai, illetve az üzemeltető ellenőrizheti.

(2) Az ellenőrzésre jogosult személyek a pótdíj kiszabásáról szóló értesítést a vonatkozó jogszabály szerint helyezik el a járművön.

Kedvezmények

8.§ (1)A várakozási területről kiszolgált minden lakás után egy darab, ingyenes és várakozási időkorlátozás nélküli (hossz és időszak tekintetében egyaránt) parkolásra jogosító engedély adható ki, amennyiben az alábbiak egyidejűleg teljesülnek:

a) a kedvezményezett gépjármű tulajdonosának állandó lakcíme azonos az adott lakással,

b) a kedvezményezett gépjármű után járó gépjárműadó Budaörs város Önkormányzatához kerül befizetésre az adott évre vonatkozó adófizetési előírásoknak a figyelembe vételével,

(2) A várakozási területről kiszolgált minden lakás utáni második, várakozási idő korlátozása nélküli (hossz és időszak tekintetében egyaránt) parkolásra jogosító engedély vásárolható, amennyiben az alábbiak egyidejűleg teljesülnek:

a) a kedvezményezett gépjármű tulajdonosának állandó lakcíme azonos az adott lakással,

b) a kedvezményezett gépjármű után járó gépjárműadó Budaörs város Önkormányzatához kerül befizetésre az adott évre vonatkozó adófizetési előírásoknak a figyelembe vételével,

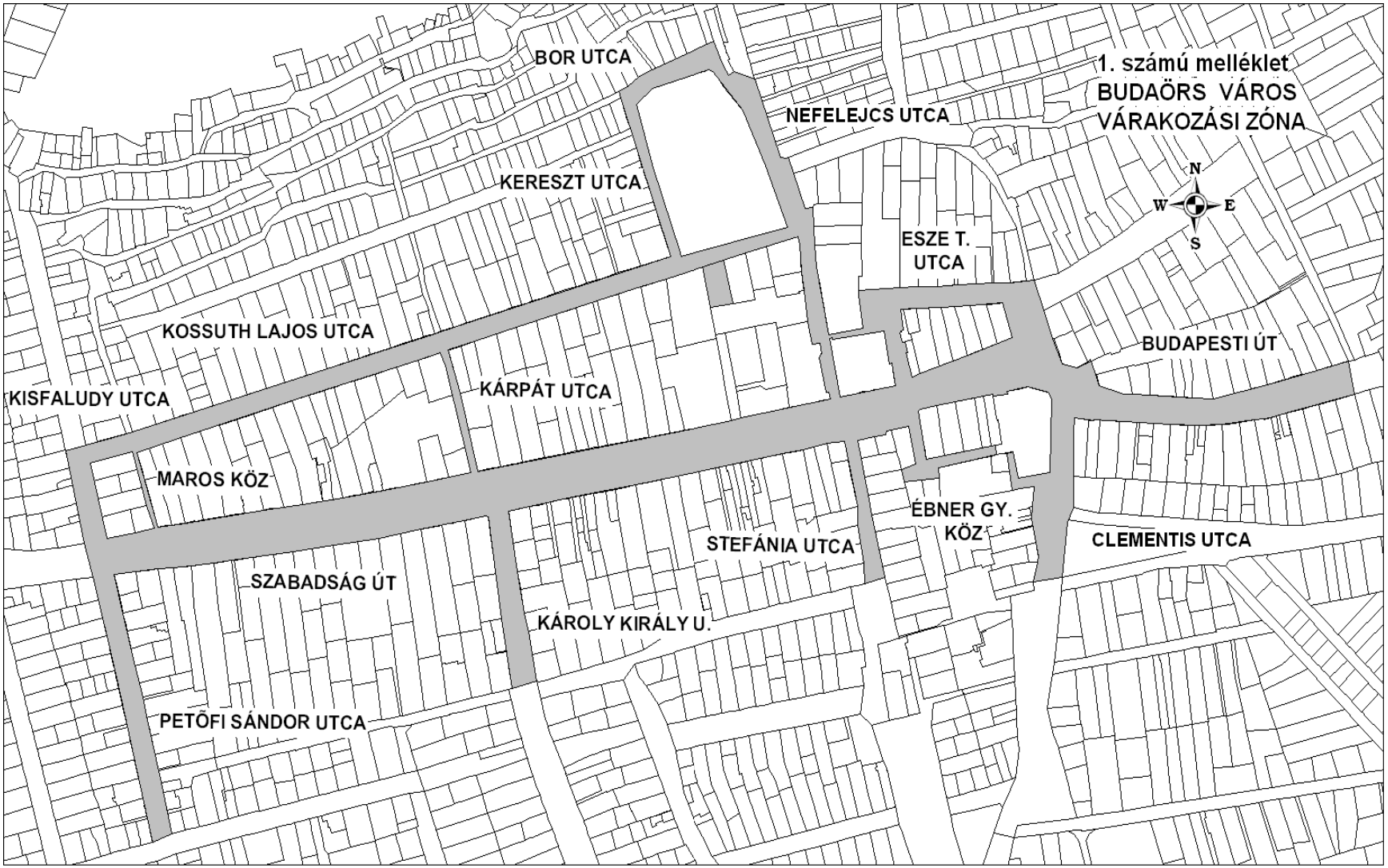
c) az engedély csak egész évre vonatkozóan vásárolható, visszatérítés nem lehetséges.

(3) A várakozási területről kiszolgált minden kereskedelmi – szolgáltató – vendéglátó – kulturális - igazgatási egység után egy darab, ingyenes és várakozási idő korlátozása nélküli (hossz és időszak tekintetében egyaránt) parkolásra jogosító engedély adható ki, amennyiben a kedvezményezett által a tulajdonolt vagy bérelt, helyiség területe meghaladja a 20 m^2-t.

(4) Kedvezményre jogosító engedélyek éves díjait Budaörs város Önkormányzatának képviselő-testülete határozza meg. A díj mértéke …… évben…… Ft/év.

Záró rendelkezések

9.§ E rendelet 2012 január 1.-én lép hatályba.


1. számú melléklet
BUDAÖRS VÁROS
VÁRAKOZÁSI ZÓNA
N
W
E
S
BOR UTCA
NEFELEJCS UTCA
KERESZT UTCA
ESZE T.
UTCA
KOSSUTH LAJOS UTCA
BUDAPESTI ÚT
KISFALUDY UTCA
KÁRPÁT UTCA
MAROS KÖZ
ÉBNER GY.
KÖZ
STEFÁNIA UTCA
CLEMENTIS UTCA
SZABADSÁG ÚT
KÁROLY KIRÁLY U.
PETŐFI SÁNDOR UTCA