

BUDAPEST XXI. KERÜLET		CSEPEL ÖNKORMÁNYZATA
KÉPVISELŐ		

JAVASLAT

Budapest XXI. Kerület Csepel Önkormányzata parkolási koncepciójára

Készítette: **Kernné dr. Kulcsár Dóra**
irodavezető

Előterjesztő: **dr. Borsány György**
önkormányzati képviselő

Az előterjesztés egyeztetve:
előkészítő munkacsoport
XXI. kerületi Rendőrkapitányság
civil fórum

Az előterjesztő megtárgyalásra javasolja:
Ügyrendi, Jogi és Kisebbségügyi Bizottságnak
Városfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottságnak
Pénzügyi, Ellenőrzési és Közbeszerzési Bizottságnak

Törvényességi szempontból ellenőrizte:

Dr. Szeles Gábor
jegyző

Budapest XXI. Kerület Csepel
Önkormányzata Képviselő-testülete
2008. évi 47. sz. előterjesztés
Testületi ülés dátuma: 2008. 02. 21.

Az előterjesztés leadva: 2008. 02. 11. nap

Testületi ülés időpontja:
2008. február 21.

Tisztelt Képviselő-testület!

Budapest XXI. Kerület Csepel Önkormányzata Képviselő-testülete által a 2007. május 15-i testületi ülés napirendi pontjai között tárgyalt, Javaslat Budapest XXI. Kerület Csepel Önkormányzata Bűnmegelőzési Konceptiójára napirend folyamánként az Önkormányzat főépítésze, dr. Polinszky Tibor, valamint a CSEVAK Zrt. Beruházási Osztályának vezetője, Zsiláné Bara Éva elkészítették a kerület parkolási koncepciójára vonatkozó javaslatukat. A koncepció iránymutatást ad a jövőben várhatóan felmerülő, az agglomerációból egyre nagyobb számban érkező és napközben a kerületben parkoló gépjárművekkel kapcsolatos problémák megelőzésére. A koncepció kizárólag várakozási övezet kialakítására tesz javaslatot, a védett övezet kialakítására vonatkozó javaslatot – mely kizárólag a behajtási engedéllyel rendelkezők, valamint a taxik részére enged behajtást – nem tartalmaz.

A koncepcióban foglaltak nem terjednek ki a várakozási övezet kijelölésével, a fizetőparkolás bevezetésével, a szükséges infrastruktúra kiépítésével, a rendszer fenntartásával és folyamatos működtetésével kapcsolatban felmerülő költségek elemzésére, kalkulálására, valamint annak vizsgálatára, hogy a Polgármesteri Hivatal a várakozási hozzájárulások kiadásával kapcsolatos feladatokat milyen feltételek megteremtése mellett tudja elvégezni.

A Főv. Kgy. rendelet szerint a kijelölt várakozási övezetekben az alábbi hozzájárulások adhatók ki (a kedvezményezettek köre nem bővíthető):

1. lakossági várakozási hozzájárulás – kérelemre annak a lakosnak, akinek állandó lakóhelye a várakozási övezet területén, valamint az azt határoló útvonalon van, az általa megjelölt, tulajdonában álló egy darab személygépkocsira, vagy munkáltatójától kizárólagos használatba kapott a munkáltató tulajdonában álló gépkocsira, költségtérítés és a kedvezményes várakozási díj megfizetése, valamint a gépjárműadó megfizetésének (vagy az adómentességnek) az igazolása ellenében.
2. gazdálkodói várakozási hozzájárulás – kérelemre annak a várakozási övezet területén lévő gazdálkodónak adható az általa megjelölt, saját tulajdonában álló személygépkocsikra, ha költségtérítést megfizette, valamint gépjárműadó fizetési kötelezettségét (vagy adómentességét) igazolta. A gazdálkodói várakozási hozzájárulás a helyi önkormányzat rendeletében meghatározott mértékű, de legfeljebb 50%-os díjkedvezményre, valamint az üzemidőn belül időtartam nélküli várakozásra jogosít.
3. egészségügyi várakozási hozzájárulás – kérelemre a területi kötelezettséget vállaló háziorvos és gyermekorvos, illetve ezek asszisztense, valamint az önkormányzattal szerződéses viszonyban az adott területen szociális házi gondozási tevékenységben résztvevő személynek adható az általa megjelölt egy darab személygépkocsira. A hozzájárulás kiadásának feltétele a költségtérítés, valamint a gépjárműadó fizetési kötelezettség (vagy adómentesség) igazolása. Az egészségügyi várakozási hozzájárulás a közúti várakozóhelyeken legfeljebb 2 óra díjfizetés nélküli várakozásra jogosít.

A fővárosi kerületek gyakorlata szerint a parkolási hozzájárulásokat (matricákat) a Polgármesteri Hivatalok Adóirodái adják ki a Főv. Kgy. rendeletben meghatározott feltételek fennállása esetén az arra jogosultaknak, a jogosultság vizsgálatát követően. Ez az

Adóirodáknak jelentős többletfeladatot jelent, melynek pontos felmérése – ugyanúgy, mint a fenti költségek számszerűsítése – azonban csak a várakozási övezet meghatározását követően

- az övezetben található, gépjármű parkolásra alkalmas közterület hosszának meghatározásával, a telepítendő parkolóórák számának, valamint a parkolás szabályszerűségének ellenőrzését végző parkolóellenőrök számának meghatározásával, a működés egyéb feltételeinek biztosításával kapcsolatos költségek tervezésével,
- a bejelentett lakcímmel rendelkező lakosok tulajdonában lévő személygépkocsik számának meghatározásával,
- egyéb hozzájárulásokkal kapcsolatos igény felmérését követően

lehetséges.

A döntés meghozatala előtt szükséges annak vizsgálata, hogy a parkolás szabályszerűségének ellenőrzését milyen formában célszerű (és gazdaságos) elvégeznie az Önkormányzatnak.

A pontos, naptári ütemezés a fentebb hivatkozott előkészítő tanulmányok, elemzések ismeretében készíthető csak el. A csatolt koncepcióban foglaltak megvalósítása biztonsággal, kizárólag hosszabb időbeli ütemezéssel képzelhető el az alábbiakban megfogalmazott lépések sorrendje szerint:

1. A kerület közigazgatási területén várakozási övezet lehatárolása (a várakozásra csak parkolási díj fizetése ellenében igénybe vehető közterületek, vagy közterületek által lehatárolt terület pontos meghatározása) a Képviselő-testület határozatával.

Javasolt határidő: 2008. márciusi KT ülésre

2. Annak vizsgálata, hogy a parkolási rendszer mely formában lenne az Önkormányzat számára a lehető leg gazdaságosabb. Erre vonatkozóan a parkolási övezettel már hosszabb idő óta rendelkező belső kerületi önkormányzatok tapasztalatai, a jelenleg a fővárosban működő parkolási társaságok képviselői szolgálhatnak útmutatással.

Javasolt határidő: 2008. májusi KT ülésre

3. Budapest Főváros Önkormányzata megkeresése, hogy az 1. pont szerinti területre vonatkozóan várakozási övezetet alakítson ki és ennek megfelelően a 19/2005. (IV.22.) Főv. Kgy. számú rendeletének 2. sz. mellékletét módosítsa.

Javasolt határidő: 2008. márciusi KT ülést, a várakozási övezet meghatározásáról szóló határozat elfogadását követően haladéktalanul

4. A 3. pontban meghatározott Főv. Kgy. rendeletmódosítás teszi lehetővé a helyi Képviselő-testület számára a parkolási hozzájárulásokkal (lakossági, egészségügyi, gazdasági várakozási engedély) a hozzájuk kapcsolódó díjfizetéssel, valamint a kiadásukkal kapcsolatos speciális szabályok megalkotását, valamint a hozzájárulások kiadásának technikai feltételeinek, szabályainak meghatározását a fent hivatkozott Főv. Kgy. rendelet által meghatározott keretek között.

A parkolási rendeletben célszerű szabályozni az OTÉK 42. §-ában meghatározott lehetőséggel élve az új lakások építéséhez kapcsolódóan telken belül kötelezően kialakítandó parkolóhelyek számára, valamint a parkolóhelyek megváltására vonatkozó szabályokat.

Hatálybalépésének időpontját úgy kell meghatározni, hogy a hatálybalépés napjáig az 5. és 6. pontban meghatározott feladatok elvégezhetőek legyenek.

Javasolt határidő: a Főv. Kgy. rendelet módosítását követő soronkövetkező KT ülésre

5. A rendelet megalkotásával egyidejűleg a rendszer kiépítésére, a hozzájárulások kiadására vonatkozó költségvetési előirányzatot biztosítani kell.

Javasolt határidő: a helyi rendelet megalkotásával egyidejűleg

6. A rendelet megalkotását követően a vonatkozó közbeszerzési jogszabályok betartásával kell kiválasztani a parkolási rendszert kiépítő, fenntartó és üzemeltető vállalkozót.

Javasolt időpont: a helyi parkolási rendelet megalkotását, a költségvetési előirányzat biztosítását követően

7. A rendszer kiépítését követően meg kell kezdeni a várakozási hozzájárulások kiadását az arra jogosultak részére, ezért annak feltételeit meg kell teremteni. A hozzájárulások kiadása a helyi parkolási rendelet hatálybalépéséig meg kell történjen.

A Képviselő-testület jelen előterjesztésben foglalt javaslatot elfogadó elvi döntésének ismeretében a lakosságot tájékoztatni szükséges a társadalmi fórumokon, valamint a helyben szokásos módon.

Kérem a T. Képviselő-testületet, hogy döntsön a parkolási rendszer bevezetéséről az előterjesztésben megfogalmazott határozati javaslatok elfogadásával.

Budapest, 2008. január 15.

dr. Borsány György

HATÁROZATI JAVASLATOK

1. Budapest XXI. Kerület Csepel Önkormányzata Képviselő-testülete úgy dönt, hogy Budapest XXI. Kerület közigazgatási területén parkolási rendszert vezet be.

Felelős: Tóth Mihály
polgármester

Határidő: elfogadásra: azonnal
végrehajtásra: folyamatos

A határozati javaslat elfogadásához a képviselők egyszerű többségének támogató szavazata szükséges.

2. Budapest XXI. Kerület Csepel Önkormányzata Képviselő-testülete úgy dönt, hogy felkéri a polgármestert, hogy a parkolási rendszer bevezetéséhez a várakozási övezet lehatárolására vonatkozó javaslatot készítse el.

Felelős: Tóth Mihály polgármester
végrehajtásért: dr. Polinszky Tibor főépítész

Határidő: elfogadásra: azonnal
végrehajtásra: 2008. márciusi képviselő-testületi ülés

A határozati javaslat elfogadásához a képviselők egyszerű többségének támogató szavazata szükséges.

Javaslat Csepel parkolási koncepciójára

1. Előzmények

Nap mint nap tapasztalhatjuk, hogy az egyre intenzívebbé váló gépjármű-forgalom milyen - szinte elviselhetetlen - terheket ró kerületünk sajátosan zárt, a forgalomhoz képest kis áteresztő kapacitású, bár az elmúlt 3 évben fokozatosan megújuló, de további felújításra váró úthálózatára, illetve az utak mentén élő lakosságra. Azzal is számolnunk kell, hogy ha szeretnénk, ha nem, ennek a forgalomnak a nagysága az elkövetkezendő években folyamatosan nőni fog, ráadásul egyre fokozódó mértékben.

Kerületünk a fizikai elszigeteltség ellenére szerves részét képezi a fővárosnak és az egységes város elvéből adódóan forgalomtechnikai és közlekedési kérdésekben nagyon kevés saját kompetenciával, rendelkezünk.

2002. évben egy olyan átfogó tanulmány elkészítését rendeltük meg a Közlekedés Kft.-től, mely áttekinti és kielemezi kerületünk forgalmi helyzetét, s egyben javaslatokat tesz mind a rövidebb, mind a hosszabb távú fejlesztésekre. Ezen tanulmányt olyan lakossági fórumokon ismertettük az érdeklődőkkel, (2004.január 28.-án, 29.-én, valamint február 3.-án) melyeken részt vettek az érintett területek önkormányzati képviselői is.

E tanulmányterv alapján végül a Képviselő-testület elfogadott egy, 4 évre szóló munkaterv programot melynek megvalósítása folyamatban van. Várhatóan 2009. évre befejeződhet.

Célszerűnek tartanánk egy egységes közlekedéspolitikai, parkolási koncepció érdekében minél szélesebb körű konszenzus kialakítását a közelebbi és távolabbi tennivalók szükségességét illetően. Várható, hogy a lakosság különböző csoportjainak érdekei ütközni fognak egymással, hiszen bármilyen megoldás esetén lesznek olyan csoportok, melyeknek érdekei sérülni fognak, s ennek minden bizonytalansággal hangot is adnak. Ezért lenne nagyon fontos, hogy különböző szempontok alapján a többségi elv figyelembevételével szülessenek meg a döntések.

2. Elvi megfontolások, kitekintés:

A parkolás nem lokális gépkocsi elhelyezési ügy, hanem a versenyképességet, a lakhatóságot, a közterület minőséget, az utazási mód választást, a hálózati integrációt meghatározó súlyponti tényező.

Kiindulási helyzet: Magyarországon a megyei jogú városainkban: 250-320 szgk/1000 lakos; Budapest : 340 szgk/1000 lakos, Bécsben : 460 szgk/1000 lakos; Münchenben: 556 szgk/1000 lakos és az európai átlag (EU): **1990:** 115 millió szgk. **2010:** 167 millió szgk

A parkolás-gazdálkodás alapelvei: egységes parkolás-gazdálkodást szükséges kialakítani; a gépjárműtárolást elsődlegesen a **közutakon kívül kell megoldani**, ennek érdekében a fizetőparkolásból, eredő bevételekből azt elő kell segíteni; a városközpontokban jelentkező parkolási feszültségeket a közforgalmú közlekedés szol-

gáztatási színvonalának emelésével, a P+R parkolóhelyek bővítésével, a parkolási funkciójú területekhez a parkolók megvalósításával, valamint tarifális parkolás-szabályozás bevezetésével kell csökkenteni

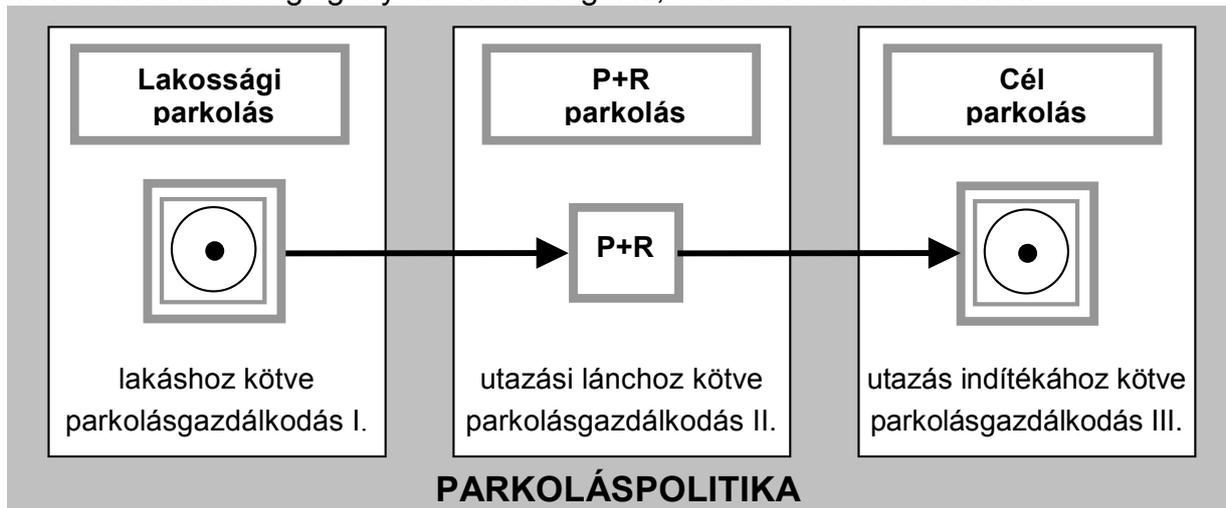
Teendők, elméletileg: intézményi költségvetésen alapuló parkolásfejlesztési alap létesítése; ezt feltételként kell kötni az egységes; parkolási rendszer bevezetéséhez. A fizetőparkolásból eredő bevételeket parkolás fejlesztésre, esetleg közterületen kívüli gépjármű tárolási lehetőségek kialakítására célszerű fordítani

Egységes parkolásgazdálkodás feltételek: egységes Parkolásgazdálkodási Szervezet; Parkolásfejlesztési Alap; Közterületen kívüli férőhelynövelés

Kiindulási helyzet (Bp.) a belső területeken 3-4 lakásra esik 1 db utcai férőhely; utcán kívüli férőhely nagyon kevés; P+R (P+Gy) parkolási kapacitás minimális.

Egy sikeres közlekedéspolitikai esetén: csökkenhet a napi autóhasználat mértéke, így a járműforgalom nagysága az egyes városrészekben, de bizonyosan nem fog csökkenni, hanem lényegesen növekszik a birtokolt gépjárművek száma, így elhelyezésének tárolásának igénye, miközben a forgalommentes és gyalogos övezetek növekedésével a férőhelyek száma a jövőben egyre csökken.

Így, a jelenlegi gyakorlat, mely szerint a gazdálkodás csak az utcára terjed ki, ahol a férőhelyek nagyobb részét elfoglalja a lakosság hosszú távon nem lesz fenntartható, mert sem a lakossági igényeket nem elégíti ki, sem bevételt nem termel.



A parkolásgazdálkodás - általános helyzetből kiinduló - legfontosabb feladatai:

- a munkába járó forgalom belső területektől történő távoltartása,
- a lakossági parkolás ütemezett megoldása,
- a közterületen kívüli parkolóférőhelyek számának növelése,
- a tartós parkolás közterületen kívüli parkoló létesítményekbe irányítása,
- az utcai parkolás forgási sebességének és bevételének növelése,
- a parkolásszabályozásba vont területek bővítése
- a P+R (P+Gy) parkoló férőhelyek bővítése
- egységes finanszírozási és működtetési rendszer kialakítása.

Az egységes parkolási rendszer bevezetésének alapvető kritériuma, hogy a közterületi parkolást, a parkolási szervezet (szövetség); elfogadott parkoláspolitikai elvek alapján koordinálja, több üzemeltetővel, használó számára átjárható és átlátható technikai hozzáférréssel működtesse a közterületi (utcai) és a közterületen kívüli (garázs) parkolás együttműködő rendszert alkosson.

Az egységes és átlátható finanszírozás a parkolási bevételekből képzett parkolásfejlesztési alpból történjék

Az intézkedési terv alapkövei: forrásháttér bővítése az egységes parkolásfejlesztési alap létrehozásával és a vállalkozói tőke szervezett bevonásával, a közterületen kívüli férőhelykínálat (parkolóházak, garázsok és tárolóhelyek) bővítése, a lakossági kedvezményezettség kiterjesztése közterületen kívüli gépjármű elhelyezésre, a gépjárműelhelyezés módjának (helyének) a tárolás (pakolás) jellegéhez (időtartamához) való igazítása, saját erős gépjármű elhelyezési kezdeményezések ösztönzése végleges támogatással és kedvezményes hitelkonstrukciókkal.

A parkolásfejlesztési alap forrásai: parkolási díjak, lakossági befizetések (ha van), önkormányzati hozzájárulás, vállalkozói befizetések.

Megoldás: integrált területi- és közlekedési politika, mobilitás tervezés (keresleti tervezés), környezethez és életvitelbe illesztett közlekedési rendszer

3. CSEPELEN a helyzet számbavétele a már jóváhagyott és folyamatban lévő program figyelembevételével

1997-ben, majd 2002-ben történt viszonylag részletes parkolási helyzetfelvétel a kerület parkolási anomáliákkal terhelt területein, két részre bontva, a városközpontban és a nagyobb lakótelepeken.

Ez alapján a városközpontban (1997) nappal mintegy 1800, éjszaka közel ugyanannyi, 1720 gépkocsi parkolt. A tömbönkénti arányok hasonlóak voltak, csupán a piac tömbjében haladja meg számottevően a nappali igény az éjszakait (338-221). Ezek a megállapítások, nagyobb gépkocsi számmal, ma is igazak.

A nagyobb koncentrált parkolóhelyeken a nappali parkolásra a rövid időtartamú (1 óránál rövidebb) parkolás a jellemző, és alig volt, de mára már növekvő a 4 órát meghaladó időtartamú várakozás.

A parkolási indokot tekintve domináns a bevásárlás, kisebb, de egyre jelentősebb a munkával kapcsolatos és egyéni ügyintézés, míg a munkahelyre járás összhangban a parkolási időtartam vizsgálat eredményeivel – Budapest belvárosának telítettségével arányosan - egyre nagyobb arányt képvisel.

A nagyobb parkolóhelyeken a csepeliek aránya 48-56 %, 15-18 % a vidékiek és 27-32 %-a szomszédos (XIX. és XX.) kerületiek aránya, az összes többi kerület összesen 2 %-ot képvisel. A parkolóhely kihasználtsága csak a Szent Imre téren és környékén közelíti a 100 %-ot, másutt alatta marad.

Részletes felmérés készült a nagyobb lakótelepek parkolási helyzetéről is. Az intenzív beépítésű területek egy részén a jelenlegi éjszakai járműtárolási igény a szabályos parkolási lehetőségeket már ma is meghaladja, eredmény a zöld-és gyalogos felületek szabálytalan igénybevétele parkolás céljára.

Néhány lakótelepen ugyanakkor, a lakótelepek szélén kiépített, kihasználatlan parkolók vannak, melyeket a lakosság őrző-védelemi szolgálat hiánya miatt nem vesz igénybe.

A jelentősebb lakótelepek parkolás felmérése az alábbi adatokat adja:

	Lakásszám	gk. szám	eddig „P” db	tervezett P db	2007-8 felmérés (utak melletti is) (szabályos)
Csillagtelep	3078	1378	965	691	
Királymajor	1376	640	997	63	
Szent L. ltp	1095	480	750	32	
Simon B.	2826	1510	1250	359	
Erdősor u. ltp	2500	1850	1607	364	

MJ.: 2004. szeptemberi felmérés.

Ezek az adatok felmérendők!!

Parkolóhelyek a II. Rákóczi F. u. – Ady E. u. – Táncsics M. u. – Szent István út által határolt területen kijelölt, kiépített, tulajdonostól független

Vasas Bisztró előtt	12 db
Ady – Kossuth sarok	100 db
Kossuth páratlan oldala az Ady- Koltói között	43 db
Kossuth páros oldala az Ady- Koltói között	35 db
Szent Imre tér északi oldal	55 db
Szent Imre tér déli oldal	76 db
Petz Ferenc POHI mellett	26 db
Kossuth 65 mellett	23 db
Kossuth Óra-ékszer bolt előtt	10 db
Penny áruház északi oldala és mögötte	78 db
Kossuth L. Penny és Szt. István között páratlan oldalon	35 db
Táncsics 83-85. ház előtt	77 db
Piac déli oldalán	78 db
Piac nyugati oldalán	110 db
Piac északi oldalán	42 db
Kossuth L. Sétáló u. és Áruház tér között páros oldalon	52 db
Vasedény parkoló	132 db
Templom utca	132 db
Kossuth 24-26 előtt	65 db
Petz F. Sétáló u. és a Pláza között	120 db
Kossuth L. u. pontházak között a pláza mellett	36 db
Névtelen u. Rákóczi- Kossuth között	28 db
Koltói A. Kossuth- Táncsics között	20 db
Kiss János alt. Koltói _Kossuth 24-28 között	90 db
Csepel pláza előtt	424 db
Kaiser áruház előtt	43 db
II. Rákóczi F. Iskola mögött	110 db
Kiss János Alt.	100 db
Piac parkoló Kossuth- Kiss János alt között	160 db

Összesen : 2 312 db

A lakótelepeken és a városközpont területén a program keretében kiépítésre kerülnek (kerültek) azok a felszíni parkolóhelyek, melyek mellett biztosítani lehet az előírt zöldfelületi mutatószámokat (pl: Kossuth L. u., Kiss J. altb. u., Petz F. u. déli része, stb., ill. Királymajor ltp. Csillagtelep, Simon Bolívar ltp. stb.).

A jelenlegi gyakorlat, mely szerint a gazdálkodás csak az utcára terjed ki, ahol a férőhelyek nagyobb részét elfoglalja a lakosság, hosszú távon nem lesz fenntartható, mert sem a lakossági igényeket nem elégíti ki, és bevételt sem termel.

A kiindulási helyzet, hogy a belső területeken 3-4 lakásra esik 1 db utcai férőhely, az utcán kívüli férőhely nagyon kevés (őrzött parkolók) és kihasználtságuk is korlátozott, P+R (P+GY) parkolási kapacitás minimális, ha figyelembe vesszük az annak használt területeket (Szent Imre tér és környéke, Víztorony és környéke).

Parkolásfejlesztés (a tanulmányból kiindulva)

Várható igények, fejlesztési feladatok és lehetőségek

Alapvető közlekedéspolitikai cél a közforgalmú közlekedés elsőbbségének fenntartása, de az utazási módválasztást befolyásoló intézkedések elsősorban a járműhasználatot és nem a tulajdonlást vannak hivatva korlátozni, a parkolási – járműelhelyezési igény tehát növekszik. Rövid távon a közforgalmú közlekedés romló vagy stagnáló körülményei sajnos a gépkocsik használatát is növelik.

Elsődleges feladat az éjszakai gépjárműtárolási igények kielégítése. Ennek érdekében a parkoló felületek folyamatos bővítése szükséges nem utolsósorban a gyalogos és zöldterületek ilyen célú igénybevételének elkerülésére.

A javaslat szerint a városközpont területén, alapvetően önkormányzati ingatlan bevonásával, rövid távon mintegy **80-100** parkoló férőhely építhető meg, ami a becsült növekedést figyelembe véve mintegy **2-3** év várható igényének kielégítésére elegendő. Tovább növekvő igények kielégítésére részben egyes parkolóterületek kétszintes kialakítása, részben pedig újabb területek bevonása (főképp a gerincút és a HÉV közötti ill. közvetlen környezetében lévő területsávban) szükséges.

A bővítés nyilvánvalóan a nappali parkolási igényeket is szolgálja. A nappali és éjszakai igények arányának esetleges későbbi módosulása parkolásszabályozás alkalmazásával kezelhető. A legelső sorban javasolt parkolóhely építési területek (a Szent Imre tér északi oldala, **a Kossuth L. utcában, a piac valamint a víztorony mellett**) egyformán szolgálják az éjszakai tárolást és a nappali parkolás igényeit.

El kellene érni, hogy a P+R parkolók többszintű kialakításához a Főváros és a belső kerületek a parkolási díjból és "dugódíjból" támogassák a kiépítést a külső kerületekben. Ugyanígy a BKV Zrt is hozzá kell hogy járuljon, hogy csökkenjen az autós forgalom és növekedjen a közösségi közlekedésre az igény.

Célja: kevesebb autó akarjon bemenni a belvárosba, meg kell, hogy érje (ez a díjtételre is kell hogy vonatkozzon) itt parkoltatni az autót.

A másik, hogy a Főváros egészében egységes elvek alapján működjön a parkolás rendszere, mert így követhető és kiszámítható a lakosság számára, hogy milyen közlekedést válasszon. Ugyanakkor ennek nem kell egy társulásként működnie, működtethet a kerület külön szervezetet csak a rendszernek kellene azonos elveken működnie.

A parkolás szabályozása

A parkolás szabályozása – fizető parkolás és esetenként parkolási időtartam korlátozás bevezetése – a parkolási körülmények javításának, főképpen a napközbeni gépkocsi használat befolyásolásának fontos eszköze, elsősorban a városközpont területein. Különösen nagy szerepe van a területre irányuló autós célforgalom szabályozásában, csökkentésében, ezen belül is elsődlegesen az autóval történő és hosszú idejű parkolási igénnyel fellépő munkába járás mérséklésében.

A csepeli városközpont parkolás vizsgálata egyértelműen azt az eredményt adja, hogy a városközpont teljes területére kiterjedő szabályozás jelenleg nem időszerű. Ezt támasztja alá a nappali és éjszakai igény közelítő azonossága és a parkolási indokok vizsgálata. A munkába járó autóforgalom aránya egyre növekvő, ugyanakkor a bevásárlási célú forgalom aránya magas.

A nagy új kereskedelmi létesítmények (mint pl. a Csepeli Plaza) **ingyenes** parkolási lehetőséget biztosít, nem indokolt, hogy más üzleteknél ugyanezért fizetni kelljen, tekintve az ilyen célú parkolások felmérés szerinti túlnyomóan rövid időtartamára.

Helyi – kisebb területre kiterjedő – parkolás szabályozás azonban szóba jöhet, pl. a Szent Imre téren, ahol a férőhely kihasználtság jelenleg a 100 %-ot közelíti. Első lépésként a tér északi oldalán ki lehetne építeni mintegy 60 parkolóhelyet.

4. Parkolás megoldásának lehetőségei rövid és hosszú távon

Az új beépítések esetén az OTÉK szerint szükséges parkolók telken belül helyezendők el, a beruházások által létesített többlet-parkolók építését célszerű kedvezményekkel támogatni. A szükséges parkoló szám különböző indokokkal történő megváltását, főleg a közterületen, az építető számára gazdaságtalanná kell tenni, hogy inkább megérje a szükséges (vagy azt meghaladó) parkolók kiépítését telken belül megoldania. **A parkolók megváltási összeg 3-4 szeresére emelés!, engedmények minimalizálása!**

A nagyobb lakótelepeken, lakóterületi egységben a 30 km/ó területi forgalom-szabályozás teljes körűvé tétele, a még hiányzó forgalomtechnikai tervek és végrehajtásuk, a maximális felszíni parkoló szám kiépítésével.

- Hosszú távon a **lakóterületeken a lakásszám 150 %-ában szükséges biztosítani az igények szerinti parkolási lehetőségeket.**
- A meglévő vagy készítendő szabályozási tervekben hosszú távon megvalósítható parkolószám növekedés elérése ennek megfelelően: őrzött parkolók, több szintű parkolás biztosítása.
-

Jelenleg a Szabályozási tervek az alábbi lehetőségeket tartalmazzák:

(Táblázat a következő oldalon!)

Budapest XXI. Kerület csepel parkolási kapacitásának az áttekintése, a Csepel Városcsözpont kerületi szabályozási terv (KSZT) alapján darabszámmra és területre (m2) vonatkoztatva

Szám	személygépkocsi parkolóhelyek száma (meglévő+tervezett)					személygépkocsi parkolóhelyek száma (meglévő+tervezett)				
	Fel- színi (db)	Garázs (db)	P ház (db)	par- koló lemez (db)	Σ(db)	Felszíni (m2)	Garázs (m2)	P ház (m2)	P lemez (m2)	Σ(m2)
1	85	480			565	1062,5	9600	0	0	10662,5
2	422	260			682	5275	5200	0	0	10475
3	130	460			590	1625	9200	0	0	10825
4		1000	800		1800	0	20000	16000	0	36000
5	41				41	512,5	0	0	0	512,5
6		840			840	0	16800	0	0	16800
7		180			180	0	3600	0	0	3600
8	161	416		100	677	2012,5	8320	0	2000	12332,5
9	311	692			1003	3887,5	13840	0	0	17727,5
10	580	480			1060	7250	9600	0	0	16850
11	64				64	800	0	0	0	800
12	48	80			128	600	1600	0	0	2200
13	249	480			729	3112,5	9600	0	0	12712,5
14	398	184			582	4975	3680	0	0	8655
15	100				100	1250	0	0	0	1250
16	84	700			784	1050	14000	0	0	15050
17	169				169	2112,5	0	0	0	2112,5
18		156			156	0	3120	0	0	3120
19	68				68	850	0	0	0	850
20	76				76	950	0	0	0	950
21	22				22	275	0	0	0	275
Σ	3008	6408	800	100	10316	37600	128160	16000	2000	183760

Szám = Szabályozási tervekkel lefedett területek száma

A városcsözpont területén a parkolás fejlesztésének alapelvei:

- Az éjszakai parkolás biztosítására a tömbökben és közvetlen környezetükben a szükséges parkolóhelyek csak terepszinten már nem helyezhetők el, a meglévő beépítetlen területeknek a garázsok, lemezek kialakításának a lehetőségét kell biztosítani.
- A nappali, intézményi – munkahelyi parkolási igény teljes kielégítése, a lakossági parkolókon kívül nem cél, a közterületi parkolók időkorlátozásos használatát, illetve az éjszakai parkolási lehetőségek részbeni nappali kihasználását javasoljuk.
- A városcsözpontban, a már feszített parkolási problémák megoldása, a parkolás szabályozásának, a várakozási övezetek kialakításának megkezdése.

5. A parkolásgazdálkodás alapelvei, feltételrendszere

Minden olyan döntés, hogy az Önkormányzat előbb fejleszt és csak azután korlátoz, tapasztalatok szerint széleskörű lakossági támogatással szokott találkozni.

Egy sikeres közlekedéspolitikai esetén:

- csökkenhet a napi autóhasználat mértéke, így a járműforgalom nagysága a kibővített városközponti területen, de
- bizonyosan nem fog csökkenni, hanem lényegesen növekszik a birtokolt gépjárművek száma, így elhelyezésük tárolásának igénye,
- miközben a Szabályozási tervek alapján várhatóan, forgalommentes és gyalogos övezetek növekedésével a férőhelyek száma a jövőben egyre csökken.

A parkolásgazdálkodás – általános helyzetből kiinduló – legfontosabb feladatai:

- a munkába járó forgalom belső közterületektől történő távoltartása,
- a lakossági parkolás ütemezett megoldása,
- a közterületen kívüli parkolóhelyek számának növelése,
- a tartós parkolás közterületen kívüli parkoló létesítményekbe irányítása,
- az utcai parkolás forgási sebességének és bevételének növelése,
- a parkolásszabályozásba vont területek bővítése,
- a P+R (P+GY) parkoló férőhelyek bővítése,
- működőképes, gazdaságos finanszírozási és működtetési rendszer kialakítása.

Valamennyi területen figyelembe kell venni az alábbiakat:

1. A parkoló felületek kijelölésénél a zöldfelület és burkolt felület arányt is meg kell határozni, hogy a meglévő zöldfelület jelentősen ne csökkenjen, lombkorona százalék pótlás megengedésével.
2. Jelentős igény van az elkerített és őrzött parkolók kialakítására, melyeken meg kell határozni a tárolható gépjárműveket – pl. 3,5 t-nál nagyobb gépjárművek, személyszállító kisbuszok, teherautók, trélerok stb. Valamint rendelkezni kell ezek bérbeadásáról önkormányzati kialakítás esetén.
3. Meg kell határozni azokat a területeket amelyeken parkoló lemezek, felszín alatti – esetleg többszintes – mélyparkolók kialakíthatók.
4. A parkolók tervezésével és kivitelezésével párhuzamosan azok fásítását és zöldfelület rendezést is meg kell tervezni és meg kell valósítani. (fakivágások-fapótlások, faültetés, egyéb növényültetések és tereprendezés parkolóépítéssel történő együttes megvalósítása)
5. A keletkező csapadékvizeket homokfogókon és olajfogón keresztül szabad a csatornába vezetni. Kerülni kell, hogy a Kis-Dunába parkolóból csapadékvíz kerüljön.
6. Ki kell dolgozni egy érdekeltségi rendszert többletparkoló építése esetére.
7. Azon területeken, ahol önkormányzati intézményi és lakófunkció együttesen jelen van, vizsgálni kell az időbeni átfedést és egyidejűséget a valós parkolási igény megállapításához.

A parkolás-gazdálkodás alapelvei:

- egységes parkolás-gazdálkodást szükséges kialakítani;
- a gépjárműtárolást elsődlegesen a közutakon kívül kell megoldani, ennek érdekében a fizetőparkolásból eredő bevételekből azt elő kell segíteni;
- a városközpontban jelentkező parkolási feszültségeket a közforgalmú közlekedés szolgáltatási színvonalának emelésével, a P+R parkolóhelyek kialakításával, a lehetséges parkolási funkciójú területekhez a parkolók megvalósításával, valamint tarifális parkolás-szabályozás bevezetésével kell csökkenteni;
- a parkolási keretet és a fizetőparkolásból eredő bevételeket parkolás-fejlesztésre, esetleg közterületen kívüli gépjármű tárolási lehetőségek kialakítására kell fordítani.

6. A parkolási rendelet főbb elemei, folyamata

A Budapest, XXI. kerület Csepel Önkormányzat közigazgatási területén a járművek várakozási rendjének szabályozása.

A felhatalmazás alapja

- Önkormányzati törvény 16. §
- Közlekedési törvény 15. §
- Budapest Fővárosi Önkormányzat parkolási rendelete (19/2005. (IV. 22.), 18. §, 23 § (3), 25. §, 31. § (23), 32. §, 45. § (1), 49. § (1).

Egyeztetés a Fővárosi Önkormányzat képviselőivel.

A szabályozás fokozatos bevezetése

- Várakozási övezet meghatározása
 - a mobilitás biztosítása
 - a telken belüli, ill. közterületen kívüli parkolás igénybevételének ösztönzése
- Esetleg védett övezet meghatározása (csak behajtási engedéllyel a jól körülhatárolt lakóterületi egységekben az ott lakók nyugalmanak biztosítása érdekében)
- Az övezetben lévő lakosok kedvezményes engedélyezése (akár ingyenes).
- A tehergépjárművek, üzemképtelen gépjárművek hosszú (több órás) időszakú közterületi parkolásának kizorítása.
- A közösségi közlekedés elsőbbségének biztosítása.
- A hosszú távú, nem az övezetben élők által igénybevett parkolás átirányítása telken belüli, ill. közterületen kívüli parkolók igénybevételére.
- Engedélyek, díjak meghatározása, eljárási szabályok rögzítése.
- Üzemeltetés módjának, szervezetének meghatározása, a technikai feltételek biztosítása, kiépítése.
- A szabályozás hatályba lépésének időpontja

Budapest, 2007 december hó 19. én

Zsiláné Bara Éva Polinszky Tibor
(Csevak Zrt.) főépítész