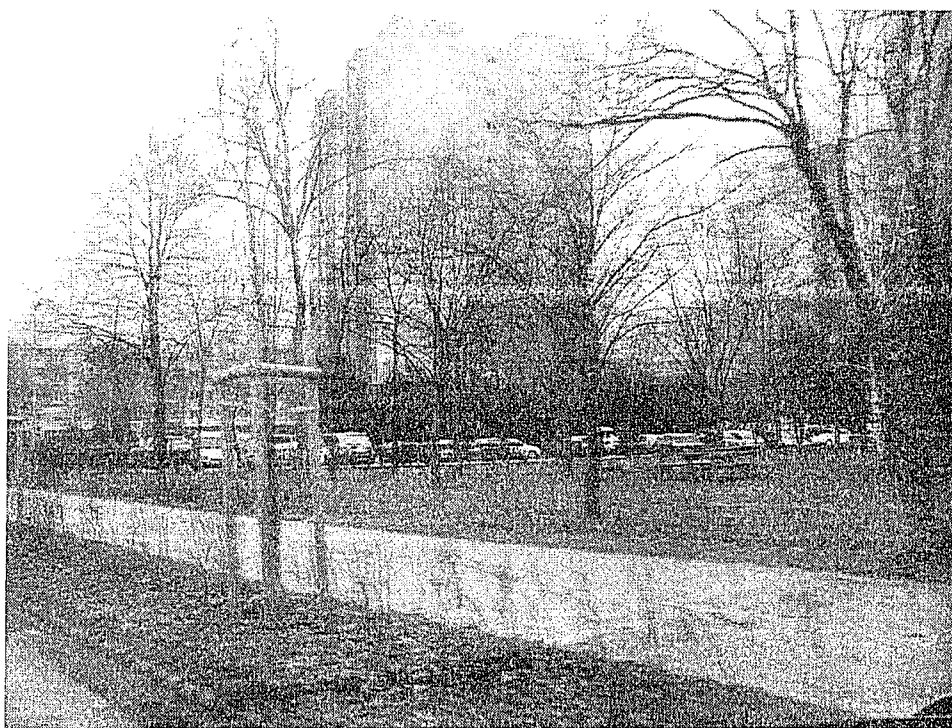




BUDAÖRS

PARKOLÁSI RENDELET ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ



2011.
szeptember

BUDAÖRS
PARKOLÁSI RENDELET ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ

Tsz: II-134-1/2010

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

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

2011. szeptember

TARTALOMJEGYZÉK

| | |
|--|----|
| BEVEZETÉS – A MUNKA CÉLJA | 5 |
| 1. Városrendezési vizsgálatok | 6 |
| 1.1. Általános ismertetés, elemzés | 6 |
| 1.2. Az egyes területrészek településen belüli elhelyezkedése, sajátos területhasználatuk | 8 |
| 2. Közlekedési vizsgálatok | 16 |
| 2.1. Közúthálózat vizsgálata | 16 |
| 2.2. Tömegközlekedési hálózat vizsgálata | 18 |
| 2.3. Parkolás, gépjármű ellátottság | 20 |
| 2.4. Kerékpáros közlekedés | 23 |
| 2.5. Összefoglalás - Budaörs jelenlegi közlekedési rendszere | 23 |
| 3. Koncepció | 25 |
| 3.1. A személygépjármű elhelyezési övezetek lehatárolása | 25 |
| 3.2. Az OTÉK szerinti parkolási normáktól való eltérési lehetőségek | 26 |
| 3.3. Az egyes telkek és építményekhez szükséges személygépkocsi elhelyezésének szabályozása | 30 |
| 3.4. Gépjármű-várakozóhelyek (parkolók) kialakítása a legfeljebb 500 m-en belüli közterületek felhasználásával – a parkolás megváltásának intézménye | 32 |
| 3.5. Személygépjármű elhelyezési övezetek leírása | 34 |
| 3.6. Megfelelés a 2010 évi CXXX. törvénynek | 45 |

RAIZI MUNKARÉSZEK

- | | |
|--------------------------------------|------------|
| – Jelenlegi közúthálózat | M=1:20 000 |
| – Jelenlegi tömegközlekedési hálózat | M=1:20 000 |

BEVEZETÉS – A MUNKA CÉLJA

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

Város teljes közigazgatási területére készülő helyi parkolási rendelet (parkolás szabályozás) alátámasztására közlekedési és városrendezési vizsgálatok készítése szükséges. A munkarész a parkolás szabályozás mellett javaslatot ad a parkolás megváltás lehetőségére is.

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

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

1. Városrendezési vizsgálatok

1.1. Általános ismertetés, elemzés

Budaörs szerepe a településhálózatban

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

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

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

Budaörs a budapesti agglomeráció része

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

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

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

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

A Budaörsi Kistérség

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

Területe: 240,3 km²

Lakossága: 81.116 fő

Települések száma: 10

Budaörs népességfejlődése

2007-ben a város lakossága 27.048 fő volt, ami az 1990. évi állapothoz képest jelentős, mintegy 35%-os növekedést jelent. A népsűrűség 1.115 fő/km², a település kifejezetten városias karaktert mutat, bár messze alacsonyabb, mint Budapest népsűrűsége (3.232 fő/km²).

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

lassítása érdekében különböző intézkedéseket (a beépíthetőség, a belterületek nagyságának, szabályozása, stb.) foganatosított, amelyek azonban a külső tényezőktől is függő folyamatot nem állíthatják meg. Az elmúlt évek folyamatai alapján 2005-ben készült népességprognózis 2012-re mintegy 28.000-29.000 lakos számot vetített előre. Az azóta eltelt néhány év alatt azonban a népességnövekedési folyamat felülmúlta a prognosztizáltat, így a számítások frissítése ismét aktuális.

A város kitűzött célja a további nagyarányú gyarapodás lassítása, a szabályozott, minőségi növekedés biztosítása. Ennek megvalósítása érdekében a településen lakóterület-fejlesztés csak a szükséges alpinfrastruktúra és közintézmények kiépítésével együtt lehetséges.

A város területének növekedése, városiasodás

Budaörs lélekszámának folyamatos növekedése mellett, növekszik területe is. Belterületbe vonások mellett a beépített területek nagysága és aránya is folyamatosan nő, erősödik a település városias jellege.

Az új fejlesztések során a lakóterületeken a nagyvárosiassal szemben a kisvárosias jelleg erősödése figyelhető meg. A törekvése a városi komfort növelése, ehhez szükséges a lakossági szolgáltatások bővítése és minőségének javítása, az alpinfrastruktúra hiánytalan kiépítése.

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

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

A nagy cégek (Budapark, ISC, Auchan, Tesco, Euro Business Park, Solaris) betelepülésének köszönhetően a város infrastruktúrája is kiépült és a közintézmények is bővültek. A nagyrészt zöld- illetve barnamezős beruházásként megépült ipari és kereskedelmi egységek léte egyben azt is jelentette, hogy némileg csökkent ugyan a város zöldterületeinek aránya (főleg mocsaras területek), valamint megfogyatkoztak a város szabad, tartalékterületei is, a nagyberuházások egyúttal azonban növelték a területek értékét és számos más, kapcsolódó beruházást is megvalósítottak.

A területhasználati változásokkal és a kiköltözések nyomán az ingázók számának növekedésével párhuzamosan – azok folyamánként sokszorosára nőtt a város forgalma és az utak leterheltsége illetve a légszennyezés mértéke. A közúti közlekedést kiváltó alternatív megközelítési lehetőségek megteremtése azonban még maig fontos hiányosság.

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

Terepmorfológiai adottságok

A település a Budaörsi-medence északi szélén, a Budai-dombok lábánál húzódó országos útvonal mentén alakult ki.

Részen a domboldalakon fejlődtek ki a Hegyvidékek (Törökugrató, Csiki-dűlő, Út-hegy, Odvas-hegy), Szállások területe és a Frankhegy városrészek, de a város további északi irányú terjeszkedését a domborzat, valamint a természetvédelmi területek akadályozzák. Kisebb tereplejtésű területen fejlődött ki a Nyugati ipari-gazdasági terület északi része.

A város déli irányú terjeszkedését a domborzat nem akadályozta. A medence lapos területein kelet-nyugat irányban húzódó, nehezen átjárható autópálya és a vasút nyomvonalai e területet sávosan tagolják.

A város hatályban lévő településrendezési eszközei

A város az alábbi hatályos eszközökkel rendelkezik:

- Budaörs Kistérség Többcélú Társulása Területfejlesztési Konceptió és Program
- Budaörs Településszerkezeti terve (68/2005.(IV.15.)-I határozat)
- Budaörs Város egyes területeire vonatkozó HÉSZ és SZT (45/2005.(IX.22.) rendelet)
- Integrált Városfejlesztési Stratégia 2009.

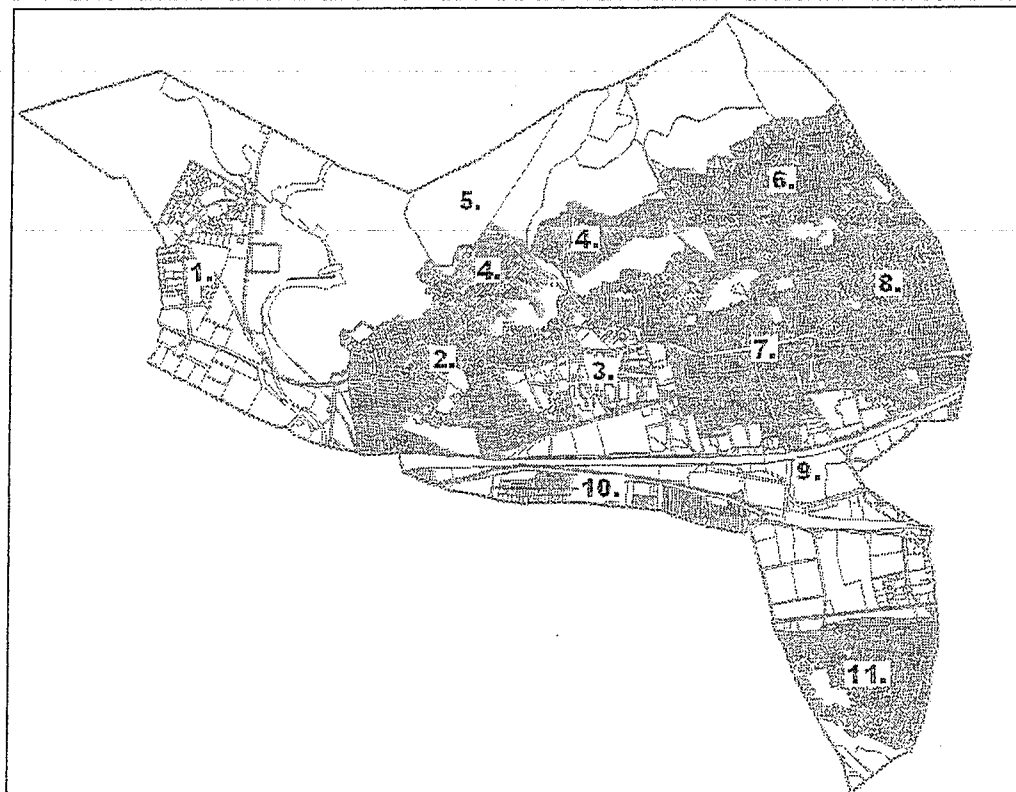
A TSZT felülvizsgálata jelenleg folyamatban van.

1.2. Az egyes területrészek településen belüli elhelyezkedése, sajátos területhasználatauk

A városrészek

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

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



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

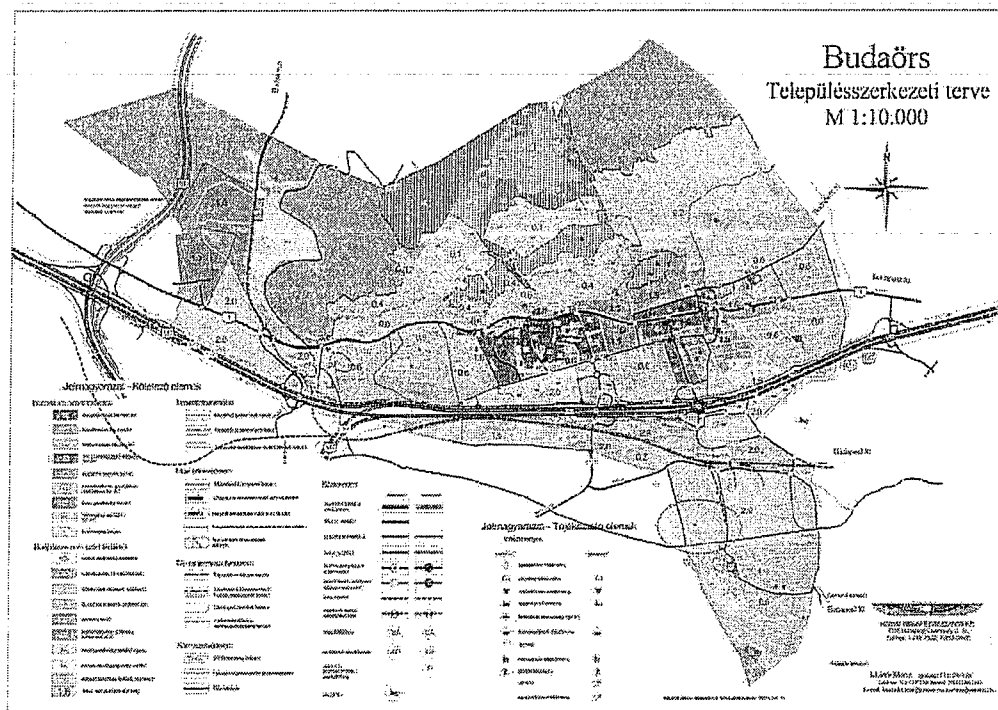
Területhasználat

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

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

Budaörs területhasználati rendszerét alapvetően a Településszerkezeti terv határozza meg.

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



Budaörs hatályos Településszerkezeti terve

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

A lakásállomány megoszlása és szerkezete

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

Az ingatlanok 98%-a magántulajdonban van, az önkormányzati bérlakások aránya igen alacsony.

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

Intézményi ellátottság

Az *oktatási intézmények* között 9 db (8 önkormányzati és 1 egyházi) óvoda és a mindösszesen két bölcsőde mára már nem elegendő; az óvodák és bölcsődék kihasználtsága egyaránt 120%-os.

Az iskolai oktatás 5 általános iskolában, egy zeneiskolában és egy gimnáziumban zajlik.

Az általános iskolák kihasználtsága viszonylag egyenletes, egyedül két alapfokú oktatási intézmény nem éri el a 90%-ot.

A naponta bejárók száma a középiskolai oktatásban igen magas, 295 fő volt 2006-ban (53%).

Kulturális intézmények tekintetében a város ellátottsága megfelelő, a további lakosságszám-növekedés esetén bővítésekre lesz szükség.

A településen lévő *sportlétesítmények* az autópálya mentén, valamint a lakótelep mellett helyezkednek el.

Az *egészségügyi intézmények* közül a Budaörsi Egészségügyi Központ regionális vonzáskörzettel rendelkezik (Budakeszi, Biatorbágy, Tök, Páty, Zsámbék, Perbál, Herceghalom és Törökbálint), mint egy 70.000 lakos egészségügyi ellátását biztosítja.

A város két *bölcsődéje* folyamatosan telt házzal működik, a településen bölcsődei férőhely hiány van.

Budaörsön működő *közigazgatási intézmények és szervezetek*:

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

A város **ipari**, valamint **kereskedelmi, szolgáltató és gazdasági területei** alapvetően két térségbe csoportosítva, a nyugati és a déli városrészben alakultak ki és fejlődnek.

Az autópálya menti területek mentén elsősorban kereskedelmi és szolgáltatói funkciójú területek. A Szilvás városrész jelentős része is gazdasági és különleges területfelhasználási egységbe van sorolva.

A Szállások területe, valamint a Hegyvidéki erdőterületek egy része **mezőgazdasági** terület, amelyek kiskertes mezőgazdasági területeként üzemelnek.

Vegyes területfelhasználás jellemző a történelmi városközpont területét (Templom tér környéke) valamint az intézményi városközpontot. A Templom tér környéke és az 1. sz. főút menti területek beépítése, hagyományos kisvárosias jellegű, kétszintes, zárt sorú, melyhez az új építésű épületek is igazodnak. Az intézményi városközpont a lakótelep körül modern, intenzív, jellemzően szabadonálló nagyvárosias beépítésű terület, amely az elmúlt években épült ki.

A város meghatározó gazdaság területei a város déli részén, az autópálya két oldalán helyezkednek el. A település nyugati határára és a Budakeszire vezető út között találhatóak gazdasági és ipari területek. Az épített környezet meghatározó elemei a nagy területű kereskedelmi egységek, valamint logisztikai raktárak szétterült épületei és a nagy kiterjedésű burkolt felületek.

Kamaraerdő településszerkezeti szempontból elszigetelt beépített területe, amelyre családi és társasházak beépítés jellemző. A Frankhegy lejtői hétvégi házas üdülőterületek, ahol a kedvező -

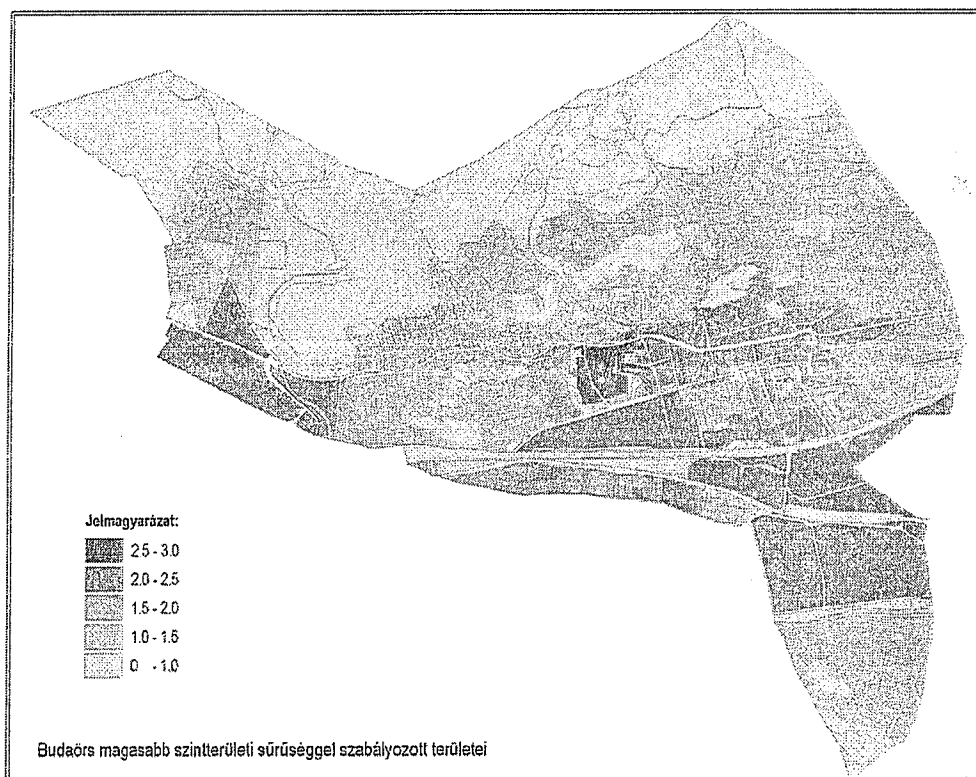
elsősorban természeti - adottságoknak köszönhetően egyre inkább jelennek meg a közmű és engedély nélküli épületek.

Az épített környezet elemzése

A szabályozott szintterületi sűrűség

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

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



Budaörs magasabb szintterületi sűrűséggel szabályozott területei

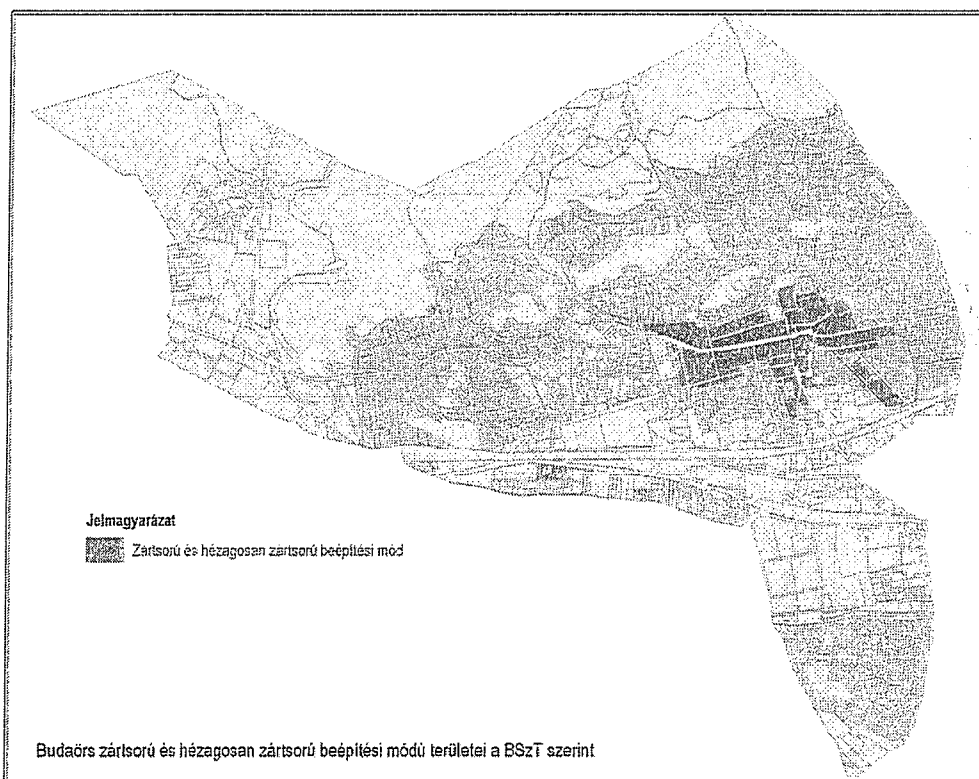
Beépítési módok

A hatályos szabályozások szerint a település legnagyobb részén szabadonálló beépítési mód szerint lehet építkezni.

Lakóterületek építési övezeti előírásai jellemzően szabadonálló beépítési mód alkalmazását teszik lehetővé.

Zártosrú beépítési mód alkalmazása a *történelmi belváros* területének legnagyobb részén előírás.

A különböző beépítési módok alkalmazása a telken belüli parkolás feltételeit befolyásolja.



Budaörs zártosrú beépítési módú területei

1. Nyugati Ipari Gazdasági terület

A terület nyugati közigazgatási határa mentén, az 1-es számú országos főút két oldalán helyezkedik el.

Területhasználat, funkciók

Az alapvetően gazdasági felhasználású terület a kedvező közlekedési kapcsolatoknak köszönhetően az utóbbi évtizedekben kezdett kiépülni. Nagy kiterjedésű bevásárló központok, ipari park és logisztikai létesítmények találhatók itt. Lakások a területen nincsenek. Keleti részén emlékhely, a Német- Magyar Katonai Temető található. Összességében a Nyugati Ipari Gazdasági terület a város egyik gazdasági központja.

A terület keleti részén még beépítetlen, de a közlekedési szempontból kiemelten fontos terület egyéb adottságai alapján is jelentős fejlesztések (sport, rekreáció, alapintézmények) várható helyszíne.

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

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

3. Intézményi városközpont és lakótelep

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

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

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

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

4. Szállások területe

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

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

5. Hegyvidéki erdőterületek

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

6. Frankhegy

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

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

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

7. Történelmi belváros

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

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

A városrészben mintegy 8400 fős lakosság él.

8. Kertvárosias lakóterület (Budapesti út és Farkasréti út)

A városrész a település keleti részén fekszik. Az 1-es út két oldalán elhelyezkedő terület Budapesttel közvetlenül határos.

A terület elsősorban kertvárosias lakóterület, amely nem rendelkezik egységes karakterrel. A terület déli részén csoportházak beépítés valósult meg, ettől északabbra szabadonálló családi házas területek találhatók. A terület laza családi házas beépítéssel rendelkezik, a hegyek felé folyamatosan csökken a beépítés intenzitása.

A városrészben a helyi lakosság igényeit kielégítő kereskedelmi és szolgáltatási létesítmények nincsenek. A településszerkezeti tervben jelölt településközponti vegyes területeken közoktatási intézmények helyezkednek el.

A terület délnyugati részén jelenleg fejlesztés alatt álló terület található: a Budaörsi Városliget, ahol megépült az uszoda, sportcsarnok és strand, ahol 24 tantermes általános iskola épül és kiegészítő jelleggel kereskedelmi szolgáltatások kapnak helyet.

A városrész része a Naphegy területe, amely a lakosság kedvelt, tanösvénnyel rendelkező pihenőparkja.

Kertvárosias lakóterületen mintegy 4500 fő él.

9. Az autópálya és a vasút menti kereskedelmi-gazdasági területek

A városrész a településen áthaladó autópálya ment területeket foglalja magába.

Elhelyezkedése révén, valamint jó közúti megközelíthetősége miatt potenciális fejlesztési terület, amely mára már viszonylag beépített, de még mindig rendelkezik tartalékterületekkel. Bevásárlóközpontok, hipermarketek telepedtek ide, kiterjedt parkoló felületekkel, amelyek megközelítése az autópályákról nyíló kiszolgáló utakkal és felüljárókkal történik. A városrész déli részén, az ún. Déli iparterületén számos kereskedelmi és logisztikai telephely található.

A városrész lakos száma mintegy 360 fő.

10. Szilvás

A városrész a település déli részén fekszik, északról határoló vasútvonal és az autópálya közé ékelődve, ennek ellenére Budaörs városközpontja felől is jól megközelíthető.

A város településszerkezeti tervében a városrész keleti része üdülőterület, többi része gazdasági és különleges terület.

Szilvás alig beépített terület. Elsősorban hétvégi házak állnak itt, de már egy-két szintes családi házak is megjelentek a területen.

A városrészben mintegy 80 fő lakik.

11. Kamaraerdő

A városrész alapvetően lakóterület, patak menti rekreációs területekkel. A terület déli részén helyi védett természetvédelmi terület, a Tétényi-fennsík található.

Az épületek többnyire szabadonálló családi házak.

A városrészben helyezkedik el a Corvinus Egyetem Kertészeti Egyetem törzsgyümölcsöse. A területnek önálló rendelője, postája és részönkormányzata van, valamint kulturális intézménye.

2. Közlekedési vizsgálatok

2.1. Közúthálózat vizsgálata

Az országos közúthálózat – mind a gyorsforgalmi úthálózat, mind a főúthálózat – alapvetően sugaras szerkezetű Magyarországon. Elsősorban a főváros és az ország kapcsolatát hivatott biztosítani (mivel Budapesten és agglomerációjában él a lakosság mintegy 20%-a, valamint itt képződik a GDP közel 35%-a).

Az elmúlt évtizedek településfejlődésének következményeként a főváros és a szomszédságában lévő települések mára egy összeüggő települési térséget alkotnak közlekedési szempontból. Ennek figyelembevételével tehát **Budaörs az országos közúthálózat centrumában, annak legfontosabb helyszínén – három autópálya kapcsolódásánál – található.** Budaörsön, illetve a környezetében lévő gyorsforgalmi utak közvetlenül biztosítják:

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

A gyorsforgalmi úthálózat sugárirányú elemei Budaörs környezetében 2x2 sávós keresztmetszetűek. Az M1-M7 autópálya közös bevezető szakasza 2x3 sávós keresztmetszetű. Az M0 gyűrű 2x3 sávra történő bővítése folyamatban van (átadása 2013- várható).

A gyorsforgalmi úthálózat 2x2 sávós keresztmetszetű elemeinek (külsőterületi szakasz) megengedett forgalomnagysága 3.400 E/óra/irány. A 2x3 sávós keresztmetszetű elemeknél ez az érték 5.100 E/óra/ irány.

A gyorsforgalmi úthálózat esetében az M0 gyűrű, és a sugárirányú elemek azon belül lévő szakaszai nem útdíj kötelesek. Tehát Budaörs számára a legfontosabb úti céloknak számító Budapest, és az agglomerációs települések elérése igen kedvező feltételekkel (magas szolgáltatási színvonalú műszaki infrastruktúra ingyenes használatával) biztosított.

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

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

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

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

főutájához, az 1. sz. főút településátkeleési szakaszát jelentő Szabadság út – Budapesti út által alkotott útvonalhoz.

Az országos fő és mellékúthálózat elemei 2x1 forgalmi sávós keresztmetszettel rendelkeznek. Az úthálózat 2x1sávós keresztmetszetű elemeinek megengedett forgalomnagysága külterületi és belterületi szakaszon egyaránt 2.000 E/óra/2 irány.

A közúthálózat forgalomterhelése az alábbi táblázatban kerül bemutatásra:

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

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

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

BUDAÖRS PARKOLÁSI RENDELET

JELLENLEGI KÖZÚTI HÁLÓZAT
M=1:20 000

Budakeszi

Budapest

Törökbálint

JELMAGYARÁZAT:

MEGLÉVŐ ELEMELÉK

Gyorsforgalmi út

I. rendű főút

Összekötő út, gyűjtőút

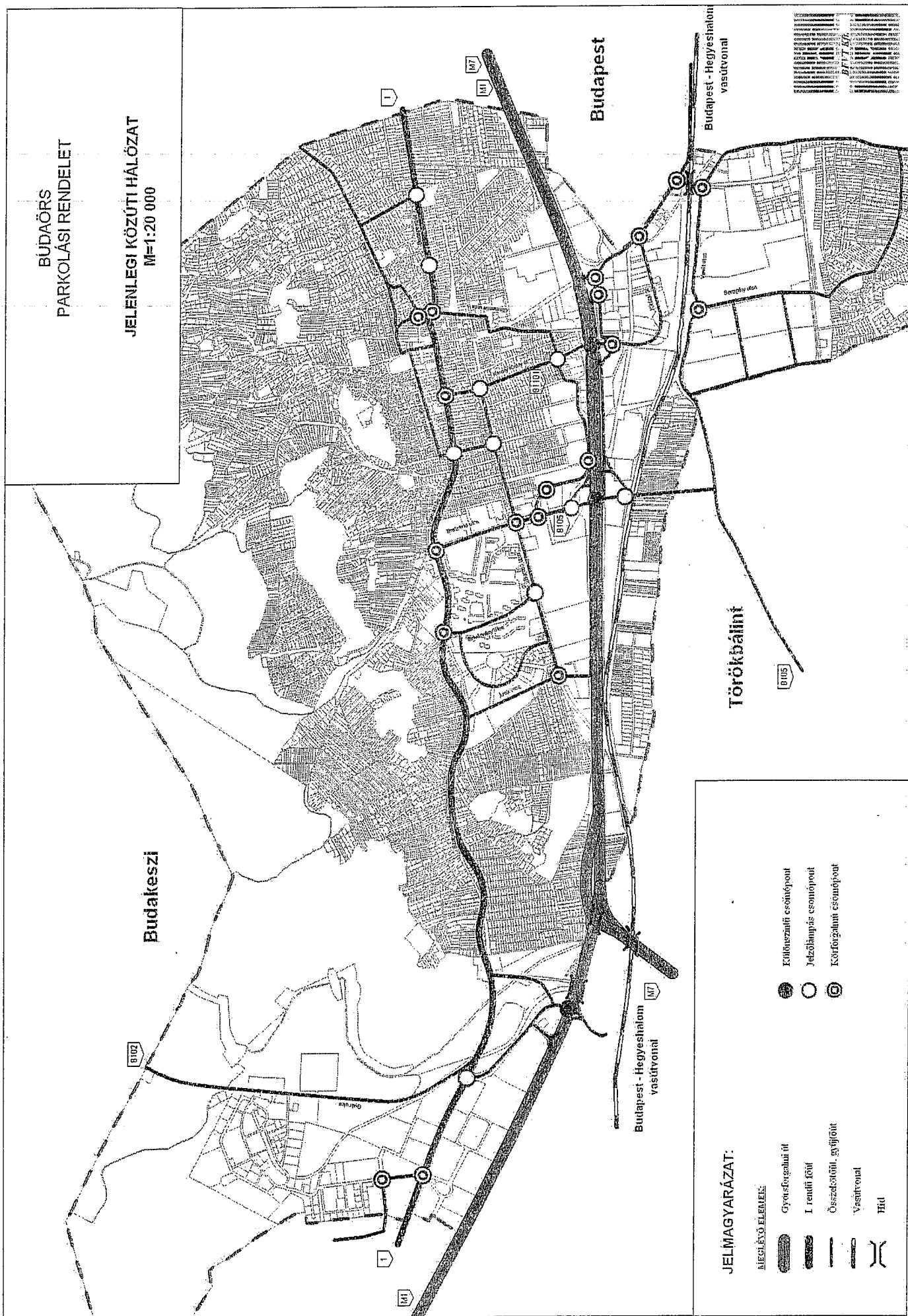
Vasútvonal

Híd

Külkeresztelt csomópont

Jelzőlámpás csomópont

Körkeresztelt csomópont



A gyorsforgalmi úthálózat és az 1. számú főút terhelése aszimmetrikus, reggel Budapest felé, délután az országhatár felé nagyobb a forgalom.

Az M1-M7 autópálya közös szakaszán a Budapest felé tartó irány pályájának csúcsóra forgalma, mintegy 5.400 E/óra a reggeli (terheltebb) csúcsidőszakban. Az országhatár felé tartó irány pályájának csúcsóra forgalma mintegy 4.600 E/óra a délutáni (terheltebb) csúcsidőszakban.

Az 1. sz. főút csúcsóra forgalma a budapesti városhatárnál, a Budapest felé menő irányban 790 E/óra, Budaörs felé menő irányban 580 E/óra a reggeli (terheltebb) csúcsidőszakban.

Az országos közúthálózat elemeinek külterületi szakaszai esetében, a fenti megengedett forgalomnagyságok és forgalmi adatok alapján kijelenthető, hogy a sugárirányú gyorsforgalmú úthálózat teljesítőképessége kimerült (a további forgalomnövekedés már a szolgáltatási színvonalat rontja, de még a fizikai kapacitáshatárt nem érte el). Az 1. sz. főút még rendelkezik tartalékkal.

A belterületi szakaszok esetében, ahol a forgalmat növeli a település belső forgalma is, a környezet korlátozott terhelhetősége folytán a forgalom csökkenése lenne kívánatos.

A város belső úthálózata illeszkedik a terepadottságokhoz, a beépített területek és az autópálya hálózathoz adódó településszerkezeti kötöttségekhez.

A város belterületeinek meghatározó útvonala a kelet-nyugat irányú Szabadság út – Budapesti út. Tőle északra – a Kossuth Lajos utca - Farkasréti utca által alkotott gyűjtőút kivételével – csak lakóutcák helyezkednek el a domborzati adottságok folytán.

A Szabadság út – Budapesti út által alkotott útvonaltól délre, az M1-M7 autópálya közös szakaszáig lényegében négyzethálós rendszerű gyűjtőúthálózat alakult ki, melynek meghatározó eleme a Baross utca.

A város központi belterületétől elszakadva, a közigazgatási terület déli határán lévő Budaörsi Kamaraerdő településrész a Kamaraerdő – Kinizsi utca a Vasút utca – Sport utca által alkotott útvonalakkal kapcsolódik a településhez. A település gyűjtőúthálózata 2x1 forgalmi sávú.

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

2.2. Tömegközlekedési hálózat vizsgálata

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

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

A 40E és 188E járatok kiegészítik a 240E járat által biztosított közlekedési kapcsolatokat, de csak egyes napszakokban közlekednek.

Budaörs központi része és Kamaraerdő településrész között, valamint Törökbálint felé a 88-as járat biztosítja az utazási lehetőségeket, csúcsidőszakban 15 perces (elfogadható) követési idővel. A 88-as járat által biztosított Budaörs - Törökbálint kapcsolatot javítja – óránkénti követési idővel – a budaörsi lakótelep végállomással közlekedő 140-es járat.

A városon beleüli , illetve a város központi térsége és a Kamaraerdő között biztosít kapcsolatot a 288-as, illetve a 289-es járat. Az egész nap közlekedő járatok csúcsidejű sűrűsége 3, illetve 2 autóbusz óránként. Csúcsidőn kívül a követési idő 1 óra.

A 240E járatéhoz hasonló szerepet ellátó, 272 Budapest – Törökbálint közvetlen viszonylat (csúcsidőszakokban 15 perces követési idő), és az azt kiegészítő 172E járat Budaörs közlekedése számára nem bír jelentőséggel.

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

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

A Szabadság út – Budapesti út által alkotott útvonalon közlekedő 240E járat keresztmetszeti utasterhelése a Városháza megállónál meghaladja a 8.800 utas/nap/2 irányt. Ugyanitt a 40-es viszonylat (mely lényegében a 240E viszonylat betétjárata) terhelése eléri a 2.000 utas/nap/2 irányt, a 88-as járaté csupán 1.700 utas/nap/2 irányt.

A tömegközlekedés forgalmi adatai alapján megállapítható, hogy az utasforgalom ugyan aszimmetrikus – reggel a Budapest felé, délután a Budaörs felé tartó irányt terheli nagyobb utasforgalom – azonban az egyéb agglomerációs településekkel szemben jóval kiegyensúlyozottabb, tehát **Budaörs jelentős célforgalmat vonz, Budapest felől.** Az utasforgalom irányultsága közel 55-45%.

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

BUDAÖRS PARKOLÁSI RENDELET

JELENLÉGI TÖMEGKÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT
M=1:20 000

Budakeszi

Budapest

Törökbálint

JELMAGYARÁZAT:

MEGLÉVŐ ELEMENK

- BKV autóbuszvonál, fontosabb megállóhely, járatzám
- VOLÁN autóbuszvonál, fontosabb megállóhely, járatzám
- Helyi buszjárat útvonala és tervezett bővítései
- Vasútvonal

Budapest - Hegyeshalom
vasútvonal

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

87 87A 88 88A 187

idő egyébiránt már nem lenne csökkenthető, azonban csuklós járművek alkalmazása esetén további, mintegy 40 % kapacitás lenne biztosítható).

A többi autóbusz járat – általában 15-perces – követési idejének csökkentésével lényegében tetszés szerinti (maximum ötszörös) kapacitás is teremthető az utasforgalom számára.

A Budapest – Hegyeshalom kétvágányú villamosított vasútvonal utasforgalmi feladatait Budaörs vasútállomás látja el. A vasútállomás napi utasforgalma mintegy 1.000-1.100 le-felszálló utas. (KHEM-KTI 2007 évi adatbázis).

Az M1-M7 autópályával egy közlekedési csatornában elhelyezkedő vasúti pálya Budaörs tömegközlekedésében jelentős szerepet nem tölt be.

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

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

2.3. Parkolás, gépjármű elítéltség

Parkolás

Budaörs város esetében a kiváló külső közúthálózati kapcsolatok, valamint a területfelhasználás adottságai (magas presztízsű lakóterületek, az ország legjelentősebb összefüggő kiskereskedelmi területe, jelentős méretű gazdasági terület) a közlekedésen belül a személygépjármű forgalom kiemelt jelentőségét, dominanciáját eredményezik, mely szinte szükségszerűen parkolási problémákat is okoz.

Parkolási problémákat okoz annak ellenére, hogy a város felismerve a motorizáció terén bekövetkező folyamatokat, az előző évtizedben igen jelentős fejlesztéseket valósított meg ezen a téren.

Az alábbiakban a város IVS szerinti területi tagolásának megfelelően kerül bemutatásra az általános parkolási helyzet.

1. Nyugati ipari gazdasági terület

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

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

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

3. Intézményi városközpont és lakótelep

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

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

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

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

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

4. Szállások területe

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

5. Hegyvidéki erdőterületek

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

6. Frankhegy

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

7. Történelmi belváros

Budaörs történelmi központja (a Budapesti út – Szabadság út Bretzföld utcától a Csillag utcáig terjedő szakasza, és a Templom tér környezetének mellékutcai melletti beépítés), valamint a kapcsolódó kisvárosias lakóterületek még a gépjármű közlekedés általánossá válásának időszaka előtt alakultak ki. A település hajdani magja a mai napig megőrizte a tradicionális telekstruktúrát és beépítés módját. A „hézagosan zárt sorúan” beépített ingatlanokra sok esetben gépkocsival be sem lehet hajtani. Emiatt a központi területen a telken belüli parkolás utólagosan csak korlátozott mértékben valósulhatott meg, ugyanakkor a Budapesti út – Szabadság út által alkotott útvonal és néhány egyéb közterület (Károly király út, Clementis utca, Baross utca) kivételével a közterületek szélessége sem tudta biztosítani jelentősebb parkoló kapacitás létrehozását.

A területegység részét képező kertvárosias lakóterületek esetében a telken belüli parkolás kedvezőbb arányban biztosított, illetve a közterületek is több lehetőséget biztosítanak a lakossági igények esetenként szükségszerű biztosítására.

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

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

8. Kertvárosias lakóterület (Budapesti út és Farkasréti út)

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

9. Az autópálya és a vasút menti kereskedelmi-gazdasági területek

A létfogosultságukat a gyorsforgalmi úthálózatnak köszönhető nagy alapterületű kereskedelmi létesítmények (Tesco, Auchan,...) esetében – mivel azok céltudatosan a személygépjármű parkolás kívánalmainak (talán túlzott kívánalmainak is) megfelelően valósultak meg – parkolási problémák nem adódnak.

A gazdasági területek esetében szintén nem jelentkeznek parkolási problémák.

10. Szilvás

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

11. Kamaraerdő

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

P ÷ R funkció

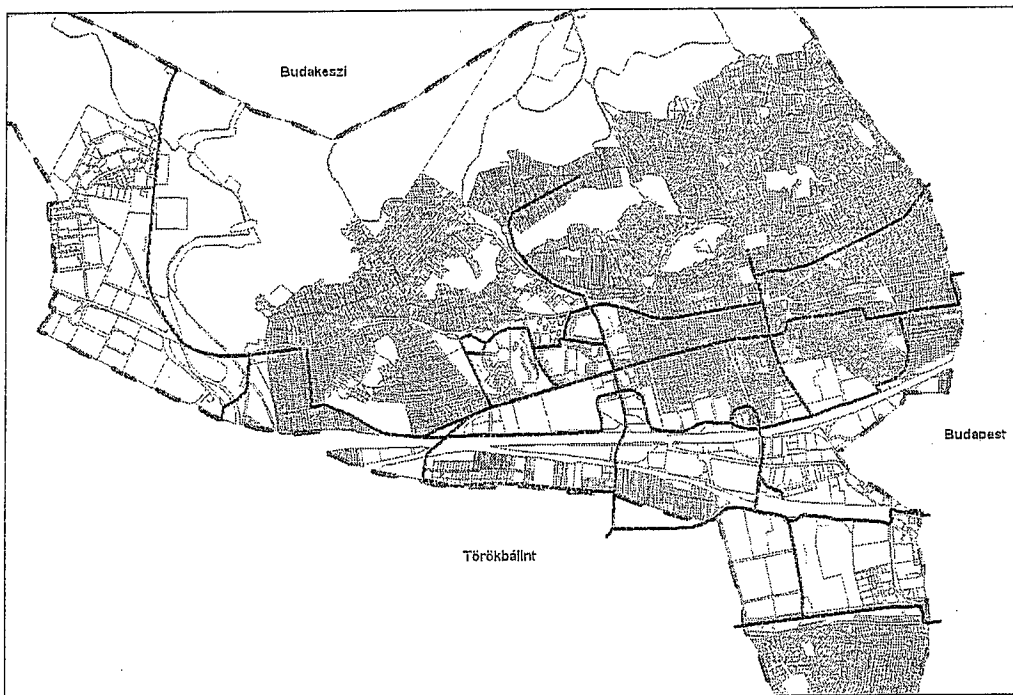
A Budapest – Budaörs autóbusz közlekedés sűrűsége igen kedvező, annak a fővárosi torlódásos útszakaszokon történő előnyben részesítése (busz sáv kijelölése) az utóbbi időben megtörtént (az egyéni személygépjármű közlekedés rovására). Budapesten belül a hivatás-forgalom közterületi parkolási lehetőségei folyamatosan szűkülnek, P+R rendszerű parkoló kapacitás növelésére párhuzamosan nem kerül sor.

Az agglomeráció egyéb települései (Törökbálint, Biatorbágy, Páty, Herceghalom, Telki,...) és a főváros közötti tömegközlekedés színvonala jelentősen elmarad a Budaörs esetében rendelkezésre állótól. Ennek figyelembevételével Budaörs belső területei részlegesen akár P+R funkciót is betölthetnek jelenleg. (A 40E járat a hivatásforgalom időszakában – óránként két járatral – a normál budapesti tömegközlekedési bérlettel biztosítja a Móricz Zsigmond körtér – Bretzfeld utca direkt kapcsolatot. A Budapesti út – Szabadság út mentén lévő közterületi parkolók rendszeres igénybevétele havonta csak egy 4800 Ft. -os helyi tömegközlekedési bérlet vásárlását teszi szükségessé).

2.4. Kerékpáros közlekedés

A településrendezési tervekben meghatározott, és alábbiakban bemutatott távlati kerékpárút hálózat – a domborzati adottságok figyelembe vételével is – igen kedvező Budaörs-Budapest, valamint Budaörs-Törökbálint közlekedést biztosít majd.

A távlati kerékpárút hálózat főbb elemei, kizárólag a városon belüli közlekedés esetében is jelentős szerepet vállalhatnak, a város mérete és lakos száma alapján akár a napi utazások 5-15 %-a is bonyolódhat kerékpáron (érezhetően csökkentve a gépjárműforgalmat és a parkolási igényt).



2.5. Összefoglalás - Budaörs jelenlegi közlekedési rendszere

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

Budaörs közúti közlekedése:

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

Budaörs tömegközlekedése:

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

Budaörs kerékpáros közlekedése:

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

A térségi kapcsolatokból származó közlekedési adottságok:

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

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

A településszerkezeti kapcsolatokból származó közlekedési adottságok:

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

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

Következtetések:

A parkolás problémaköre szétválík:

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

A helyi parkolási rendelettel a fejlődést és működést kell biztosítani a nagy alapterületű kereskedelmi létesítmények, az iroda negyed, és a munkahelyi létesítmények esetében. Ugyanakkor a hosszú távú működést kell biztosítani az intézmények, a lakótelep, a városközpont, és a meglévő kertvárosias lakóterületek esetében.

Ennek figyelembe vételével a területi differenciálás elve követendő a rendeletben.

A korlátozott idejű várakozóhelyekre vonatkozó rendelettel a napi működését kell (lehet) biztosítani a kis alapterületű kereskedelmi létesítmények, az intézmények, a lakótelep, a kisvárosias lakóterületek, és a városközpont esetében a parkolási problémákkal terhelt területeken.

Ennek figyelembe vételével javasolt egy időben ütemezetten bevezetésre kerülő korlátozási rendszer a közterületi parkolás terén.

3. Konceptió

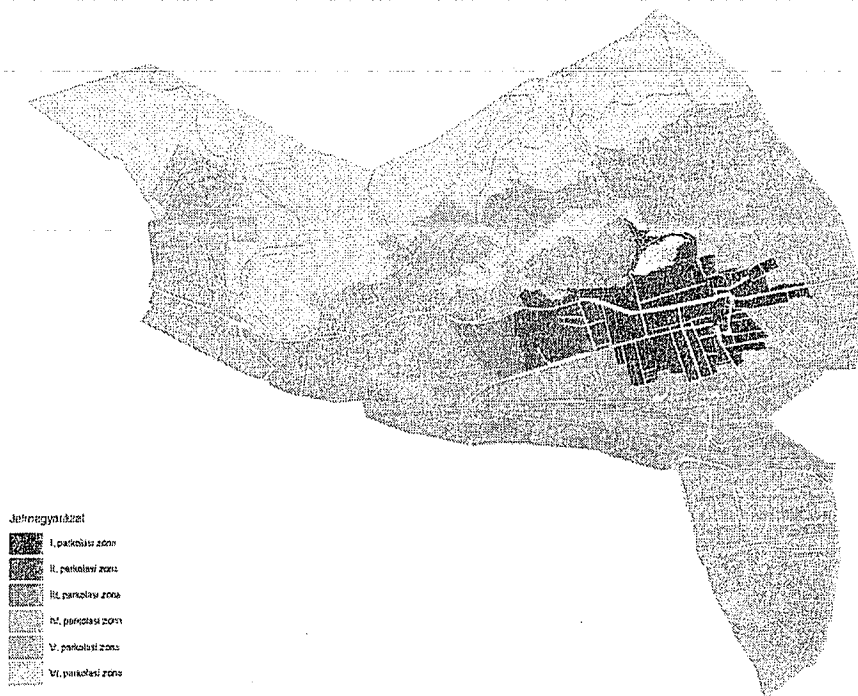
A települési önkormányzati **parkolási rendelet célja**, hogy Budaörs közigazgatási területére vonatkozóan az OTÉK keretei között, Budaörs beépítési és közlekedési sajátosságaira figyelemmel, differenciáltan szabályozásra kerüljön a szükséges parkolóhelyek száma, illetve a meghatározásra kerüljön a parkolás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

3.1 A személygépjármű elhelyezési övezetek lehatárolása

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

Egy-egy személygépjármű elhelyezési övezet, a továbbiakban röviden csak övezet területe egyrészt funkcionális szempontból, másrészt a beépítés karaktere alapján, harmadrészt a közlekedési adottságok szerint képez viszonylag homogén egységet.

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



3.2. Az OTÉK szerinti parkolási normáktól való eltérési lehetőségek

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

„Járművek elhelyezése

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

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

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

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

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

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

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

b) hajóállomásokhoz a következők szerint

ba) 30 000 fő lakosig 1 db,

bb) 30 000–100 000 fő lakosig 2 db,

bc) 100 000 fő lakos fölött 4 db.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

közelebb nem lehet.

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

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

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

- parkolóház esetében legkésőbb öt éven belül,
- közlekedési területen megvalósuló várakozóhelyek (parkolók) esetében legkésőbb egy éven belül

biztosítani kell.

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

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

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

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

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

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

Az építmények rendeltetésszerű használatához szükséges, elhelyezendő személygépkocsik számának megállapítása

Egy személygépkocsi számítandó:

1. minden lakás, üdülőegység után,
2. kereskedelmi egység árusítótérének 0–100 m²-ig minden megkezdett 10 m², e fölött minden megkezdett 20 m² nettó alapterülete után,
3. szálláshely szolgáltató egység minden vendégszobaegysége után,
4. vendéglátó egység fogyasztótérének minden megkezdett 5 m² nettó alapterülete után (beleértve a terasz, kerthelyiség területét is),
- 5.11 bölcsőde, alsó- és középfokú nevelési-oktatási egység (óvoda, alsó- és középfokú iskola) minden foglalkoztatója és/vagy tanterme nettó alapterületének minden megkezdett 20 m²-e után,
6. felsőfokú oktatási egység oktatási és kutatási helyiségeinek minden megkezdett 20 m² nettó alapterülete után,
7. egyéb közösségi szórakoztató, kulturális egység (színház, bábszínház, filmszínház, koncert-, hangversenyterem, operaház, cirkusz, varieté stb.) minden megkezdett 5 férőhelye után,
- 8.12 egyéb művelődési egységek (múzeum, művészeti galéria, levéltár stb.) huzamos tartózkodásra szolgáló helyiségeinek minden megkezdett 50 m² nettó alapterülete után,
9. sportolás, strandolás célját szolgáló egységek minden 5 férőhelye után,
- 10.13 igazgatási, ellátó, szolgáltató és a nem fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egységek huzamos tartózkodásra szolgáló helyiségeinek minden megkezdett 10 m² nettó alapterülete után,
11. fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység minden megkezdett 4 betegágya után,
12. ipari egységek gyártó, szerelő helyiségeinek minden megkezdett 200 m²-e után,
13. raktározási egységek raktárhelyiségeinek minden megkezdett 500 m²-e után,
14. közforgalmú személyközlekedés célját szolgáló egységek
 - a) vasúti állomásegységhez:
 - aa) normál nagy- és helyközi vasútállomás esetén (egy településen több állomás esetében arányosan elosztva)
 1. 30 000 fő lakosig vagy középállomásnál minden 1000 lakos,
 2. 30 000–100 000 fő lakosig vagy agglomerációs, kiemelt üdülőtérületi, gyógyhelyi középállomásnál minden 1500 lakos,

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

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

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

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

3. 100 000 fő lakos fölött vagy vasúti csomóponti állomásnál minden 2500 lakos után,
- a) kisvasúti állomás esetén egyedi vizsgálat alapján;
 - b) távolsági és helyközi autóbusz állomás és megállóhely egységhez (egy településen több állomás esetében arányosan elosztva):
 - ba) 30 000 fő lakosig minden 1000 lakos,
 - bb) 30 000–100 000 fő lakosig vagy agglomerációs, kiemelt üdülőterületi, gyógyhelyi állomásnál, megállóhelynél minden 1500 lakos,
 - bc) 100 000 fő lakos fölött vagy csomóponti állomásnál, megállóhelynél minden 2500 lakos után;
 - c) hajóállomás esetén:
 - ca) 30 000 fő lakosig 5–10 db,
 - cb) 30 000–100 000 fő lakosig 10–20 db,
 - cc) 100 000 fő lakos fölött 20–30 db;
 - d) helyi tömegközlekedési eszköz végállomása esetén egyedi vizsgálat alapján (P+R);
 - e) repülőtér esetén egyedi vizsgálat alapján,
- 15.14 egyéb rendeltetési egységek huzamos tartózkodásra szolgáló helyiségeinek minden megkezdett 20 m² nettó alapterülete után,
16. minden jelentős zöldfelületet igénylő közösségi kulturális egység (állatkert, növénykert, temető stb.) és közhasználatú park területének minden megkezdett 500 m²-e után,
- 17.15 öregek otthona szobáinak egyharmada után."

3.3. Az egyes telkek és építményekhez szükséges személygépkocsi elhelyezésének szabályozása

Budaörs településrendezési eszközeiben biztosított fejlesztések megvalósíthatósága, valamint a település szakszerű üzemeltethetősége miatt indokolt a parkolás differenciált szabályozása. Az OTÉK 4. számú mellékletében meghatározottaktól eltérő paraméterek alkalmazása a terület karakterétől, a közlekedési mód figyelembevételével és a preferált területhasználattól függően lehetséges.

Általános elvként rögzíthető, hogy a parkolást elsősorban telken belül, de zónánként differenciált mennyiségben kell megoldani.

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

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

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

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

- Szintén az alapterület alapján javasolt a kereskedelmi egységek további tagolása. Ennek oka egyrészt, hogy a kereskedelmi egység mérete egyrészt szorosan összefügg a vásárlók közlekedési szokásjellemzőivel. Másrészt a településszerkezeti összefüggések alapján a kereskedelmi létesítmények differenciált kezelése szükséges. (Javasolt kategóriák: 100 m²-ig; 100 m² feletti, de legfeljebb 200 m²; 200 m² feletti, de legfeljebb 1000 m²; valamint 1000 m² feletti bruttó szintterület).

- Az egyéb rendeltetési egységek esetén az egyértelműség kedvéért nevesítésre kerül az iroda funkció, és az alapterület alapján itt is további tagolást javasolunk. Figyelembe vettük a dolgozók közlekedési szokásait, és hasonlóan a kereskedelemhez a településszerkezeti összefüggésekre is kell tudni figyelemmel lenni. (Javasolt kategóriák: 100 m²-ig, 100 m² feletti, de legfeljebb 2000 m², valamint 2000 m² feletti bruttó szintterület).

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

Lakás, üdülőegység: 125 m² nettó alapterületig minden parkolási zónában, ahol ezek a rendeltetések megengedettek, javasolt az OTÉK szerinti 1 parkoló/egység előírása. A IV. zónában viszont a helyi viszonyok alapján 50%-os növelés indokolt. Itt találjuk a kertvárosias lakó-, valamint az üdülőterületeket, ahol egy lakáshoz jellemzően egynél több gépkocsi tartozik a megfelelő tömegközlekedés hiánya miatt.

125 m² nettó alapterület felett azonban – a III. övezet kivételével – az OTÉK szerinti érték 50 %-kal növelendő. A nagyobb alapterületű lakások esetén a gyakorlat azt mutatja, hogy általánosan egynél több gépkocsi tartozik egy lakóegységhez, ennek elhelyezkedésétől függetlenül. A III. zónára a lakófunkció nem jellemző.

Kereskedelmi egység: 100 m² bruttó szintterületig az I., II. és IV. övezet, míg 100 – 200 m² bruttó szintterület között az I. övezet esetében az OTÉK szerinti értéket 50%-kal, a IV. övezet esetén 25%-al csökkenteni javasoljuk. A kis alapterületű üzletek ezekben a zónákban elsősorban a helyi lakosság ellátását szolgálják. A tapasztalatok szerint ezeket részben gyalog is felkeresik, valamint gyakori a több üzlet felkeresése egy vásárlás alkalmával.

A 200 m² bruttó szintterület felett a vásárlási szokások miatt kedvezményt nem alkalmazunk. A fentiek mellett a kereskedelmi létesítmények túlzott parkoló-építését az építhető férőhelyszám korlátozásával javasolt megakadályozni, ez azt jelenti, hogy a 100 m² feletti egységek esetén a számított érték legfeljebb 25% -kal léphető túl, ahol legalább az OTÉK szerinti – tehát gépjármű centrikus vásárló forgalom a meghatározó – mennyiség indokolt. Ily módon elkerülhető a burkolt felületek felesleges növelése.

Szálláshely-szolgáltató egység esetén az OTÉK minden szoba után 1 parkoló férőhely létesítését írja elő, kedvezmény biztosítását nem javasoljuk Budaörs közút domináns térségi kapcsolatai miatt.

Vendéglátó egység számára az OTÉK a fogyasztótér minden megkezdett 5 m² nettó alapterülete után – beleértve a csak időszakosan üzemeltethető terasz, kerthelyiség területét is! – ír elő 1 parkoló férőhelyet. Ezt a IV. és VI. övezet kivételével 50%-kal javasolt csökkenteni, mert az itt lakók és dolgozók ezeket a helyeket részben gyalog is elérhetik, valamint az időszakosan használt területek miatt az előírás amúgy is túlzott.

Bölcsőde, alsó- és középfokú nevelési-oktatási egység esetén az I. zónában 50%-os, a IV. zónában 25%-os kedvezmény javasolt.

Felsőfokú oktatási egység, valamint egyéb közösségi szórakoztató, kulturális egység számára az I. és II. zónában csak 25%-os kedvezmény javasolt, mivel sokan gépkocsival látogatnák. A IV. és V.

zónában történő létesítés esetén már az előírt férőhelyszám 25%-os növelése szükséges, mivel itt megfelelő közösségi közlekedés nem áll rendelkezésre.

Egyéb művelődési egység számára az I. zónában 50%-os kedvezmény javasolt. Az V. zónában történő létesítés esetén már az előírt férőhelyszám 25%-os növelése szükséges, mivel itt megfelelő közösségi közlekedés nem áll rendelkezésre.

Sportolás, strandolás célját szolgáló egység létesítéséhez kedvezmény alkalmazása indokolt a közösségi közlekedéssel jól ellátott I. zónában (25%-os csökkentés). A II.-V. övezet területén az OTÉK szerinti érték (1 parkoló férőhely/ az egység 5 férőhelye után) alkalmazása javasolt.

Iszapkezelési, ellátó, szolgáltató és nem fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység parkolási szükségletét a közösségi közlekedés, illetve a gyalogos megközelíthetőség függvényében javasolt differenciálni. Az I. övezet területén 50%-os csökkentés indokolt, a többi övezet területén kedvezmény alkalmazása nem javasolt.

Fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység esetében differenciálás, illetve kedvezmény nem indokolt, mivel elsősorban nem a helyi igényeket hivatott kielégíteni.

Ipari, valamint raktározási egység esetén a funkciók térbeli elhelyezkedése miatt az OTÉK által előírt szükséges parkoló férőhelyek száma csökkentése nem javasolt. Megvalósításuk csak az V. övezet területén megengedett.

Közforgalmú személyközlekedés célját szolgáló állomásegységek esetén térbeli elhelyezkedésük miatt az OTÉK által előírt szükséges parkoló férőhelyek számának módosítása nem javasolt.

Egyéb rendeltetési egység, iroda számára 100 m² bruttó szintterületig – a IV. övezet kivételével, ahol 25%-os növelés indokolt – az OTÉK szerinti értéket javasoljuk alkalmazni (1 parkoló férőhely/ huzamos tartózkodásra szolgáló helyiség minden megkezdett 20 m² nettó alapterülete után), mivel ez a tapasztalatok alapján 3 dolgozót jelent.

100 m² feletti, de legfeljebb 2000 m² bruttó szintterületű egyéb funkció létesítése esetén már a III.-IV. zónák területén is többlet férőhelyekre van szükség (+25%).

Egyéb rendeltetési egység, iroda létesítése 2000 m² bruttó szintterület felett a történelmi belvárosban nem támogatott funkció, ezért létesítése esetén az OTÉK alapján számított érték 50%-kal növelendő. III.-IV. zónák területén – a tömegközlekedés színvonalának változásával ellentétesen – a parkolók számának növelése szükséges (+25%, +50%)

Jelentős zöldfelületet igénylő közösségi, kulturális egység és közhasználatú park létesítése maximálisan támogatott funkció. Az I.-V. parkolási zónákban történő elhelyezés esetén tehát az OTÉK alapján számított érték 50%-kal csökkenthető.

Öregok otthona szobáinak egyharmada után szükséges parkoló férőhelyet biztosítani az OTÉK szerint. Mivel az idősok rendszerint nem gépkocsival közlekednek, elsősorban az itt dolgozók és a látogatók parkolási igényeit kell kielégíteni. A parkolási szükségletet a közösségi közlekedés, illetve a gyalogos megközelíthetőség függvényében javasolt differenciálni. Az I. övezet területén 50%-kal csökkentendő, a többi övezet esetében az OTÉK szerinti mennyiség indokolt.

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

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

beépítés intenzitása miatt terület-specifikusan a történelmi belváros, valamint az intézményi városközpont és a lakótelep területén az IVS szerint preferált funkciók esetében általánosan biztosítani kell. Az IVS szerint a történelmi belváros területén cél a magas minőségű kiskereskedelmi és vendéglátó-ipari szolgáltatások támogatása, a kulturális intézményhálózat bővítése és a közoktatási intézmények fejlesztése. Az intézményi városközpont és lakótelep területén irodafejlesztések, sport és szabadidős fejlesztések, lakásépítés támogatott az IVS szerint, a domináns úszótelkes telekstruktúra miatt azonban a parkolás megváltás általánosan alkalmazandó.

Fentiek mellett az egyes ingatlanok területi elhelyezkedésétől függetlenül a telek műszaki adottságai (kis telekméret, értékes meglévő beépítés vagy növényállomány) indokoltá teheti a parkolás megváltás alkalmazását.

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

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

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

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

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

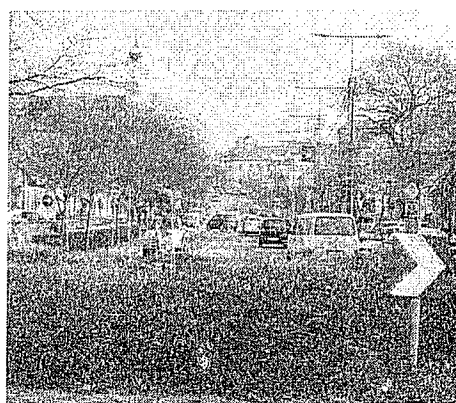
3.5. A személygépjármű elhelyezési övezetek leírása



Az I. övezet magába foglalja a történelmi belvárost.

A TSZT a területet az alábbi területfelhasználási kategóriákba sorolja:

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



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

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

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

Koncepció, elvek:

A történelmi belvárosban a kis telekméret és az intenzív beépítés miatt a gépkocsik csak korlátozottan helyezhetők el. A személygépjármű közlekedés korlátozott lehetőségeivel szemben ugyanakkor ez a terület jó tömegközlekedési ellátottsággal rendelkezik.

A terület minőségi fejlesztése érdekében elsősorban az IVS-ben preferált funkciók esetében (kiskereskedelem legfeljebb 200 m² bruttó szintterületig, vendéglátás, alsó- és középfokú nevelés, oktatás, sport, igazgatás, kulturális létesítmény, jelentős zöldfelületet igénylő létesítmény, idősek

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

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

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

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

- Az övezet területén nem megengedett funkció



A II. övezet magába foglalja az intézményi városközpontot és a lakótelepet.

A TSZT a területet az alábbi területfelhasználási kategóriákba sorolja:

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



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

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

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

Koncepció. elvek:

A lakótelepen a parkolás jelenleg nagyrészt közterületen történik. Az úszótelkes struktúra miatt a parkolás megváltás – szükségmegoldásként – általánosan javasolt.

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

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

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

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

- Az övezet területén nem megengedett funkció.

III. ÖVEZET

A III. övezet az ún. Terra dóm területét foglalja magába.

A TSZT a területet az alábbi területfelhasználási kategóriákba sorolja:

- Településközpont vegyes terület
- Különleges terület
- Zöldterület.



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

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

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

Koncepció, elvek:

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

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

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

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

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

- Az övezet területén nem megengedett funkció

IV. ÖVEZET

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

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

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

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

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

Koncepció, elvek:

A jellemzően kertvárosias területeken, az üdülőterületeken és a kertes mezőgazdasági területeken, az adottságok folytán és jelentős igények hiányában fejletlen tömegközlekedés miatt az I. parkolási zónához képest csak kisebb mértékű kedvezmények javasoltak a parkolás terén.

Az övezet területén preferált funkciók szerinti fejlesztésére (kis alapterületű kereskedelmi létesítmény, vendéglátás, alsó- és középfokú nevelés, zöldfelületek) javasolt a működési feltételek biztosítása mellett kedvezményesen meghatározni a szükséges férőhelyek számát.

A rendeltetésszerű használatához szükséges személygépjármű-várakozóhelyek közterületen történő elhelyezése egyáltalán nem javasolt, részben a közterületek kis szélessége folytán,

részben a közterületek eredeti funkciójának – közlekedés biztosítása, városkép alakítása, zöldfelületi és közmű elemek elhelyezése – megtartására törekedve.

Az övezet területén nem preferált funkciók esetében kedvezmény megadása nem biztosított. A jelentős részben személygépjármű közlekedésre épülő funkciók (lakás, üdülőegység, felsőfokú oktatás, szórakoztatás, és a területtől idegen irodafejlesztés) esetében az általános értékeket meghaladó parkolatszám létesítése szükséges a megfelelő működés biztosításához.

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

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

V. ÖVEZET

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



A TSZT a területet az alábbi területfelhasználási kategóriákba sorolja:

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

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

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

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

Koncepció, elvek:

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

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

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

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

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

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

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

3.6. Megfelelés a 2010 évi CXXX. törvénynek

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

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

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

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

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

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