



Kisújszállás város parkolási koncepciója

2020.



Tartalomjegyzék

1. Bevezetés	3
1.1. Térségi elhelyezkedés, infrastrukturális adottságok	3
1.2. Közúthálózat	4
1.3. Közlekedési rendszer változásai napjainkban	5
1.4. A közlekedési rendszer fejlesztésének legfontosabb elvei	7
1.5. A megállás és a várakozás fogalma	9
1.6. A város jelenlegi várakozásra alkalmas területei.....	12
2. A parkolási probléma megfogalmazása, tárgyalása.....	13
2.1. Helyzetfelmérés és helyzetelemzés	13
3. A megoldási javaslatokat meghatározó szempontok és irányelvek	16
4. Új parkolóhelyek kialakításának lehetőségei.....	17
5. Összefoglalás, konklúzió, javaslatok.....	18

1. Bevezetés

A parkolási koncepció készítésének célja, hogy az önkormányzat mind a jelenlegi helyzetben, mind pedig a távlati lehetőségek és a településfejlesztés során valós képet kapjon a város parkolásra alkalmas területeiről, azok állapotáról és használatáról.

Kisújszállás Város Önkormányzatának feladatait, működésének szabályait a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény határozza meg.

A gépjárművek parkolásának biztosítása, mint településüzemeltetés igen fontos önkormányzati feladat.

A parkolási koncepció megalkotásának konkrét célja az, hogy olyan parkolási politikai alapelvek és feladatok kerüljenek megfogalmazásra, amelyek konstruktívan irányítják azokat az elveket, amelyet Kisújszállás Város Önkormányzata szem előtt tud tartani úgy mint:

- a meglévő parkolási lehetőségek felülvizsgálata:
 - szükség esetén, a parkolók használatának szabályozása (időbeli, gépjármű típus stb.),
 - a meglévő parkolási lehetőségek műszaki állapotának felülvizsgálata, a meglévő parkolási lehetőségek egyértelmű kijelölése.
- új parkolóhelyek kijelölése:
 - a parkolóhelyek kijelölése lehetőleg ne a zöldterület rovására történjen,
 - a parkoló mezők kialakítása során törekedni kell a fásításra,
 - a keletkező csapadékvíz elvezetéséről gondoskodni kell,
 - egyidejűségi vizsgálatot kell végezni annak érdekében, hogy a tényleges parkolási szükséglet megállapítható legyen,
 - meg kell határozni konkrétan azokat a közterületeket, ahol parkolók kialakítása indokolt és azok kialakítása lehetséges.
- mind a meglévő, mind az építendő parkolóknál:
 - vizsgálni kell az időbeli korlátozás bevezetésének illetve a fizető parkolóhelyek kialakításának lehetőségét, annak előnyeit, esetleges következményeit,
 - a parkolófejlesztések során a jövőben egyre nagyobb figyelmet kell fordítani a korszerű elektromos töltés megteremtésének lehetőségére,
 - törekedni kell kerékpáros közlekedés népszerűsítése.

1.1. Térségi elhelyezkedés, infrastrukturális adottságok

Kisújszállás az Alföld közepén, annak legalacsonyabb pontján, a 4-es számú főút mellett található. A város négy másik településsel együtt tagja a Karcagi kistérségnek. Tájegység és kultúrkör szempontjából a Nagykunsághoz tartozik, és a nagykun azonossági tudat és a népi hagyományok megőrzése érdekében részt vesz a Nagykunsági Együttműködési társulásban, melynek 7 további tagja van.

Kisújszállás jelentős közlekedési csomópont. Közúton a 4-es számú főútvonalon kelet felől Karcag járási székhely felől, míg nyugatról Kenderes település felől közelíthető meg. DK-i irányban a 4205-ös számú közúton Ecsegfalva településsel, D-i irányban a 4202-es számú közúton Túrkeve településsel, és DNy-i irányban a 4207-es számú közúton Örményes településsel határos. A közúton jelentős a távolsági buszközlekedés, mely a várostól minden irányban közlekedik. Nagy jelentősége különösen az ÉD-i irányú vasúti közlekedés hiányát pótló buszjáratok és ebből adódóan a tömegközlekedést igénybe vevők, vasúti csomópontra történő „rá- és elhordása”. A városunk jelentős vasúti közlekedési csomópont is, az országos vasúthálózat Budapest – Záhony 100-as fővonal és a Kisújszállás – Kál-kápolna 102-es mellékvonalán közelíthető meg.

A város infrastrukturális ellátottsága kifejezetten jó. A Képviselő-testület döntései nyomán az egész városban megoldott a vezetékes ivóvízellátás. A vezeték hossza 72 km. Hasonló a helyzet a közműves szennyvízelvezetéssel és a szennyvízkezeléssel. A város szennyvízcsatorna-rendszerének kiépítettsége 100%-os.

A városban található belterületi úthálózat portalanított, 96%-a szilárd burkolattal ellátott a többi martaszfalt makadámos felületű lezárással, vagy köszórásos útalappal rendelkezik.

A lakások száma 4924 db, melynek lényegében mindegyike a villamos hálózatba, az ivóvízvezeték hálózatba bekapcsolt. Minden ingatlanban elérhető a telefon- és internet szolgáltatás, kiegészülve a különböző szolgáltatók által biztosított televízió szolgáltatásokkal.

A város teljes területén biztosított a szilárd kommunális hulladékszállítási közszolgáltatás valamint a szelektív hulladék „házhoz menő”gyűjtése elszállítása is megoldott.

1.2. Közúthálózat

Kisújszállás közútjai a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Igazgatósága kezelésében lévő országos közutak köré szerveződnek. Megfigyelhető, hogy az állami kezelésű utak állapota évről-évre egyre jobban romlik, és egyes útszakaszokon már nem elegendő kizárólag a forgalombiztonságra veszélyes burkolathibák kijavítása. Sajnálatos módon a Csorbára, Örményesre vezető közúton, a Kossuth Lajos utcán, a Malom utca Széchenyi utca és Béla király utca közötti szakaszán, a Béla király utca Malom utcától DK-i (Ecsegfalva) irányba eső szakaszán, a Rákóczi utcán, és a városon átvezető 4201. jelű összekötő úton – Széchenyi utca, Szabadság tér, Deák Ferenc utca – is olyan mértékű útburkolathibák figyelhetők meg, amelyek javítása, a hagyományos kátyúzásokon túl, nagyobb volumenű műszaki beavatkozást tesz szükségessé. 2020-ban a Kossuth Lajos utca déli részét felújította az Igazgatóság.

Azonban nem csak a belterületi állami kezelésű utak állapota rossz, hanem a városunkat a térség más településeivel összekötő utak állapota is kritikus, erre jó példa az Ecsegfalvára vezető 4205. számú Kisújszállás-Körösladány összekötő út, mely út mellett fekszik Márialaka külterületi lakott terület is, továbbá a városunkat Túrkevével összekötő út.

Önkormányzatunk számára fontos a város közúti elérhetőségének javítása állami vagy európai uniós, vagy norvég alapos, vagy európai gazdasági térségi alapos beruházás keretében.

Kisújszállás város belterületén az önkormányzati tulajdonú közúthálózat hossza: 84,281 km.

Általánosságban megállapítható, hogy az önkormányzati kezelésű utak állapota az állami kezelésben lévő utak állapotánál nagyságrendekkel jobb, de azért, hogy ez az állapot a jövőben is fennmaradjon, az utak általános állapota javuljon, éves szinten jelentős mértékű összeget kell útkarbantartásra fordítani. Azon állapot elérése érdekében, amely lehetővé teszi egy tervszerű és általános, jó állapotfenntartást lehetővé tevő útkarbantartást, viszont több százmilliós beruházásra lenne szükség. Ennek megvalósítása jelenleg csak pályázati forrás felhasználásával lehetséges.

A város jelentős parkoló mennyiséggel rendelkezik, amely azonban az elmúlt években néhány időszakban kevésnek bizonyult a lakossági autóállomány növekedése miatt. A parkolók számának fejlesztése, különösen a városközpontban fizikai korlátokba ütközik.

A Gaál Kálmán gazdasági programban megfogalmazottak szerint: *„Az önkormányzatunk – a lakosság, intézmények, vállalkozások bevonásával – célul tűzte ki a meglévő parkolási infrastruktúra ésszerűbb használatának fejlesztését. Továbbá az önkormányzat pályázati forrásokból tervezi a parkolók átgondolt fejlesztését, új parkolók építésével olyan helyszíneken, ahol arra folyamatosan nagy igény van. Az önkormányzat elő kívánja segíteni a vállalkozások és az intézmények parkoló fejlesztését telken belül, ahol ez nem lehetséges ott közterületen, így javítva a szolgáltatások, közszolgáltatások, kereskedelmi és turisztikai szolgáltatások elérhetőségét.*

A parkolás fejlesztésnél a jövőben egyre nagyobb figyelmet kell fordítani a korszerű elektromos töltés megteremtésének, elősegítve a környezetbarát gépjárművek elterjedését.”

1.3. Közlekedési rendszer változásai napjainkban

A világban – így Európában is – napjaink egyik legnagyobb kihívása a városok területi terjeszkedéséből és a tevékenységek szétterüléséből eredő mobilitási igénynövekedés kordában tartása, a közlekedés fenntarthatóságának biztosítása, a fajlagos energiafelhasználás csökkentése. A gazdasági, termelési, kereskedelmi interakciókban kitágult és felgyorsult világ új kihívásai a belső társadalmi átalakulások folyamataival birkózó közép- és kelet európai városokat különösen nagy kihívás elé állítják. E városok átmeneti állapotukban jóval védtelenebbek a gyors változásokkal, a globalizáció hatásaival, a megváltozott életviteli, foglalkozási szokásokkal szemben.

Kisújszálláson a rendszerváltást követő éveket jellemző gazdasági, társadalmi, területhasználati folyamatok a – fejlesztési elmaradásaiból és alulfinanszírozásából eredően egyébként is válságos helyzetű úthálózat miatt – városi közlekedést, a fenntarthatóságot veszélyeztető

kritikus helyzetbe hozták. A fenntartható mobilitás egyik legfontosabb feltétele lenne a terhelések növekedése nélküli teljesítménynövekedés. A közlekedési környezetet ugyanakkor éppen e kívánatos feltétel ellenkezője jellemezte. Növekedett a kerékpáros és közösségi közlekedés térvesztése és növekedett az autóhasználat, miközben növekedtek az „egységnyi hozzáféréshez” szükséges utazási hosszak és utazási idők is. Tehát több, kedvezőtlen tényező fokozta a mobilizáció terheit, miközben annak haszna (a kapcsolatépítés vagy a cserefolyamat intenzitása) változatlan, vagy alig változott.

A megnövekedett igényű és távolságú mobilitás okai és indokai a közlekedésen kívüliek. A következmények, hogy az új mobilitási igények lényegesen fogyasztják az idő- és erőforrás felhasználást, a közlekedésen belüliek, s abból erednek, hogy a közlekedési rendszer eszköztára az új feltételek követelte igényektől egyre jobban elmarad. A mennyiségében szinte változatlan közlekedési infrastruktúrát egyre több forgalomvonzó létesítmény fogyasztja, a területhasználati gyakorlat ellene hat a fenntartható közlekedéspolitikának. Az egyre romló környezetminőség oka nem a közlekedés, hanem annak rossz feltételei. A városfejlődés mai folyamata, a szuburbanizáció, a gazdasági növekedés, az életszínvonal emelkedése, az életmód megváltozása, a több szabadidő, egyaránt a helyváltoztatások, ezen belül az autóval végrehajtott helyváltoztatások számának kedvezőtlen növekedése irányába hatott. E tendenciát a közösségi közlekedés elérhetőségének csökkenése és romló szolgáltatási színvonala tovább erősítette. A város közúthálózata - az elmúlt tíz évben történő útépitéseknek köszönhetően - a növekvő autósforgalom befogadására jelenleg alkalmas, ugyanakkor a még nem burkolt utak aszfaltozása a növekvő forgalom miatt elengedhetetlen. A parkolás, gépjárműtárolás kérdése az elmúlt évek jelentős parkolóépítései ellenére, csak részben megoldott, több helyen időszakosan kaotikus állapotok alakulnak ki. Fokozta a parkolási helyzet romlását, hogy a tömblakások jó részében a garázsok létesítése nem történt meg, a növekvő gépjárműszám a közterületi parkolóhelyet foglalja el. De ez a tendencia ismerhető fel a kertvárosias övezetekben is, az új gépjárműveket sok esetben nem a telken belül, hanem a házuk előtti zöldterületen tárolják a tulajdonosok.

A szétterülő fejlődés ugyanakkor közforgalmú szolgáltatással, sajnos nehezen követhető. A városban jól működő helyi autóbusz közlekedés biztosított. Ennek ellenére csak korlátozottan veszik igénybe a lakosok, de hatékonyan működik az iskolai időszakokban, mintegy „iskolajárat” funkció szerepét is betöltve.

Az alternatív közlekedési eszköz Kisújszálláson továbbra is a kerékpározás, melynek nagy hagyományai vannak. Az utóbbi években jelentősen bővült a kerékpáros közlekedés biztonságát elősegítő fejlesztések is. 2018-ban került kialakításra 3180m hosszú szakaszon kerékpáros nyom a Baross Gábor utca, Rákóczi utca (Nyár utca – Deák Ferenc utca közötti szakasza) Nyár utca, Dózsa György utca, Malom utca, (Dózsa György utca – Széchenyi utca közötti szakasza) utcák tekintetében. Új B+R parkolók (kerékpártárolók) is kialakításra kerültek a meglévők bővítésével, a vasútállomáson 9 darab és az autóbusz pályaudvaron 41 darab kerékpártámasz kihelyezésével, a hozzákapcsolódó térburkolat készítésével, a közösségi közlekedés nagyobb igénybevétele érdekében.

A személygépkocsik száma az elmúlt 10-12 évben megkétszereződött, a személygépkocsi-utazások is közel kétszeresére nőttek, miközben a lakosok összes napi helyváltoztatásaiból a kerékpáros-közlekedés aránya csökkent.

1.4. A közlekedési rendszer fejlesztésének legfontosabb elvei

- a.** A közlekedési rendszer működtetését és fejlesztését megalapozó közlekedéspolitika nem a spontán közlekedési szükségletek mennyiségi kielégítésére, hanem a város kiegyensúlyozott működéséhez szükséges igények kielégítésére kell törekedjék. Ez az egyes területek és különböző közlekedési módok összehangolt, differenciált kezelését (fejlesztését, visszafogását, minőségi tényezőinek előtérbe helyezését) jelenti.
- b.** Egy-egy városszerkezeti zónában a támogatandó közlekedési módot a térség környezeti eltartó képességének, a forgalom eltűrhető mértékét az adott útvonal környezeti kapacitásának kell meghatározni.
- c.** A közlekedési rendszer fejlesztése, a város gazdaságát, regionális szerepkörét jól szolgáló, a környezetével összhangot teremtő hálózat létrehozását kell, hogy céljául tűzze, egyensúlyra törekedve a társadalmi-gazdasági fejlődés, valamint a környezet - és értékörzés között.

Vezérelvei: együttes település- és közlekedéstervezés, tervezhető és fenntartható mobilitás, integrált hálózatfejlesztés és működtetés, helyváltoztatások csökkentése és befolyásolása, közlekedésminőség, környezetminőség összhangja.

- d.** A közlekedésfejlesztés nem egyenlő a hálózatfejlesztéssel. A közlekedésfejlesztés a hálózatfejlesztés és az áramlásszabályozás összhangja. Legfontosabb feladata olyan kooperatív integrált rendszerek létrehozása és hatékony működtetése, amelyek alkalmasak a különböző utazási formák és közlekedési eszközök közötti magas szintű kapcsolódások megteremtésére, a közforgalmú közlekedés és a magánközlekedés várospolitikai célokba ágyazott összekapcsolására.

A városi közlekedési rendszer fejlesztésének célja az átfogó városfejlesztés részeként az emberi életfeltételek és életkörülmények javítása, a természeti és épített környezet megőrzése, fejlesztése, az igények és lehetőségek közötti egyensúly megtalálása a társadalmi, gazdasági és környezeti adottságok, a hagyományok, a gazdasági és politikai környezet, a rendelkezésre álló erőforrások, a fenntartható fejlődés fő jellemzőinek a figyelembevételével. A város lakó kapcsolata a közlekedéssel egyetemes, kapcsolatba kerül vele akkor is, ha használja és akkor is, ha nem használja, csak elviseli mások általi használatát.

A közterületen épített közlekedési létesítmények esztétikája, és a közterületen zajló közlekedés színvonala a közterület minőségét meghatározzák. Az emberek naponta közlekednek, ezért a

közlekedés feltételei, a használók életminőségére, hangulatára, időbeosztására, teljesítőképességére közvetlenül hatnak.

Az arányos, kiegyensúlyozott közlekedési szerkezet a közlekedés valamennyi ágazatának és a közlekedés valamennyi résztvevőjének biztosítja a gyors, zavarmentes és színvonalas utazást. Ehhez a városszerkezeti egységek sajátosságaiból kiindulva olyan infrastruktúra hátteret kell teremteni, amely a használókat az adott térségben kívánatos utazási mód igénybevételére készíti. A közlekedési szerkezet e kívánalmak szerinti alakítása a tiltás és szankcionálás eszköze helyett az – érdekek felismerésére, alapozó – igénybefolyásolás eszközeire épít.

A városfejlesztés mobilitás csökkentő lehetőségei a többpólusú és a tengelyirányú fejlesztés elvének érvényesítése, egy megfelelő sűrűségű, kompakt városi tér kialakítása és a területhasználatnál a funkciók kevert jellege, amely **biztosítja** a szükséges utazások minimalizálását, valamint **a közösségi közlekedés, a gyalogos- és kerékpáros közlekedés nagyobb esélyét.**

A közlekedési övezetek sajátosságai alapján meghatározott fejlesztési- és szabályozási gyakorlat biztosítja, hogy az eltérő környezetérzékenységgű területeken az adott terület környezeti eltartóképességéhez illő közlekedési preferenciák valósuljanak meg. Az övezeti szabályozás így visszahat az áramlásszabályozásra azáltal, hogy az utazási láncnak az érintett területen az övezet megkövetelte közlekedési mód előnyben részesítésével kell áthaladnia.

A közlekedés fejlesztésének és szabályozásának egyik legfontosabb feladata a környezeti viszonyok javítása, a forgalombiztonság növelése, a közlekedés káros hatásainak mérséklése. A környezet-érzékeny területek védelmére széles körben kell alkalmazni a területi forgalomcsillapítás módszereit. Az új környezetbarát közlekedési formák elterjesztése az életkörülmények minőségjavításának fontos eszköze. E közlekedési formák fejlesztésében a kerékpáros közlekedésnek nagyobb lehetőségeket, a gyalogosközlekedésnek pedig elsőbbséget kell kapnia.

A közlekedéstervezés feladata olyan közterületi rend és keresztmetszeti elrendezés kialakítása, amely a megfelelő létesítmények, és a vonzó utcakép biztosításával megteremti a nem motorizált helyváltoztatás (gyalogos és kerékpáros közlekedés) részarány növekedésének fizikai feltételeit.

A közlekedési rendszert működtető és használó ember viselkedésének befolyásolása a kívánatos közlekedési állapot kialakításának nagy tartaléka. Ennek érdekében külön stratégia kidolgozása szükséges a lakosság érdekeltté tételére, szokásainak önkéntes megváltoztatására. A célkitűzés megvalósításában közreműködők között sajátos és fontos helye van a lakossági és civil szervezeteknek. A város szerepe e területen egyetemes, a város- és közlekedésfejlesztés, valamint üzemeltetés minden kérdésében érvényt kell szerezni a fenntarthatóság szempontjainak.

Az integrált közlekedésfejlesztés a város területszerkezetének és területhasználatának várospolitikai elhatározások szerinti alakítására, a város működőképességének és

hatékonyságának javítására, valamint a város lakhatóságának és elvárható életminőségének biztosítására törekszik. E gyakran egymással ellentétes célok érvényesítése a közlekedési rendszer városszerkezeti célok szerinti alakítását, a közlekedési áramlatok területhasználattal összehangolt szabályozását, valamint a különböző közlekedési módok integrált egymásra építését követeli meg.

Az integrációt a hálózatszervezésnél, az üzemvitel szervezésnél általánosabb elvként indokolt alkalmazni, beleértve ebbe a helyváltoztatás befolyásolását, az utazás, a szállítás tervezését, a mobilitás szabályozását is. Egy-egy hálózati elem önmagában történő megépítése a kívánt hatást csak akkor éri el, ha a project megvalósítása a rendszerbe illesztve kiegészítő intézkedésekkel, a mobilitási szokások tudatos alakításával van egybekötve.

A városfejlesztésbe integrált közlekedésfejlesztés a használt eszközt a kívánt célhoz rendeli, amelynek eredményeként:

- a belső zóna rehabilitációjával a zsúfoltság csökken, a parkolási körülmények normalizálódnak, a közterület minősége, élhetősége javul,
- a külső városrészekkel a kerékpáros- és tömegközlekedés fejlődik, színvonala környezetbarát eszközök alkalmazásával javul (lásd buszvárók építése).

A helyváltoztatási politikák alakításában a parkolás politika – az integrált áramlásszabályozás részeként – az egyik legfontosabb tényező. Egy megfelelő kerékpárnyom-, kerékpárút-hálózat kínálat biztosítása, és az ezzel összehangolt parkoláspolitikai olyan összefüggő eszközök a mobilitási szokások alakításában, amelyek külön-külön alkalmazva hatékonyságuk nagy részét elveszítik.

A gépkocsi tárolási, parkolási helyének befolyásolása az integrált közlekedési rendszer és a komplex, áramlásszabályozás megvalósításának fontos eszköze. Célja egyrészt, hogy egy-egy térség lokális gépjármű elhelyezési igényeit kezelhetővé tegye azáltal, hogy a kereslet-kínálat, valamint a környezeti teherbíró-képesség figyelembevételével az indokolt igényeket kielégítő elhelyezési, szabályozási, ellenőrzési helyzetet teremtsen. Másrészt eszközként szolgáljon az utazások befolyásolására annak érdekében, hogy az egyes övezetekben érvényesüljön a környezethez legjobban illő közlekedési mód elsőbbsége.

1.5. A megállás és a várakozás fogalma

A megállás és a várakozás fogalmát a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) szabályozza. A *KRESZ IV. rész: A járművekre vonatkozó szabályok, I. fejezet: A járműközlekedés általános szabályai* szerint a

Megállás

40. § (1) Járművel megállni - ha közúti jelzésből vagy a (2)-(5) bekezdés rendelkezéséből más nem következik - csak az úttest menetirány szerinti jobb szélén, azzal párhuzamosan, egy sorban szabad. A megállást irányjelzéssel jelezni kell.

(2) Egyirányú forgalmi úton az úttest bal szélén - ha közúti jelzésből más nem következik - akkor szabad megállni, ha a jármű mellett az úttest jobb széléig mérve legalább 5,5 méter szélességű hely marad.

(3) Kétkerekű motorkerékpárral, segédmotoros kerékpárral és kerékpárral egymás mellett két sorban vagy az úttest széléhez viszonyítva ferdén is meg szabad állni, ha a járművek az úttestből egy személygépkocsi szélességénél többet nem foglalnak el. Ahol a várakozóhelyet útburkolati jel [18. § (1) bek. j) pont] jelzi, egy gépkocsi részére szolgáló helyen két ilyen jármű is megállhat.

(4) Lakott területen kívül járművel - a lehetőséghez képest - az úttesten kívül kell megállni.

(5) Tilos megállni:

a) ahol a jármű fényjelző készülék vagy jelzőtábla jelzésének az észlelését akadályozza;

b) ahol a jármű és az úttesten levő záróvonal vagy a jármű és az úttest másik szélén álló jármű között legalább három méter széles hely nem marad;

c) be nem látható útkanyarulatban, bukkanóban vagy más olyan helyen, ahol a járművet a többi jármű vezetője kellő távolságból nem észlelheti;

d) körforgalmú úton, útkereszteződésben és az úttestek széleinek metszéspontjától számított 5 méter távolságon belül, ha a közúti jelzésből más nem következik; az útkereszteződésben az úttorkolattal vagy útelágazással szemben megálló járműre - ha ez a többi jármű bekanyarodását nem akadályozza - a tilalom nem vonatkozik;

e) kijelölt gyalogosátkelőhelyen, valamint a gyalogosátkelőhely előtt személygépkocsival, motorkerékpárral, segédmotoros kerékpárral, kerékpárral és kézikocsival 5 méter, egyéb járművel 15 méter távolságon belül;

f) hídon, aluljáróban, alagútban, valamint ezek be- és kijáratánál;

g) vasúti átjáróban és attól számított 30 méter távolságon belül, valamint vasúti, illetőleg villamospályán és ezekhez olyan közel, hogy a jármű a vasúti jármű, illetőleg a villamos közlekedését akadályozza;

h) más járművel a villamos, autóbusz vagy trolibusz megállóhelyet, illetőleg taxiállomást jelző tábla előtt 15 méter, utána 5 méter távolságon belül, kivéve, ha útburkolati jelből más következik;

i) autóbuszöbölben, kivéve

ia) a kijelölt megállóhelyen megálló autóbuszt (trolibuszt), villamost,

ib) az utasok ki- és beszállásának idejére a személytaxit, a betegszállító gépjárművet, az iskolabuszt és a gyermekeket szállító autóbuszt, továbbá

ic) 20 és 6 óra között a kommunális szemet szállítására szolgáló járművet;

j) villamos megállóhelynél levő járdasziget és a hozzá közelebb eső járda közötti úttestrészen;

k) 1000 kilogrammnál nagyobb tengelyterhelésű járművel járdán;

l) kapaszkodósávon, gyorsító-és lassító sávon, kerékpársávon, nyitott kerékpársávon, kerékpárúton, gyalog- és kerékpárúton;

m) különösen veszélyes helyen, az útburkolati jellel [18. § (3) bek.] jelzett területen;

n) autóbusz forgalmi sávban, kivéve

- na*) a kijelölt megállóhelyen megálló autóbust (trolibust), villamost,
- nb*) az utasok ki- és beszállásának idejére a személytaxit, a betegszállító gépjárművet, továbbá
- nc*) 20 és 6 óra között a kommunális szemet szállítására szolgáló járművet.
- (6) Az (1), (4) és (5) bekezdés rendelkezése nem vonatkozik a forgalmi okból szükséges megállásra, valamint arra az esetre, ha e rendelkezések a jármű műszaki hibája miatt nem tarthatók meg.
- (7) A jármű ajtaját a vezető csak akkor nyithatja ki, ha ezzel a közlekedés biztonságát, valamint a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti.
- (8) A járdán - részben vagy teljes terjedelemben - csak akkor szabad megállni, ha
- a*) azt jelzőtábla vagy útburkolati jel megengedi,
- b*) a jármű a járda szélességének legfeljebb a felét foglalja el,
- c*) a járdán a gyalogosok közlekedésére legalább 1,5 méter szabadon marad, és
- d*) a jármű tengelyterhelése az 1000 kg-ot nem haladja meg.
- (9) A járdán a mozgásában korlátozott személy (vagy az őt szállító jármű vezetője) járművével, a betegszállító gépjármű, az iskolabusz, a gyermekeket szállító autóbust, a kerékpár, a kétkerekű segédmotoros kerékpár és a kétkerekű motorkerékpár a (8) bekezdésben említett egyéb feltételek fennállása esetén akkor is megállhat, ha a megállást jelzőtábla vagy útburkolati jel nem engedi meg.

Várakozás

- 41. §** (1) A 40. § rendelkezéseit értelemszerűen alkalmazni kell a várakozásra is.
- (2) Tilos várakozni [a 40. § (5) bekezdésében említettekén túlmenően]:
- a*) a három külön úttesttel rendelkező út középső úttestjén;
- b*) lakott területen kívül főútvonal úttestjén;
- c*) ahol a jármű az útmenti ingatlanra való behajtást vagy az onnan történő kihajtást - az ingatlannal rendelkezni jogosult hozzájárulása nélkül - akadályozza;
- d*) ahol a jármű szabályosan várakozó másik jármű megközelítését vagy elindulását akadályozhatja;
- e*) az úttesten ott, ahol a járdán a megállás megengedett.
- (3) A mozgáskorlátozott személy (illetőleg az őt szállító jármű vezetője) járművével és a betegszállító gépjármű olyan helyen is várakozhat, ahol a várakozást jelzőtábla (61. ábra) tiltja. Korlátozott várakozási övezetben és várakozási övezetben a mozgáskorlátozott személy vagy az őt szállító jármű vezetője a járművével és - az (5) bekezdésben foglaltak szerint, tárcsa használatával egy óra időtartamig - a betegszállító gépjármű a várakozást ellenőrző órával (parkométerrel) vagy jegykiadó automatával ellátott várakozóhelyen, ellenőrző óra vagy jegykiadó automata működtetése nélkül is várakozhat. A kijelölt rakodóhelyre vonatkozó rendelkezés [15. § (6) bekezdése] azonban e járművekre is irányadó.
- (4) Várakozást ellenőrző óránál munkanapon 8 és 18 óra, szombaton 8 és 14 óra között - ha pedig jelzőtábla [17. § (1) bek. *e*) pont] ettől eltérő időszakot jelöl meg, ebben az időszakban -

csak az óra működtetésével és legfeljebb az órával jelzett időtartamig szabad várakozni. Lejárt órát a jármű eltávozása nélkül ismételtelen működésbe hozni tilos.

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

(6)

(7) A járművet őrizetlenül hagyni abban az esetben szabad, ha a vezető gondoskodott arról, hogy a jármű önmagától el ne indulhasson és illetéktelen személy azt el ne indíthassa.

(8) A sürgősségi orvosi ellátáshoz kiadott várakozási engedéllyel (161. ábra) megjelölt személygépkocsi vezetője - amennyiben a várakozás egyéb módon nem lehetséges -

a) a 15. § (1) bekezdése *b*) pontjában, és

b) a 40. § (8) bekezdése *a*), *b*) és *d*) pontjaiban

meghatározott rendelkezéseket figyelmen kívül hagyhatja.

1.6. A város jelenlegi várakozásra alkalmas területei

Az önkormányzati adóhatóság nyilvántartása szerint a 2019. évben 3 704 személyautó után fizetnek gépjárműadót. A gépjárművek számának növekedése és nagymértékű használata kihat a város teljes közlekedési infrastruktúrájára, az utak használatára, az elhasznált üzemanyag környezeti terhelést jelentő hatásaira és a parkolásra is.

A gépjárművek forgalma nem egyenletesen oszlik el a városban. A legnagyobb terhelést a régi 4-es főút (4201), a Kossuth Lajos utca, a Nagy Imre utca, a Petőfi Sándor utca, a Határ utca, a Vásár utca és a város többi gyűjtő útjai, valamint az ezeket összekötő mellékutak, továbbá az iskolák, üzletek környéke szenved el. A közlekedés növekvő mértéke a parkolási igényekre vonatkozóan is jelentős hatással van. Tapasztalataink szerint nagyarányú a parkolási igény:

- a Vásár utcán, (különösen a Pallagi Gyula tér és az iskolai épületek környékén)
- a Móricz Zsigmond Református Kollégium mellett (ez érinti a Kisúj étterem parkolóját is) ami egész napos terhelést jelent,
- a piac környékén, kisebb mértékben a keddi, nagyobb mértékben a szombati piacnapokon. (Vásár, Mikes, Táncsics Mihály utcákon),
- a Városháza melletti parkolóknál, különös tekintettel az ügyfélfogadási időre, illetve a reggeli iskolakezdésre, délutáni iskolazárásra,
- időszakos jelleggel, különös tekintettel a péntek délutáni és a szombati időszakra a nagy bevásárló központok parkolójában,
- általánosságban a város központjában (Kálvin park, Szabadság utca, Piac utca, Mikes utca, Kossuth Lajos utca, Nagy Imre utca, Szabadság téri lakótelep, Rákóczi utca, Nyár utca, Arany János utca, Illéssy és a Rákóczi utca, valamint a vasútállomás),
- időszakos jelleggel az oktatási, nevelési intézmények környezetében (óvodák, iskolák), így

- a Bajcsy-Zsilinszky Endre utca és Kossuth Lajos utca a Kádas György EGYMI működésével érintett szakaszán.

A nagyarányú parkolási igénnyel érintett területeket tovább gondolva készült egy olyan áttekintő térkép, amely megmutatja a jelenlegi parkolásra alkalmas területeket (1. melléklet).

Kisújszállás Város Önkormányzata az elmúlt években több olyan pályázatot is megvalósított, amely a megnövekedett parkolási igényeket hivatott kielégíteni. Ezt Önkormányzatunk mindig is fontos feladatának tartotta, és a lehetőségekhez, valamint a pályázati feltételekhez mérten igyekezett valamennyi alkalmat megragadni.

Ilyen sikeres pályázatnak köszönhetően beszélhetünk ma már a „*Fenntartható közlekedésfejlesztés Kisújszálláson*” elnevezésű, TOP-3.1.1-15-JN1-2016-00025 azonosítószámú projekt keretében megvalósult új, a Süsü tematikus játszótér mögött elhelyezkedő 37 db parkolóhelyről a Nyár utcán, vagy éppen a Zeneiskola mögött megépített új parkolókról.

A Kumánia Gyógy- és Strandfürdőbe ellátogató, mind a hazai, mind a más településről ide érkező vendégek részére létesítettünk új parkolóhelyeket a Csatorna utcán, az Illéssy utcán és az Arany János utcán.

A városközpont funkcióbővítő fejlesztése, az ÉAOP-5.1.1.D pályázati konstrukció keretén belül a városközpontban több helyen is létesült vagy éppen felújításra kerültek személygépjármű parkolóhelyek, így a Városháza Palota K-i oldalában egy új út kialakításával, a Kálvin parkban több helyen és a Régi Piacsarnok melletti belső udvarban.

Nem önkormányzati beruházásban, de szintén parkolók kiépítésével valósult meg a közelmúltban a „*100. vasútvonal rekonstrukció, Kisújszállás állomás, állomási előtér*” megnevezésű beruházás is.

2. A parkolási probléma megfogalmazása, tárgyalása

2.1. Helyzetfelmérés és helyzetelemzés

Az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm.rendelet (a továbbiakban: OTÉK) 42. §-a alapján az építmények, önálló rendeltetési egységek, területek rendeltetésszerű használatához a rendelet 4. sz. mellékletében meghatározott számú gépjármű elhelyezési lehetőségét 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. Az előírt férőhelyű parkolószám nem mindig fedí

a valóságot, hiszen pl. egy lottózó 10 m²-es ügyféltere miatt csak 1 db parkolóra kötelezett, amely nyilvánvalóan kevés. A multinacionális üzletláncok üzletpolitikája éppen ezért az, hogy az előírtnál nagyobb számú parkolót építenek, mert nem akarják, hogy egy vásárló is tovább hajtsa, ha nincs üres hely. Az OTÉK szerinti szabályozás lényege, hogy saját telken kell megvalósítani a parkolóhelyeket, ami viszont városunk esetében különösen az üzleteket érintően messze nem valósult meg, viszont az önkormányzattól éppen ők követelik meg közpénzből közterületen való megépítésüket.

A város parkolási rendjének problémájaként megfogalmazható az a tény, miszerint az elmúlt évtizedekben nagymértékben megnövekedett az autótulajdonosok száma. Ma már az is általánosságban elmondható, hogy egy háztartásban bizony két-három autó is helyet kap, amit napi szinten használnak munkába járás céljából. Ezt a megnövekedett gépjárműállományt a város jelenlegi parkolóinak kapacitása úgy látszik, minden időszakban nem tudja befogadni. Hozzá kell tenni azt a szembeeső tény is, miszerint – köszönhetően a modernizációnak – a mai, modern kisújszállási nem hajlandó gyalogni, ha van rá módja. Fontos megjegyezni azt is, hogy a városban létrejött, jellemzően a lakótelepi épületek építésénél, illetve tervezésénél figyelembe vett várakozóhelyek az akkor még jóval korlátozottabb számú gépjárművek számára lettek kialakítva, vagy éppenséggel nem biztosították a gépjármű parkolásra kijelölt helyeket (lásd: Arany János utca 2/a és 2/b társasház). Ezek a mai időkben, a jelenben okoznak parkolási problémákat.

Említésre méltó a Szabadság téri lakótelep együttese, ahol szintén megfigyelhető, hogy (az itt meglévő garázssoron tárolt autók felül) az ott lakók tulajdonában lévő személygépjárműveket a közterületi parkolóban tárolják. Ezzel együtt azonban kiszorítják azon lakosok autóját, akik adott esetben csupán néhány percre, vagy maximum egy órahosszára vennék igénybe a parkolóhelyeket: azoknak, akik a Városházával szemben lévő üzletekbe látogatnak.

Időszakosan felmerülő torlódást okoznak az iskolák, óvodák közelében megálló autók, akik gyermeküket hozzák-viszik az oktatási, nevelési intézményekbe. Noha túlnyomó többségben a kijelölt parkolóhelyek ~200 m-es körzetben megtalálhatók, azokat mégsem veszik igénybe a szülők, mert gyermekét mindenki a bejáratnál kívánja letenni.

A városban további parkolási probléma forrásaként megemlíthető, hogy az egyes parkolásra alkalmas területeken a parkolóállások nincsenek szabályosan felfestve. A felfestés a szabálytalanul várakozó autók ellenőrzése és szükség szerinti szankcionálása mellett vélhetően megoldást jelentene a problémák csökkentésére.

Természetesen nem az a cél, hogy a városban minél több büntetést szabjanak ki a hatóságok az autótulajdonosokra, azonban le kell szögeznünk, hogy a legtöbb parkolási probléma abból is fakad, hogy az egyes helyeket szabálytalanul veszik igénybe a várakozó gépjárműtulajdonosok.

A nagyobb városokban már elterjedtek a fizetős parkolók, melynek jogi háttérével, technikai feltételeivel és morális kérdésével jelen parkolási koncepció nem foglalkozik.

A SPAR Magyarország Kft., a Lidl Magyarország Bt. és a Penny Market Kft. kisújszállási üzleteinél meglévő parkolóinál megfigyelhető az a jelenség, miszerint az autóval érkező vásárlók, ha tehetnék közvetlenül az üzletek bejáratánál várakoznának.

Tekintettel arra, hogy az üzletek magántulajdonú telkeken vannak, az itt felmerült parkolási problémákkal az üzleteknek maguknak kell foglalkozni. Jó példa erre, hogy a Lidl Magyarország Bt. parkolójában felfestette azokat a területeket, ahol várakozni tilos (különösen veszélyes helyet jelölő útburkolati jel), és ez a felfestés csökkentette a tilosban várakozók számát.

Szintén időszakosan jelentkező probléma az egyes vendéglátó egységeknél kialakított parkolóhelyek zsúfoltsága. A problémát tovább fokozza bizonyos esetben, hogy pl. a Kisúj étteremnél kialakított parkolóban a Móricz Zsigmond Református Kollégium dolgozói és tanulói sok esetben ott tárolják tanítási időben a személygépjárműveket, ezzel csökkentve azoknak a vendégeknek a parkolási lehetőségét, akik ebédidőben látogatnák az éttermet. Megállapítható, hogy a Gimnázium dolgozóinak, tanulóinak az intézménynél kialakított parkolóhelyek már nem elegendőek.

Hasonló problémával találjuk magunkat szemben a Horváth Kert Vendéglő esetében is. Bár ennél a vendéglátó egységnél parkolók a saját telken belül is ki vannak alakítva, azonban ebédidőben az ezen a területen meglévő parkolóállások darabszáma nem képes elbírní az itt megforduló vendégek által használt gépjárműszámot, így a vendéglátó egység előtt, a Nagy Imre utcai várakozó helyeket is igénybe veszik az autósok, jellemzően szabálytalanul. Meg kell jegyezni, hogy az utcai parkolónál a parkolóállások nincsenek felfestve és a KRESZ ide vonatkozó rendelkezéseit nem veszik figyelembe (menetirány szerinti jobb oldalon, úttal párhuzamos megállás). A Nagy Imre utca ezen szakaszán tovább fokozza a problémát az egymást követő üzletek előtt az út mindkét oldalán megálló gépjárművek. Az üzletek előtt nem megfelelően, vagy nem kellő számban kialakított parkolóhelyek következtében

Olyan intézményeknél, mint pl. a Kádas György EGYMI nevelési-oktatási intézmény előtt a parkolás folyamatos problémát jelent. Az intézmény előtt, a közterületen (Kossuth Lajos, illetve Bajcsy-Zsilinszky Endre utca) nincs kijelölt várakozó hely. Itt az autók az út mindkét oldalán félig a zöldterületben tudnak csak megállni és várakozni, ami a környék zöldterületét károsítja, a nagyméretű gépjárművek (mezőgazdasági eszközök) közlekedését nehezíti, sok esetben korlátozza. Itt rövid távú megoldást jelenthet a Bajcsy-Zsilinszky Endre utca mindkét oldalán az intézmény előtti részen az útpadka kőszórásos megerősítése-megszélesítése, úgynevezett nemesített padka készítése, amelyhez az oktatási-nevelési intézmény kérelme alapján a hozzájárulást Kisújszállás Város Önkormányzata megadta. A Karcagi tankerületi központ

igazgatójával folytatott egyeztetések alapján, pályázati forrás bevonásával az intézmény területén belül parkoló kialakítása hosszú távon megoldást jelenthet.

A parkolási helyeket és gépjárművek tárolását közvetett módon befolyásoló tényezők közzé meg kell említeni azt a tényt is, miszerint a települési önkormányzatoktól, a települési önkormányzat jegyzőitől igen sok hatáskört elvettek az utóbbi 10 évben. A teljesség igénye nélkül elég csak megemlíteni az építési engedélyezési, illetve a telepengedélyezési hatásköröket. Utóbbi ugyan a települési önkormányzat jegyzőjénél maradt a mai napig, azonban az ide vonatkozó jogszabályok nem térnek ki a gépjárművek tárolására vonatkozó rendelkezésekre. Ezen hatáskör hiányok (vagy csökkentett hatáskörök) miatt a más hatóságok által lefolytatott ügyekben sajnálatos módon nem kerülnek felülvizsgálatra pl. egy-egy üzlet engedélyezésénél, hogy a kellő számú parkolóhely rendelkezésre áll-e, vagy sem. Az elhelyezendő személygépkocsik számának megállapításáról az OTÉK 4. melléklete részletesen rendelkezik.

A városban található parkolási lehetőségek felmérését, azok méretét, nagyságát, parkolószámát és műszaki állapotát helyszínenként külön-külön a 2. melléklet összefoglaló táblázata részletezi.

A felmérés alapján megállapítható, hogy Kisújszállás városban

- 780 db személygépjárművek megállására kijelölt parkoló,
- ~2100 db gépjárművek megállására alkalmas stabilizált útpadka található.

3. A megoldási javaslatokat meghatározó szempontok és irányelvek

A várakozó helyek kezelésével összefüggésben fontos meghatározni azon parkolási politikai alapelveket, és a megoldással összefüggő fontosabb feladatokat, amelyek konstruktívan viszik előre és irányítják azokat a tervezett lépéseket, amelyet Önkormányzatunk szem előtt tud tartani:

- A meglévő parkolási lehetőségek felülvizsgálatát követően, elsődlegesen törekedni kell azok állapotának fenntartására, szükség szerint felújítására, racionális kihasználására, a parkoló helyek egyértelműbb kijelölésével, a parkolási idő esetleges korlátozásával.
- Amennyiben mégis új parkoló helyek kialakítása szükséges, akkor a parkolóhelyek kijelölése lehetőleg ne a zöldterület rovására történjen. Fontos, hogy a parkolásra alkalmas közterületek gondosan legyenek megválasztva parkolóhelyek kialakíthatósága szempontjából.
- A parkoló mezők kialakítása során törekedni kell a parkoló és annak közvetlen környezetének fásítására.

- A keletkező csapadékvíz elvezetéséről gondoskodni kell. Ha zöldfelületet áldozunk parkolók kialakításának céljából, akkor vizsgálni kell a forgalom és várható terheléstől függő burkolati felület (gyephézagos, zárt) kialakítását, a csapadékvíz elvezetés módját, lehetőségét a meglévő rendszerekbe, illetve figyelemmel kell lenni a lejtési viszonyokra is.
- Egyidejűségi vizsgálatot kell végezni, hogy a tényleges parkolási szükséglet megállapítható legyen. A munkahelyi parkolás lehetőségeit az adott munkahely (üzem, intézmény, üzlet stb.) területén, ingatlanán belül kell oldani.
- Meg kell határozni konkrétan azokat a közterületeket, ahol parkolók kialakítása indokolt és azok kialakítása lehetséges, vagy indokolt lenne, de a közterületen annak kialakítása már nem lehetséges.
- Amennyiben az illetékesség és hatáskör elvonásból adódó új szolgáltatások, vagy a megváltozott használat és körülmények miatt megnövekedett parkoló szükséglet kiszolgálása érdekében új parkoló létesítése szükséges, akkor az új parkoló kialakítás érdekében szükséges felvenni a kapcsolatot az adott tulajdonossal, szolgáltatást biztosító szervezettel a parkolási probléma megoldása érdekében. A parkolási probléma megoldását elsődlegesen a szolgáltatás biztosító szervezetnek kell megoldania. Ha a fent megfogalmazott elvek lehetővé teszik a parkoló kialakítását a közterületen, az önkormányzat csak akkor biztosíthat arra helyszínt. Amennyiben a közterületen új parkoló kialakítása a fenti elvek alapján nem oldható meg, akkor a szolgáltatás biztosító saját ingatlanán belül köteles megoldani azt.
- A kerékpáros közlekedést folyamatosan népszerűsíteni kell.

A városban található parkolási lehetőségek felmérését azok méretét, nagyságát, parkolószámát, műszaki állapotát helyszínenként külön-külön a 2. melléklet összefoglaló táblázata tartalmazza, mely szintén tartalmazza ezeken a helyeken szükségesnek ítélt további beavatkozásokat, megoldási lehetőségeket is.

4. Új parkolóhelyek kialakításának lehetőségei

Új parkolóhelyek kialakítására a közeljövőben lehetősége nyílik a városnak, hiszen a „*Bölcsőde építése Kisújszálláson*” című TOP-1.4.1-19-JN1-2019-00001 kódszámú projekt keretén belül a Piac utcán 18 db új parkolóhely fog megvalósulni két ütemben. A bölcsőde megépítésével egyidőben 10, majd később, saját forrásból 8 db parkolóállás fog épülni. Az új várakozóhelyek kialakításának célja, hogy jó minőségű burkolt területen tudják az intézményi látogatók a gépjárműveit elhelyezni.

Kisújszállás Város Önkormányzata új, lehetséges parkolóhelyek kialakítását a Vásár utcán egy korábbi, meg nem valósult pályázat, a Játécsarnok tervezett megvalósításával együtt már megtervezte. A Vásár utcán a meglévő parkolók mellett a Mikes utcáig új, összesen 11 db

párhuzamos, és 15 db merőleges parkoló kialakítására van útépitési engedélyes szinten kidolgozott terve az önkormányzatnak.

Az 5310 Kisújszállás, Táncsics Mihály utca 2. szám (2833 hrsz) alatti ingatlan Kisújszállás Város Önkormányzata megvásárolta. Ez az ingatlan a Vásár utcához igen közel található, amely jelenleg beépítetlen terület. A koncepció figyelembe veszi ennek a teleknek parkolása alkalmas területté való kijelölését, amely piaci napokon vélhetően igen nagy segítséget nyújthat az ide gépkocsival érkező vásárlók részére.

Más beruházó által történő parkoló építésről a koncepció készítésének időszakában nincs tudomásunk.

Mint ahogy az önkormányzat egy-egy fejlesztési elképzelése során törekszik a fejlesztés körültekintő, komplex megvalósítására, a parkolás megoldására, így minden lehetőséget meg kell ragadni, hogy egy-egy új szolgáltatás beindulásakor, vagy meglévő szolgáltatás megváltozott körülményei miatt szükséges kellő parkoló biztosítását, az adott szolgáltató biztosítsa.

Jó példa erre a Mikes utca 1. szám alatt volt lakás átalakításával kialakított üzlet parkolásának megoldása. Tekintettel arra, hogy a fenti elvekben megfogalmazottak alapján, az önkormányzat a közterületen parkoló kialakítására helyet biztosítani nem tudott, az ület tulajdonosa a vásárlóknak telken belül alakított ki parkolókat.

5. Összefoglalás, konklúzió, javaslatok

Kisújszállás a személygépkocsi ellátottság növekedését a közúton kívüli parkoló felületek létesítése csak részben követte. Az álló gépjárművek elhelyezésének kérdése a város – ezen belül kiemelten a városközpont – elsőszámú közlekedési problémája.

Különös súlya van ezért annak, hogy a városban egy olyan átfogó parkoláspolitikára alapozott rendszer és szabályozás jöjjön létre, amely a központi területek szigorú parkolás-szabályozása mellett magába foglalja a magánközlekedés és közösségi közlekedés közötti eszközváltásra alkalmas P+R, és B+R rendszerek kiépülését is (lásd buszállomás és vasútállomás környéke).

Ezek alapján a parkolási rendszer fejlesztésének legfontosabb feladatai:

- a kerékpáros- és tömegközlekedéssel jól feltárt (sűrű, városias) térségekben a lakóterületi parkolás megoldása akár garázsok építésével is (biztonságos, védett helyen hagyható az autó és kerékpáros, illetve tömegközlekedéssel kezdhető az utazás),
- a városközpontban („célzónában”) a parkolási lehetőségek szelektív biztosítása, szigorú – de a központ versenyképességét nem akadályozó – szabályozása (lakossági parkolás megoldása, rövid idejű kereskedelmi parkolás biztosítása, **tartós parkolás távoltartása akár fizető parkolási rendszer bevezetésével is**).

A parkoláspolitikának a lakóterületen, a P+R parkolóknál és az ún. célzónáknál parkolást egységes rendszerben kell kezelnie, a parkolóhely-gazdálkodást pedig – a meglévő állapot adottságaiból kiindulva – a parkoláspolitikának a közlekedéspolitikai által rögzített céljai szerint kell megvalósítani.

A parkolás-gazdálkodás első számú feladata hogy eszköze legyen a közlekedéspolitikai érvényesítésének, az utazási szokások befolyásolásának, a közterületi rend biztosításának.

Emellett azonban szerepe és hatásai kiterjeszthetők. A város üzleti, kereskedelmi életére történő ráhatás tudatosításával finanszírozási forrásai bővíthetők. A közös érdek felismerésével a gazdaság piaci szereplőinek szélesebb köre tehető érdekeltté a parkolási üzletben úgy, hogy az alapvető közlekedéspolitikai szempontok se sérüljenek.

A város parkolási helyzetének normalizálása nagy jelentőségű, mégis az ehhez szükséges területek rendelkezésre bocsátása a legtöbb esetben akadályokba ütközik. Közterületeken a parkolófelületek korlátozottan állnak rendelkezésre, a közterületen kívüli felszíni területeket általában más – legtöbbször kereskedelmi – funkciók foglalják el (további parkolási igényt gerjesztve), a közterület alatti garázsépítéseket pedig finanszírozási illetve környezeti szempontok akadályozzák. A parkolók befogadóképessége ezért igen lassan nő. Egyes, eddig jól működő parkolók, a térségükbe települt kereskedelmi, szolgáltató létesítmény hatására eredeti rendeltetésüket elvesztették. Másutt a lakóterületek parkolási igénye kebelezte be az e célra épített parkolókat.

A városközpont parkolási gondjai közterületen már nem oldhatók meg. Az élehető város kialakítása a gyalogos és zöldfelületek növelését igényli, a járművek elhelyezése – a város életéhez szükséges mértékben – városközpont melletti garázsokban lehetséges. A garázsokban tartott autók értékvesztése lényegesen kisebb, számítások szerint egy garázs árát lehet megspórolni 1,5 autó elhasználási ideje alatt.

Egységes információs rendszer kialakításával a parkolóhelyet kereső forgalom a minimumra csökkenthető. A hatékony parkolás-gazdálkodás alapja, a kiterjedten komplex szemlélet és érdekelismerés a város gyakorlatában még hiányzik.

Specifikus célok:

- városközpont komplex parkolás-gazdálkodásának megvalósítása a város egészére kiterjedő parkolási rendszer megvalósításával,
- a parkolási igények egy részének városközponttól történő távoltartásával, a közterületi rend biztosítása, a járda- és zöldfelületeken történő gépkocsi tárolás megszüntetése,
- a lakossági parkolás előnyben részesítése,
- a tartós parkolás utcafelületen kívüli megoldása,
- a garázs férőhelyek növelése,
- az időszabályozással a parkolási igények egy részének távoltartása,
- a turista- és idegenforgalmi autóbuszok várakozásának, parkolásának megoldása
- a felszíni parkolás időkorlátozása akár fizető parkolás bevezetésével is, csak a kínálatot meghaladó kereslettel rendelkező városrészek közterületein (lásd vasútállomás).

Összegezve megállapítható, hogy a városban az egyes oktatási, nevelési és egyéb közintézményekhez, az üzletekhez, a kulturális és vallási létesítményekhez kiépített várakozó helyek tulajdonképpen rendelkezésre állnak. Nagyságuk, térbeli kialakításuk a mai előírásoknak nem minden esetben felelnek meg, azonban az illeszkedés szabályait követve ezek jogszerűen vannak kialakítva továbbra is.

A városban található parkolási lehetőségek felmérését azok méretét, nagyságát, parkolószámát, műszaki állapotát, a szükségesnek ítélt további beavatkozásokat, megoldási lehetőségeket helyszínenként külön-külön a 2. melléklet összefoglaló táblázatban foglaltakat, az adott évi költségvetésben, a rendelkezésre álló forrásoknak megfelelően ütemezni és megvalósítani szükséges.

Első ütemben a kevés költséggel megvalósítható parkolók egyértelmű megjelölését szolgáló kijelöléseket, felfestéseket célszerű megvalósítani.

Fontos szempont, hogy az így egyértelműsített parkolóhelyeken, és út szélén szabálytalanul megálló és várakozó járművek tulajdonosai a megfelelő szankcióban részesüljenek. Ehhez azonban hathatós rendőri segítség is szükséges. Ezért fel kell venni a kapcsolatot a Karcagi Rendőrkapitánysággal, hogy a közlekedési szabálytalanságok ellenőrzése során a szabálytalan megállás, parkolás és tárolás ellen hathatósan lépjenek fel, és szorosan működjenek együtt az önkormányzat illetékes munkatársaival.

Megállapítható, hogy a városközpontban új parkolók kialakítása zöldterület feláldozása nélkül nem megvalósítható, illetve azok leburkolása esetén, sok esetben az amúgy is túlterhelt közműhálózat, már nem bírná el az új várakozóhelyek kialakításához kapcsolódó csapadékvízvezető rendszereket. Ebből adódóan a parkoló kialakításán (leburkolásán) felül, a parkolón túli csapadécsatorna hálózat cseréje, bővítésére is szükség lehet.

Sok esetben már a zöldterület feláldozásával sem lehet további parkolókat kialakítani. Amennyiben az illetékesség és hatáskör elvonásból adódó új szolgáltatások, vagy a megváltozott használat és körülmények miatt megnövekedett parkoló szükséglet kiszolgálása érdekében új parkoló létesítése szükséges, akkor az új parkoló kialakítás érdekében szükséges felvenni a kapcsolatot az adott tulajdonossal, szolgáltatást biztosító szervezettel a parkolási probléma megoldása érdekében. A parkolási probléma megoldását elsődlegesen a szolgáltatás biztosító szervezetnek kell megoldania. Ha a fent megfogalmazott elvek lehetővé teszik a parkoló kialakítását a közterületen, az önkormányzat csak akkor biztosíthat arra helyszínt. Amennyiben a közterületen új parkoló kialakítása a fenti elvek alapján nem oldható meg, akkor a szolgáltatás biztosító saját ingatlanán belül köteles megoldani azt.

Az önkormányzati fejlesztési elképzelések megvalósítása során továbbra is törekedni kell a fejlesztés körültekintő, komplex megvalósítására, a fejlesztéssel érintett ingatlan parkolásának megoldására, meglévő parkolási lehetőségeinek felújítására.

A meglévő parkolási helyeken felül felmerült, további parkolási (lakossági, képviselői) igények új parkoló létesítésével történő kielégítésének vizsgálatát, annak megoldási javaslatát a 2. számú mellékletben megfogalmazottak szerint rangsorolni szükséges. A rangsor alapján a kisebb költségigényű munkák esetében, az adott évi költségvetésben rendelkezésre álló forrásoknak megfelelően, míg a nagyobb költségigényű, engedélyköteles parkoló kialakításokat, pályázatok segítségével célszerű megvalósítani.

A parkolási koncepció kialakítása során felmért parkoló kapacitásokat a 2. melléklet táblázatban megfogalmazottak szerint célszerű évenként nyomon követni, felülvizsgálni, módosítani, kiegészíteni. A változások mértékétől függően időszakonként a parkolási koncepciót célszerű felülvizsgálni.

Kisújszállás, 2020. augusztus 18.

Záradék:

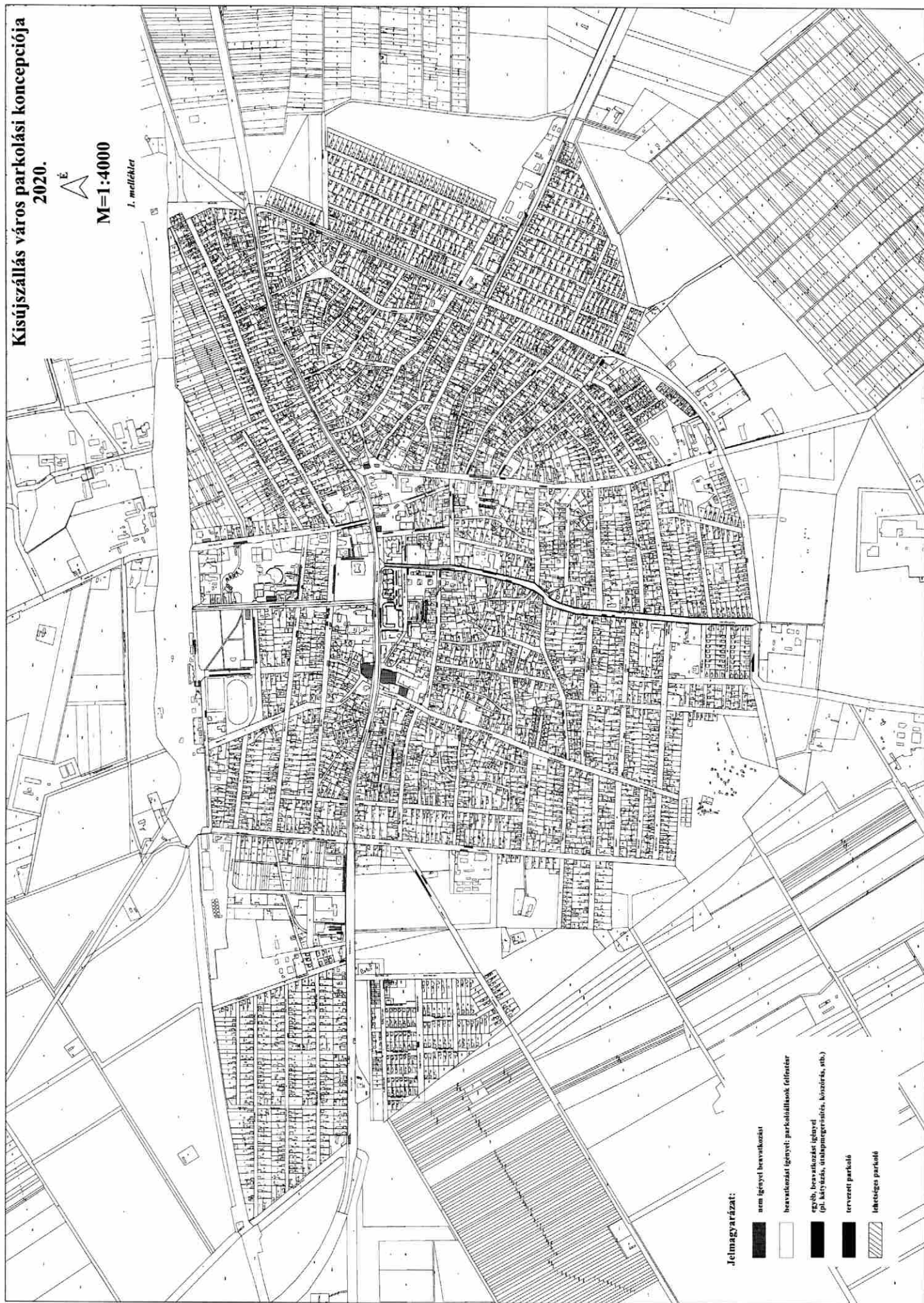
Kisújszállás Város Önkormányzatának Képviselő-testülete a ... /2020. (VIII. 27.) számú határozatával fogadta el.

Kisújszállás város parkolási koncepciója
2020.



M=1:4000

1. melléklet



Jelmagyarázat:

-  nem igényel beavatkozást
-  beavatkozási igényű parkolásihelyek feltétele
-  egyéb beavatkozási igényű (pl. kátyúzás, átépítés, kövezés, stb.)
-  tervezett parkoló
-  lehetséges parkoló

Felmérés a parkolási koncepcióhoz											
	Körzet:	1.									
	Helyszín	Elfoglalt terület		Burkolat anyaga:	Használat módja:	Parkoló kijelölésének módja:	Kijelölt parkolóhely esetén				Egyéb megjegyzés: (pl.: bolt előtt; zsúfolt; nem elegendő hely; helytelenül használják; karbantartás hiánya; stb...)
Sorszám:	Utca, házszám	úttal párhuzamos méret:	útra merőleges méret:				Normál parkolóállás:	Mozgássérült parkolóállás:	Parkoló fajtája:	Parkoló kijelölésének módja:	
		[m]					[db]				
1	Deák Ferenc utca 2/a mögött	15	5	beton	1	3					
2	Deák Ferenc utca 2/a mellett	28	6	beton	1	3					
3	Deák Ferenc utca 2/a mellett	28	6	beton	1	3					
4	Deák Ferenc utca 2/a-b előtt	44	5	beton	1	3					
5	Deák Ferenc utca 2/b előtt (sarok)	10	3	aszfalt	1	3					
6	Deák Ferenc utca 2/b mellett	26 (30)	6	beton	1	3					
7	Deák Ferenc utca 2/b mellett	29	6	aszfalt	1	3					
8	Kossuth Lajos utca 1.	14	4,3	aszfalt	1	3					
9	Szabadság téri ltp. 2.	35	4,3	aszfalt	1	3					
10	Szabadság téri ltp. 3.	26	4,3	aszfalt	1	3					
11	Szabdság téri ltp. 3. (beugró)	6	5	aszfalt	1	3					
12	Szabadság téri ltp. 4.	50	4,3	aszfalt	1	3					
13	Szabadság téri ltp. 5.	20	4,3	aszfalt	1	3					
14	Szabadság téri ltp. 5.	12	3	beton	1	3					
15	Szabadság téri ltp. 5.	12	5	aszfalt	1	3					
16	Szabadság téri ltp. 6.	12	5	aszfalt	1	3					
17	Szabadság téri ltp. 6.	9	5	beton	1	3					
18	Szabadság téri ltp. 17.	12	4,5	aszfalt	1	3					
19	Szabadság téri ltp. 9.	30	2	aszfalt	3	3					
20	Szabadság téri ltp. 12.	20	4	aszfalt	1	3					
21	Szabadság téri lakótelep	23	4,5	aszfalt	1	3					Kijelölt parkolóhely
22	Kossuth Lajos utca 11.	27	3,5	aszfalt		3					Üzletek előtt
23	Kossuth Lajos utca 29.	20	5,5	beton		3					Baptista Imaház
24	Kossuth Lajos utca 45/a	7	6,5	mart aszfalt	1	3					Virág-ajándék üzlet
25	Kossuth Lajos utca 47/a	25	7	aszfalt	1	3					Bádogos műhely
26	Kossuth Lajos utca 49.	11	5	beton	1	3					Csibész söröző
27	Nagy Imre utca eleje	22	4,5	föld + zúzottkő		3					
28	Nagy Imre utca 2.	20	3,5	aszfalt		3					Horváth Kert Vendéglő
29	Nagy Imre utca 2.	5	3,5	beton		3					Horváth Kert Vendéglő
30	Nagy Imre utca 3.	10	2,5	beton		3					Fodrász üzlet
31	Nagy Imre utca 6/a	7	2,5	aszfalt		3					Orvosi rendelő
32	Nagy Imre utca 7.	14	3	föld + zúzottkő		3					Nemzeti Dohánybolt
33	Nagy Imre utca 13.	22	4	gyepéhezagos térkő + aszfalt		3					Atlantisz Pizzéria
34	Kigyó utca 18.	14	6	föld + zúzottkő		3					Ászok söröző
35	LIDL Áruház						121	3	1	1	
36	Petőfi S. - Nagy Imre utca	9	5	beton		3					Sarock bár - Kijelölt parkolóhely

Felmérés a parkolási koncepcióhoz											
	Körzet:	2.									
	Helyezsin	Elfoglalt terület		Burkolat anyaga:	Használat módja:	Parkoló kijelölésének módja:	Kijelölt parkolóhely esetén				Egyéb megjegyzés: (pl.: bolt előtt; zsúfolt; nem elegendő hely; helytelenül használják; karbantartás hiánya; stb...)
Sorszám:	Utca, házszám	úttal párhuzamos méret:	útra merőleges méret:				Normál parkolóállás:	Mozgássérült parkolóállás:	Parkoló fajtája:	Parkoló kijelölésének módja:	
		[m]					[db]		1 - merőleges 2 - halszálla, 3 - úttal párhuzamos	1 - felfestett 2 - (tér)kővel kirakott 3 - nincs felfestve	
1	Betyár utca 46.	7	4	szórt					1		Autókozmetika (Vásár utca oldalában)
2	Vásár utca 64.	10	6	aszfalt					1		Privát élelmiszer bolt
3	Vásár utca 70/a	7	5	szórt					1		Starter 98 Kft.
4	Határ utca 16.	8	5	aszfalt					1		Boncz Kft.
5	Határ utca 1.	20	10	szórt					1		
6	Kossuth Lajos utca 40-42.	18	2	szórt					3		
7	Győri utca 2.	12	5	beton					1		Győri ABC
8	Győri utca 8.	4	6	beton					1		
9	Bajcsy 37.	13	7	szórt					3		Kádas Iskola - parkolásra alkalmas terület létesül pluszban
10	Bajcsy 37.	40	2	szórt					3		Kádas Iskola - parkolásra alkalmas terület létesül pluszban
11	Bajcsy 37.	30	2	szórt					3		Kádas Iskola - parkolásra alkalmas terület létesül pluszban
12	Jókai utca 42.	7	5	aszfalt					1		
13	Jókai utca 26.	12	5	térkő					1		
14	Jókai utca 14.	6	6	térkő					1		
15	Gaál Kálmán utca 21.	10	4	beton					2		
16	Honvéd utca 38/a	9	2	szórt					3		
17	Honvéd utca 12.	8	2	szórt					3		
18	Honvéd utca 10.	12	2	szórt					3		
19	Kossuth Lajos utca 37.	10	7	aszfalt					1		
20	Kigyó utca 33.	10+11,5	4	beton + aszfalt							
21	Kigyó utca 35.	11	2,5	szórt					3		48'-as Olvasókör

Felmérés a parkolási koncepcióhoz											
	Körzet:	3.									
	Helyszín	Elfoglalt terület		Burkolat anyaga:	Használat módja:	Parkoló kijelölésének módja:	Kijelölt parkolóhely esetén				Egyéb megjegyzés: (pl.: bolt előtt; zsúfolt; nem elegendő hely; helytelenül használják; karbantartás hiánya; stb...)
Sorszám:	Utca, házszám	úttal párhuzamos méret:	útra merőleges méret:				Normál parkolóállás:	Mozgássérült parkolóállás:	Parkoló fajtája:	Parkoló kijelölésének módja:	
		[m]					[db]		1 - merőleges 2 - halszálla, 3 - úttal párhuzamos	1 - felfestett 2 - (tér)kövel kirakott 3 - nincs felfestve	
1	Téglagyár utca 11/a	11	7	szőrt	1	3					
2	Téglagyár utca 11.	17	7	szőrt	1	3					
3	Téglagyár utca 10.			aszfalt			14	0	1	1	Szociális otthon
4	Deák Ferenc utca 52.	17	2,5	térkő	3	3					Szolárium
5	Deák Ferenc utca 24.	7	5,8	beton	1	3					
6	Deák Ferenc utca 22.	20	3	aszfalt	3	3					Vörös Sárkány
7	Ifjúság útja 2.			térkő			1	1	1	2	Pityang Óvoda
8	Nagy Imre utca 83.	14	4	beton	3	3					Mi-Kocsmánk
9	Nagy Imre utca 57.	10	3,5	szőrt		3					Virágbolt
10	Kórház utca 1/a	30	2	aszfalt	3	3					Szaki Kft.
11	Erdő utca 9.	5	2,5	szőrt	3	3					
12	Sugár utca 15.	14	3	aszfalt	1	3					Dohánybolt

Felmérés a parkolási koncepcióhoz												
Körzet:		4.										
Sorszám:	Helyszín	Elfoglalt terület		Burkolat anyaga:	Használat módja:	Parkoló kijelölésének módja:	Kijelölt parkolóhely esetén				Javasolt beavatkozás:	Egyéb megjegyzés: (pl.: bolt előtt; zsúfolt; nem elegendő hely; helytelenül használják; karbantartás hiánya; stb...)
	Utca, házszám	úttal párhuzamos méret:	útra merőleges méret:				Normál parkolóállás:	Mozgássérült parkolóállás:	Parkoló fajtája:	Parkoló kijelölésének módja:		
		[m]					[db]		1 - merőleges 2 - halszálla, 3 - úttal párhuzamos	1 - felfestett 2 - (tér)kővel kirakott 3 - nincs felfestve		
1	Csorbai út temető	110	2,2	szórt kavics	3	3						Déli temető buszmegállótól a tűzépí
2	Csorbai út temető	36	2,2	szórt kavics	3	3						Déli temető szemben lévő (déli) oldal
3	Kiss Tamás - Györfly István utca	26	2,8	aszfalt	3	3						Bolt melletti terület a Kiss Tamás utcával párhuzamosan
4	Deák Ferenc uca 132.	16	3,9	zúzottkő	3	3						
5	Deák Ferenc uca 136.	7,2	7,2	zúzottkő	1	3						
6	Kodály Zoltán utca 8.	7,5	2,3	mart aszfalt	3	3						
7	Kodály Zoltán utca 10.	5,9	2	kavics	3	3						
8	Kodály Zoltán utca 12.	9	2,7	kavics	3	3						
9	Kodály Zoltán utca 13.	14	2,8	mart aszfalt	3	3						
10	Erkel Ferenc utca 10.	9	1,7	beton	3	3						
11	Hunyadi János utca 12.	7	2,9	kavics	3	3					nem igényel	magáningatlan
12	Cserépszin utca 14.	5,7	6	kavics		3					nem igényel	magáningatlan
13	Györfly István utca 2.	33	2,8	kavics	3	3					nem igényel	Gyöngyi Presszó + Farkas Csaba iroda
14	Közraktár utca 4.	28	2,6	aszfalt	3	3	3	0	3	1	nem igényel	
15	Ford Sándor Service			aszfalt			20	1	2	1	nem igényel	Ford Sándor Service
16	Penny Market			térkő			53	2	1	2	nem igényel	Penny Market
17	MOL Benzinkút (1)			aszfalt			4	0	1	1	nem igényel	MOL Benzinkút
18	MOL Benzinkút (2)			aszfalt			9	0	1	1	nem igényel	MOL Benzinkút
19	Deák Ferenc utca 145.	22	6	aszfalt + beton	3	3					nem igényel	
20	Esze Tamás utca 16.	17	4	térkő	3	3					nem igényel	magáningatlan
21	Szélmalom utca	16	7	kavics							nem igényel	István Fogadó

Felmérés a parkolási koncepcióhoz												
Körzet:		5.										
Sorszám:	Helyszín Utca, házszám	Elfoglalt terület		Burkolat anyaga:	Használat módja: 1 - merőleges 2 - halszálla, 3 - úttal párhuzamos	Parkoló kijelölésének módja: 1 - felfestett 2 - (tér)kövel kirakott 3 - nincs felfestve	Kijelölt parkolóhely esetén				Javasolt beavatkozás:	Egyéb megjegyzés: (pl.: bolt előtt; zsúfolt; nem elegendő hely; helytelenül használják; karbantartás hiánya; stb...)
		útthal párhuzamos méret:	útra merőleges méret:				Normál parkolóállás:	Mozgássérült parkolóállás:	Parkoló fajtája:	Parkoló kijelölésének módja:		
		[m]					[db]		1 - merőleges 2 - halszálla, 3 - úttal párhuzamos			
1	Szabadság tér 1.	65	5,5	térkő			21	1	2	2	nem igényel	Városháza K-i oldala
2	Szabadság tér 1.	2x30	7,5	beton			19	0	1	1	nem igényel	Városháza udvar, Könyvtár mellett
3	Nyár utcai parkolók	97	4,8	térkő			34	3	1	2	nem igényel	Városháza mögötti 37 db férőhelyes parkoló
4	Arany János utca 2-4. (bal oldal)	76	2,8	beton			13	0	3	3	felfestés	Arany János utca bal oldala
5	Arany János utca, Iskolák	97	2,5	beton			16	0	3	3	felfestés	Arany János utca jobb oldala
6	Arany János utca 1.	6	5,5	térkő			2	0	1	2	talán	Borostyán temetkezés
7	Arany János utca	35	5,7	térkő			13	0	1	2	nem igényel	Ifjúsági Szálláshely
8	Arany János utca 29.	22	5,5	beton			7	0	1	3	felfestés	KUNTEX
9	Pillangó utca (vasút felőli oldal)	20	5	térkő			8	0	1	2	nem igényel	100. vasútvonal rekonstrukció
10	Pillangó utca (vasút felőli oldal, buszmegálló mögött)	23	2,1	térkő			4	0	3	2	nem igényel	Vasút felőli oldal, buszmegálló mögött közvetlenül
11	Vasútállomás, Autószerviz	33,8	5	térkő			12	1	1	2	nem igényel	Vasútállomáshoz tartozó, 30 perces várakozás (kiegészítő tábla)
12	Baross Gábor utca	2x180	2,5	kavics, lemmelt talaj	3	3					kavicsszórás, feltöltés	Sportpályához tartozó
13	Csalorna utcai parkoló	140	5	térkő			36	2	2	2	nem igényel	Csalorna utcai parkoló
14	Liget	40	2,5	beton			14	0	1	3	felfestés	
15	Kumánia			térkő			16	4	1	2	nem igényel	
16	Nyár utca - Rákóczi utca	13	5	térkő			5	0	1	2	nem igényel	
17	Nyár utca 19.	13	5	térkő			5	0	1	2	nem igényel	
18	Nyár utca 19/a	13	5	térkő			5	0	1	2	nem igényel	
19	Nyár utca 12.	4	5	térkő			1	0	1	2	nem igényel	
20	Nyár utca 10.	10	5	térkő			4	0	1	2	nem igényel	Papi Lajos alkotóház
21	Nyár utca 26.	16,5	5	beton			5	0	1	3	felfestés	Paja húsbolt előtt
22	Pillangó utca 10.	16	3	szórt kavics			3	0	3	3	talán	
23	Pillangó utca	15	4	szórt kavics			5	0	3	3	talán	Sportpálya öltöző
24	Illéssy utca	105	5,5	térkő			31	4	1	2	nem igényel	Bölcsődelől az Orvosi Rendelőig
25	Illéssy utca 16.	7,5	5	térkő			3	0	1	2	nem igényel	
26	Illéssy utca 28.	10	4	beton			3	0	1	2	talán	Orvosi rendelő
27	Illéssy utca 28.	8	4	szórt kavics			2	0	2	3	talán	Orvosi rendelő
28	Dózsa György utca 2.	15	5,5	beton			5	0	1	3	felfestés	Illéssy Iskola, tankonyha
29	Dózsa György utca 4.	60	3	beton			10	0	3	3	felfestés	Gimnázium kollegiuma
30	Dózsa György utca 8. zug	33	5	beton			11	0	1	3	felfestés	
31	Széchenyi - Pólya utca	10	5	beton			4	0	1	3	felfestés	Autósbolt
32	SPAR			térkő			63	2	1	2	nem igényel	SPAR üzlet

Felmérés a parkolási koncepcióhoz												
Körzet:		6.										
Sorszám:	Helyszín	Elfoglalt terület		Burkolat anyaga:	Használat módja:	Parkoló kijelölésének módja:	Kijelölt parkolóhely esetén				Javasolt beavatkozás:	Egyéb megjegyzés: (pl.: bolt előtt; zsúfolt; nem elegendő hely; helytelenül használják; karbantartás hiánya; stb...)
	Utca, házszám	úttal párhuzamos méret:	útra merőleges méret:				Normál parkolóállás:	Mozgássérült parkolóállás:	Parkoló fajtája:	Parkoló kijelölésének módja:		
		[m]										
1	Vásár utca eleje	50	5,5	aszfalt	1	3					felfestés	Gimnázium oldala
2	Vásár utca 2.	17,8	11,5	aszfalt	1	3					felfestés	
3	Híd utca 1.			térkő			17	2	1	2	nem igényel	Kisúj Étterem
4	Ostrom utca 2.	13,3	7,4	beton	1	3					felfestés	
5	Híd utca 8.	8	2	szórt kavics	3	3					talán	
6	Széchenyi utca 16.	16,7	4,5	aszfalt	1	3					felfestés	44-es söröző
7	Széchenyi utca 32.	24,9	2,5	szórt kavics	3	3					talán	Szörnyegpadló-PVC-Parketta
8	Sásastó utca 2.	11	2,5	aszfalt	1 (3)	3					talán	Cukrászda
9	Sásastó utca 1.	14	2,5	szórt kavics	3	3					talán	
10	Sásastó utca 5.	38	1,4	szórt kavics	3	3					talán	Sásastó Óvoda
11	Széchenyi utca 46.	9,8	5,8	szórt kavics		3					talán	Otthon Mini ABC. Parkolás talán a megíró kapubejáróról lehetséges a bolt előtt kialakított helyen. Parkolóállás nem definiálható.
12	Széchenyi utca 42.	11,5	2,6	beton	3	3					talán	Magáningatlan, vélhetően nem szabályos kialakítás
13	Széchenyi utca 58.	14 + 10,3	3,4	gyephezágos betonrács + beton	2	3					nem igényel	Tájház
14	Széchenyi utca 60.	6	5,2	beton	1	3					felfestés	Kaméleon Fitness Stúdió
15	Pólya utca 1.	27	2	beton + szórt kavics							talán	A leállósáv közvetlenül csatlakozik a járdához. Parkolásra KRESZ szerint nem alkalmas, nagymértékben elvesz a járda szélességéből.
16	Malom utca 110.	10	3	szórt kavics	nem definiált	3					talán	Magáningatlan előtt, kapubejáróról közelíthető meg.
17	Malom utca 100.	13,1	2,8	szórt kavics + tégl	nem definiált	3					talán	Könyvtelő iroda előtt. Külön helyrajzi számon lévő.
18	Malom utca 81.	15,6	5	beton	1	3					felfestés	Kereszteződéshez közel van a széle. Zug felől nehéz lehet a kilátás a kereszteződésben.
19	Sásastó utca 11.	12,8	2	beton	nem definiált	3					talán	Magáningatlan előtt, kapubejáró kiszélesítésével, árak mentén.
20	Sásastó utca 21.	13	2,8	szórt kavics + tégl	nem definiált	3					talán	Felmérés alapján nem derül ki róla semmi.
21	József Attila utca 9/6	20	2,7	szórt kavics	párhuzamos	3					talán	Felmérés alapján nem derül ki róla semmi.
22	Malom utca 67.	13	4	aszfalt	merőleges	3					felfestés	Lemezgyár
23	Malom utca 51.	13	4	szórt kavics	párhuzamos	3					talán	
24	Ostrom utca 3/a	5,6	3,7	térkő	merőleges?	3					talán	Magáningatlan előtt, kapubejáró kiszélesítésével, közvetlenül csatlakozik a járdához, KRESZ szerint nem alkalmas merőleges parkolásra.

Felmérés a parkolási koncepcióhoz												
Körzet:		7.										
Sorszám:	Helyszín Ulica, házszám	Elfoglalt terület		Burkolat anyaga:	Használat módja: 1 - merőleges 2 - halszálla, 3 - úttal párhuzamos	Parkoló kijelölésének módja: 1 - felfestett 2 - (tér)kövel kirakott 3 - nincs felfestve	Kijelölt parkolóhely esetén				Javasolt beavatkozás:	Egyéb megjegyzés: (pl.: bolt előtt; zsúfolt; nem elegendő hely; helytelenül használják; karbantartás hiánya; stb...)
		úttal párhuzamos méret:	útra merőleges méret:				Normál parkolóállás:	Mozgássérült parkolóállás:	Parkoló feltétele: 1 - merőleges 2 - halszálla, 3 - úttal párhuzamos	Parkoló kijelölésének módja: 1 - felfestett 2 - (tér)kövel kirakott 3 - nincs felfestve		
1	Kávin tér, nyilvános WC-nél			térkő			14	2	1	2	nem igényel	Kávin park, főutca felől
2	Szabadság utca			térkő			11	0	1	2	nem igényel	Szbdság utca, útszélekkel szemben, menetirány szerinti baloldalon (egyrányú utca).
3	Jubileumi park (1)			térkő			7	1	1	2	nem igényel	Coop ABC-nél lévő
4	Jubileumi park (2)			térkő			2	1	1	2	nem igényel	Szolgáltató háznál lévő
5	Szabadság utca			aszfalt	1	3					felfestés	A Szabadság utca 2-8. házszámig végig lévő parkoló
6	Mikes utca 8-12	63		aszfalt	3	3					felfestés	
7	Mikes utca 7.	15		zúzottkő	3	3					normál parkoló kialakítás	Kapubejáró szélesítésével kialakult terepadás, azonban kiemelt szegéllyel van elválasztva a közúttól. Nem alkalmas megállásra a forgalom akadályoztatása nélkül. Beavatkozás szükséges, a megálló tábla, szemből kiegészítő tábla ellenére szemből nem látható problémát okoz, ugyanúgy megállnak.
8	Mikes utca 14.	29		aszfalt	1	3					felfestés, egyéb	Alapvetően merőleges parkolásra használják, de a gépjárművek eleje (hátlaja) helyet vesz el a járdából, ami KRESZ ellenes.
9	Kávin utca 13.	12		aszfalt	3	3					felfestés, egyéb	Egyirányú utcában lévő megállásra alkalmas terület. Felfestés, lerendezés.
10	Kávin utca 9.	20		gyepfűszagos térkő	3	3					talán	
11	Kávin utca 5-7.	87	2	zúzetek	3	3					igen	Alacsony kiemelt szegély miatt parkolnak itt. A teljes Kávin utca parkolása felülvizsgálandó.
12	Kávin utca 3. (Széchenyi utca 4.)	15		aszfalt	2	3					felfestés	Az Arany János iskolához tartozó parkoló (Kávin utca felől)
13	Kávin utca 1.	27		aszfalt	1	3					felfestés	Református templonnál lévő kijelölt parkoló. Javasolt a parkolóállások felfestése szabadon hagyva a gyalogosátkelőt.
14	Vásár utca 16.	36	4	aszfalt	nem definiált	3					igen	Piculus ház. A közterület szélessége lehetőséget ad valamennyi parkolási módra. Konkrét döntés, felfestés javasolt.
15	Vásár utca 16-22.	65		aszfalt	1	3					felfestés	A Piacsarnokhoz tartozó parkolók. Felfestés javasolt.
16	Munkácsy utca eleje			térkő			4	1			nem igényel	A Református óvodához tartozó új, kijelölt parkoló.
17	Vásár utca 24	13		aszfalt	1	1					nem igényel	A Református óvodához tartozó meglévő parkoló.
18	Vásár utca 13.	19		aszfalt	1	1					nem igényel	
19	Vásár utca 25/1	30	3,2	zúzottkő	3	3					talán	a Rezi iskola mellett a Vásár utcán.
20	Munkácsy Mihály utca 22.	20	9	aszfalt	nem definiált	3					talán	Az iskolához tartozó parkoló. Jelenzőben merőlegesen parkolnak, de előfordul párhuzamos parkolás is. Javasolt konkretizálni a parkolás módját.
21	Kossuth Lajos utca 16-20.	62	4	beton	1	3					felfestés	KUNFERR előtt meglévő parkolók.
22	Kossuth Lajos utca 12.	14	5	aszfalt	1	3					felfestés	Gyógyszertár előtt meglévő, kijelölt parkoló.
23	Kossuth Lajos utca 15.	6	3,7	beton	1	3					felfestés	Prince ruhabolt előtt.
24	Táncosics Mihály utca 41.	13	4,5	térkő és aszfalt	1 vagy 3	3					igen	Konkrétizálni a beállítás módját.
25	Táncosics Mihály utca 29	17	4	zúzottkő	1	3					talán	Megábrátgatás, kapubejáró megszüntetésével lértajolt.
26	Táncosics Mihály utca 27/1	10	3,8	beton	1 vagy 2	3					talán	Gumiműhely. Felfestés megoldás lehet.
27	Munkácsy Mihály utca 8.	9	3,2	aszfalt	1	3					felfestés	Kis-Új-Lap.

Felmérés a parkolási koncepcióhoz												
Körzet:		8.										
Sorszám:	Helyszín	Elfoglalt terület		Burkolat anyaga:	Használat módja:	Parkoló kijelölésének módja:	Kijelölt parkolóhely esetén				Javasolt beavatkozás:	Egyéb megjegyzés: (pl.: bolt előtt; zsúfolt; nem elegendő hely; helytelenül használják; karbantartás hiánya; stb...)
	Útca, házszám	úttal párhuzamos méret:	útra merőleges méret:				Normál parkolóállás:	Mozgássérült parkolóállás:	Parkoló fajtája:	Parkoló kijelölésének módja:		
		[m]					[db]		1 - merőleges 2 - halszájka, 3 - úttal párhuzamos	1 - felfestett 2 - (tér)kővel kirakott 3 - nincs felfestve		
1	Árpád utca 28/a	16,2	4	szórt kavics	3	3					parkoló állás módjának konkretizálása	Árpád söröző előtt
2	Béla király utca 67.	26	2,1	szórt kavics	3	3					Útalap stabilizálása	Béla király úti óvoda előtt. Parkolásból adódóan ki van koptatva a zöldterület. Árok/útburkolatstabilizálása megoldást jelenthet.
3	Béla király utca 67.	14	7	szórt kavics	3	3					Útalap stabilizálása	KPM kapubejárójának és a kerítés között meglévő öblösödést használják.