

**Budaörs Város Önkormányzat**  
**Polgármestere**  
**ELŐTERJESZTÉSE**

Képviselő-testület 2011. szeptember  
Vagyongazdálkodási Bizottság, 2011. szeptember  
Bizottság 2011. szeptember –i ülésére

–i, Településfejlesztési és  
–i, és a Pénzügyi Ellenőrző

**Tárgy: Javaslat a várakozási területek használatának szabályozására**

*Az előterjesztés tárgyalása Budaörs Város Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 36/2010.(XI. 12.) ÖKT rendelet (továbbiakban: SZMSZ) 18. § (1) bekezdése alapján nyilvános ülésen történik.*

**Melléklet:** 1. sz. melléklet: „Budaörs Korlátozott idejű várakozásra vonatkozó rendelet alátámasztó munkarész Tsz: II-134-1/2010” elnevezésű dokumentáció  
2A. sz. melléklet: rendelet tervezet a várakozási terület használatának szabályairól **(tárcsás rendszer bevezetésével)**  
2B. sz. melléklet: rendelet tervezet a várakozási terület használatának szabályairól **(parkolási díj bevezetésével)**  
3. sz. melléklet: A várakozási övezet üzemeltetésének technikai lehetőségeire vonatkozó részletező anyag

**Tisztelt Képviselő Testület, Tisztelt Bizottságok!**

**1. Előzmények**

A Városépítési Iroda 2005. évben készítette el a „Budaörs város – Városrendezési és közlekedési vizsgálat a helyi parkolási rendelet megalkotásához” és a „Meghatározott időtartamú várakozási helyek és övezetek kijelölése Budaörs területén” című szakértői anyagot, és műszaki leírást, melyről szóló tájékoztatót Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testülete a 115/2005.(V.20.) ÖKT sz. határozatában fogadta el.

A város fejlődésével hosszútávon egyre inkább fokozódó parkolási igények miatt Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testülete felvetette a 2005-ben bemutatott parkolás szabályozási intézkedések újbóli bemutatását.

Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testülete 321/2009.(X.29.) ÖKT sz. határozatában úgy döntött, hogy a helyi parkolási rendelet megalkotásának előkészítéséként tanulmánytervet készített, a lehetséges parkolás-szabályozási lehetőségek megismerése és alkalmazhatósága céljából.

Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testülete 321/2009. (X.29.) ÖKT sz. határozatában döntött továbbá arról, hogy a tanulmányterv elkészítésére nyílt közbeszerzési eljárást követően kerüljön sor, és 194/2010.(V.28.) ÖKT sz. határozatában döntött a Parkolási rendelet felülvizsgálatára közbeszerzési eljárás megindításáról.

**2. Parkolási rendelet**

A Parkolási rendelet előkészítése tárgyú, KÉ-25430/2010 számú nyílt közbeszerzési eljárás során a **Budapest Főváros Városépítési Tervező Iroda Kft. nyerte el** a Parkolási rendelet elkészítésének jogát, és elkészítette jelen előterjesztés mellékletét képező „Budaörs Korlátozott idejű várakozásra vonatkozó rendelet alátámasztó munkarész Tsz: II-134-1/2010” elnevezésű dokumentációt **(1. sz. melléklet)**. A Parkolási rendelet előkészítésére Budaörs Város Önkormányzat és a Budapest Főváros Városépítési Tervező Iroda Kft. közt létrejött Tervezési szerződés Képviselő-testületi jóváhagyáshoz köti a tervezői díj kifizetését.

A szabályozás 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 vizsgálatból kitűnik, hogy kizárólag az időbeli korlátozású – vagy esetleg parkolási díj szedésével is párosuló – várakozási övezet létesítése biztosíthatja a belváros és a kapcsolódó területek térségében a közterületi parkolók nappali időszakban tapasztalható telítettségének érdemi csökkentését.

A szabályozás bevezetéséhez szükség van arra, hogy a képviselő testület kialakítsa elvi állásfoglalását azzal kapcsolatban, hogy a tervezői javaslatban foglalt alternatívák közül, melyik változatot kívánja bevezetni.

Előzetes tervezői becslések alapján a javasolt várakozási övezet **időbeli korlátozással** történő kialakításának költsége a belvárosi területre történő bevezetés esetén **30 millió Ft + ÁFA**.

Amennyiben az időbeli korlátozás mellett parkolási díj fizetésével párosuló várakozási övezet kerül kialakításra, annak várható létesítési költsége **130 millió Ft + ÁFA**, rendszeres **üzemeltetési költsége 35 millió Ft + ÁFA/év**. Az előbbi jelen előterjesztés mellékletét képező **2A. sz. melléklet** szerinti rendelet tervezettel, míg az utóbbi a **2B. sz. melléklet** szerinti rendelet tervezettel kerülne bevezetésre.

A tervező és a hivatal javaslata szerint Budaörs Város Önkormányzat jelenlegi költségvetési helyzetét figyelembe véve, javasolt első ütemben a Korlátozott idejű várakozásra vonatkozó rendeletet 2012. március 01-től bevezetni.

A közterületi parkolás önkormányzati üzemeltetéséről a helyi önkormányzatokról szóló LXV törvény 8. §. (5) pontja rendelkezik:

*"(5)13 A 8. § (4) bekezdés szerinti helyi közutakon, a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánutakon, valamint tereken, parkokban és egyéb közterületeken közúti járművel történő várakozási (parkolási) közszolgáltatást a helyi önkormányzat, vagy kizárólag ezen közszolgáltatási feladat ellátására alapított költségvetési szerv, kizárólagos önkormányzati tulajdonban álló, jogi személyiséggel rendelkező gazdasági társaság, vagy e gazdasági társaság 100%-os tulajdonában álló jogi személyiséggel rendelkező gazdasági társaság, illetve önkormányzati társulás láthatja el külön törvényben szabályozottak szerint."*

2011. augusztus 29-én a egyeztető megbeszélést folytattunk a Polgármesteri Hivatal a Képviselő-testület és a Településfejlesztési és Vagyongazdálkodási Bizottság meghívásával és a tervező Budapest Főváros Városcépzési Tervező Iroda Kft. részvételével. A résztvevők **többsége a várakozási övezet időbeli korlátozással történő kialakítását javasolta** bevezetni, parkolási díjfizetés nélkül, ellenőrző óra működtetésével. Ez egybe vág a tervező és hivatal szakmai állás foglalásával is.

A szabályozási javaslat véglegesítése érdekében szükség van az alábbi kérdések tekintetében a képviselő-testület elvi állásfoglalására:

1.) A szabályozás bevezetésére 2012 évtől

1.a.) időbeli korlátozás **tárcsás rendszerrel**

**vagy**

1.b.) időbeli korlátozás **parkolási díj bevezetése mellett**

bevezetésével kerüljön sor.

2.) A várakozási terület kijelölése

2.a.) kizárólag a **belváros területén**

**vagy**

2.b.) a **belváros és a Terra park területén** is bevezetésre kerüljön

3.) A várakozási zónák száma és lehatárolása:

3.a) Egy zóna, ahol a várakozás megengedett leghosszabb időtartama 2 óra

**Vagy**

3.b) Több zóna

**I. Zóna:** Belváros, kivéve Egészségház és környéke, továbbá a Terra park, ahol a várakozás megengedett leghosszabb időtartama **2 óra**

**II. Zóna:** Egészségház és környéke, ahol a várakozás megengedett leghosszabb időtartama **4 óra**

A fentiekkel kapcsolatos elvi döntés ismeretében a hivatal, a szakértő bevonásával, véglegesíteni fogja a rendelet tervezetét, oly módon, hogy egyidejűleg javaslatot készít elő a képviselő-testületnek

- a parkolási rendelet **végrehajtásával járó üzemeltetési feladatok megoldására** vonatkozóan

- a **díjfizetés alól mentesítettek**, valamint kedvezményes várakozásra jogosultak körére vonatkozóan, a kedvezményes várakozás mértékére a jogosult kedvezmények igénybevételeének módjára pl. Budaörs kártya

A várakozási övezet üzemeltetésének technikai lehetőségeire vonatkozóan részletező anyag érkezett a hivatalba, mely az előterjesztés **3.sz.melléklete**.

#### **Határozati javaslat a Bizottságok részére:**

Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testületének **Településfejlesztési és Vagyongazdálkodási Bizottsága / Pénzügyi Ellenőrző Bizottsága** javasolja a Képviselő-testületnek, hogy a parkolási helyzet rendezése érdekében a parkolás céljára kijelölt, úgynevezett várakozási területek használatával kapcsolatban az alábbiak szerint döntsön:

1. **Szabályozza** - Budaörs Város területén a parkolási helyzet rendezése érdekében - a parkolás céljára kijelölt, úgynevezett **várakozási területek használatát**, ennek érdekében felkéri a polgármestert, hogy a várakozási területek használatának szabályairól szóló

rendelet tervezetét az alábbi szempontok figyelembe vételével dolgozza ki és a következő rendes testületi ülésre terjessze be:

A.) A szabályozásra az alábbi rendszer bevezetésével kerüljön sor

A.1.) időbeli korlátozás **tárcsás rendszer bevezetése mellett**

**vagy**

A.2.) időbeli korlátozás **parkolási díj bevezetése mellett**

B.) A várakozási területek kijelölése az alábbiak szerint történjen

B.1.) kizárólag a **belváros területén**

**vagy**

B.2.) a **belváros és a Terra park területén**

C.) A várakozási zónák száma és lehatárolása az alábbiak szerint történjen

C.1) **Egy zóna** kerüljön kijelölésre, ahol a várakozás megengedett leghosszabb időtartama 2 óra

**Vagy**

C.2) Több zóna kerüljön kijelölésre

I. **Zóna:** Belváros, kivéve Egészségház és környéke, továbbá a Terra park, ahol a várakozás megengedett leghosszabb időtartama **2 óra**

II. **Zóna:** Egészségház és környéke, ahol a várakozás megengedett leghosszabb időtartama **4 óra**

2. Felkéri a Polgármestert, hogy a rendelet tervezettel egyidejűleg dolgozza ki és döntésre terjessze be részletes javaslatát a parkolási rendelet **végrehajtásával járó üzemeltetési feladatok megoldására**, valamint a **díjfizetés alól mentesítettek, illetve kedvezményes várakozásra** jogosultak körére vonatkozóan, továbbá a kedvezményes várakozás igénybevételének módjára.

*A döntéshez az SZMSZ 37. § (1) bekezdése és a 60. § - a alapján egyszerű szótöbbség, az SZMSZ 60. § és 38. § (1) bekezdése alapján nyílt szavazás szükséges.*

#### **Határozati javaslat a Képviselő-testület részére:**

1. Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, hogy **szabályozni kívánja** - Budaörs Város területén a parkolási helyzet rendezése érdekében - a parkolás céljára kijelölt, úgynevezett **várakozási területek használatát**, ennek érdekében felkéri a polgármestert, hogy a várakozási területek használatának szabályairól szóló rendelet tervezetét az alábbi szempontok figyelembe vételével dolgozza ki és a következő rendes testületi ülésre terjessze be:

A.) A szabályozásra az alábbi rendszer bevezetésével kerüljön sor

A.1.) időbeli korlátozás **tárcsás rendszer bevezetése mellett**

vagy

A.2.) időbeli korlátozás **parkolási díj bevezetése mellett**

B.) A várakozási területek kijelölése az alábbiak szerint történjen

B.1.) kizárólag a **belváros területén**

vagy

B.2.) a **belváros és a Terra park területén**

C.) A várakozási zónák száma és lehatárolása az alábbiak szerint történjen

C.1) **Egy zóna** kerüljön kijelölésre, ahol a várakozás megengedett leghosszabb időtartama **2 óra**

Vagy

C.2) Több zóna kerüljön kijelölésre

**I. Zóna:** Belváros, kivéve Egészségház és környéke, továbbá a Terra park, ahol a várakozás megengedett leghosszabb időtartama **2 óra**

**II. Zóna:** Egészségház és környéke, ahol a várakozás megengedett leghosszabb időtartama **4 óra**

2. Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testülete **felkéri** a Polgármestert, hogy a rendelet tervezettel egyidejűleg dolgozza ki és döntésre terjessze be részletes javaslatát a parkolási rendelet **végrehajtásával járó üzemeltetési feladatok megoldására, valamint a díjfizetés alól mentesítettek, illetve kedvezményes várakozásra jogosultak körére vonatkozóan, továbbá a kedvezményes várakozás igénybevételének módjára.**

*A döntéshez az SZMSZ 37. § (1) bekezdése és a 60. § - a alapján egyszerű szótöbbség, az SZMSZ 60. § és 38. § (1) bekezdése alapján nyílt szavazás szükséges.*

Budaörs, 2011. szeptember 01.

**Határidő:** 2011. október

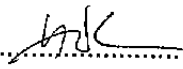
**Felelős:** Polgármester

**Végrehajtást végzi:** Városépítési Iroda

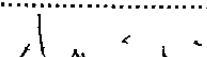
  
**Wittinghoff Tamás**  
Polgármester

Az előterjesztést készítette: Városépítési Iroda Út és Mélyépítési Csoport

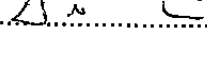
Előkészítő ügyintéző: Hámori Endre




Csoportvezető: Zolnai Márton




Irodavezető: Domahidi Emma

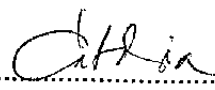


Látta:

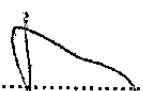
Pénzügyi Iroda: Barta Gáborné 



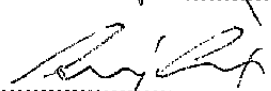
Főépítési Iroda: Csík Edina



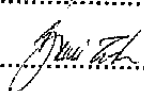
Polgármesteri kabinet: Vágó Csaba



Törvényességi felügyelet:  
Jegyzői Iroda:



Jegyző: Dr. Bocsi István



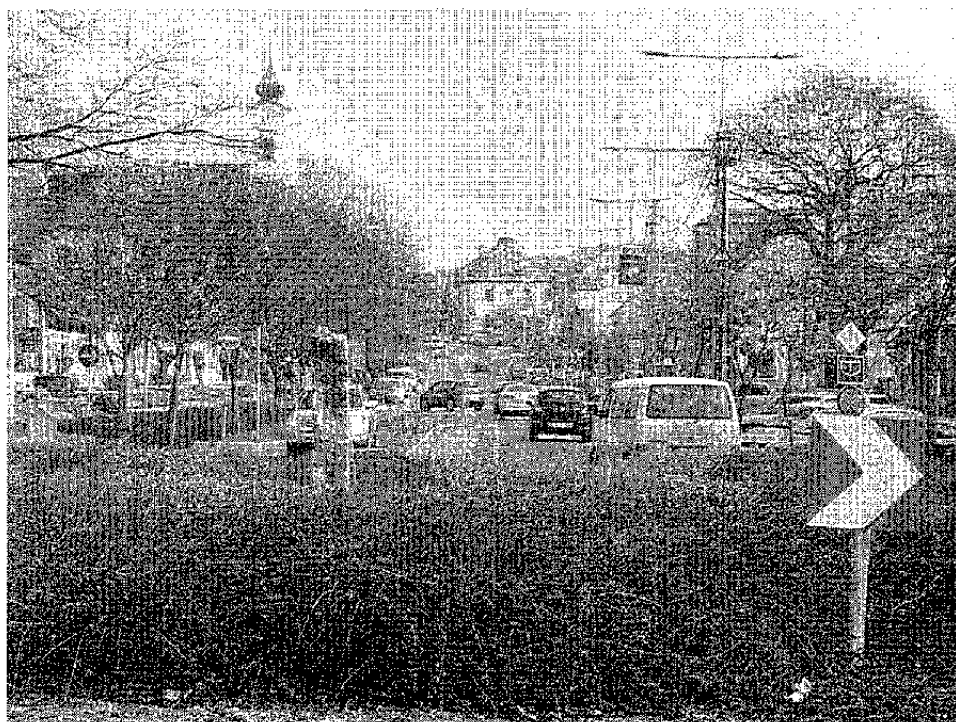


BUDAÖRS

---

**KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ  
RENDELET ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ**

---



2011.  
szeptember

**BUDAÖRS**  
**KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET**  
**ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ**

Tsz: II-134-1/2010

<b>Közlekedés:</b>	Pető Zoltán .....
	KÉ-T, K1d-1 01-2321 .....
	Lelkesné Frenyó Mária .....
	KÉ-T 01, K1d-1 01-2319 .....
	Neszádéli Péter .....
<b>Munkatárs:</b>	Dudásné Elek Teréz
<b>Ügyvezető:</b>	Albrecht Ute .....

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

2011. szeptember

## TARTALOMJEGYZÉK

---

BEVEZETÉS – A MUNKA CÉLJA	5
1. Közlekedési vizsgálatok	6
1.1. Jelenlegi forgalomtechnikai kialakítás	6
1.2. Kapcsolódó területek működésének vizsgálata, a parkolási rendszer területi sajátosságai	8
1.3. Statikus forgalomfelvétel eredményei	10
1.4. Dinamikus forgalomfelvétel eredményei	13
2. Közlekedési javaslatok	17
2.1. Parkolás jogszabályi háttere	17
2.2. Parkolás felvétel eredményei alapján levonható következtetések, az igények várható alakulása	26
2.3. Parkolási igények befolyásolásának lehetőségei	27
2.4. Parkolási és/vagy fizető parkolási övezet kijelölésének javaslata, várható megvalósítási költségek	30
2.5. Összefoglalás, megfelelés a 2010 évi CXXX. törvénynek	33

## **RAJZI MUNKARÉSZEK**

---

– 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 aiapján 2010-ben megbízta a Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft.-t (BFVT Kft.) a korlátozott idejű várakozóhelyekre vonatkozó rendelet elkészítésével. A munka tartalma többszörös egyeztetést követően véglegesedett.

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.**

## 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.

### 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 autóbussmegállók 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 Bretzföld utcai körforgalmú kialakítású,
- az Árok utcai jelzőtáblás forgalomszabályozású.

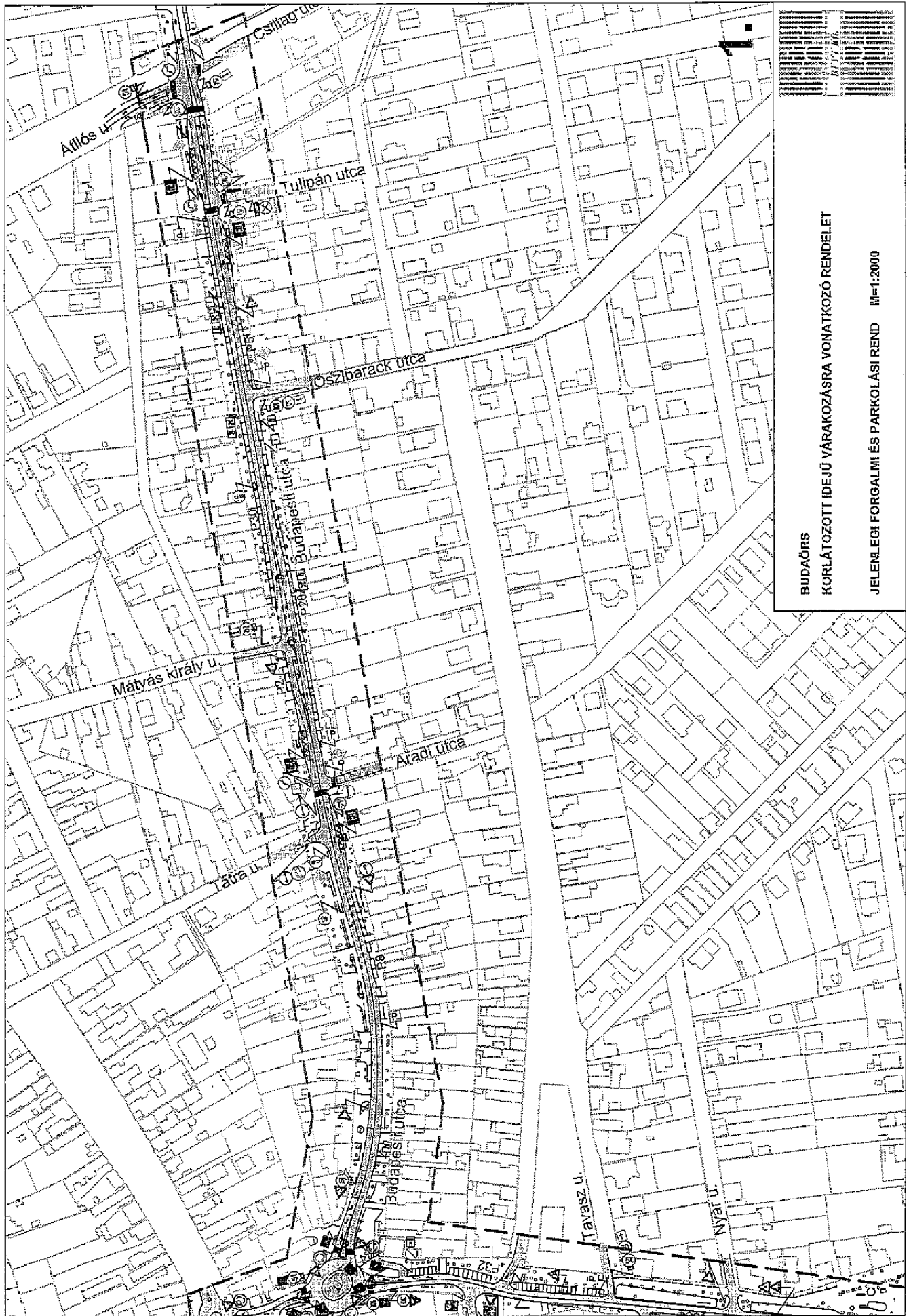
Az útvonalon a gyalogos közlekedést az Ébner György köznél nyomógommbal ellátott gyalogosátkelő, a Nefelejcs utcánál középszigettel ellátott gyalogosátkelő segíti.

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 autóbuss-megállópár keleti oldalán.

Az Árok utca, a Puskás Tivadar utca, a Szivárvány utca, a Bretzföld 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.

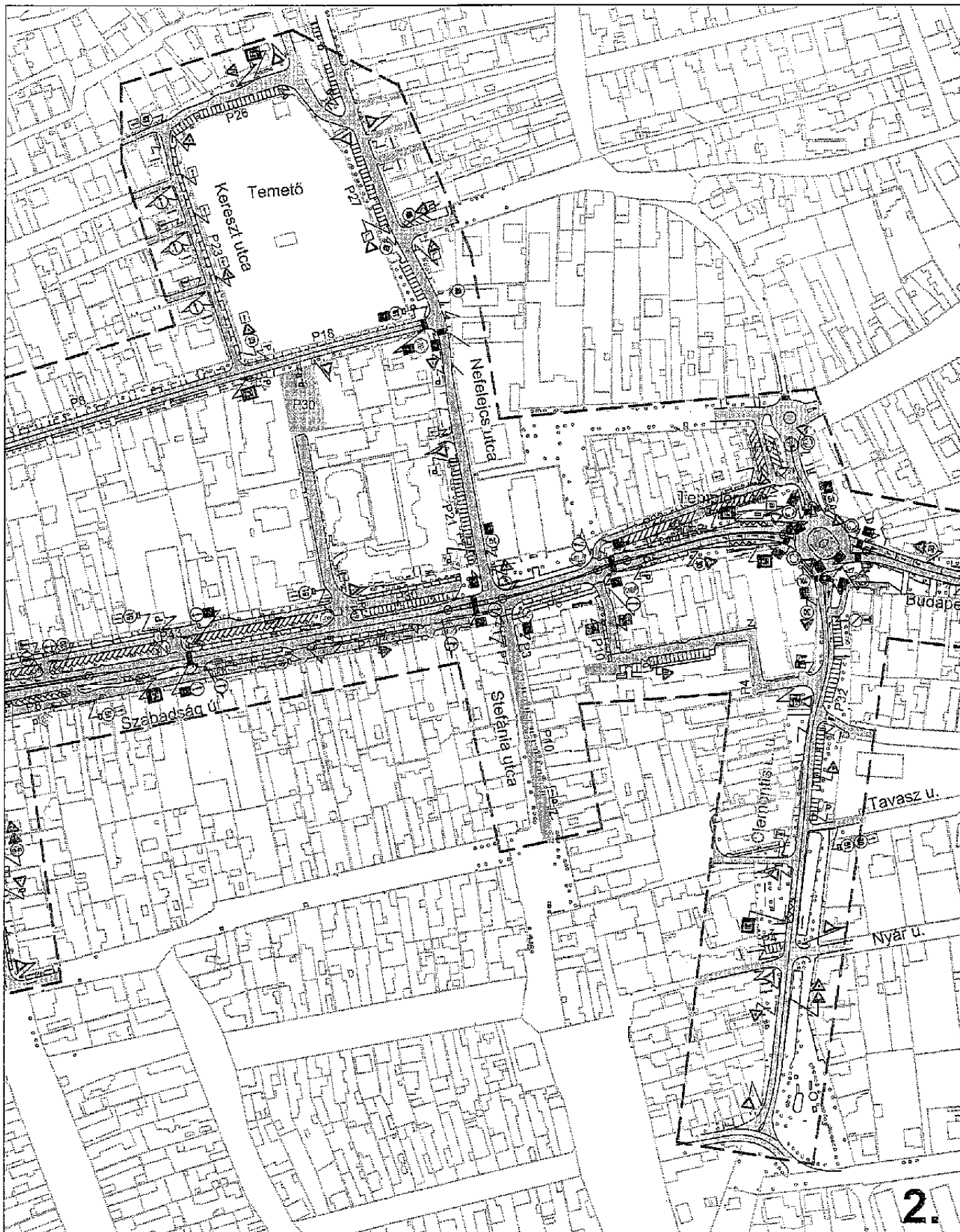
A közutak 2x1 forgalmi sávok keresztszettel rendelkeznek. Autóbuss közlekedés érinti a Szivárvány utcát, a Bretzföld utcát, a Kisfaludy-Kossuth Lajos utcát, a Károly király utcát, a Nefelejcs utcát és a Clementis utcát, Aradi utcát, Mátyás király utcát, Öszibarack utcát.

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



BUDAÖRS  
KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

JELENLEGI FORGALMI ÉS PARKOLÁSI REND M=1:2000



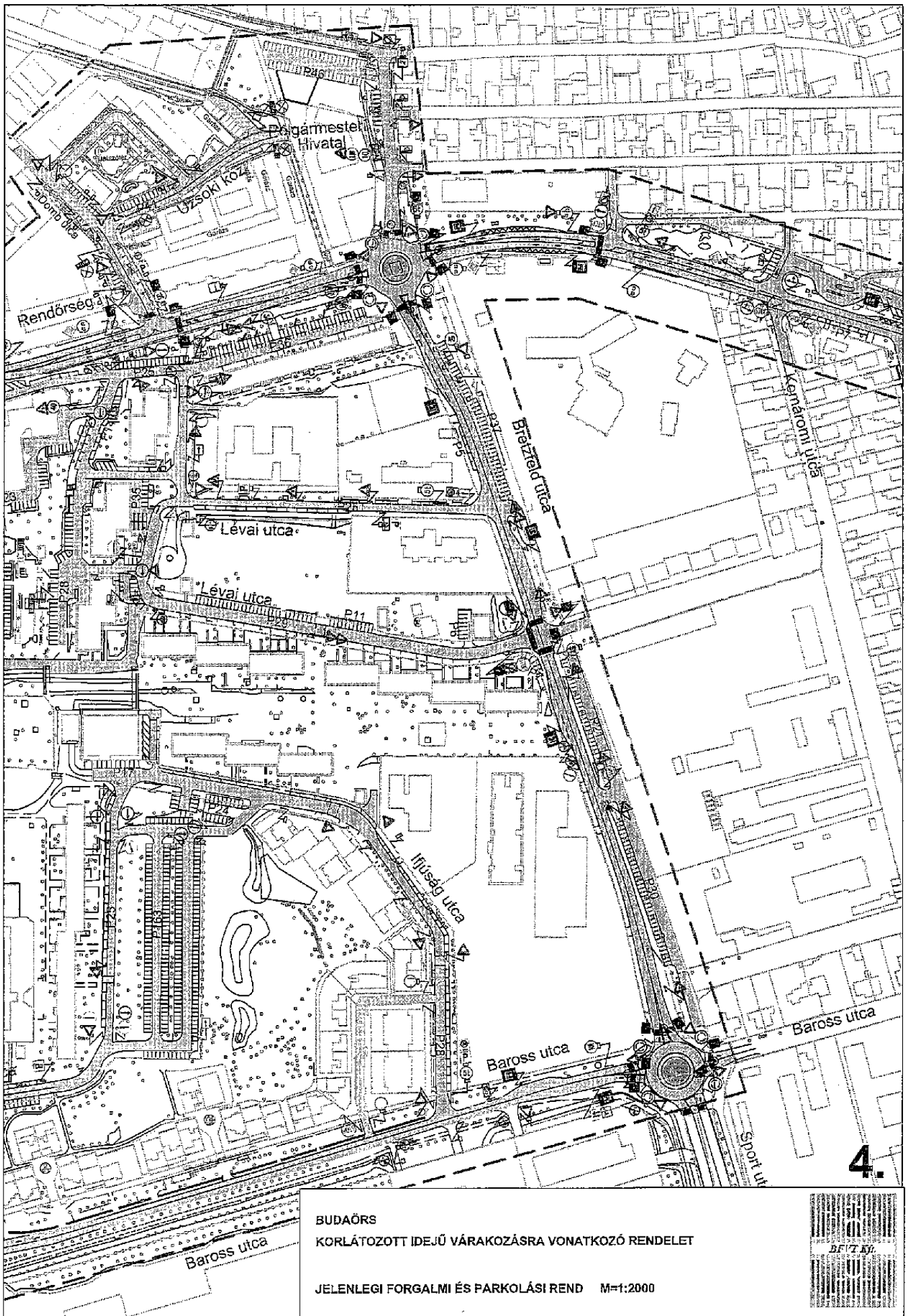
BUDAÖRS

KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

JELENLÉGI FORGALMI ÉS PARKOLÁSI REND M=1:2000





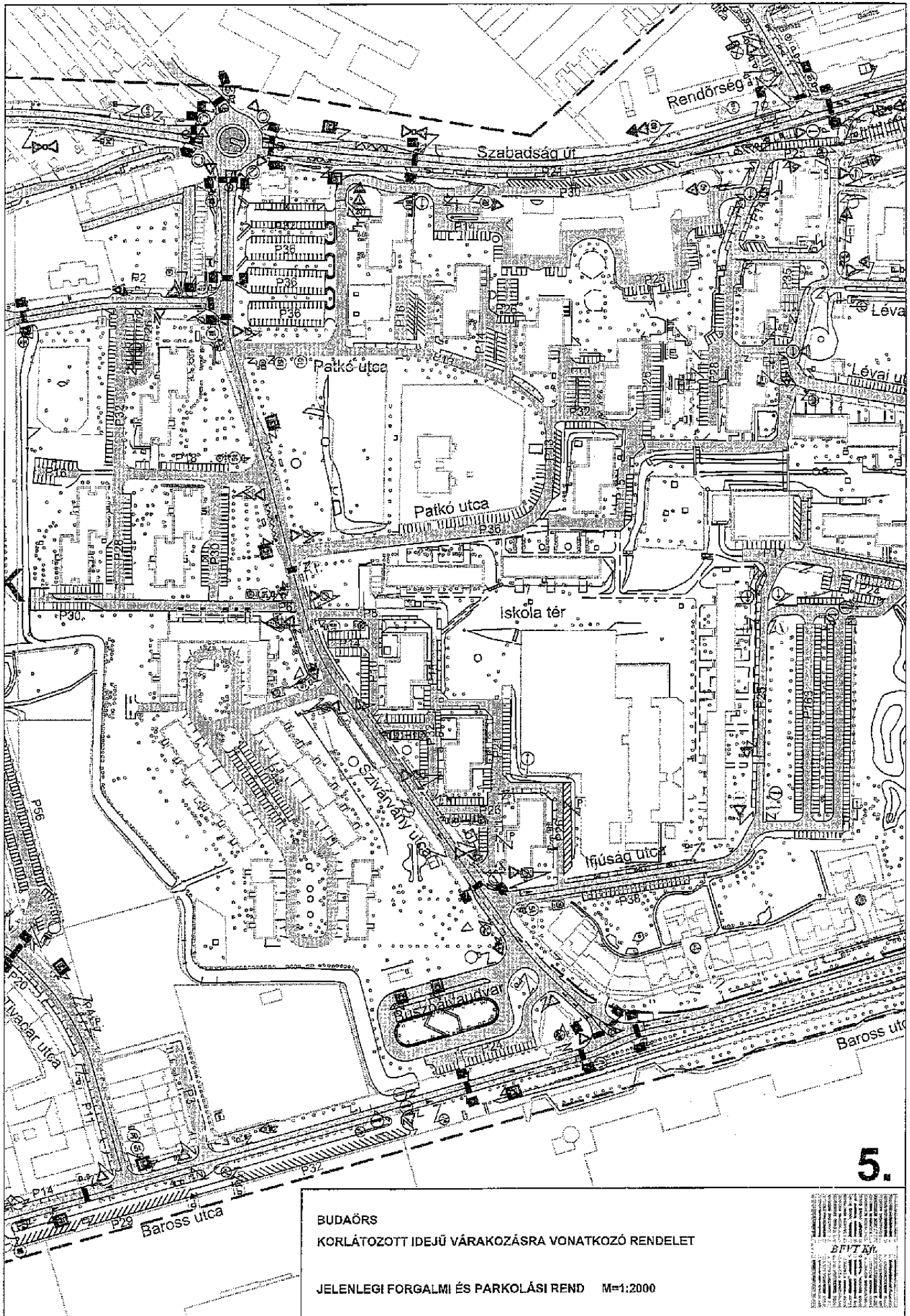


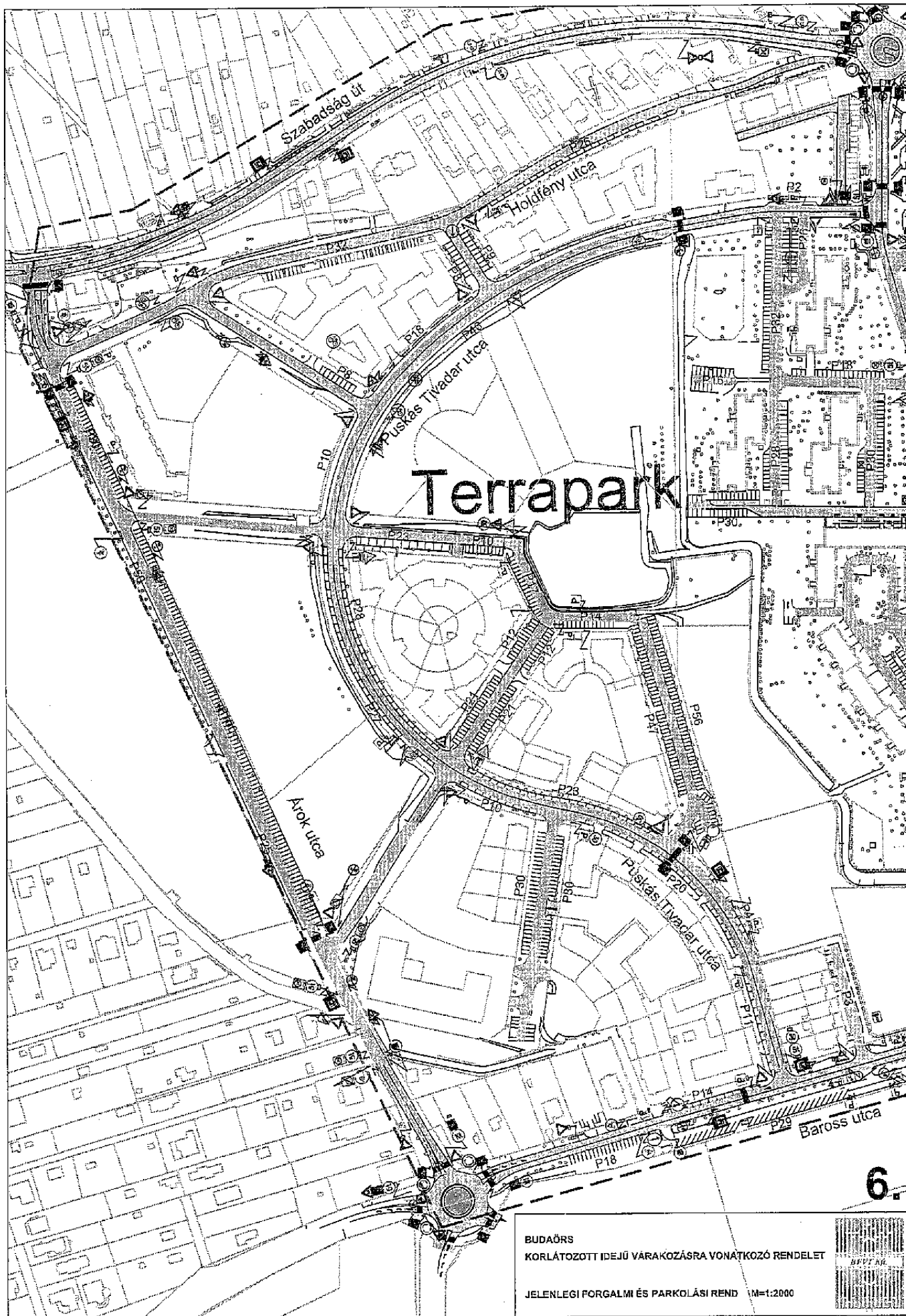
BUDAÖRS

KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

JELENLÉGI FORGALMI ÉS PARKOLÁSI REND M=1:2000







6.

BUDAÖRS  
KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET  
JELENLEGI FORGALMI ÉS PARKOLÁSI REND 1:2000





BUDAÖRS

KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

STATIKUS FORGALOMFELVÉTEL TERÜLETI MEGOSZLÁSA M=1:10000

JELMAGYARÁZAT

- [F3] Főút menti terület
- [I4] Mellékút menti terület
- [I5] Lakótelepi terület
- [I6] Irodai terület

A vizsgált területen belül a közterületi parkolók számát – a 1.2 és 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., Bretzföld u., Uzsoki köz., Domb u.	95
	I. 4.	Bretzföld 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.

- 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 Clemenfis 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 köz magánút, a határos társasház parkolójaként funkcionál.
- 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 Bretzföld utca északi szakaszán döntően merőleges felállást biztosító parkolósávok épültek, a Polgármesteri hivatal parkolója is merőleges felállást biztosít.
- A Bretzföld 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.

## 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 található 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.

Kivételet a Templom térhez közeli szakaszon lévő Egészségügyi Központ, valamint a Mindszenty 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 Bretzföld 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.

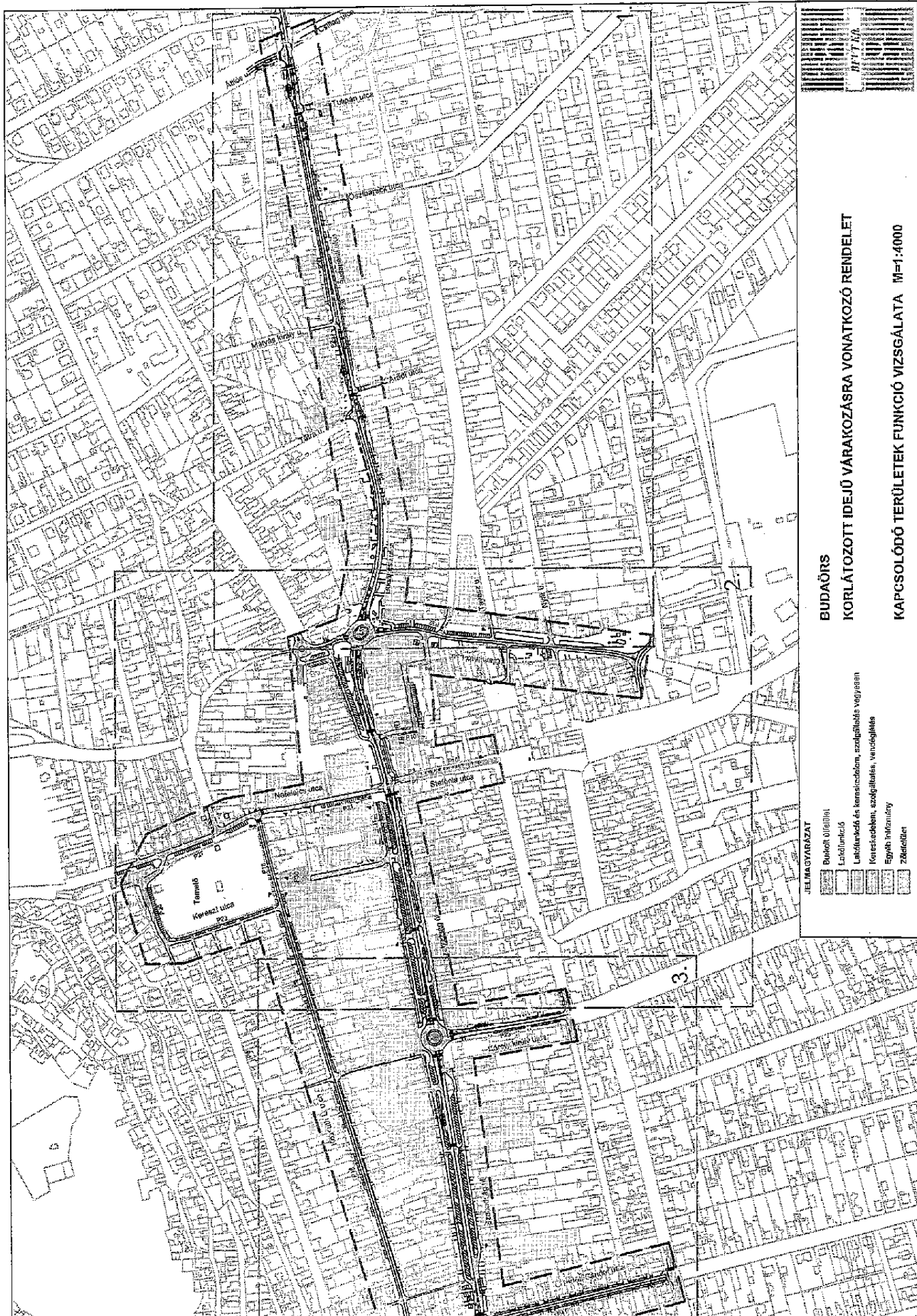
A panel lakóteleptől délre a Baross utca mentén, és nyugatra a Holdfény utca mentén – szintén komoly lakásszámot jelentő – újabb építésű telepszerű beépítés található.

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 Bretzföld utca északi szakasza mellett helyezkedik el az Önkormányzat, a Rendőrség, a déli szakasza mellett pedig az Orco Business Irodapark.

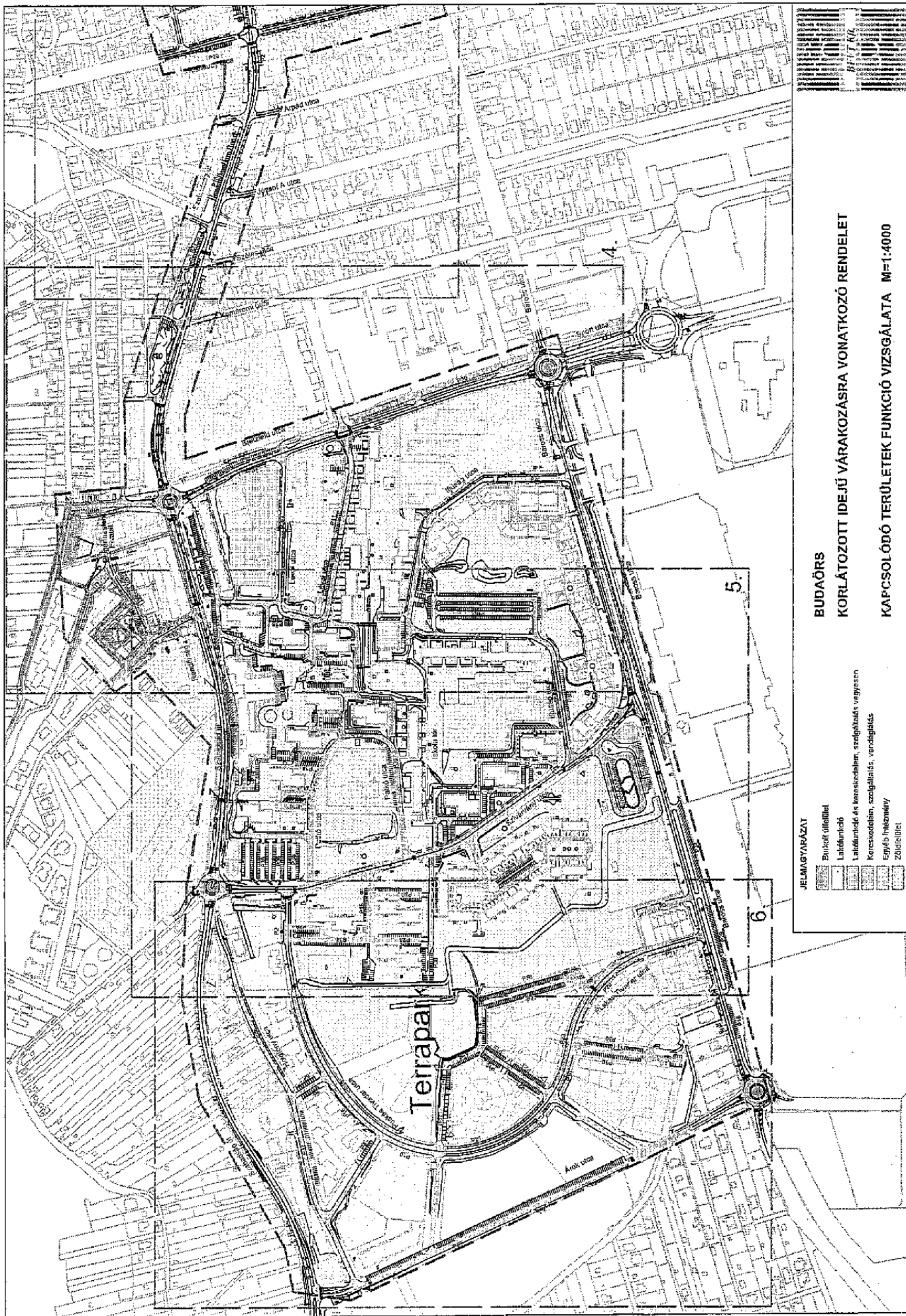
A közterületi parkolók elhelyezkedését és férőhelyszámát a *Jelenlegi forgalmi és parkolási rend helyszínrajz* sorozat, valamint a *Kapcsolódó területek funkció vizsgálata* ábrák mutatják.



**JEL MAGYARÁZAT**

- Beépített terület
- Földhasználat
- Földhasználat és építkezés, szolgáltatás, egyéb
- Építkezés, szolgáltatás, egyéb
- Egyvágású vasúti pályaszakasz
- Kékvágású vasúti pályaszakasz

**BUDAÖRS**  
**KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET**  
**KAPCSOLÓDÓ TERÜLETEK FUNKCIÓ VIZSGÁLATA M=1:4000**



# JELMAGYARÁZAT

- Zöldterület
- Épület alatti terület
- Parkoló terület
- Lakóterület
- Kereskedelmi és szolgáltató terület
- Egyéb használat
- Közút

## BUDAÖRS

### KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRÁ VONATKOZÓ RENDELET

KAPCSOLÓDÓ TERÜLETEK FUNKCIÓ VIZSGÁLATA M=1:4000


### 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 feltételerendszerrel 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 2.1. fejezet jogszabályi feltételerendszerének felhasználásával kerül sor.

Hétköznap Részterület neve	parkoló helyek száma (db)	parkoló gépjárművek száma (db)					
		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					47
Főút 2	232	165				231	87
Főút 3	83	63	74				52
Mellékút 1	130	122	123	119			121
Mellékút 2	161						126
Lakótelep 1	611	596	530	508	548	593	
Lakótelep 2	447	111	102	117	95	91	120
Lakótelep 3	230		208	199			
Lakótelep 4	104	86	69	72	83	79	102
Iroda 1	334	219				317	71
Iroda 2	343	135	195	184	192	166	75
Iroda 3	95	41		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 hétköznapi 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. területén (a beépített tömböket határoló közterületeken).

Részletes parkolás felmérést a hétfélig 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 hétköznapi esti-éjszakai állapotokhoz, az iroda területeken viszont a hétköznapi nappali órához képest csak mintegy 15-20 %-os terheltség tapasztalható általánosan.

Hétfélig	parkoló helyek száma (db)	parkoló gépjárművek száma (db)			
		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 hétfélig 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 kapubejáratok 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									186	db		
Parkolók száma	386 férőhely													
Mellékúton várakozók	292	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	386 férőhely							
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 terület egységei esetében indokolt a parkolásgazdálkodás bevezetése a hétköznapi esetekben. Hétvégi időszak (egyelőre) nem igényel szabályozást.

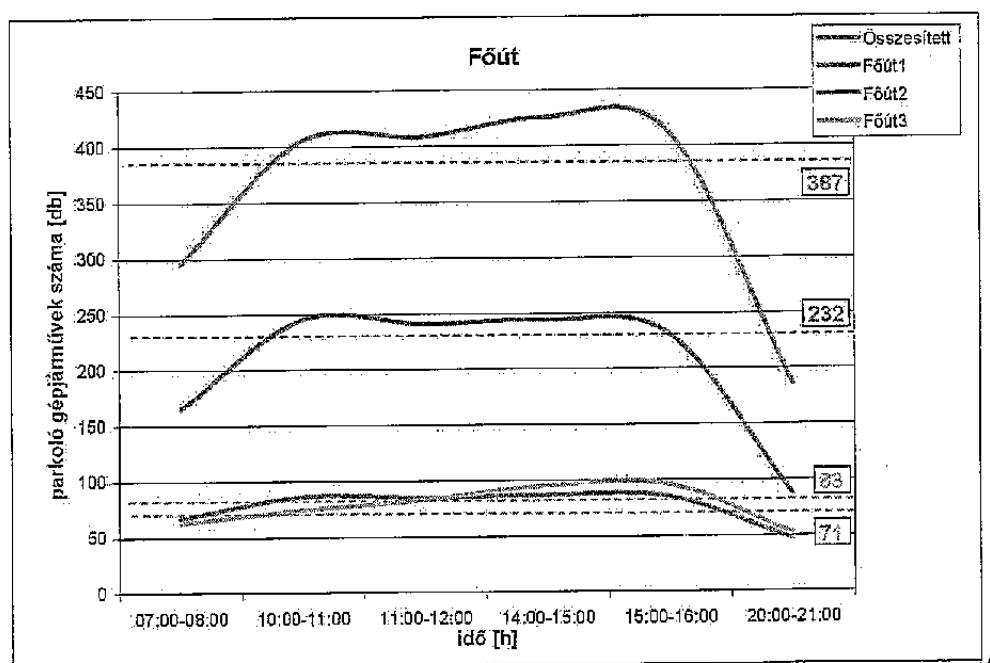
#### 1.4. Dinamikus forgalomfelvétel eredményei

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:

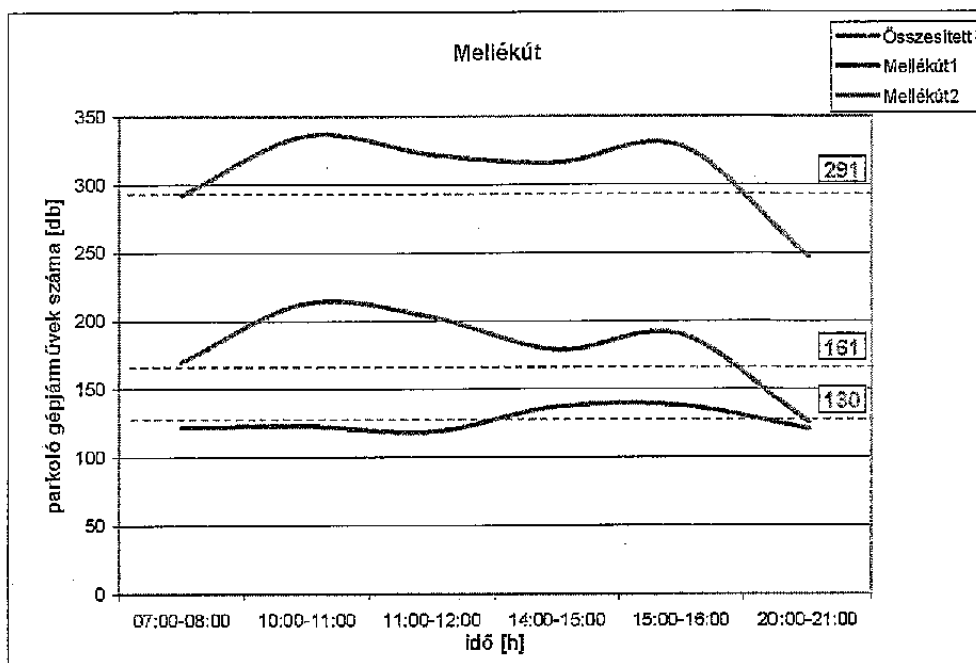
- a Budapest út – Szabadság út vonala jelentette „Főút” kereskedelmi – szolgáltató – vendéglátó – intézményi – kulturális funkciókat felfűző területe,
- a Szabadság úthoz kapcsolódó mellékutak lakó-intézményi területei,
- a Szivárvány utca két oldalán lévő lakóterületek (lakótelep),
- a Puskás Tivadar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

közterületein a munkanapi parkolási igényének napi változását (lefutását) a statikus forgalomfelvétel eredményei alapján.

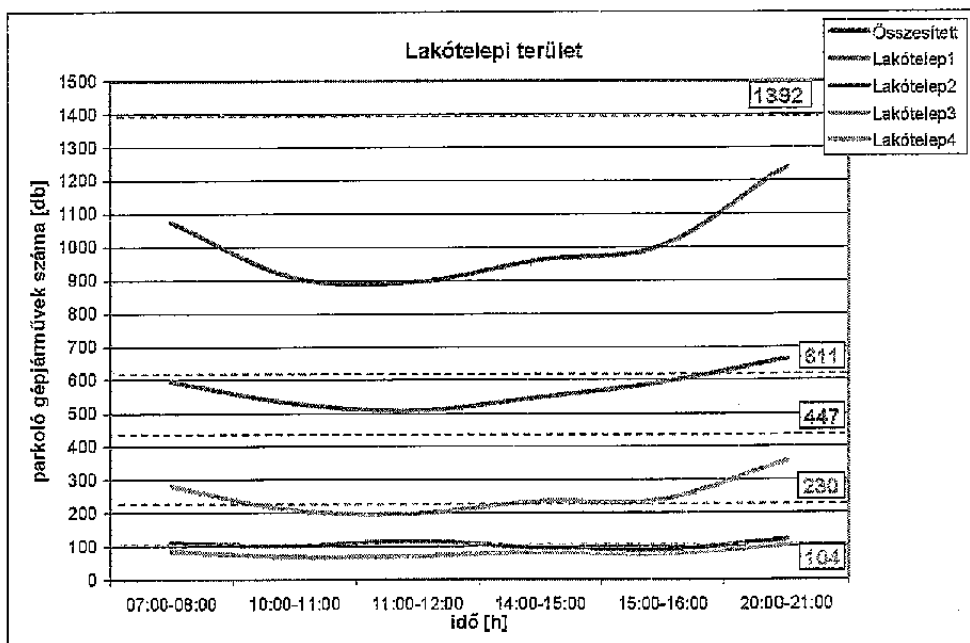
Az egyes, domináns funkcióval rendelkező területeken belül, a kisebb területegységek (melyeket a *Statikus forgalomfelvétel területi megoszlásának ábrája* mutat be) parkolási igényének időbeli változását külön-külön színnel megjelenítve tartalmazzák a grafikonok.



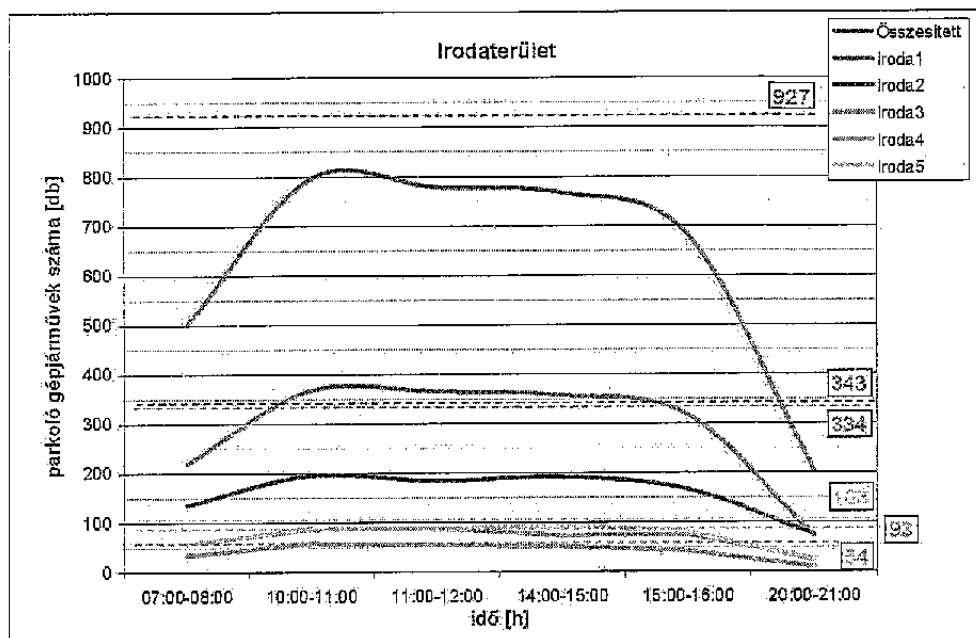
Budapesti út - Szabadság út által alkotott útvonal Csillag utca és Szivárvány utca között szakasza



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  
Bretzföld utca  
Baross utca

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

Területek	Szakasz határ	Parkolók száma (DB)	Hétköznap (%)	Szombat délelőtt (%)	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 Statisztikai forgalomfelvétel területi megoszlása ábra mutatja be

Még az egyes terület egységeken 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 – egyes jellemző területeken a gépkocsik gépjárműadó 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 mellékutak 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.

## 2. Közlekedési javaslatok

### 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)<sup>1</sup> A miniszter – rendeletben – meghatározott járművek közlekedését a közút kezelőjének hozzájárulásához és díj fizetéséhez kötheti.<sup>2</sup>

(2)<sup>3</sup> 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 üzemeltetője felelős.

(3)<sup>4</sup>

(4)<sup>5</sup>

(5)<sup>6</sup>

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Lásd a 4/1999. (II. 12.) KHVM rendeletet.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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. §<sup>7</sup> (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 használataért 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 benzín üzemanyagköltség-eelszámolással kapcsolatosan alkalmazható áráként 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.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> 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 percnél megfelelő összeg,

b) mobiltelefonos parkolási díjfizetési rendszer használata esetén 15 percnél 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 percnél 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. §<sup>8</sup> (1) Várakozási díj a „Parkolj és utazz” (P+R) közötti jelzőtáblával megjelölt várakozási területen nem állapítható meg. Amennyiben a várakozási terület őrzését többlétszolgáltatásként biztosítják, ezért a többlétszolgáltatásért 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. §<sup>9</sup> (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 szélvédőlapján, 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.

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> 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. §<sup>10</sup> (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 üzemeltetője részére postai küldeményként, vagy más egyéb igazolható módon megküldi.

(2) A 60 napos jogvesztő határidő nem alkalmazható abban az esetben, ha a gépjármű üzemeltetője 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 üzemeltető 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 üzemeltetője mentesül a várakozási díj és pótdíj megfizetése alól, ha a jármű a díjfizetés nélküli történt várakozást megelőzően jogellenesen került ki a birtokából, és igazolja, hogy a jogellenességgel összefüggésben kezdeményezték a megfelelő hatóság eljárását.

**Tv. 15/E. §<sup>11</sup> (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, ameyet az elszámolás jóváhagyását követően a helyi önkormányzat részére külön téríti 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.

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> 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. §<sup>12</sup> 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” felirattal 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 tartozékeként 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)<sup>13</sup> 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)<sup>14</sup> 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 öt évenként – 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)<sup>15</sup> Ez a törvény 1988. július 1. napján lép hatályba.

(5)<sup>16</sup> **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,**

<sup>12</sup> A Tv. 47. § a 2010: CLXXII. törvény 22. §-ával megállapított szöveg.

<sup>13</sup> A Tv. 34. § (1) bekezdése a 2007: CLXXV. törvény 18. § (1) bekezdésével megállapított szöveg.

<sup>14</sup> A Tv. 34. § (2) az 1998: LXXIII. törvény 10. §-ával megállapított és a Magyar Közlöny 1998. évi 121. számában közzétett helyesbítésnek megfelelő szöveg.

<sup>15</sup> A Tv. 48. § (1) bekezdése a 2007: LXXXII. törvény 2. §-ának 45. pontja szerint módosított szöveg.

<sup>16</sup> 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)<sup>17</sup> 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)<sup>18</sup> Ha a közút területén kijelölt várakozóhelyen, várakozási vagy korlátozott várakozási övezetben díjat szednek, a közút kezelőjének – a kihelyezett tájékoztatót 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.

<sup>17</sup> 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.

<sup>18</sup> 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.

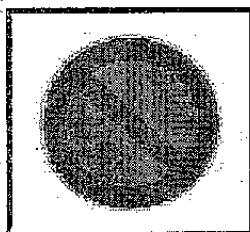
**35.19<sup>19</sup>** Várakozási övezetnek olyan területet szabad kijelölni, amelynek teljes úthálózatán az útterületen rendelkezésre álló várakozóhelyek száma a várakozási igényektől jelentősen elmarad, és az igények kielégítése csak feltételekkel érhető el. A várakozás feltételeit (időszak, időtartam, várakozási díj, díjfizetés módja) kiegészítő táblán kell jelezni.

**35.20<sup>20</sup>** 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 kerékbilincssel rögzíthetik.

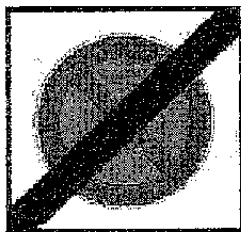
1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet  
a közúti közlekedés szabályairól

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

c) korlátozott várakozási övezet



61/a ábra



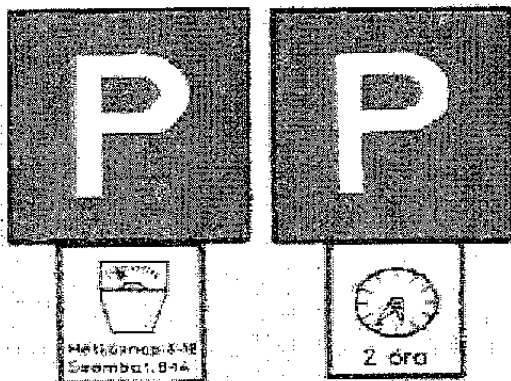
61/b ábra

17. § (1) A tájékoztatást adó jelzőtáblák

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

<sup>19</sup> A melléklet 35.19 pontját a 18/2003. (IV. 9.) GKM rendelet 19. §-ának (2) bekezdése iktatta a szövegbe.

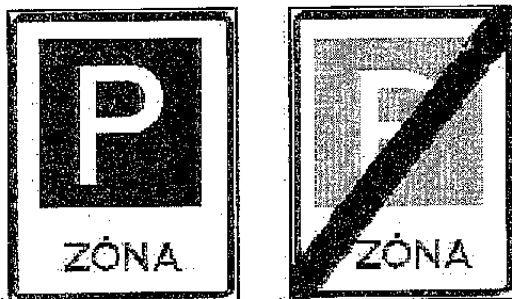
<sup>20</sup> A melléklet 35.20 pontját a 18/2003. (IV. 9.) GKM rendelet 19. §-ának (2) bekezdése iktatta a szövegbe.



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)<sup>21</sup> 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 ismételtelen működésbe hozni tilos.

(5)<sup>22</sup> 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.

<sup>21</sup> A 41. § eredeti (3) bekezdésének számozását (4) bekezdésre változtatta a 2/1984. (I. 29.) KM–BM együttes rendelet 26. §-a.

<sup>22</sup> A 41. § eredeti (4) bekezdésének számozását (5) bekezdésre változtatta a 2/1984. (I. 29.) KM–BM együttes rendelet 26. §-a.

83/2004. (VI. 4.) GKM rendelet  
a közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének  
követelményeiről

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 zavarják 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.**<sup>23</sup>

**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.**

**1990. évi LXV. törvény a helyi önkormányzatokról**

9§. (5)<sup>24</sup> A 8. § (4) bekezdés szerinti helyi közutakon, a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánutakon, valamint tereken, parkokban és egyéb közterületeken közúti járművel történő várakozási (parkolási) közszolgáltatást a helyi önkormányzat, vagy kizárólag ezen közszolgáltatási feladat ellátására alapított költségvetési szerv, kizárólagos önkormányzati tulajdonban álló, jogi személyiséggel rendelkező gazdasági társaság, vagy e gazdasági társaság 100%-os tulajdonában álló jogi személyiséggel rendelkező gazdasági társaság, illetve önkormányzati társulás láthatja el külön törvényben szabályozottak szerint.

<sup>23</sup> Az ilyen területek jelzésére a „Várakozási övezet” jelzőtáblákat kell alkalmazni.

<sup>24</sup> A 9. § (5) bekezdését a 2010: XLVI. törvény 3. §-a iktatta be.

## 2.2. Parkolás felvételei eredményei alapján levonható következtetések, az igények várható alakulása

A parkolási vizsgálattal érintett terület egyes részei annyira eltérő településszerkezeti helyzetűek (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 (Csementis utca – Bretzföld utca közötti szakasza) a parkolás vizsgálattal érintett kapcsolódó közterületekkel (Továbbiakban mint a **belváros és a kapcsolódó lakóterületek térsége**),
- a Szabadság út – Bretzföld 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 lélekszámú lakóterülettel (és parkolási gondokkal küzdő területtel) a városban 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 előírt parkoló-mennyiséget (mely növeli az építési költségeket) a beruházás során megvalósították ugyan, azonban a létesítményeket megvásárló tulajdonosok, vagy bérletük ennek egy részére nem tartottak igényt (vagy nem voltak képesek igényt tartani), ezért használaton kívül állnak. (A fejlesztő és a tulajdonos/bérlető 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 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.

### 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 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) amennyiben egyéb okok miatt nem szükséges **nem javasoljuk szabályozni** (parkolás gazdálkodás alá vonni) **egyenlőre**.

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 kihasználtság csak a parkolók kis részén marad el 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 használata szabályozására várakozási övezet kijelölését egyenlőre nem javasoljuk, annak ellenére, hogy a közterületek használata nem függ össze szorosan a város életével, ezért indokolt lenne a közterület használatáért várakozási díj fizetése.** A parkolás szabályozás (korlátozás) bevezetése az Árok utca jelenleg kihasználatlan parkolóinak telítődésén túlmenően, egyrészt a Baross utca – Ibolya utca – Nárcisz utca – Őszirozsa utca által határos lakóterületen (gyaloglási távolság (50-300 m), másrészt a Budaörsi lakótelep Szivárvány utcától nyugatra eső részén – annak nappali időszakban kevésbé 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 ún. Pannon irodák a vizsgálat előtti időszakban javítottak a parkolási helyzeten, a várakozási övezet bevezetése esetlegesen újabb bértők távozását is eredményezheti, figyelembe véve a térségben (Törökbálint) megvalósuló egyéb irodafejlesztéseket.

Jelen gazdasági helyzethez képest az iroda területek kihasználtsága vélhetően csak kisebb mértékben romlott az átlagos évekéhez viszonyítva, mivel a bérleti szerződések általában 3-5 évre szólnak. Azonban a munkaerő létszáma feltételezhetően sokkal rugalmasabban követte a gazdasági helyzet változását. Ennek figyelembe vételével **valószínűsíthető, hogy a gazdasági fellendülés időszakában** – amikor ráadásul a jelenleg még beépítetlen telkeken is további iroda felületek kerülnek kialakításra – **feltétlen szükséges lesz a területen a parkolás szabályozása, és indokolt a várakozási díj bevezetése,** természetesen a szomszédos lakóterületek védelmének párhuzamos biztosításával. A lakóterületek védelmére javasolható az érintett lakosság számára felmentést adó, alacsony költségigényű megvalósítást jelentő, a parkolás idejének maximalizálásával (2 óra) a területidegen parkolás ellen védelmet biztosító várakozási övezetek létrehozása.

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 ilyenmel rendelkezik már:

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

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

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

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

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

#### 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 fogalmazhatók 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,
- 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 területére 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.

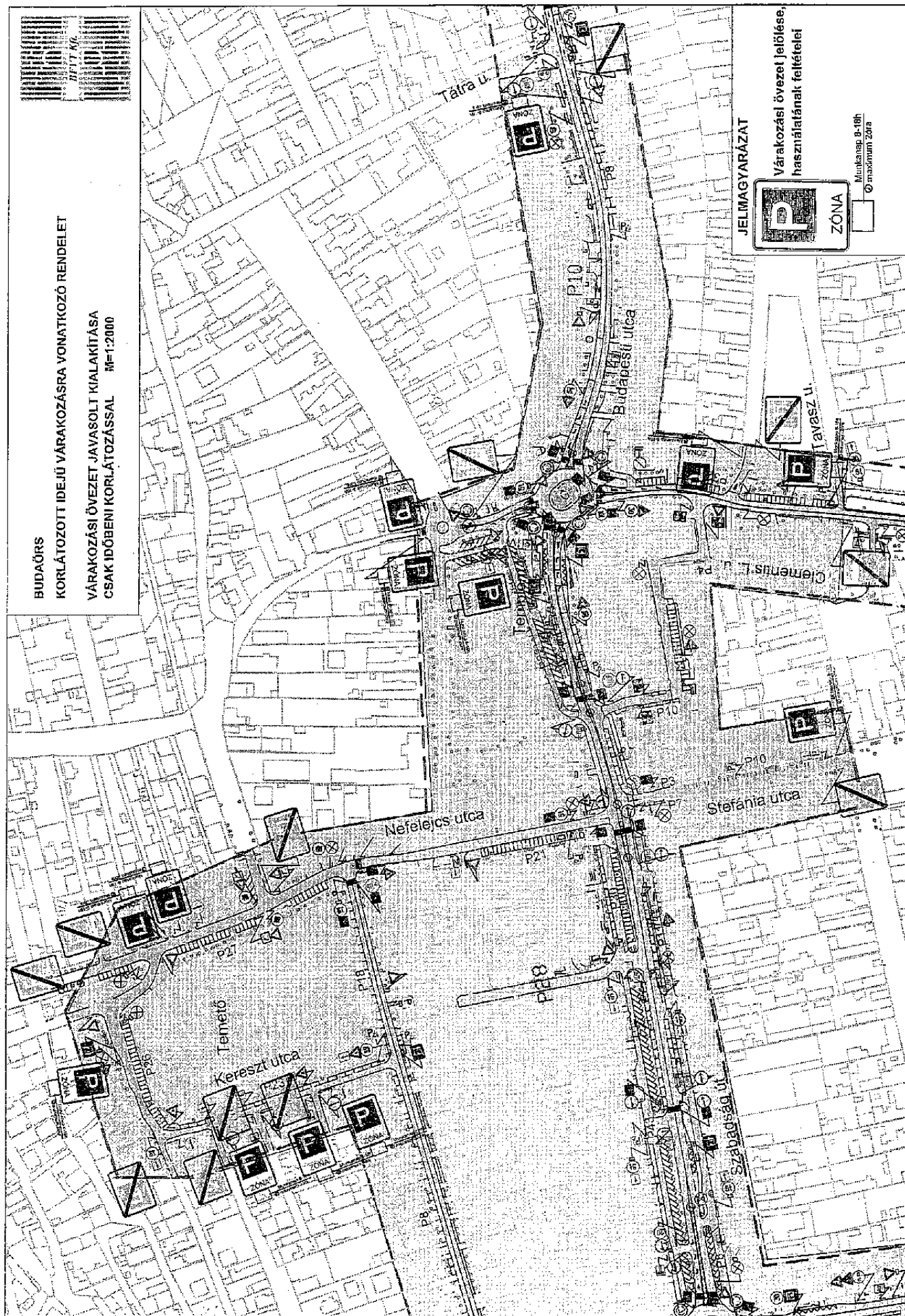
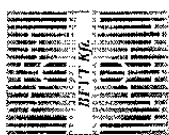
A fentiek figyelembe vételével a **belváros és a kapcsolódó lakóterületek térségében várakozási övezet kijelölése és üzemeltetésének előzetes feltétele, hogy az érintett közterületrészek (Szabadság út – Budapesti út, Károly király út) Budaörs város tulajdonába kerüljenek.** A II. ütemet jelentő díjfizetési rendszer esetén ez már törvényben deklarált, szükséges feltétel. A parkolás üzemeltetésének önkormányzati érdekeltiségben kell maradnia, mely szintén törvényben meghatározott feltétel.

Ennek megfelelően a Budapesti út – Szabadság út területét – mely jelenleg az 1. sz. főút átkelési szakaszaként döntő részben állami tulajdon képez – valamint a Károly király utcát meg kell osztani hosszirányban, országos közúti (forgalmi sávok) és helyi közúti (parkolósávok, szervíz utak, zóldsávok, gyalogos felületek) területekre. A közterületek megosztása folyamatban van, várhatóan 2012 évben az eljárás lezárul.

BUDAÖRS

KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

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

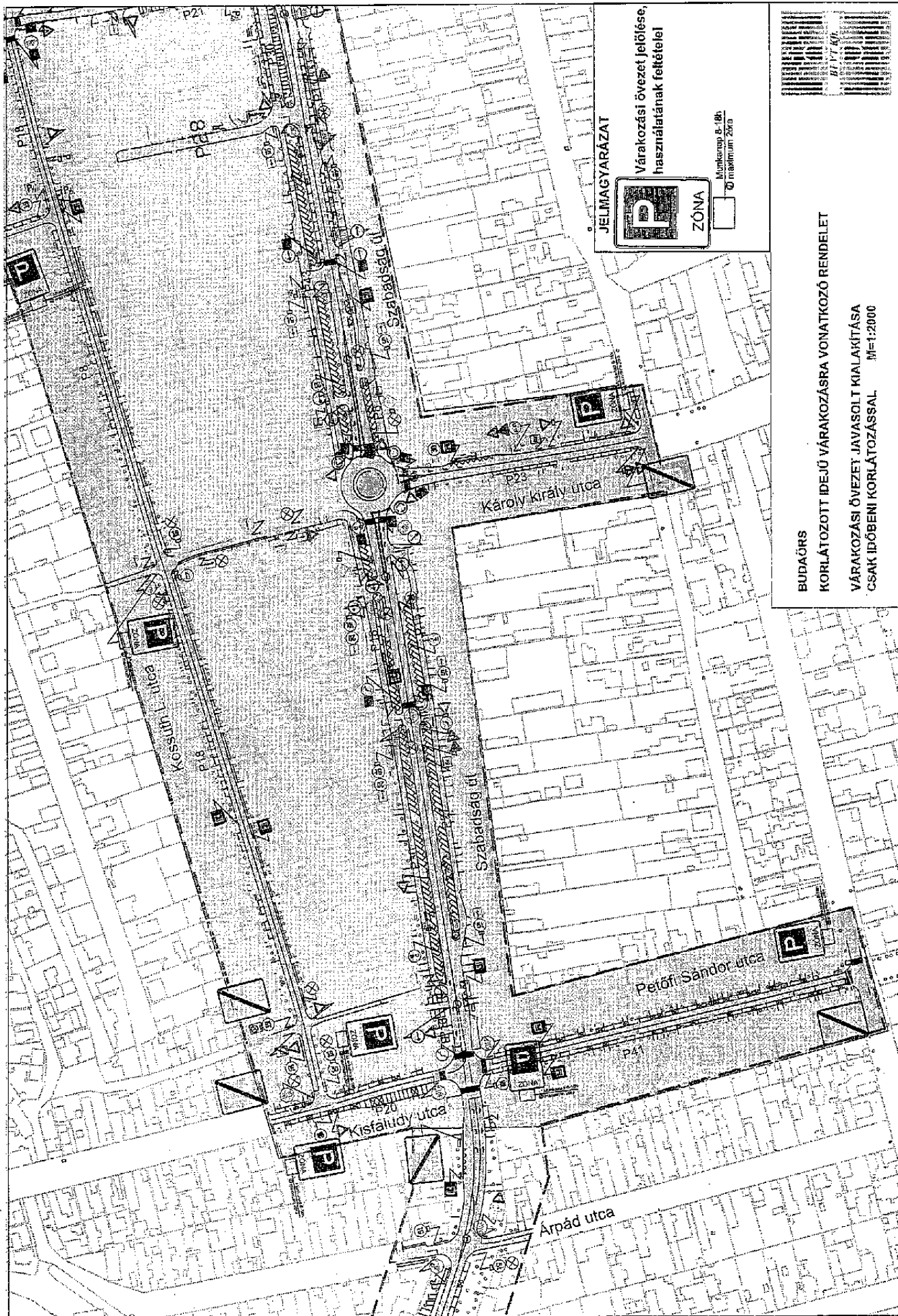


JELMAGYARÁZAT



Várakozási övezet jelölése,  
használatának feltételei

Munkaidő: 8-18h  
© maximum 2óra



BUDAÖRS

KORLÁTOZOTT DEJÚ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

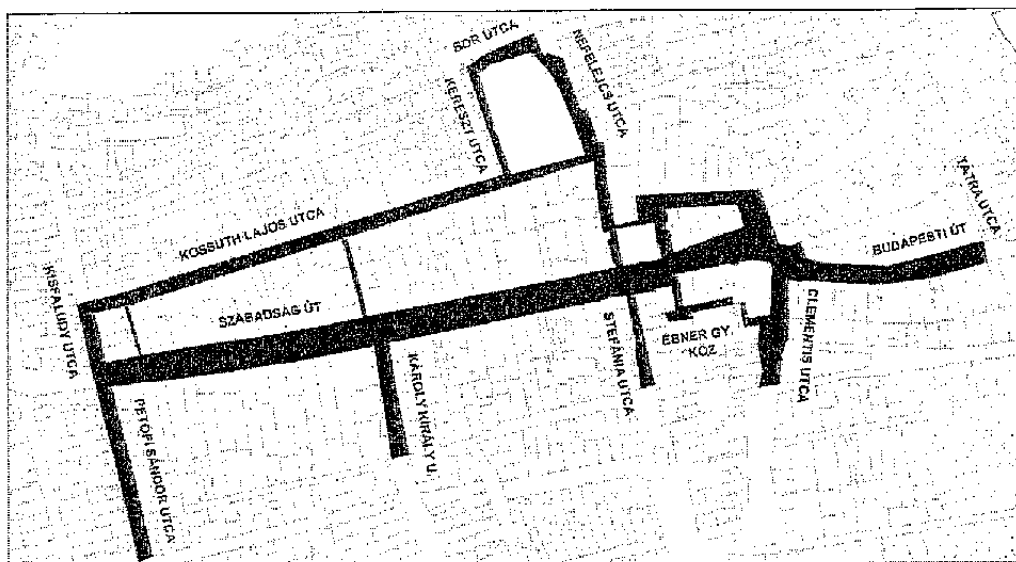
VÁRAKOZÁSI ÖVEZET JAVASOLT KIALAKÍTÁSA

CSAK IDŐBENI KORLÁTOZÁSSAL

M=1:2000

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.



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:

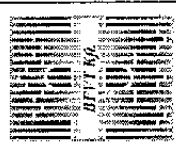
*„A közutak forgalmi rendjét félreérthetetlenül, úgy kell kialakítani, hogy azt a közlekedés résztvevői kellő időben és könnyen felismerhessék. A forgalmi rend kialakításához a szükséges és lehető legkevesebb közúti jelzőtáblát kell használni.”*

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

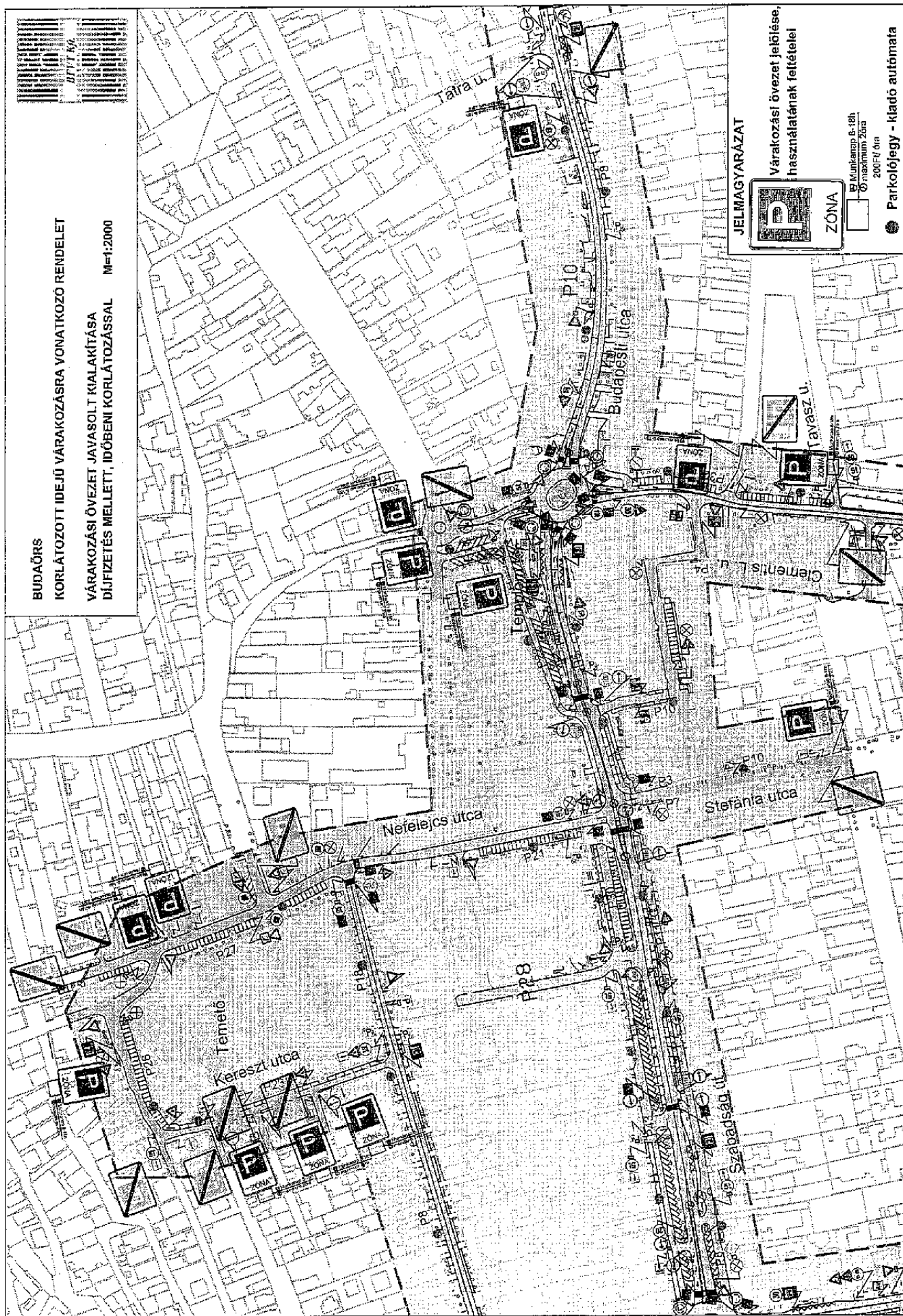
Az egységes parkolási rendszer kialakítására törekedve javasoljuk a Bokréta köz melletti parkolótelek bevonását is a várakozási övezetbe.

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 működtethetők.

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.)



BUDAŐRS  
KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET  
VÁRAKOZÁSI ÖVEZET JAVASOLT KIALAKÍTÁSA  
DÍJFIZETÉS MELLETT, IDŐBENI KORLÁTOZÁSSAL M=1:2000



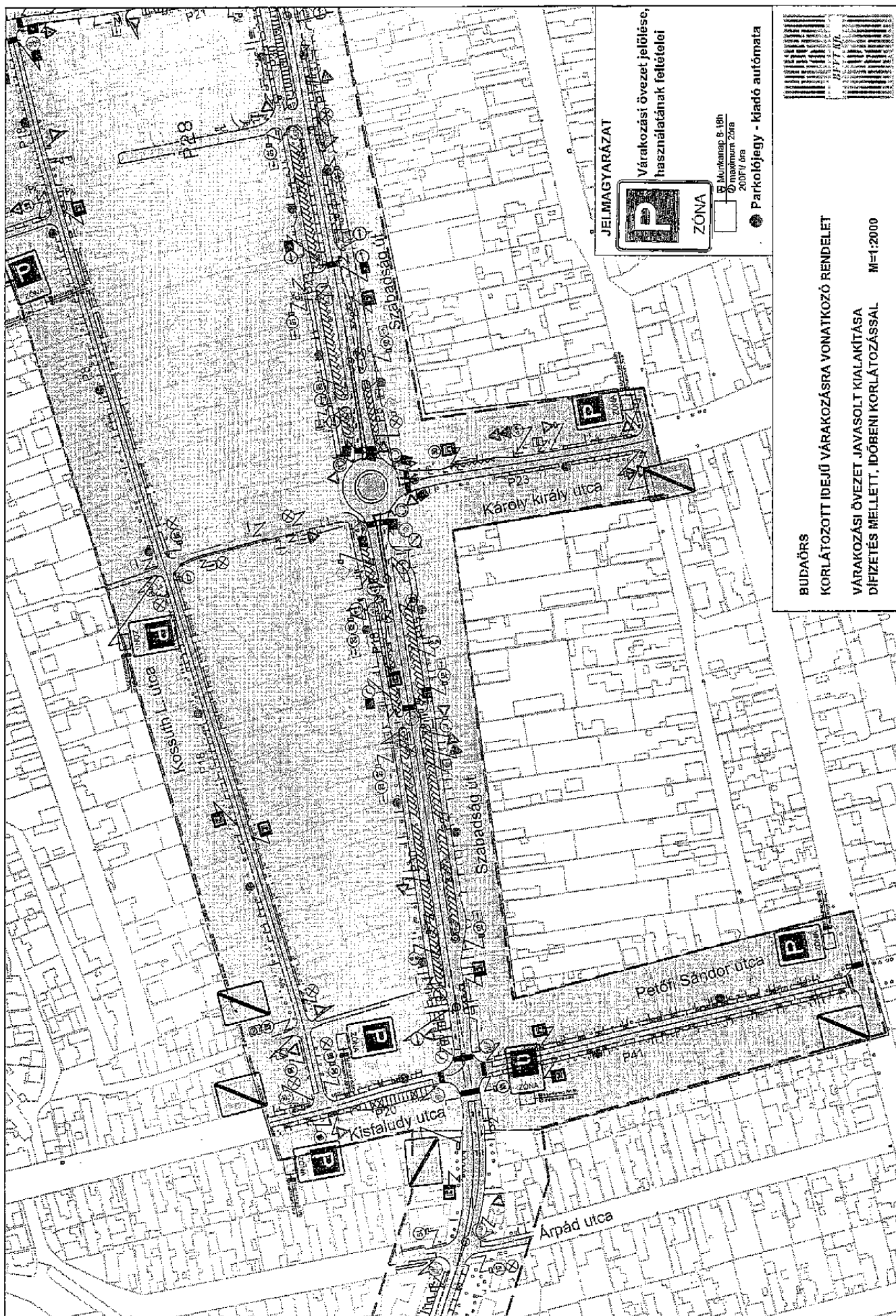
JELMAGYARÁZAT



Várakozási övezet jelölése,  
használatának feltételei

● Parkolójegy - kladó automata

Munkaidő 6-18h  
maximum 2óra  
200 Ft/óra



BUDAÖRS

KORLÁTOZOTT IDEJŰ VÁRAKOZÁSRA VONATKOZÓ RENDELET

VÁRAKOZÁSI ÖVEZET JAVASOLT KIALAKÍTÁSA  
DÍJZÉTES MELLETT, IDŐBENI KORLÁTOZÁSSAL

M=1:2000

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 javaslatról 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 rendelkezik.)

A pótdíjazás esetében a vonatkozó jogszabály által meghatározott túllépési tűrőhatár – 1 óránál rövidebb várakozás esetén öt perc, legalább 1 óras 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 díjbevétele 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 becsülhetők 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 várható költségei:
- 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 2.3. pont alapján nem ajánlott, ráadásul a jogszabályokban meghatározott 70%-os foglaltság is csak egyes területrészekben 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 2.3. pont alapján nem ajánlott.

## 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 érintetteknek:

- 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 esetleg 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 (önkormányzati 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 díjfizetési 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 fogadóképesség 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 CXCV. 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 településátelérési szakasza) domináns átmenő forgalma határozza meg (melynek jelentős része Budaörsön keletkezik).

**Adminisztratív terhek:** A várakozási övezet bevezetése és üzemeltetése a területileg érintettek (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 igénybevétele 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 önréből, az éves fejlesztési tervek részeként biztosíthatók (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<sup>2</sup>-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 számítható.
- (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 esetén kell kiszabni.

### **Ellenőrzés**

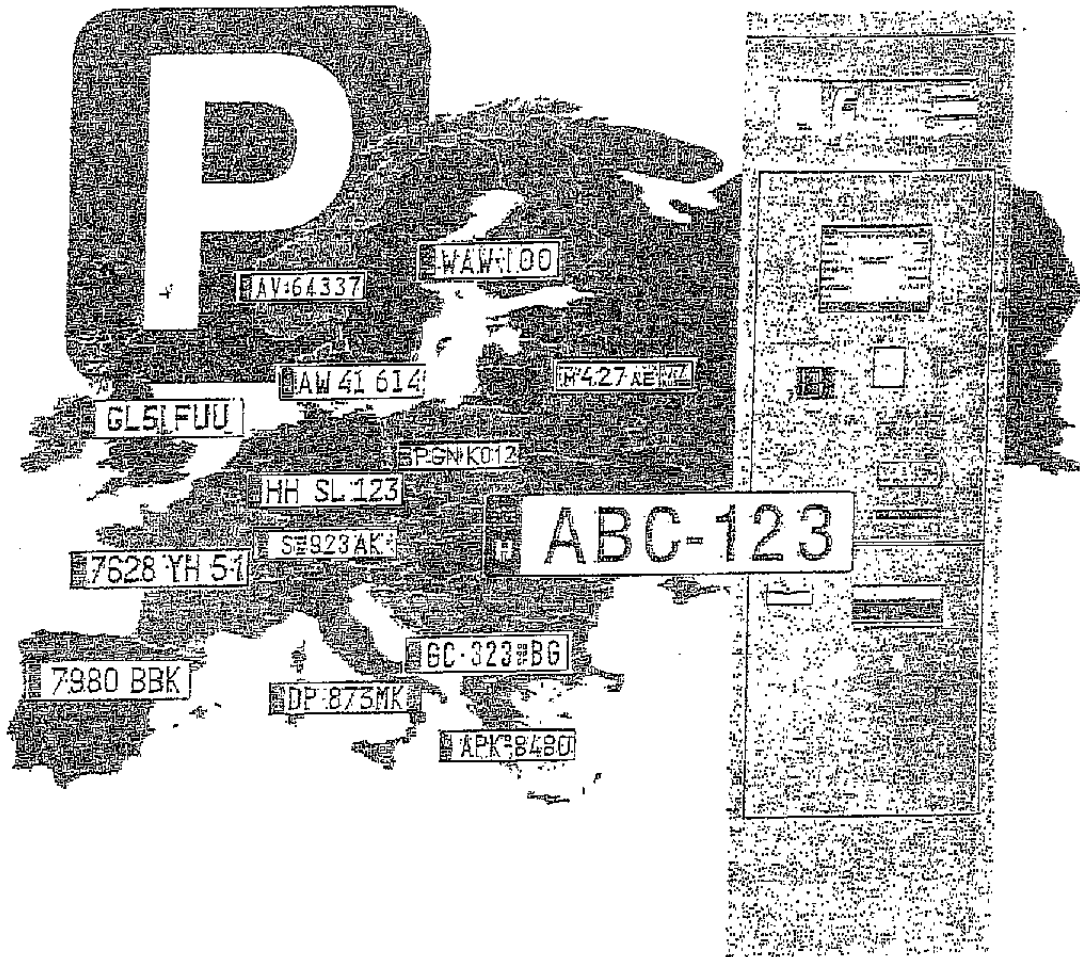
- 7.§ (1) A várakozási terület szabályszerű igénybevételét, a várakozási díj megfizetését Budaörs város polgármesteri hivatalának erre felhatalmazott munkatársai, illetve az üzemeltető ellenőrizheti.
- (2) Az ellenőrzésre jogosult személyek a pótdíj kiszabásáról szóló értesítést a vonatkozó jogszabály 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<sup>2</sup>-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.



Park-Ferr Kft rendszám alapján üzemeltett és ellenőrzött  
közterületi parkolási rendszere



Park-Ferr Parkolástechnikai Szolgáltató és Kereskedelmi Kft  
1112 Budapest, Budaörsi út 150/b. Tel/fax : +36-1-247-0161 www.parkferr.hu, email: parkferr@parkferr.hu



## Rendszámalapú Parkolási Rendszer

### Városmarketing:

#### a. Városkártya:

Magyarország egynehány városában bevezették az elektronikus városkártyát. Azonban mind szolgáltató és mind vásárlói oldalon elmaradt az ún. kritikus tömeg megjelenése. A mennyiben a súlyadót fizető gépjárművezetők városkártyát tudnának használni, úgy a belváros kereskedelmi és szolgáltató szférája felpezsdülhetne, amennyiben a városkártya egy kedvezményes pontrendszeren alapuló parkolási kártya is lenne egyben. A rendszámalapon működő parkolástechnika teljeskörűen ki tudná szolgálni ezt az igényt.

#### b. Turisztika, idegenforgalom

A város idegenforgalmához, eseményekhez és szállásadáshoz kedvezményként kapcsolhatóak a gépjárművel érkezők kedvezményes parkolása.

#### Biztonság:

A rendszámalapú parkolás adatait a jogszabályokban meghatározott módon kell kezelni. A hatóságokkal történő együttműködés elősegítheti a keresett gépjárművek felderítési mutatóit. A közterületfelügyelők pedig a gépjárműves ellenőr munkájával együtt tudja a területet felügyelni. Mindkét feladat ellátása elősegíti a Város biztonságát.

#### Parkolóautomata, mint információs pont:

A parkolóautomata általában jól látható, gépjárművel és gyalogosan is megközelíthető helyre szoktak kerülni. Amennyiben az automata nagyobb, akár színes kijelzővel lenne felszerelve, úgy stand-by időpontban a legfontosabb információs megjelenítéseket tudná közölni. (pl. gyógyszertár, rendőrség, hivatalok térképe, események "beharangozása", közlemények megjelentetése). A felület reklámok megjelenítésére is használható, így további bevételeket eredményezne az üzemeltető részére.

#### Üzemeltetés új dimenziói:

A rendszámalapú parkolás üzemeltetés és ellenőrzés számára széles lehetőséget nyújt, pl:

- egy védett zónában korlátozott (pl max 2 óra) parkolás vezethető be egy gépjármű számára
- súlyadót fizető gépjárművezetők részére éves vagy napi kedvezmény biztosítható
- regisztrált és regisztrálatlan mozgássérültek rendszer használatának szabályozása
- napi-heti-havi jegy vásárlása az interneten keresztül is lehetségessé válik.



## Városi kerékpárkölcsönzés

A Park-Ferr Kft. elkötelezett a környezettudatos városi forgalomszabályozás fejlesztése mellett.

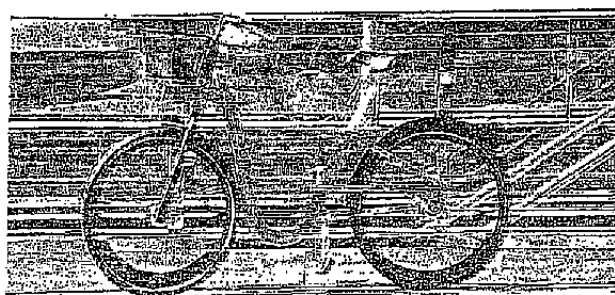
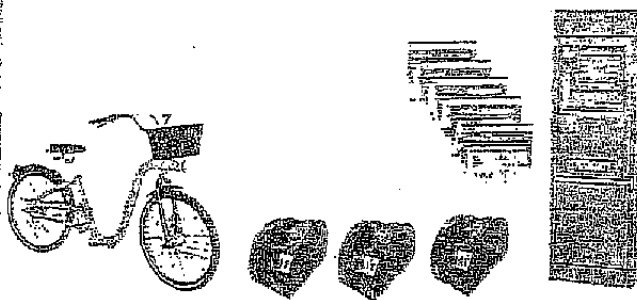
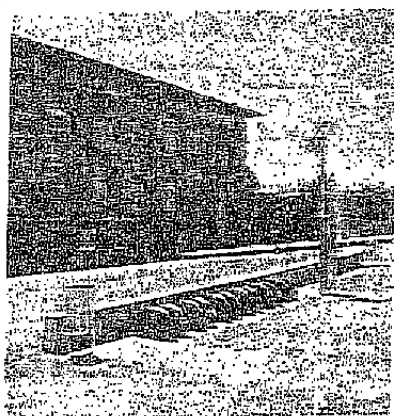
A Park-Ferr Kft. teljeskörű szolgáltatást nyújtó parkolástechnikai rendszerébe integrált kerékpárkölcsönző szolgáltatás is található.

A szolgáltatás fő elemei:

- kerékpár rendelése interneten, telefonos ügyfélszolgálaton.
- fizetés interneten vagy a helyszínen a parkoló automatánál
- kerékpár leadásakor elszámolási egyenleg készítése a parkoló automatánál

A kerékpárkölcsönzés technikai feltételei:

- speciális kerékpár
- vezérelhető kerékpártartó sáru
- automata programmodul a kölcsönzési funkciókra





## Elektromos gépjármű töltőállomás

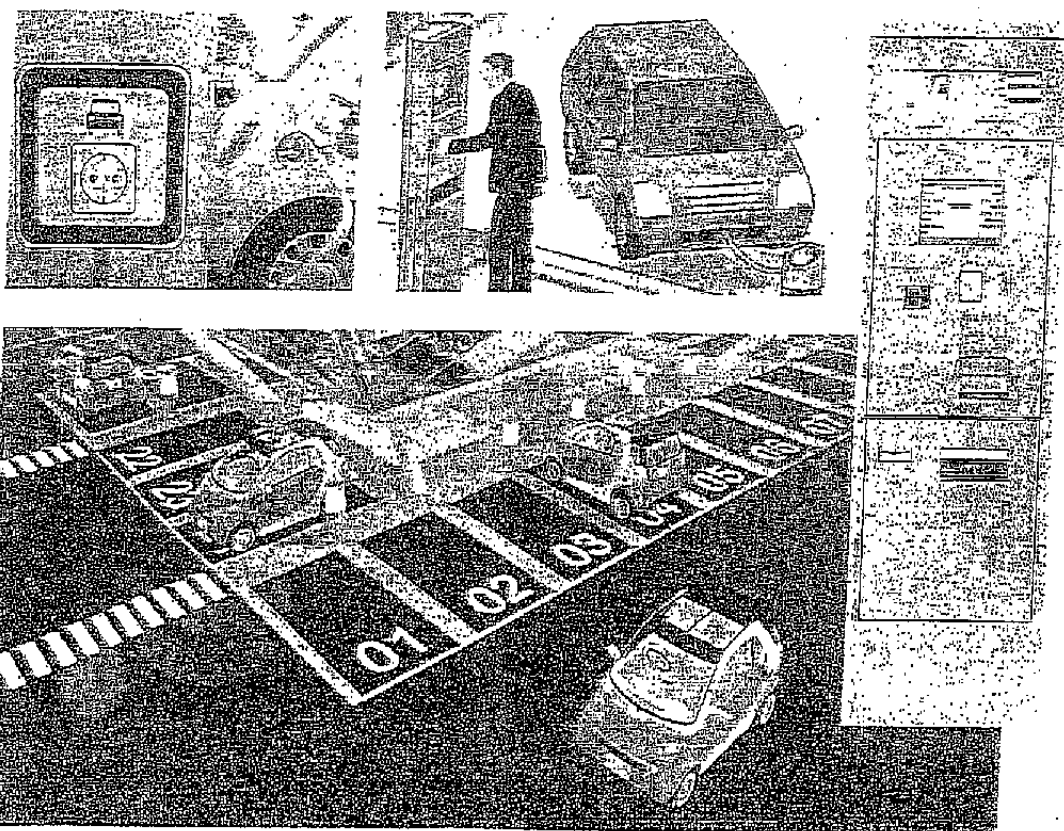
A Park-Ferr Kft a környezettudatos városi közlekedés fejlesztése során kiemelten kezeli az elektromos meghajtással rendelkező gépjárművek kiszolgálását.

A Park-Ferr Kft parkolástechnikai rendszere alkalmas az elektromos töltőállomás menedzselésére.

A feltöltött áram díját az automatánál több módon ki lehet fizetni.

A szolgáltatás fő elemei :

- speciális elektromos töltőállomás
- fizetés a helyszínen a parkoló automatánál





## Rendszámalapú Parkolási Rendszer

### Előnyök

A nemzetközi tapasztalat alapján a gépjármű parkolási jogosultságok rendszám alapján történő ellenőrzésével széleskörű, gazdaságos és ügyfélbarát üzemeltetési koncepció alakulhat ki.

#### Gazdaságos üzemeltetés:

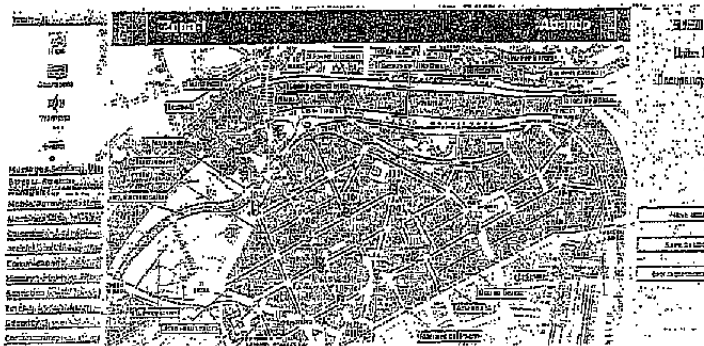
1. A jeggyel történő visszaélés és átruházás jelentősen csökken.
2. Havas, esős időben is hatékony ellenőrizhetőség
3. A jegyvételi hajlandóság jelentősen nő.
4. Hatékony ügyfélszolgálat
5. Vtálap, s ezzel járó költségek jelentős csökkenése
6. Motorkerékpárok parkolási díjkötelezettségét is be lehet vezetni.

Az ellenőrzés megoldható rendszámolvasó kamera segítségével. A kamerához tartozó rendszámfeldolgozó szoftver akár 1 másodperc alatt fel tud dolgozni egy rendszámot. Amennyiben ez a feldolgozás egy gépjárműből történik, úgy rendkívül hatékony, óránként akár 1000 db rendszám és parkolási esemény egyeztetés történhet meg. Ezáltal egy területet egy gépjárművel két fő akár 6 fő parkolóellenőr munkáját is el tudja látni.

A gépjármű ellenőrzéséhez közterületi térfigyelő kamera is alkalmazható.

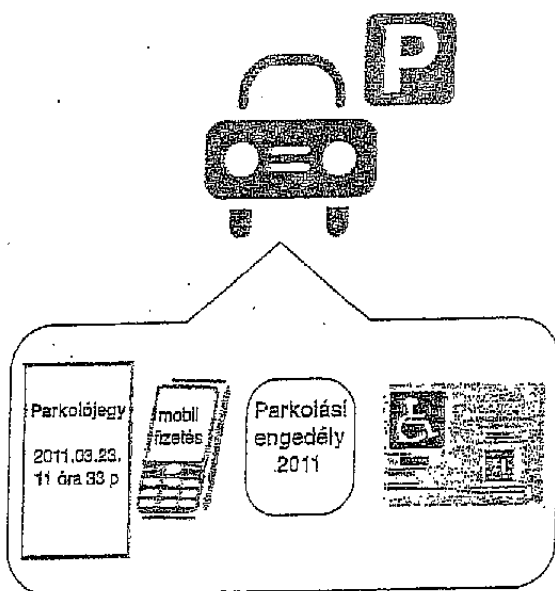
#### Ügyfélbarát üzemeltetés:

- bérlet vagy egyéb jogosultság birtokában nem kell külön kártyát a gépjármű belsejében vagy a szélvédőn ragasztva kihelyezni
- nem kell a kapott jegyet jól láthatóan elhelyezni a gépjárműben
- akár internetes fizetéssel is vásárolhat bérletet, napi, hetijegyet





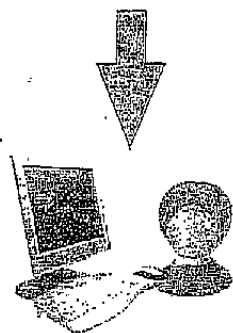
## A hagyományos közterületi parkolás üzemeltetés-ellenőrzés folyamata



Gépjárművezető parkolási jegyet vásárol vagy kihelyezi engedélyét.



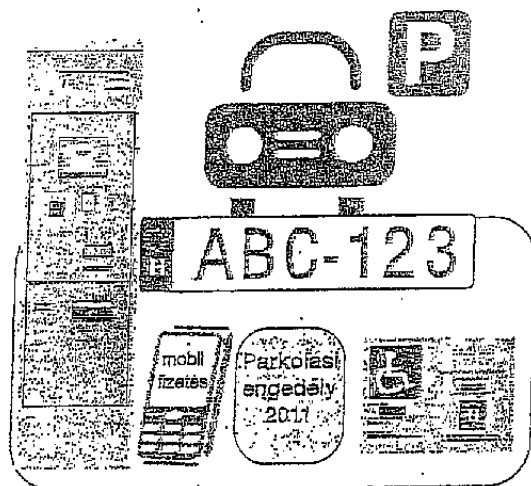
Parkolóőr a gépjárműnél vizuálisan ellenőrzi a jegy vagy engedély érvényességét. Szükség szerint pótdíjazást, büntetést alkalmaz.



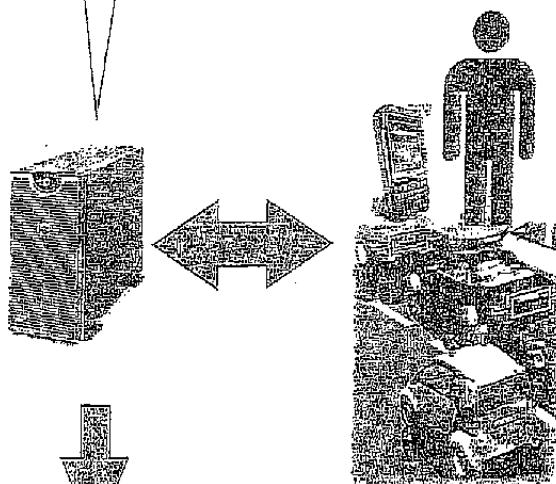
A parkolással összefüggő eseményeket az ügyfélszolgálat feldolgozza.



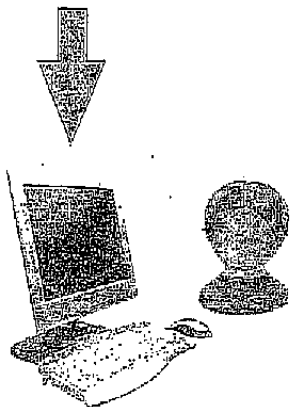
## Park-Ferr Kft rendszámalapú közterületi parkolástechnikai rendszere



Gépjárművezető a rendszám alapján parkolási jegyet vásárol a jegyautomatánál, a mobiltelefonjával vagy kihelyezi rendszámra szóló engedélyét. A parkolási adatok a központi számítógépre kerülnek.



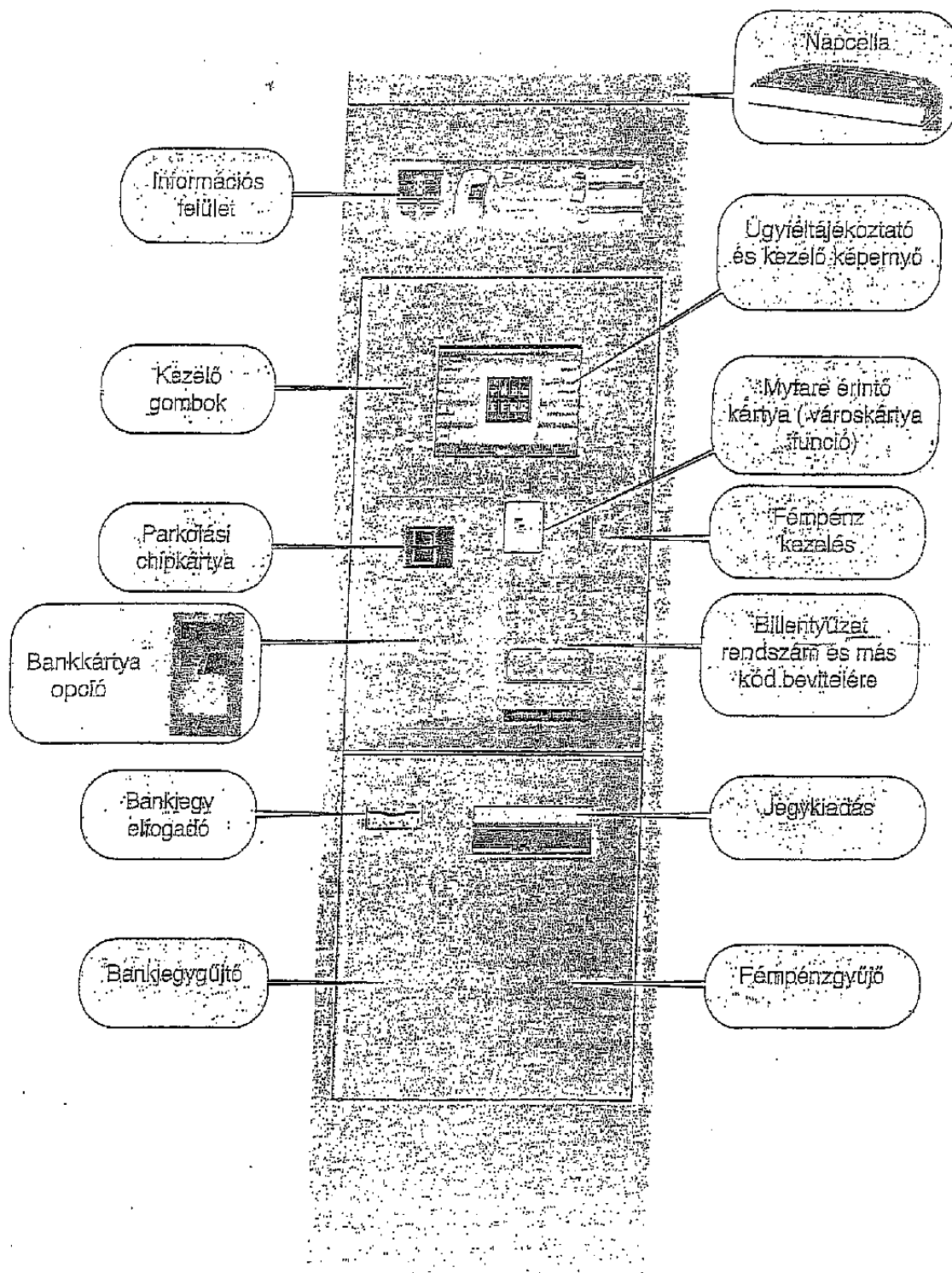
A központi számítóppal összeköttetésben lévő kézi PDA-val vagy a gépjármű rendszámellenőrző rendszerével megállapítható a parkolási jogosultságot.



Teljeskörű on-line ügyfélszolgálat

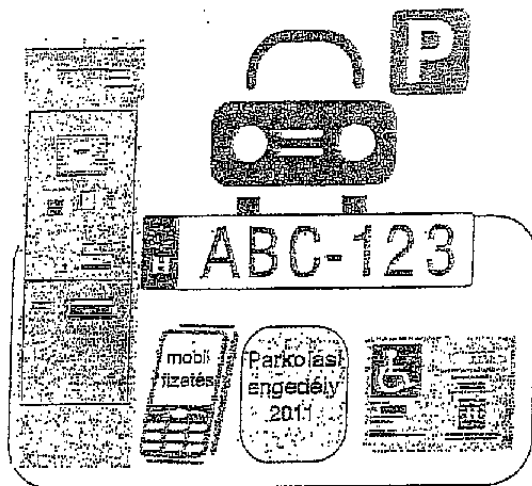


## Park-Ferr - Davinci parkolóautomata

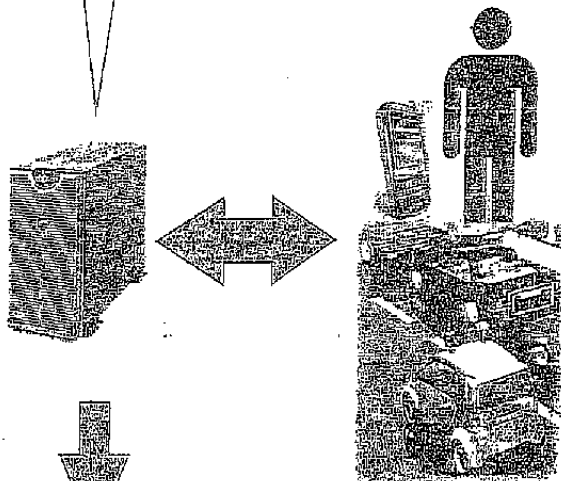




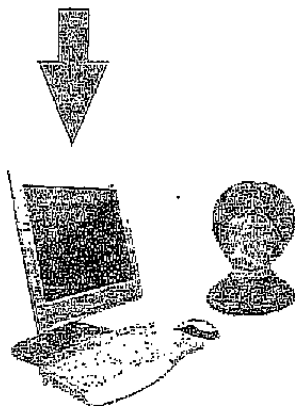
## Park-Ferr Kft rendszámalapú közterületi parkolástechnikai rendszere



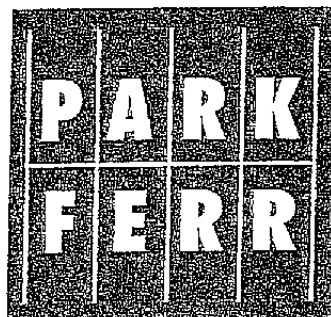
Gépjárművezető a rendszám alapján parkolási jegyet vásárol a jegyautomatánál, a mobiltelefonjával vagy kihelyezi rendszámra szóló engedélyét. A parkolási adatok a központi számítógépre kerülnek.



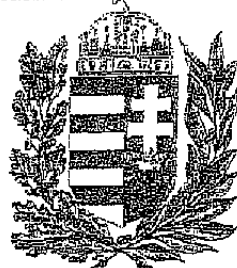
A központi számítóppal összeköttetésben lévő kézi PDA-val vagy a gépjármű rendszámellenőrző rendszerével megállapítható a parkolási jogosultságot.



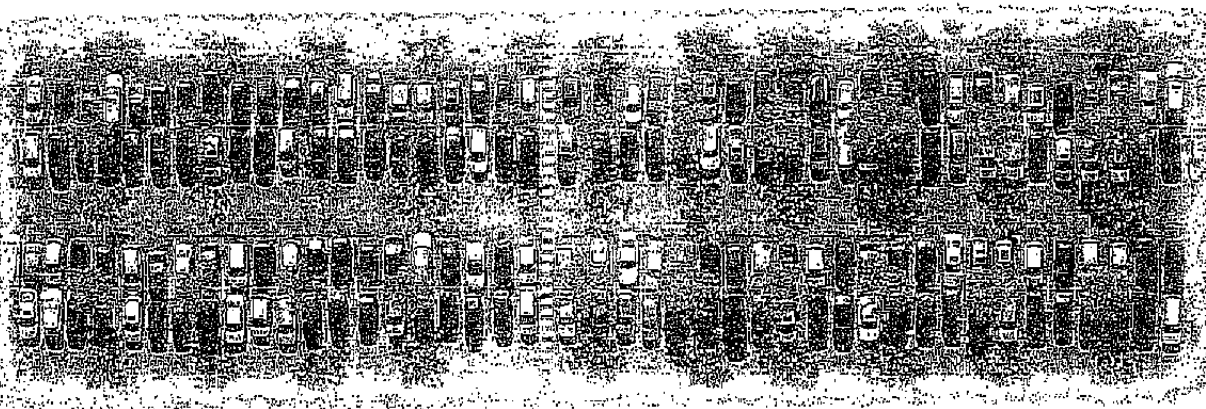
Teljeskörű on-line ügyfélszolgálat



PARKOLÁSTECHNIKAI  
SZOLGÁLTATÓ és  
KERESKEDELMI Kft.



**Park-Ferr Kft. egységes, tulajdonos szemléletű  
parkolástechnikai és üzemeltetési portfóliója**



Park-Ferr Parkolástechnikai Szolgáltató és Kereskedelmi Kft.  
1112 Budapest, Budaörsi út 150/b Tel./Fax : +36 1 246-0161, mail: [parkferr@parkferr.hu](mailto:parkferr@parkferr.hu)  
[www.parkferr.hu](http://www.parkferr.hu)



**Park-Ferr Parkolástechnikai Szolgáltató és Kereskedelmi Kft.** egy magánszemély és az ImmoBilia-Controll '99 Kft tulajdonában álló cég 2009-ben alakult jogutódja. Jegyzett tőkéje 25 millió Ft.

Fő tevékenysége:

- parkolástechnikai eszközök és rendszerek fejlesztése
- vezető nemzetközi rendszertechnikák képviselése
- rendszerintegráció
- parkoló üzemeltetés
- parkoló felügyelet
- közlekedés és forgalomtechnika szaktanácsadás, tervezés, kivitelezés
- ingatlan fejlesztés

Elsődleges szempont az ügyfelek igényeinek, erőforrásainak és szakmai kompetenciáinak megismerése. Cél, hogy az információk teljeskörű feldolgozása után egy széleskörű koncepció születhessen, amellyel a Park-Ferr Kft, mint rendszerintegrátor beruházóként vagy üzemeltetőként a forgalomszabályozási igényeket teljeskörűen kiszolgálja.

A cég munkatársai többéves széleskörű szakmai referenciával rendelkeznek a parkolástechnika, forgalomtechnika és ingatlanfejlesztés területén.

**Parkolási területek :**

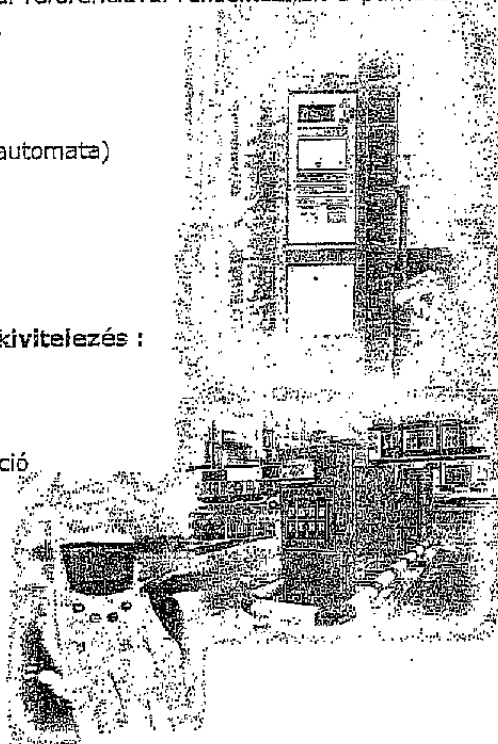
- közterületi parkolás (utcai parkoltatás)
- Zárt területi parkolás (sorompótechnika, fizetőautomata)
- Távfelügyelet - adat- és videohálózat -
- Rendszámellenőrzésen alapuló rendszerek
- Személyi parkolómérterek
- Városkártya integrálás

**Közlekedés és forgalomtechnikai tervezés, kivitelezés :**

- Közlekedés kutatás
- Parkolótervezés, kivitelezés
- Csomópont tervezés, műtárgy kivitelezés
- Táj- és kertvédelem, környezettervezési koncepció

**Ingotlanfejlesztés :**

- Ingatlan akvizíció
- Ingatlanértékesítési piackutatás
- Területfejlesztés
- Engedélyeztetések



Park-Ferr Parkolástechnikai Szolgáltató és Kereskedelmi Kft.

1112 Budapest, Budaörsi út 150/b Tel./Fax : +36 1 246-0161, mail: parkferr@parkferr.hu

www.parkferr.hu



## Parkolástechnikai megoldásaink

### Közterületi parkolóóra

Gyártó : ME-WA GmbH - Németország

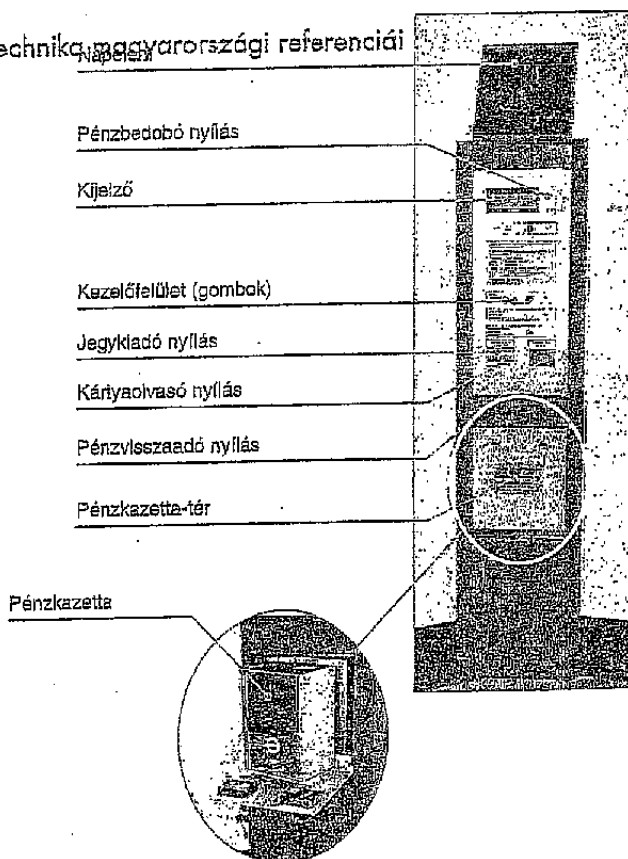
Együttműködési forma: magyarországi disztribútor

Park-Ferr referencia:

- Penny Market, Balatonalmádi
- Penny Market, Miskolc
- Salgótarján, Városi Piac

ME-WA parkolástechnika magyarországi referenciái

- Szentendre
- Veszprém
- Ráckeve
- Szentés
- Mezőkövesd
- Eger



Park-Ferr Parkolástechnikai Szolgáltató és Kereskedelmi Kft.  
1112 Budapest, Budaörsi út 150/b Tel./Fax : +36 1 246-0161, mail: parkferr@parkferr.hu  
www.parkferr.hu



## Személyi parkolómérter

A parkolási jogosultság igazolására kifejlesztett legújabb technológia.

A személyi parkolómérter egy nagyon egyszerűen használható eszköz.

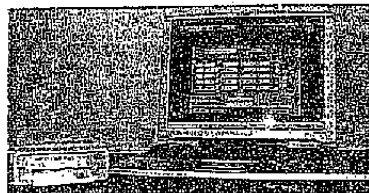
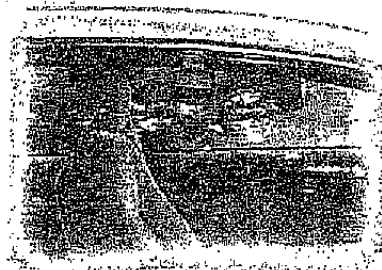
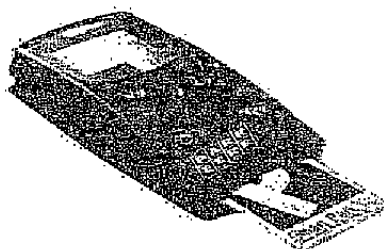
Start-Stop indítást, illetve leállítást kell elvégeznie a gépjárművezetőnek. Az eszköz fizikai kialakítása, elektronikai felépítése kizárja a hamisítást és a jogtalan használatot.

A készülék több típusban készül, kiválasztása és a javasolt használat a településen alkalmazott rendeletről, zónák számától és a városmarketingtől függ.

Magyarországi referencia : Monor (Pest megye)

Nemzetközi referencia :

- Svédország
- Finnország
- Norvégia
- Hollandia
- Belgium
- Írország
- Spanyolország
- Olaszország
- USA
- Kanada
- Mexikó
- Argentína
- Ausztrália
- Új Zéland
- Dél-Korea
- Tajvan





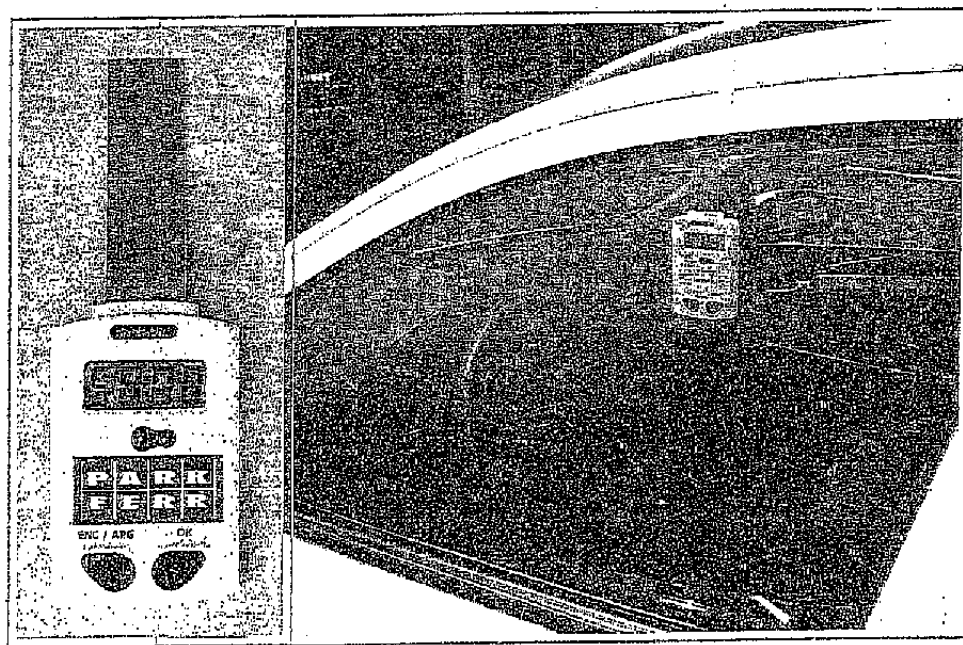
## 1. idő alapú személyi parkoló méter

Az eszközre infra alapú feltöltő egységgel a kívánt parkolási idő tölthető fel.

Az eszköz bekapcsolásakor a készülék megmutatja a felhasználható parkolás időt, ezután az OK gombbal elindítható a parkolás. Távozáskor a készüléket ki kell kapcsolni. Újabb használatkor az előzőleg használt idővel csökkenti a felhasználható parkolási időt.

Javasolt felhasználási terület :

- az egyzónás parkolási rendben működő területeken
- Település lakosainak (súlyadót fizetőknek) kedvezményes vagy ingyenes, ellenőrzött parkolási idő biztosítása. (például ; a lakosok részére 50-100-200 vagy 300 óra ingyenes parkolást biztosíthat egy évben az önkormányzat)



Park-Ferr Parkolástechnikai Szolgáltató és Kereskedelmi Kft.

1112 Budapest, Budaörsi út 150/b Tel./Fax : +36 1 246-0161, mail: parkferr@parkferr.hu  
www.parkferr.hu



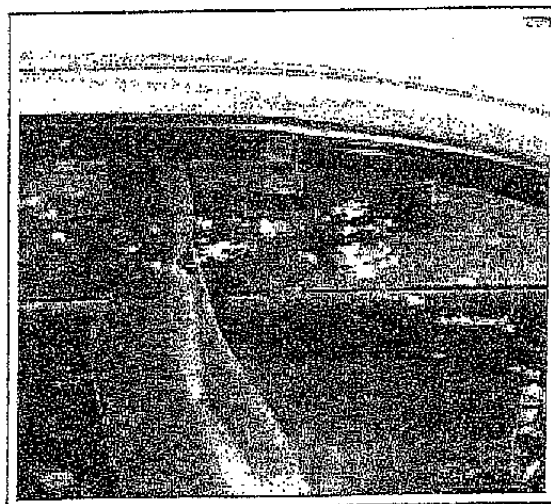
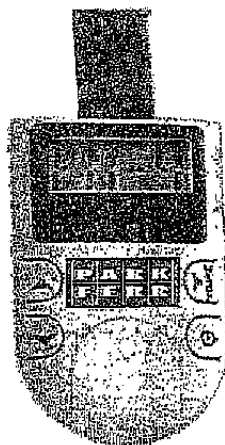
## 2. Feltöltött összeg alapú személyi parkolóméter

Az eszközre feltöltési pontokon vagy az interneten bankkártya segítségével a kívánt parkolási összeg tölthető fel.

Az eszköz bekapcsolásakor a készülék megmutatja a felhasználható parkolás összeget, ezután a kívánt zóna beállítása után OK gombbal elindítható a parkolás. Távozáskor a készüléket ki kell kapcsolni. Újabb használatkor az előzőleg felhasznált összeggel csökkenti a felhasználható parkolási lehetőséget.

Javasolt felhasználási terület :

- többzónás parkolási rendszerben működő területeken
- az ország területén bárhol az együttműködő parkolási rendszerek között





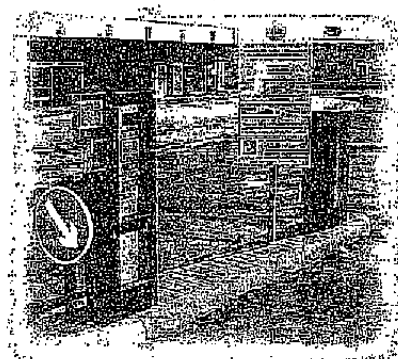
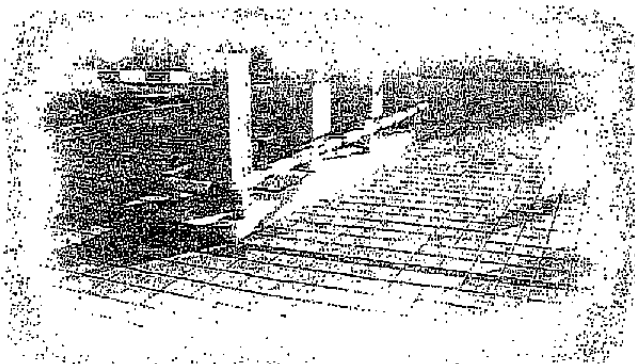
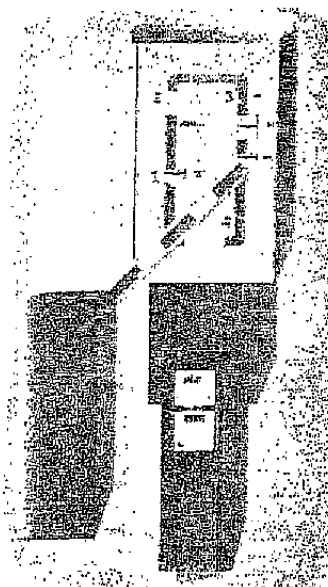
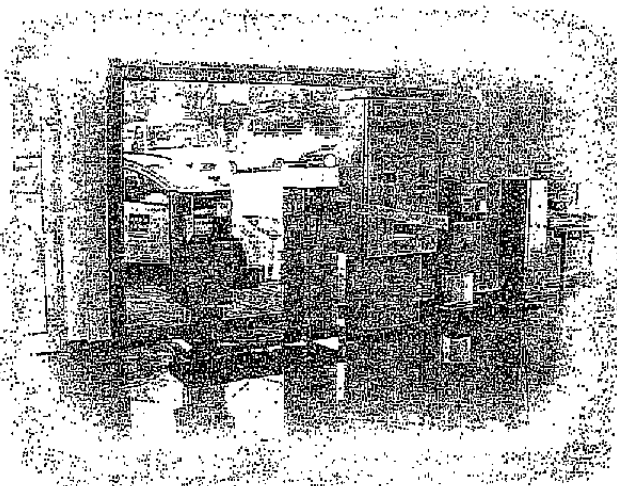
## Zárt területi parkolás (sörömpós, fizetőautomatás megoldások)

Gyártó : Green Center s.r.o - Csehország

Együttműködés : kizárólagos magyarországi disztribúció

Referencia :

- Salgótarján, Városi Piac
- Prága 32 üzletközpontja és irodaházi parkoló
- Prága 16 db P+R parkoló, egységes forgalomirányítási információs rendszerbe kötve
- Csehországban további 62 parkoló



Park-Ferr Parkolástechnikai Szolgáltató és Kereskedelmi Kft.  
1112 Budapest, Budaörsi út 150/b Tel./Fax : +36 1 246-0161, mail: parkferr@parkferr.hu  
www.parkferr.hu



## Rendszámalapú személyi ellenőrzés

Fejlesztés : Park-Ferr Kft

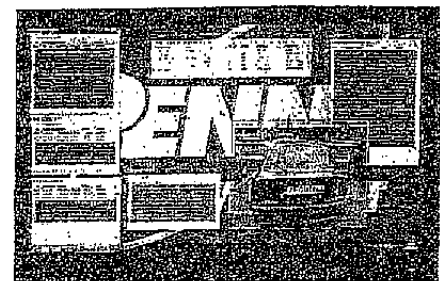
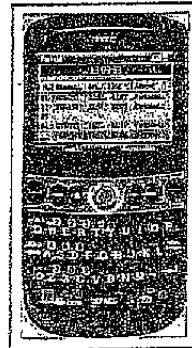
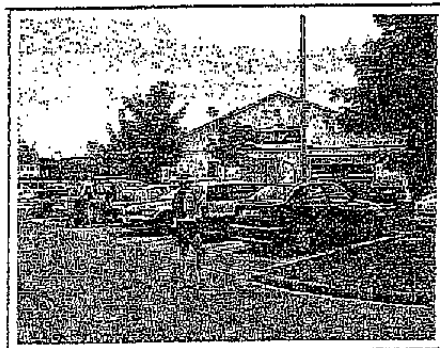
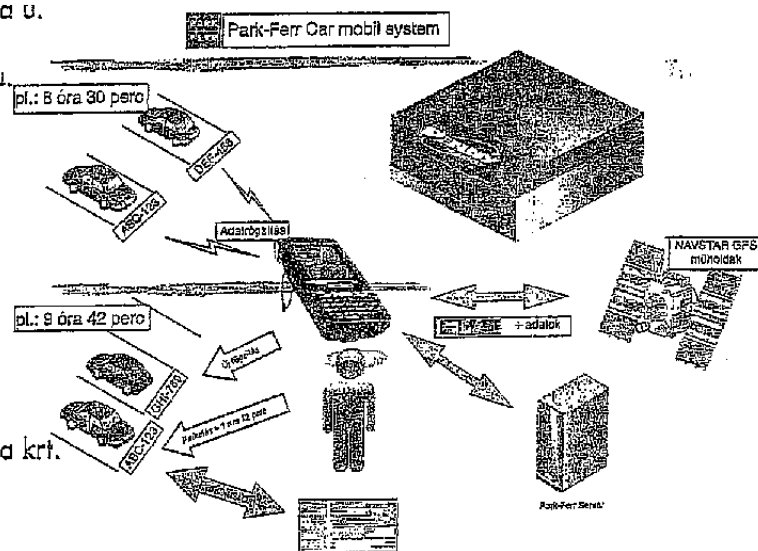
Ellenőrzési szisztéma: a parkoló gépjárművek rendszámának és pozíciójának rögzítése a parkolás megkezdésekor. Adott idő után a parkolási esemény újbóli rögzítése, eljárás megindítása. Az események online rendszerben, a Park-Ferr kft szerverének és GPS műholdak felügyeletével rögzülnek.

Referenciák :

Penny Market üzletek parkolói :

- Budapest, X. Körösi út
- Budapest, XX. Topánka u.
- Budapest, VIII. Hős u.
- Budapest, XI. Rétköz u.
- Ráckeve
- Balatonalmádi
- Siófok
- Miskolc
- Pécs
- Salgótarján
- Dunakeszi
- Kecskemét

Herba-Ház  
Budapest, VIII. Hungária krt.  
T-Klub Fitness  
Budapest, XI. Dió u.

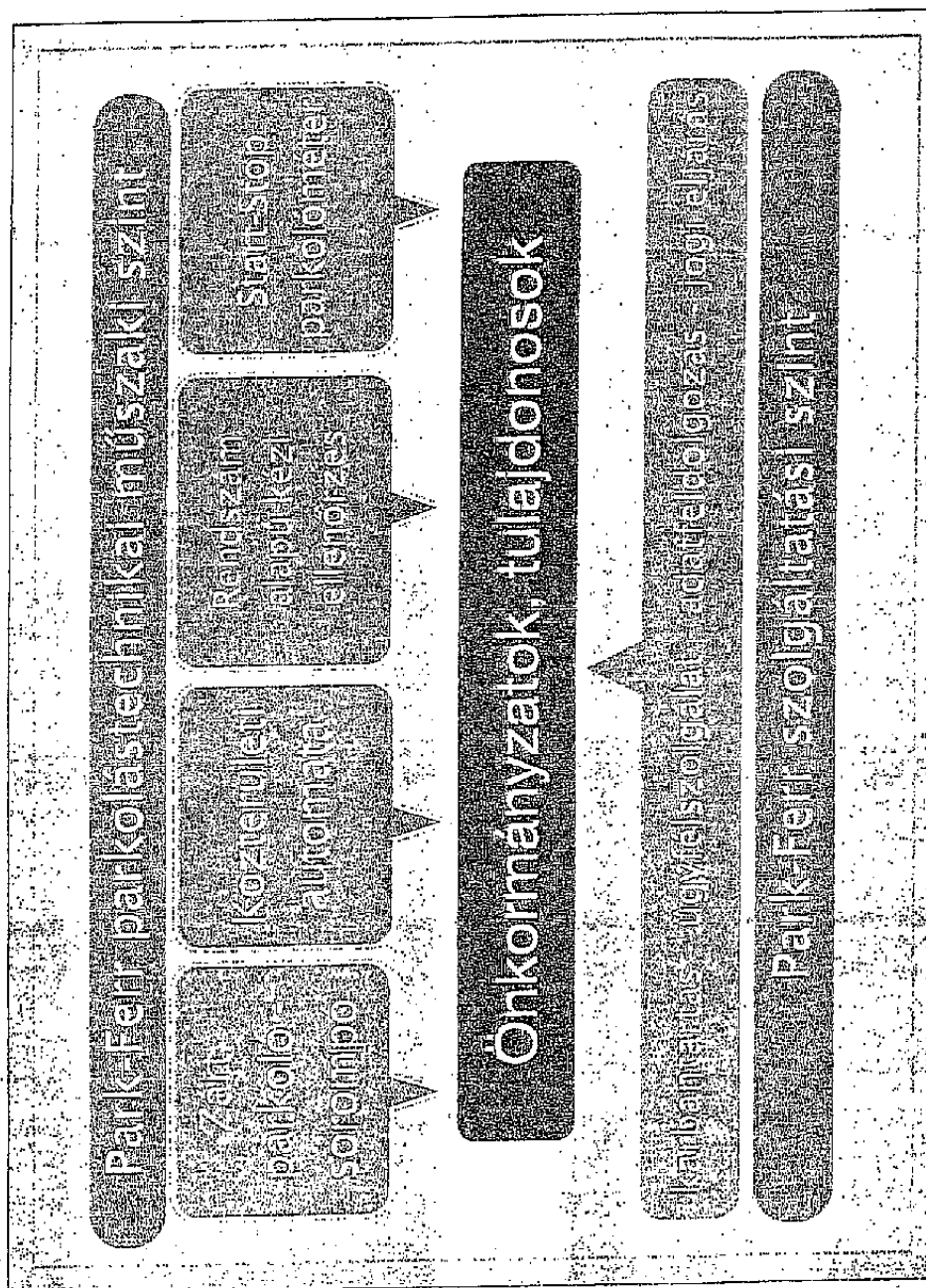


Park-Ferr Parkolástechnikai Szolgáltató és Kereskedelmi Kft.

1112 Budapest, Budaörsi út 150/b Tel./Fax : +36 1 246-0161, mail: parkferr@parkferr.hu  
www.parkferr.hu



## Park-Ferr szolgáltatási diagram





## Ajánlat parkolástechnikai eszközök- és szolgáltatások finanszírozására

A Park-Ferr Kft az Önkormányzatok és a parkolási terület Tulajdonosok részére **beruházásmentes** eszközzszállítási és üzemeltetési egyedi konstrukciót ajánl.

Az együttműködés lényege, hogy a Park-Ferr Kft az általa kizárólagosan képviselt, vagy az általa fejlesztett parkolástechnikai eszközök beszerzésének, telepítésének, üzemeltetésének költségeit egy együttműködési keret alapján **magára vállalja**.

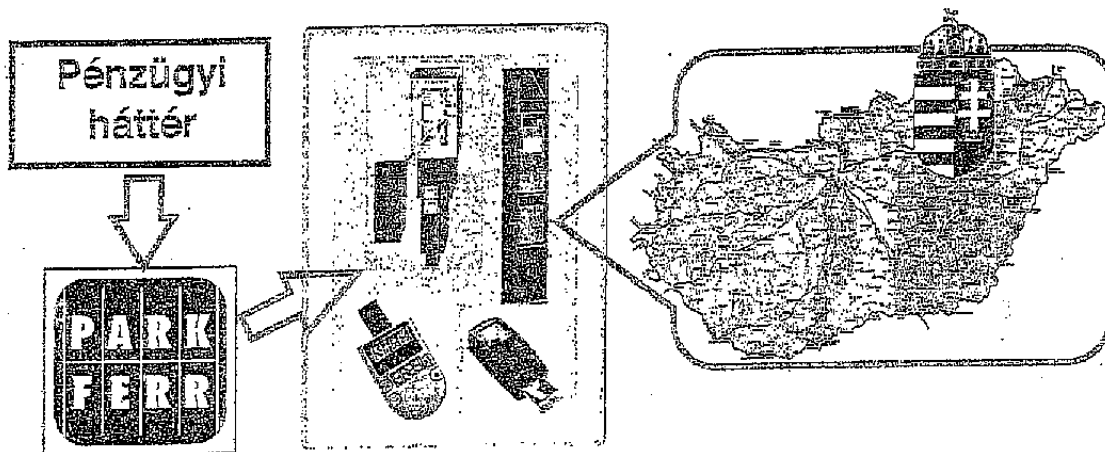
Az ajánlat az alábbi parkolástechnikai eszközökre terjed ki :

- közterületi parkolóautomaták és az azt felügyelő távfelügyeleti rendszer
- zárt parkolóterületre telepítendő sorompós, fizetőautomatás rendszerek (pl. mélygarázs, parkolóház, közforgalom elől elzárt terület)
- személyi parkolóméter eszközök, valamint a hozzá tartozó feltöltő- és ellenőrző egységek, feltöltőkártyák, nyilvántartási- és számlázási rendszer
- személyi felügyelettel történő rendszámalapú ellenőrzés, on-line távfelügyelettel

Az együttműködés alapja, hogy a teljes parkolási bevétel automatikusan az Önkormányzat, illetve a parkolási terület Tulajdonos számlájára kerül, aki a Park-Ferr Kft tulajdonában levő eszközök használatáért havi bérleti díjat fizet.

Üzemeltetési szolgáltatás keretében a fogyasztó anyagokért, a személyi parkolóméter esetében a feltöltésért, illetve a működtetés során felmerült egyéb költségekért (pl. energia, terület takarítása, biztonság- és vagyonvédelmi felügyelet) külön díj illeti meg.

A Park-Ferr Kft a szerződési időszak alatt szavatolja a rendszer(ek) folyamatos működését, a készülékek karbantartását, garanciális javításait, szükség esetén cseréjét.



Park-Ferr Parkolástechnikai Szolgáltató és Kereskedelmi Kft.

1112 Budapest, Budaörsi út 150/b Tel./Fax : +36 1 246-0161, mail: parkferr@parkferr.hu  
www.parkferr.hu



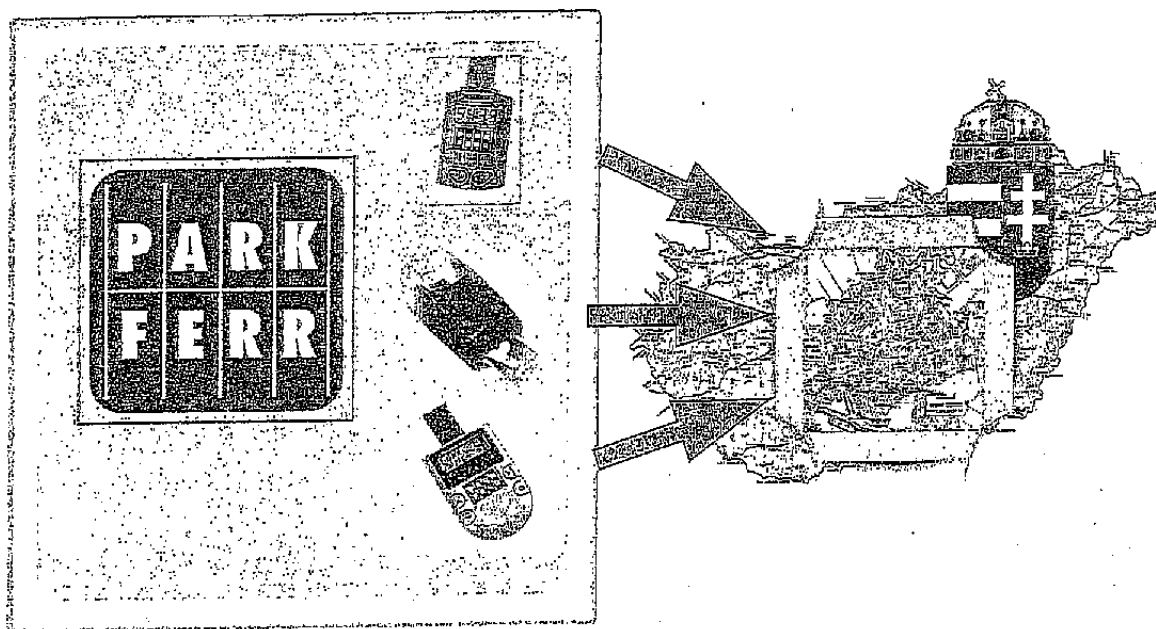
## Ajánlat személyi parkolóméter eszköz- és szolgáltatás finanszírozásra

A Park-Ferr Kft az Önkormányzatok és a parkolási terület Tulajdonosok részére beruházásmentes eszközszállítási és üzemeltetési egyedi konstrukciót ajánl

Az együttműködés lényege, hogy a Park-Ferr Kft :

- a parkolóméter eszközök, valamint a hozzá tartozó feltöltő- és ellenőrző egységek, feltöltőkártyák, nyilvántartási rendszer **beszerzési árát magára vállalja**
- a Park-ferr Kft a készülékek használatáért havonta fizetendő bérleti díjat számláz
- a készülékek feltöltési lehetőségét, helyszíni pontokkal megszervezi, s a bevételt szigorú számadás mellett automatikusan az Önkormányzat, illetve a parkolási terület Tulajdonosának a számlájára kerül. A későbbi feltöltésekért a Park-Ferr Kft-t szolgáltatási díj illeti meg.

A Park-Ferr Kft a szerződési időszak alatt szavatolja a rendszer folyamatos működését, a készülékek karbantartását, garanciális javítását, szükség esetén cseréjét.



Park-Ferr Parkolástechnikai Szolgáltató és Kereskedelmi Kft.  
1112 Budapest, Budaörsi út 150/b Tel./Fax : +36 1 246-0161, mail: parkferr@parkferr.hu  
www.parkferr.hu





A VÁROSI ÉS ELŐVÁROSI INFRASTRUKTÚRA-TERVEZŐK  
PARTNERSÉGE - A KÖZLEKEDÉS-UNIO KFT. - ALAPÍTÓJA

Budaörs Város Önkormányzat  
Polgármesteri Hivatal  
2040 Budaörs Szabadság u. 134

iktsz: 212/V  
kelt: 2011.07.07.

Wittinghoff Tamás polgármester úr részére!

Tisztelt Polgármester Úr!

Hivatkozva 2011.05.16-án Budaörsi Önkormányzatnak küldött bemutatkozó levelünkre ismételten felajánljuk együttműködésünket a közlekedés tervezés területén. Információnk szerint Budaörs belterületén nincs kialakított fizető parkolási rendszer. A Közlekedés Kft felajánlja közreműködését a parkolási rendszer, egy jövőbe mutató, költséghatékony, mai világunknak megfelelő gazdaságos kidolgozásához

Amennyiben a Polgármesteri Hivatal készített parkolással összefüggő egyéb városrendezési tervet, úgy személyes konzultáció keretében is készséggel állunk rendelkezésre a részletek megbeszélésére.

Bízva jövőbeni sikeres együttműködésünkben

Tisztelettel:

Szegő Tamás

termelési igazgató

KÖZLEKEDÉS Fővárosi Tervező Iroda Kft.  
1052 Budapest, Bécsi u. 5.  
MKB BANK  
10300002-20189014-00003285  
Adószám: 10336706-2-41

# KÖZLEKEDÉS

Cím: 1052. Budapest, Bács ut. 5.  
 Levélcím: 1364 Budapest, Pf. 262.  
 Tel.: +36-1-235-2000; +36-1-235-2001; fax: +36-1-235-2006  
 E-mail: [kozlekedes@kozlekedes.hu](mailto:kozlekedes@kozlekedes.hu)  
 Honlap: [www.kozlekedes.hu](http://www.kozlekedes.hu)  
 Ügyvezető Igazgató: Várady Tamás

Cégünk a kezdeteiktől a városi közlekedés területén nyújtott magas színvonalú, komplex szolgáltatások biztosítását tűzte ki alapvető feladatának. Tevékenységünk a városi közlekedés teljes vertikálát fedi le, a K+F projektek megvalósításától kezdve a tanulmányokon, forgalmi vizsgálatokon, szabályozási tervek közlekedési munkaszéleinél elkészítésén, megvalósíthatósági tanulmányokon és hatáselemzésekben keresztül az engedélyezési, tender, kiviteli és megvalósulási tervekig. A magas szintű és szüntelenül megújított elméleti tudás, a sok éves tervezési gyakorlat, a változó társadalmi igényekre nyitott, újszerű, kreatív gondolkodás, a fiatal munkatársak folyamatos továbbképzése, dinamizmusa és az új technológiák iránti fogékonysága együttes eredményeként szolgáltatásaink magas színvonalát, jó hírnevünket és a megrendelők elégedettségét.

## Tevékenységeink:

- Közlekedési kutatás-fejlesztés
- Közlekedési adatfelvételek, elemzések, közlekedési adatbázis összeállítása
- Forgalmi modellezés, szimulációk
- Stratégiai tervezés, koncepciók tervezése
- Közösségi közlekedési hálózatok és szolgáltatások tervezése
- Forgalmi technikai vizsgálatok, elemzések, tanulmányok
- Integrált tervek és közlekedésfejlesztés
- Megvalósíthatósági tanulmányok, hatáselemzések
- Közlekedési hálózatok és létesítmények részletes tervezése

## Fő megbízó partnereink:

- Minisztériumok és kormányhivatalok
- Önkormányzatok és önkormányzati vállalatok
- Közlekedési vállalatok
- Hazai és külföldi beruházó, építő cégek, vállalkozások
- Építész, tervező irodák, mérnöki tervező vállalatok

Munkánkat széleskörű hazai és nemzetközi szakmai szervezetekben való tagság, illetve aktív közreműködés segíti:

- Magyar Mérnöki Kamara, egyéni tagság és tervezői minősítések (MMK)
- Magyar Tanácsadó Mérnökök és Építészek Szövetsége (TMSZ - FIDIC)
- Közforgalmi Közlekedés Nemzetközi Szervezete (UITP)
- Európai Közlekedési Társaság (AET)
- Közlekedéstudományi Egyesület (KTE)
- Magyar Utcai Társaság (MAUT)
- Magyar Urbanisztikai Társaság (MUT)
- Magyar Vasúti, Víz- és Légi közlekedési Szövetség

A piaci igényekhez alkalmazkodva célunk, hogy – elsősorban a városi és elővárosi infrastruktúra tervezés területén – komplex szolgáltatást nyújtsunk az állami szervezetek, önkormányzatok, közlekedési vállalatok, beruházók, valamint a magánszférában dolgozó területfejlesztők számára.

#### Nemzetközi referenciák:

- \* Közúti forgalomfelvételek Budapest és az agglomerációban
- \* Újraforgalmi felvételek a MÁV, BKV és VOLÁN vonalain
- \* Utazási szokások és áramlások felmérése háztartásfelvételekkel Budapestén és a régióban
- \* A budapesti főutak és Duna-hidak forgalmának folyamatos megfigyelése
- \* Forgalmi terhelések, elemzés és előrebecslés zajterképek készítéséhez
- \* Budapest city-jogszilkiái koncepciója
- \* Forgalmi hatáseljárás és előrebecslés az M0 autópálya-tervezéséhez
- \* Budapesti Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve (1996, 2001, 2008)
- \* Forgalmoscillatás és komplex felújítás (Fűtési program, Ráday u., Operaház és környéke, Múzeum u. – Pollack M. tér, Szent István tér)
- \* 1-es és 3-as villamosok vonalának felújítása és I. ütemű meghosszabbítása, megvalósíthatósági tanulmány, engedélyezési és tervdokumentáció
- \* Budapesti villamoshálózat I. és II. ütemű forgalmi modellezése
- \* Bevásárló és szabadidő-központok tervezése (Mammut I-II., Árkád, Campora, Aréna, West End, stb.)
- \* Millenáris városközpont engedélyezési, tender és kiviteli terve
- \* 4. mértő I. szakasz Baross tér, Közlekedési tér, Rákóczi tér felszíni rendezése, engedélyezési, tender és kiviteli terve
- \* Észak-déli regionális gyorsvasút Pórnáz-Szentendrei közötti szakasz megvalósíthatósági tanulmánya, engedélyezési- és tervdokumentáció
- \* Csapadéki vízvezeték I. - II. ütem engedélyezési, tender és kiviteli terve
- \* 42-es villamosvonal meghosszabbítása megvalósíthatósági tanulmány, engedélyezési terve
- \* Budapesti Szíve Program Hidtértek és Újpesti közút engedélyezési terve
- \* Fűtési program engedélyezési és kiviteli terve (Kálvin tér - Szabadság tér között)

#### Nemzetközi projektek:

- \* A Közép-magyarországi régió közlekedésfejlesztésének stratégiai terve és operatív programja
- \* A Dunamenti régió közlekedésfejlesztése
- \* S-Bahn rendszerű gyorsvasúti közlekedés kialakítása és a budapesti elővárosi vasúthálózat fejlesztése megvalósíthatósági tanulmány
- \* Határállomások forgalma
- \* Szeged város alaktípus tömegközlekedés rekonstrukciója
- \* Forgalmi modellezés gazdasági és környezeti hatáseljárásához (Sopron, Véc)
- \* Egyéb tervezési munkák: vidéki városokban: Békéscsaba, Eger, Ért, Győr, Gyula, Halva, Miskolc, Pécs, Szeged, Szekszárd, Szentendre, Vác
- \* „Debrecenben és vonzáskörzetében: kötőpályás elővárosi, gyorsvasúti közlekedési rendszer fejlesztése” című pályázati projektjavaslatok keretében részletes megvalósíthatósági tanulmány elkészítése
- \* „Intermodális személyszállítási központ létrehozása Debrecenben” című, valamint a „Debrecenben és vonzáskörzetében kötőpályás elővárosi, gyorsvasúti közlekedési rendszer fejlesztése” című pályázati projektjavaslatok keretében részletes megvalósíthatósági tanulmány elkészítése
- \* „Közösségi közlekedés infrastruktúra fejlesztése” című pályázat keretében igényalapú közlekedési rendszer feltételeinek meghatározása és bevezetése Debrecen közösségi közlekedésében
- \* Kacsikemét város intermodális pályaudvar és kapcsolódó közösségi közlekedési fejlesztések megvalósíthatósági tanulmány kidolgozása és megvalósítási tevékenységek végzése

#### Nemzetközi projektek:

- \* Európa fő közlekedési folyosóinak forgalmi terhelése
- \* Az V. Európai folyosó közlekedési tanulmánya
- \* Tervezési feladatok Belgián és Riga városokban

Célszűrésünk érdekében 2000 óta működtejük az MSZ EN ISO 9001:2001 minőségbiztosítási rendszert.

Köszönjük

POLGÁRMESTERI TITKÁRSÁG BUDAÖRS		
Érkezett:	2011. 07. 06.	
Szám:	PM 1308/2011.	
Előszőr:	Melléklet:	Ügyintéző:

Geretlyi

Budaörs Város Önkormányzata

Wittinghoff Tamás  
Polgármester úr részére

VÁROSEPÍTÉSI IRODA ERKEZETT
2011 JÚL 07.
aláírás

**Közterületi parkolástechnikai rendszerező javaslata**

A mai közterületi parkolástechnikai alkalmazásokban kiforrotti alapokon nyugvó megoldások találhatók.

A főbb rendszerek és elnevezésük :

1. Pay&Display - fizess és helyezd ki
2. Pay-by-Space - fizess férőhely száma alapján
3. Pay-by-License-Plate-number - fizess rendszám számjelle alapján
4. Pay-by-License-Plate rendszer - fizess rendszám alapján

#### 1. Pay&Display (hagyományos) rendszer :

Eszközrendszere :

- parkoló jegykiadó automata (hálózati, akkumulátoros, napcellás energiatáplálással, GSM alapú net. kapcsolat a központi számítógéppel)
- központi számítógép ( internet kapcsolat a parkoló automaták ellenőrzésére)
- pótdíjazó kézi eszköz ( GSM alapú net. kapcsolat a központi számítógép felé)

Ügyféloldali felhasználási rend :

- a gépjárművezető a legközelebb lévő parkoló automatánál a bedobott pénznek és a zónában érvényes tarifa szerint jegyet vált, azt jól látható módon a gépjárműben kihelyezi.

Ellenőrzési rend :

- a parkolóellenőr személyesen (vizuálisan) ellenőrzi a jegy kihelyezését, érvényességét.
- jegyhiány vagy érvényesség lejártá esetén pótdíjazást végez el a kézi ellenőrző készülékén.

A Pay&Display rendszerben a mobiltelefon segítségével történő SMS-en alapuló parkolódíj fizetés a legtöbb forgalmazó esetében megoldottnak tekinthető. A mobilfizetést szolgáltató a parkoló üzemeltető központi számítógépére küldi a díjfizetéssel kapcsolatos adatokat (a gépjármű rendszámát, a parkolás megkezdésének idejét). A parkolóellenőr kézi ellenőrző PDA-ja ezzel az alkalmazással tart kapcsolatot, ahol nincs jegy, ott ellenőrzi a mobilvásárlás lehetőségét.

A fizetés bővíthető bankjegy és bankkártya elfogadással.

#### A Pay&Display rendszer előnye :

- a parkolástechnikai piacon megszokott ez a típusú rendszer, széleskörű üzemeltetés tapasztalat és referencia érhető el.
- Általánosan használt parkolóautomata, közbeszerzése esetén sok ajánlat érkezik, ezzel árverseny kialakulására van lehetőség

#### A Pay&Display rendszer hátránya :

- a jegy érvényességének megállapítása személyes jelenlétrel történhet. Ha a jegy nem olvasható (lefordított, leesett a szélvédőről, elvitte magával a gépjárművezető), úgy pótdíjazást és büntetést kell kiszabni, amely további konfliktus és ügyintézési költséget jelent az üzemeltetőnek.
- utólagosan felmutatott jegy átruházási visszaélésre adhat és ad okot

- alkalmazotti ellenőröknek magas bérköltsége és magas járulékos költségei
- nehezen integrálható más rendszerhez, pl. városkártya.

## 2. Pay-by-Space rendszer :

A rendszer lényege: a gépjárművezetőnek a jegyvételkor meg kell adnia a parkolóhely számát.

### Műszaki feltételek :

- a parkoló automata kezelői felületén egy numerikus tasztatúrát, billentyűzetet kell integrálni. Jegyvételkor meg kell adni a parkolóhely számát, amely a jegyre rányomtatódik.
- az összes parkolóhelyet felfestéssel vagy kitáblázással sorszámozni kell.

### Előnye :

- a Pay-by-Space rendszer már alkalmas a parkolójeggyel való visszaélés mérséklésére, mivel a parkolóellenőr a büntetés esetén parkolóhely számát is rögzíti.
- egy zóna foglaltságát a központ fel tudja dolgozni, amely egy elektronikus tájékoztató táblán megjeleníthető.

### Hátránya :

- magasak a felfestési-, kitáblázási-, mindezek láthatósági fenntartási költsége.
- az ellenőrzéssel járó üzemeltetési költségek nem csökkennek
- a parkolóautoma és a központi rendszer ára többbe kerül.

A fenti konstrukció az USA-ban, Kanadában és Svájcban népszerűek.

## 3. Pay-by-License-Plate-number rendszer :

A rendszer a Pay-by-Space rendszertől annyiban különbözik, hogy a jegyazonosító adatként a rendszámnak csak a numerikus karaktereit kell a parkolóautomatánál megadni.

### A rendszer előnye :

- egyértelműbb a jegytulajdonos megállapítása (azonban előfordulhat azonos zónában, azonos számtartalmú gépjármű egyidejű parkolása)
- jeggyel való visszaélés ellen jó megoldás

### A rendszer hátránya :

- az ellenőrzéssel járó üzemeltetési költségek nem csökkennek
- a parkolóautoma és a központi rendszer ára többbe kerül.

A fenti konstrukciók Nyugat-Európában (Hollandia, Nagy-Britannia, Svájc) és Távol-Keleten (Japán, Dél-Korea) népszerűek.

#### 4. Pay-by-License-Plate rendszer :

A rendszer lényege: teljes rendszámbevitelen és ellenőrzésen alapuló üzemeltetés.

Ez a legújabb és legkorszerűbb rendszer. Alkalmazását az üzemeltetési költségek csökkentésére, a bevétel növelésére és a széleskörű városmarketing iránti igények segítették elő.

Technikai feltétel : a parkoló automatánál történő jegyvásárláskor egy alfanumerikus klaviatúrán keresztül lehet (kell) a gépjármű teljes rendszámát rögzíteni. A rendszám a jegyre nyomtatódik, majd az adatok azonnal továbbítódnak a központi rendszer felé. A parkolási esemény adatai a központból on-line lekérhetőek, ezáltal a parkolóőr a rendszám alapján, távolról is meg tudja állapítani az érvényes parkolást.

A parkoló gépjármű ezen egyértelmű azonosítának lehetőségével széleskörű, gazdaságos és ügyfélbarát üzemeltetési koncepció alakulhat ki.

##### Gazdaságos üzemeltetés:

1. A jeggyel történő visszaélés és átruházás jelentősen csökken.
2. A jegyvételi hajlandóság jelentősen nő.
3. Hatékony ügyfélszolgálat
4. Vízalapon, s ezzel járó költségek jelentős csökkenése
5. Motorkerékpárok parkolási díjkötelezettségét is be lehet vezetni.

Az ellenőrzés megoldható rendszámolvasó kamera segítségével. A kamerához tartozó rendszámfeldolgozó szoftver akár 1 másodperc alatt fel tud dolgozni egy rendszámot. Amennyiben ez a feldolgozás egy gépjárműből történik, úgy rendkívül hatékony, óránként akár 1000 db rendszám és parkolási esemény egyeztetés történhet meg. Ezáltal egy területen egy gépjárművel két fő akár 6 fő parkolóellenőr munkáját is el tudja látni. A rendszámellenőrzés közterületi térfigyelő kamerával is megoldható.

##### Ügyfélbarát üzemeltetés :

- bérlet vagy egyéb jogosultság birtokában nem kell külön kártyát a gépjármű belsejében vagy a szélvédőn ragasztva kihelyezni
- nem kell a kapott jegyet jól láthatóan elhelyezni a gépjárműben
- akár internetes fizetéssel is vásárolhat bérletet, napi, hetijegyet

#### Városmarketing:

##### a. Városkártya:

Magyarország egynéhány városában bevezették az elektronikus városkártyát. Azonban mind szolgáltató és mind vásárlói oldalon elmaradt az ún. kritikus tömeg megjelenése. Amennyiben a súlyadót fizető gépjárművezetők városkártyát tudnának használni, úgy a belváros kereskedelmi és szolgáltató szférája felpezsdülhetne, amennyiben a városkártya egy kedvezményes pontrendszeren alapuló parkolási kártya is lenne egyben. A rendszámalapon működő parkolástechnika teljeskörűen ki tudná szolgálni ezt az igényt.

##### b. Turisztika, idegenforgalom

A város idegenforgalmához és szállásadáshoz kedvezményként kapcsolhatóak a gépjárművel érkezők kedvezményes parkolása.

#### Biztonság :

A rendszámalapú parkolás adatait a jogszabályokban meghatározott módon kell kezelni. A hatóságokkal történő együttműködés elősegítheti a keresett gépjárművek felderítési mutatóit. A közterületfelügyelők pedig a gépjárműves ellenőr munkájával együtt tudja a területet felügyelni.

Mindkét feladat ellátása elősegíti a Város biztonságát.

#### Parkolóautomata, mint információs pont:

A parkolóautomata általában jól látható, gépjárművel és gyalogosan is megközelíthető helyre szoktak kerülni. Amennyiben az automata nagyobb, akár színes kijelzővel lenne felszerelve, úgy stand-by időpontban a legfontosabb információk megjelenítéseket tudná közölni (pl. gyógyszerár, rendőrség, hivatalok térképe, események "beharangozása", közlemények megjelenítése). A felület reklámok megjelenítésére is használható, így további bevételeket eredményezne az üzemeltető részére.

A színes kijelzők ára a világpiacon jelentősen csökkent, így a fenti információs felület kialakítása, programozása nem követel jelentős költséget gyártótól.

#### Üzemeltetés új dimenziói :

A rendszámalapú parkolás üzemeltetés és ellenőrzés számára széles lehetőséget nyújt, pl:

- egy védett zónában korlátozott (pl max 2 óra) parkolás vezethető be egy gépjármű számára

- súlyadót fizető gépjárművezetők részére éves vagy napi kedvezmény biztosítható
- regisztrált és regisztrálatlan mozgássérültek rendszer használatának szabályozása
- napi-heti-havi jegy vásárlása az interneten keresztül is lehetségessé válik.

#### A rendszer hátránya :

a központilag vezérelt parkolóautomata a központi rendszer, de a jegyátruházás és az üzemeltetési költségek csökkenése, valamint a jegyváltási hajlandóság növekedése miatt a megtérülés rövid időn belül várható.

A fenti konstrukcióra referencia Nyugat-Európában (Hollandia, Spanyolország) valamint Észak-Amerikában (USA, Mexikó) találhatóak.

#### Javaslat:

A bemutatott rendszerek alapján a Pay-by-License-Plate (Rendszámalapon működő parkolástechnika) rendszer bevezetése ajánlott.

Alapvetően bármely parkolástechnikai rendszer rendszámalapúra történő fejlesztése speciális, egyedi vagy kizárólagos eszközigényt nem igényel.

- ipari alfanumerikus billentyűzet hozzáférhető
- a rendszámellenőrzésre alkalmas kamera elterjedt, hozzáférhető a technológia (autópályadíj-, buszsáv ellenőrzés, be- és kiléptetés ipari területre, irodaházakba, bevásárlóközpontba, stb.)
- rendszámfeldolgozó szoftvert számos cég készít Magyarországon is
- színes, információk, képek megjelenítésére alkalmas kijelző ára sem jelentős

## TERVEZŐI ÁLLÁSFOGLALÁS

### Parkolás üzemeltetés tulajdoni háttere

A közterületi parkolás üzemeltetésének tulajdonosi hátterét az 1990 évi LXV a helyi önkormányzatokról szóló törvény 2010 évi módosításával életbe lépett 9. § (5)-e szabályozza. Eszerint:

*„9. § (5)<sup>1</sup> A 8. § (4) bekezdés szerinti helyi közutakon, a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánutakon, valamint tereken, parkokban és egyéb közterületeken közúti járművel történő várakozási (parkolási) közszolgáltatást a helyi önkormányzat, vagy kizárólag ezen közszolgáltatási feladat ellátására alapított költségvetési szerv, kizárólagos önkormányzati tulajdonban álló, jogi személyiséggel rendelkező gazdasági társaság, vagy e gazdasági társaság 100%-os tulajdonában álló jogi személyiséggel rendelkező gazdasági társaság, illetve önkormányzati társulás láthatja el külön törvényben szabályozottak szerint.”*

A fenti jogszabály alapján, véleményem szerint a várakozási rendszer üzemeltetését - közvetlenül vagy közvetve - teljes mértékben Budaörs Önkormányzatának feladatkörében kell tartani.

---

<sup>1</sup> A 9. § (5) bekezdését a 2010: XLVI. törvény 3. §-a iktatta be.

## Parkolás technikai javaslatok

A várakozási övezet üzemeltetésének technikai lehetőségeit részletező anyag négy fejlettségi szintet határozott meg a gyakorlatban alkalmazások alapján (a Park Ferr Kft. anyaga a 4. szint részletesebb kibontása tulajdonképpen):

1. Pay and Display (fizess és helyezd ki)
2. Pay-by-Space (fizess a férőhely száma alapján)
3. Pay-by-License-Plate-number (fizess rendszám számjele alapján)
4. Pay-by-License-Plate (fizess rendszám alapján)

Az tájékoztató anyag ismerete, és Budaörs adottságai alapján az 1. vagy a 4. megoldási lehetőség között célszerű választani. A 2. megoldási lehetőség feltétlenül elvetendő a városképre gyakorolt hatása miatt.

Az 1. megoldás (Pay and Display) mellett szól az egyszerűsége, mindenki számára használható a gyakorlatban (szubjektumként figyelembe veendő szempont a társadalom előregedése, és az oktatási rendszer eredményeinek ismerete).

A 4. megoldás (Pay-by-License-Plate) mellett szól az informatikai háttér sokoldalúsága, a távlati kihasználásában rejlő lehetőségek (ma még nem ismert igények). Ebben az esetben az esetlegesen bevezetésre kerülő Budaörs kártya kedvezményes fizetést is lehetővé tehet a helyi lakosság számára.

Vizsgálandó, hogy a rendszámleolvasó rendszer az útszegéllyel párhuzamos parkolósávok esetén is minden esetben működőképes-e.

A várakozási övezet tényleges kialakításához a két rendszer között szükséges döntést két szempont befolyásolhatja majd jelentős mértékben:

- A két rendszer bekerülési ára, mely a megtérülési időt alapjaiban határozza majd meg (információ nem áll rendelkezésre).
- A két rendszerhez szükséges élő munka igény költsége (várospolitikai szempontból közmunkának tekintendő-e).

Budapest, 2011. Szeptember 4.

Pető Zoltán

KÉ-T, K1d-1 01-2321