



## ELŐTERJESZTÉS

Szigetvár Város Önkormányzatának Képviselő-testülete  
2015. március 5.-i ülésére

**Tárgy:** Tájékoztató a város parkolási helyzetéről, forgalmi rendjéről szóló beszámolórol.

**Mellékletek:** - Kivonat, parkolási rendszerről szóló tanulmány;  
- Kivonatok, helyi közutak felülvizsgálatáról szóló tanulmány.

<b>Előterjesztő:</b>	Dr. Vass Péter polgármester	
<b>Az előterjesztést készítette:</b>	Marton-Fekete Csilla osztályvezető	
<b>Előadó:</b>	Dr. Vass Péter polgármester	
<b>Tárgyalja:</b>	Gazdasági, Pénzügyi és Városfejlesztési Bizottság	
	Jogi és Ügyrendi Bizottság	
<b>Véleményezésre megkapta:</b>	Dr. Vass Péter polgármester	
	Varga Zoltán alpolgármester	40
	Fazekas Róbert önkormányzati tanácsadó	
	Berkecz Balázs főépítész	
	Titkársági Osztály	
	Vagyongazdálkodási és Műszaki Osztály	
	<b>Határozat/rendelet elfogadása:</b>	Egyszerű többség
<b>Törvényességi véleményezésre bemutatva:</b>	Csökliné Dr. Valler Mária aljegyző	
	Dr. Gruber Adél jogi előadó	
<b>Törvényességi észrevétel:</b>	Csökliné Dr. Valler Mária aljegyző	Nincs/az alábbi:
<b>Előzmény/korábbi döntés:</b>	39/2012. (II.23.); 32/2013. (II. 28.); 52/2013. (III. 21.); 100/2013. (V.16.) Kt. sz. határozatok	
<b>Terjedelem:</b>	... oldal	

# Előterjesztés

Szigetvár Város Önkormányzatának Képviselő-testülete  
2015. március 5.-i ülésére

**Tárgy:** Tájékoztató a város parkolási helyzetéről, forgalmi rendjéről szóló beszámolóról.

**Előterjesztő:** Dr. Vass Péter polgármester

**Készítő:** Marton-Fekete Csilla osztályvezető

**Tisztelt Képviselő-testület!**

Szigetvár Város Önkormányzatának Képviselő-testülete 2012. évben elkészítette Szigetvár fizető parkolási rendszerének tanulmányát. A tanulmányt egyszerű beszerzési eljárás lefolytatását követően a legkedvezőbb ajánlatot adó budapesti székhelyű Mérnök SGK Kft. készítette el. Képviselő-testület 2012. február 23-i ülésén a tanulmány alapján összeállított tájékoztatót megismerte és elfogadta. A Képviselő-testület 39/2012. (II. 23.) Kt. sz. határozata, illetve a parkolási rendszerről összeállított tanulmány ezen előterjesztés 1. számú mellékletét képezi.

A tanulmányhoz tartozó térképi melléklet terjedelme miatt nem kerül csatolásra, így az munkaidőben megtekinthető a Szigetvári Polgármesteri Hivatal Vagyongazdálkodási és Műszaki Osztályán és a bizottsági üléseken. A tanulmány összeállításakor még nem valósult meg a belváros rehabilitációs pályázatból adódó fejlesztés, tehát még nem került kialakításra az új ÁNTSZ parkoló, illetve a Vigadó Kulturális Központ épülete mellett található parkoló, továbbá még folyamatban volt a Zrínyi tér felújítása, rekonstrukciója.

A tanulmány 64-68. oldalán található vezetői összefoglaló tartalmazza a legfontosabb megállapításokat. A vezetői összefoglaló tartalmazza a fizető parkolás bevezetésének jogszabályi háttérét, díjszedés javasolt technológiáit, illetve a fizető parkolás bevezetésének lehetőségét összesen 4 terület esetében, melyek a következők:

- Belváros;
- Vár térsége;
- Termálfürdő térsége;
- Kórház közparkoló.

A tanulmány mind a 4 terület esetében javaslatot tesz a díjszedés módjára, illetve annak várható beruházási és üzemeltetési költségére, a beruházás becsült megtérülési idejére.

A 4 terület közül jelenleg a Kórház közparkolóival már nem kell számolni, hiszen azok már nem önkormányzati tulajdonú területek.

A Képviselő-testület 2012. évben történt döntésének megfelelően a tanulmány ugyan elfogadást nyert, de a fizetős parkolási rend kialakítására nem került sor.

A város parkolási rendszeréhez, rendjéhez szorosan kapcsolódóan a jogszabályi előírásoknak megfelelően 2013. évben elkészült Szigetvár város helyi közútjainak forgalmi rend felülvizsgálata. A jogszabályi előírások szerint a közutak forgalmi rendjének felülvizsgálatát a forgalmi körülmények vagy a baleseti helyzet változása esetén, de legalább 5 évenként felül kell vizsgálni. A forgalmi rend felülvizsgálati dokumentációja ezen előterjesztés 2. számú mellékleteként kerül csatolásra.

A 2013. évben történt felülvizsgálat létjogosultságát igazolta az is, hogy a város forgalmi körülményei jelentősen megváltoztak a belváros rehabilitációs munkák befejezését követően, azaz a Zrínyi tér forgalom elől elzárt területként került meghatározásra. Ezen változás jelentős mértékben befolyásolta a környező területek, és a város forgalmi rendjét. A forgalmi rend felülvizsgálatáról készített dokumentáció 2 ütemben került elfogadásra Képviselő-testület

által. A belváros forgalmi rend felülvizsgálatáról 2013. február 28-i ülésén döntött a Képviselő-testület. A Képviselő-testület 32/2013. (II. 28.) Kt. számú határozata ezen előterjesztés 3. számú mellékletét képezi.

A határozat mellékletét képező összefoglaló táblázat részletesen meghatározza a városközpont és közvetlen térségére vonatkozó forgalmi rend javaslatokat.

A város és közigazgatási területéhez tartozó - belvárosi területen kívüli területek- helyi közutak forgalmi rend felülvizsgálatáról 2013. március 21-i ülésén döntött a Képviselő-testület.

A Képviselő-testület 52/2013. (III.21.) Kt. számú határozata a hozzátartozó melléklettel együtt ezen előterjesztés 4. számú mellékleteként kerül csatolásra.

A kivonat mellékletét képező összefoglaló táblázat részletesen meghatározza a forgalmi rend módosító javaslatokat.

A Képviselő-testület által elfogadott forgalmi rend felülvizsgálati dokumentáció alapján helyi közútkezelő szervezet, a Kisváros Nonprofit Kft. összeállította a módosításhoz szükséges intézkedési tervet. A Képviselő-testület 2013. május 16-i ülésén döntött az intézkedési terv elfogadásáról. A Képviselő-testület 100/2013. (V.16.) Kt. számú határozata ezen előterjesztés 5. számú mellékleteként kerül csatolásra.

Az intézkedési terv alapján szükséges tehát megvalósítani a forgalmi rend módosítását a Kisváros Nonprofit Kft. közreműködésével. Az intézkedési tervben foglaltak csak kis mértékben valósultak meg. A 2013. évben tervezett módosítások, fejlesztések közül megvalósult tevékenységek a következők:

- Önkormányzat a Kossuth tér-Deák Ferenc tér épített körforgalom engedélyezési tervét elkészítette, jelenleg az engedélyezési eljárás folyamatban van;
- 30 km-es zónaövezetek kialakítása megtörtént.

Az intézkedési tervben foglalt további fejlesztések, felújítások ezidáig nem történtek meg, így időszerűvé válik az elfogadott forgalmi rend felülvizsgálati dokumentáció és a hozzá kapcsolódó intézkedési terv újragondolása.

A város parkolási rendje, helyzete szorosan összefügg a forgalmi rend felülvizsgálatával, illetve a felülvizsgálati dokumentáció alapján megfogalmazott intézkedésekkel. Ilyen összefüggés például a Kossuth tér esetében a kétirányú forgalmi rend bevezetése, amely intézkedés parkolóhelyek megszűnésével, csökkenésével jár. A József Attila utcában tervezett leállósávok kijelölése viszont a parkolóhelyek mennyiségének növekedését eredményezné. A 32/2013. (II.28.) Kt. számú határozat mellékletét képező táblázat tartalmazza a forgalmi rend módosításával kapcsolatos intézkedések és a parkolási helyek mennyiségének változásával kapcsolatos összefüggéseket.

Fent leírtak figyelembe vételével tehát a 2 tanulmányt összefüggésében is szükséges vizsgálni, illetve a várost forgalmi rend szempontjából komplexitásában szükséges kezelni az alábbi feladat-meghatározás szerint:

- Belváros forgalmi rend, illetve teljes városi területhez tartozó helyi közutak forgalmi rendjének felülvizsgálata, módosítási javaslatok elfogadása;
- az elfogadott, módosított forgalmi rend alapján helyi közútkezelő szervezet által összeállított intézkedési terv elfogadása, az intézkedéshez szükséges források hozzárendelése, időbeli ütemezése;
- város fizető parkolás bevezetésével kapcsolatos javaslat elfogadása, a javaslatnak megfelelő rendszer kialakításának meghatározása, időbeli ütemezése, szükséges források hozzárendelése.

A fentiek ismeretében az illetékes bizottságok véleményének figyelembe vételével kérem a Tisztelt Képviselő-testületet, hogy döntsön a „Tájékoztató a város parkolási helyzetéről, forgalmi rendjéről szóló beszámolóról” tárgyában.

### **Határozati javaslat**

Szigetvár Város Önkormányzatának Képviselő-testülete a „Tájékoztató a város parkolási helyzetéről, forgalmi rendjéről szóló beszámolóról” szóló előterjesztést megtárgyalta és az alábbi határozatot hozza:

1./ Szigetvár Város Önkormányzatának Képviselő-testülete a tájékoztatót megismerte és az alábbi javaslatokkal együtt elfogadja:

.....

.....

Felelős: Dr. Vass Péter polgármester  
Közreműködő: Csökliné dr. Valler Mária aljegyző  
Marton-Fekete Csilla osztályvezető  
Határidő: értelem szerint

Szigetvár, 2015. február 12.



425  
Dr. Vass Péter  
polgármester h.



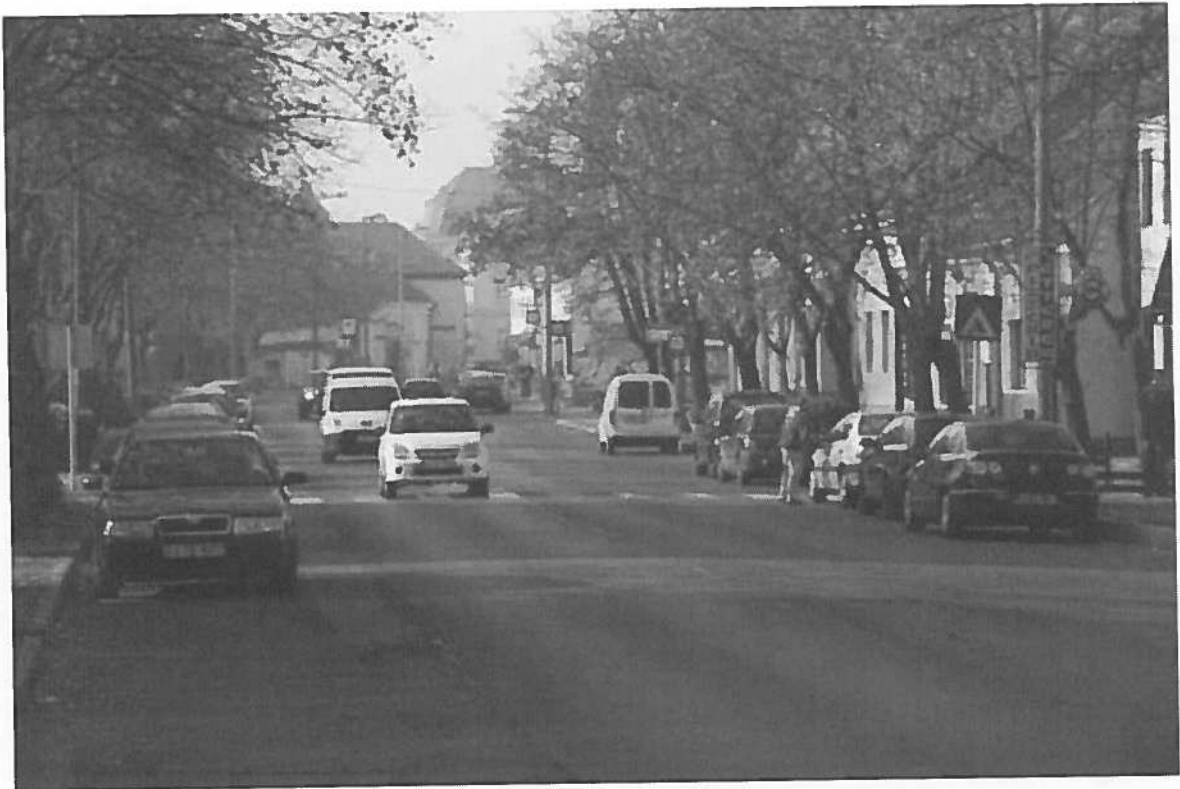
A. N. MÉRŐK KFT

**Mérnök SGK Kft.**

**FŐMTERV**



**Szigetvár**  
**fizető parkolási rendszerének**  
**tanulmánya**




**2012. január**




## **Szigetvár fizető parkolási rendszerének tanulmánya**

**Készítették:**

**Mérnök SGK Kft.**

  
**Sipos László**  
építőmérnöki szakértő  
KÉ-Sz 01-0199

**FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt.**

  
**Kiss Károly**  
építőmérnöki szakértő  
KÉ-Sz 01-1213

  
**Takács Miklós**  
irodavezető

***Számítógépes feldolgozás:***

Debreczeni Gábor  
Kissné Németh Gabriella  
Turnerné Várnai Eszter  
Varró Gáborné



## Tartalomjegyzék

<b>1.</b>	<b>Előzmények.....</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>A vizsgált területek lehatárolása.....</b>	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>Várakozási övezetek kijelölésének szempontrendszere.....</b>	<b>6</b>
3.1.	A várakozási övezetek bővítésének jogi szabályozása, szakmai elvei:.....	6
3.2.	A fizető várakozóhelyek kijelölésének feltételei.....	8
3.3.	A várakozási díj fizetés technikai megoldása:.....	14
3.4.	Ellenőrzés, szankcionálás:.....	15
<b>4.</b>	<b>Jelenlegi parkolási rend jellemzői .....</b>	<b>17</b>
4.1.	Jelenlegi úthálózat és forgalmi rend .....	17
4.2.	Jelenlegi parkolási rend .....	17
4.3.	Rakodás-áruszállítás .....	18
4.4.	Jelenlegi jelzésrendszer ellentmondásai .....	19
4.5.	Oroszlán Szív program .....	21
<b>5.</b>	<b>Parkolási szokások vizsgálata .....</b>	<b>23</b>
5.1.	Statikus parkolásfelvétel.....	23
5.2.	Dinamikus parkolásfelvétel .....	23
<b>6.</b>	<b>Javaslat a tarifális parkolás-szabályozás megvalósítására .....</b>	<b>60</b>
<b>7.</b>	<b>Vezetői összefoglaló.....</b>	<b>64</b>
7.1.	Várakozási övezetek kialakításának szempontjai:.....	64
7.2.	A várakozási övezetek bővítésének jogi szabályozása:.....	64
7.3.	A várakozási igények felmérése Szigetváron.....	65
7.4.	Várakozási díjszedés javasolt technológiája .....	65
7.5.	Szankcionálás .....	66
7.6.	Fizető parkolás bevezetésének lehetősége Szigetváron .....	66
7.7.	Fizető parkolás bevezetésének becsült beruházási illetve üzemeltetési költségei.....	68

## **1. Előzmények**

A Szigetvár Önkormányzat Polgármesteri Hivatala felkérte a Mérnök-SGK Kft.-t, hogy készítsen vizsgálatot Szigetvár belváros várakozási övezetének kialakítására, a termálfürdő és a vár térsége, illetve a kórház új épülete előtti parkoló díjfizetéssel történő szabályozására.

## **2. A vizsgált területek lehatárolása**

### ***I. Belváros:***

Almás patak – Sporttelep keleti határoló út – Olay L. u. – József A. u. – Szabadság u. – Arany J. u. – Rózsa köz – Sánc u. – Szecsődi M. u. – Rákóczi u. – Zrínyi tér – Széchenyi u. által határol terület, valamint a Széchenyi u. - Almás patak melletti parkoló, a piac határoló útjai, valamint a törökház mellett levő parkolók.

### ***II. Termálfürdő:***

A sporttelep keleti határoló út mellett az Alapi Gáspár utcáig meglevő parkolók.

### ***III. Vár:***

Főkapu térségében levő és a várfal – Almáspatak közötti parkolók.

### ***IV. Kórház:***

Az új épület előtti közcélú parkoló.



### 3. Várakozási övezetek kijelölésének szempontrendszere

#### 3.1. A várakozási övezetek bővítésének jogi szabályozása, szakmai elvei:

##### 3.1.1 Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet módosításáról szóló 55/2011. (X. 24.) NFM rendelet:

35.15. a) A díjfizetési kötelezettség olyan várakozási területen, olyan időszakra (tervezett időszak) rendelhető el, amelyen az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága (a továbbiakban: telítettség) a 70%-ot meghaladja.

A díjfizetési kötelezettség tervezett időszaka a várakozási szokások befolyásolására, előtte-utána 2 órával kibővíthető.

A telítettség megállapításánál figyelembe kell venni az alábbi szempontokat:

aa) a várakozási díj megfizetésének kötelezettsége a naptári év napjai legalább 50%-án fennáll, és

ab) a legalább 100 darab várakozóhely működik a területen, és

ac) a telítettség legalább 20%-a két óránál rövidebb idejű parkolási igénnyel lép fel.

35.15. b) A várakozási övezetként kijelölt területnek egybefüggőnek, a szabályozásnak egységesnek, a terület határainak egyértelműnek kell lennie. Amennyiben a várakozási területen a közterületeknek nem azonos a tulajdonosa, abban az esetben a tulajdonosok előzetes egymás közötti megállapodását követően lehet csak bevezetni a díjfizetési kötelezettséget. Ebben az esetben a tulajdonosok (az általuk megbízott üzemeltetők) kötelesek bármely - azonos tarifaövezetben levő - parkolóautomatánál váltott parkolójegyet elfogadni.

A telítettség mértékét

ba) új díjfizetési kötelezettség elrendelését, vagy

bb) a díjfizetési kötelezettség 1 óránál hosszabb időbeli kiterjesztését, vagy

bc) a várakozási terület parkolóhelyszámának (jelen jogszabály hatálybalépésének időpontjában meglévő férőhelyszám) 10%-nál nagyobb bővítését megelőzően kell megállapítani a változás által érintett teljes területen, a következők szerint:

bd) a mérést a tulajdonos önkormányzat megrendelésére megfelelő - a Magyar Mérnöki Kamara által igazolt - jogosultsággal rendelkező szakember bevonásával kell elvégezni,

be) a díjfizetési kötelezettség alá eső teljes területen a közcélra használható várakozóhelyeken, külön felvéve a tiltott módon várakozók számát,

bf) a mérés időpontját a legnagyobb forgalmú évszakban, két egymást követő héten, a tervezett díjfizetési időszaknak megfelelően kell kijelölni,

bg) a mérést a tervezett díjfizetési időszakban legalább óránként kell elvégezni,

bh) a mérés során a közcélú várakozóhelyeken elhelyezett járművek számát a tiltott módon várakozók számával meg kell növelni és a kapott eredményt - mint összes várakozási igényt - kell a rendelkezésre álló várakozóhelyek számához viszonyítani (%).

35.15. c) A mérést és eredményét - időbélyeggel vagy időazonosítóval ellátott fényképfelvételekkel együtt - is dokumentálni kell és 5 évig meg kell őrizni. A díjfizetési kötelezettséggel rendelkező területet határoló területen - amennyiben ott parkolási feszültség jelentkezik - korlátozott várakozási övezet kijelölésével, vagy a díjfizetési övezetben degresszív, progresszív, lépcsős díjrendszer alkalmazásával szükséges szabályozni.

**3.1.2 A parkolás szabályozás bevezetésénél a következő elveket célszerű figyelembe venni:**

- *Fizető parkolást csak ott és csak abban az időszakban szabad bevezetni, ahol, és amikor a parkolóhelyek száma és a parkolási igény egyensúlya felborul. Ellenkező esetben egyrészt a használók nem tolerálják a szabályozást, másrészt a működtetés deficitessé lesz (azaz közpénzből kell finanszírozni a szabályozás költségeit).*
- A tapasztalatok szerint a helyi lakosok igénylik a szabályozás bevezetését akkor is, ha a kereslet-kínálat egyensúlyban van, mert az „idegen” gépkocsik távol tartásával számukra megnövekszik a parkolóhely kínálat. *Ilyen esetben a szabályozás bevezetése egyértelműen ráfizetéses.*
- A tarifa meghatározása szintén a kereslet-kínálat arányától függ, de az alacsony tarifa sok esetben nem fedezi a költségeket, indokolatlanul magas tarifa esetén pedig a lecsökkent bevétel eredményezi a ráfizetést.
- A kedvezmények – elsősorban a lakók részére nyújtott - szintén jelentősen befolyásolják a szabályozás rentabilitását.
- Az övezet mérete és határai tekintetében fontos a „rágyaloglás” vizsgálata, ugyanis, ha a forgalmat vonzó létesítmények, intézmények az övezet határától kis gyaloglási távolságra vannak, akkor a járművek az övezeten kívül annak határánál keresnek (ingyenes) várakozási lehetőséget.
- A díjfizetéshez kötött várakozási övezet határán annak hatásterületén a díjfizetéses övezet hatására kialakuló parkolási feszültségeket a nem honos járművek részére időkorlátozás bevezetésével lehet kezelni.

## 3.2. A fizető várakozóhelyek kijelölésének feltételei

### 3.2.1 Az optimális foglaltsági szint

A nemzetközi szakirodalomban a parkolóhelyek optimális foglaltsági szintjeként a 85%-ot állapították meg. Ez biztosítja a megfelelő kihasználtságot, úgy, hogy mindig van szabad parkolóhely, minimálisan csökkentve a parkolóhely keresésére fordított időt. A 85%-os szint a parkolási díjak beállításával érhető el. Ez az érték az ún. Goldilocks-elv alapján került meghatározásra, amely azt mondja ki, hogy a parkolási díj túl magas, ha sok parkolóhely áll üresen, és túl alacsony, ha egyáltalán nincs szabad hely. Az ár akkor megfelelő, ha tíz parkolóhelyből csupán egy-kettő áll üresen. A kereslet ingadozásait a különböző helyszíneken és időpontokban a kereslet által megszabott, eltérő árakkal lehet szabályozni<sup>1</sup>.

### 3.2.2 A parkolási díjak rugalmassága

A parkolási díj rugalmassága azt mutatja meg, hogy egységnyi parkolási díj-változás esetén a parkolóhelyek iránti kereslet mennyivel változik. A különböző tanulmányok által megállapított rugalmasság -0,1 és -0,3 között mozog (10% parkolási díj-növekedés 1–3 % kereslet-csökkenést idéz elő) a demográfiai, földrajzi körülményektől, valamint az utazás típusától függően. Az alábbi értékeket nyugat-európai és ausztrál kutatások állapították meg, Magyarországon még nem készült hasonló tanulmány.

Az EU támogatással létrejött TRACE projekt keretében összeállítottak egy rugalmassági kézikönyvet. Ebben a parkolással kapcsolatban a közösségi közlekedés részarányát és a személygépkocsi ellátottságot figyelembe véve a következő értékek szerepelnek:

Utazás célja	Rugalmasság
<i>Rövid távon</i>	
Munkába járás	-0,16
Munkával kapcsolatos ügyintézés	0,00
Oktatás	-0,14
Egyéb	-0,46
<b>Összes</b>	<b>-0,22</b>
<i>Hosszú távon</i>	
Munkába járás	-0,18
Munkával kapcsolatos ügyintézés	-0,04
Oktatás	-0,20
Egyéb	-0,62
<b>Összes</b>	<b>-0,32</b>

A parkolóhelyek iránti kereslet rugalmassága a parkolási díjak függvényében.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> TDM Encyclopedia

<sup>2</sup> Feltételezések: A tömegközlekedés részaránya az utazásokból több mint 50%, 1000 lakosra jutó személygépkocsik száma 250-450 közötti. Forrás: TRACE Final Report.

Ez alapján összességében 10%-os díjemeléskor rövid távon 2,2, hosszú távon 3,2%-kal csökken a kereslet az adott zónában. A keresletkülönbség egy része áthelyeződik más, olcsóbb vagy ingyenes területekre, közösségi közlekedési utazássá alakul, vagy a körzetbe irányuló utazás teljes mértékben elmarad. A kereslet a legkevésbé rugalmasan a munkával kapcsolatos ügyintézés esetében változik, hiszen általában az adott vállalkozás, amelynek érdekében az utazás történik, költségként elszámolja a parkolási díjat és magasabb díjak esetén is a célponthoz lehetőleg legközelebb történik a parkolás. A leginkább rugalmas a kereslet az egyéb (szabadidő, látogatás stb.) célú utazások esetében, ahol a távolabbi parkolóhelyről gyaloglásra fordított idő a legtöbb parkolási célnél kevésbé fontos tényező, így nagyobb a hajlandóság a célponttól távolabbi, de olcsóbb parkolóhelyek használatára. A látogatási célú, bevásárló vagy orvosi célú parkolásnál ugyanakkor kifejezetten szempont lehet a minél kisebb gyaloglási távolság.

Sydney-ben azt vizsgálták, hogy a parkolási díjak változása hogyan alakítja át a kereslet területi eloszlását (belváros, belváros szélé, belvároson kívül, utazás elmaradása)<sup>3</sup>:

- a parkolási díjak 10%-os emelése a belvárosban az úti célhoz közeli parkolóhelyen (1 perc gyaloglási távolságra) 5,4 %-kal csökkenti az ottani keresletet, a P+R iránt 3,6%, a tömegközlekedés iránt 2,9%-kal növekedne a kereslet, míg a belvárosba irányuló utazások száma 4,7%-kal csökkenne.
- a parkolási díjak 10%-os emelése a belvárosban az úti céltól távolabbi parkolóhelyen (7 perc gyaloglási távolságra) 10,2 %-kal csökkenti az ottani keresletet, a P+R iránt 1,4, a tömegközlekedés iránt 1%-kal növekedne a kereslet, míg a belvárosba irányuló utazások száma 1,5%-kal csökkenne.

Az összes belvárosba irányuló utazást tekintve az óránkénti parkolási díjak kétszeresére, a belvárosba irányuló utazásokat tekintve a belvárosban parkolás részarányát 78,9%-ról 71,8%-ra csökkentené, miközben a belvároson kívüli parkolás részaránya 3,2%-ról 4,5%-ra nőne. A parkolási díjak háromszoros emelése esetén a belvárosban parkolás részaránya 64%-ra csökkenne, miközben a belvároson kívüli parkolás részaránya 6 %-ra nőne.<sup>4</sup>

Új övezetek kialakításánál a tapasztalatok szerint a szabályozás bevezetését követően a várakozó járművek száma 10-25%-kal csökken, de a bevezetést követően kb. fél évvel – amennyiben a tarifa nem irreálisan magas – a várakozó járművek száma megközelíti a szabályozás időpontját megelőző mértéket.

---

<sup>3</sup> Hensher-King, 2001

<sup>4</sup> Forrás: David A. Hensher, Jenny King, Parking demand and responsiveness to supply, pricing and location in the Sydney central business district, Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 35, Issue 3, March 2001, Pages 177-196,

### 3.2.3 A fizető várakozóhelyek kijelölésének és fenntartásának feltételei<sup>5</sup>

A szabályozás vonatkozásában csak azok a várakozási díjfizetésre kötelezett területek tekintendők „várakozási területnek”, amelyeken a várakozási díj megfizetésének kötelezettsége a naptári év munkanapjai legalább 70%-án fennáll, és legalább 100 darab várakozóhely működik a területen, továbbá a telítettség legalább 20%-a két óránál rövidebb idejű várakozási igénnyel lép fel.

A várakozási területként kezelt területnek egybefüggőnek, a terület határainak egyértelműnek kell lennie. Elengedhetetlen a viszonyítás alapjául szolgáló férőhelyek megközelítően pontos számának meghatározása a területen belül.

Elvként alkalmazható a KRESZ előírására alapozva a vonatkozó műszaki irányelvben megadott méretek alkalmazása. (Ez a korábbi mérések szerint kb. 5%-kal kevesebb, mint a ténylegesen várakozó járművek száma.) A várakozási területen belül 2000 férőhelyenként övezeteket szükséges kijelölni, melyek díjrendszerük, idő és időtartam tekintetében megegyezhetnek, de kedvezményre jogosultság tekintetében eltérők.

### 3.2.4 A parkolóhelyek kihasználtságának szempontjai és hatásai a szabályozásra

A közterületi parkolóhelyek kihasználtsága tekintetében a díjfizetési időszak 70 százalékos kihasználtsága önmagában nem feltétlenül elégséges indoka a díjfizetésnek, mivel előfordulhat – sőt gyakran elő is fordul –, hogy a helyi lakosság foglalja el a várakozóhelyek túlnyomó többségét.

Ezen a helyzeten nem segít a díjfizetés bevezetése, mivel a kereslet többségében helyhez kötött (ott lakók), a parkolóhely-kínálat pedig elégtelen. A helyzetet árnyalja a kedvezményes engedélyeket használók, illetve a kivételezettek (mozgáskorlátozott, orvosi igazolványokat használók), valamint a megkülönböztetett jelzéssel ellátott járművek száma is.

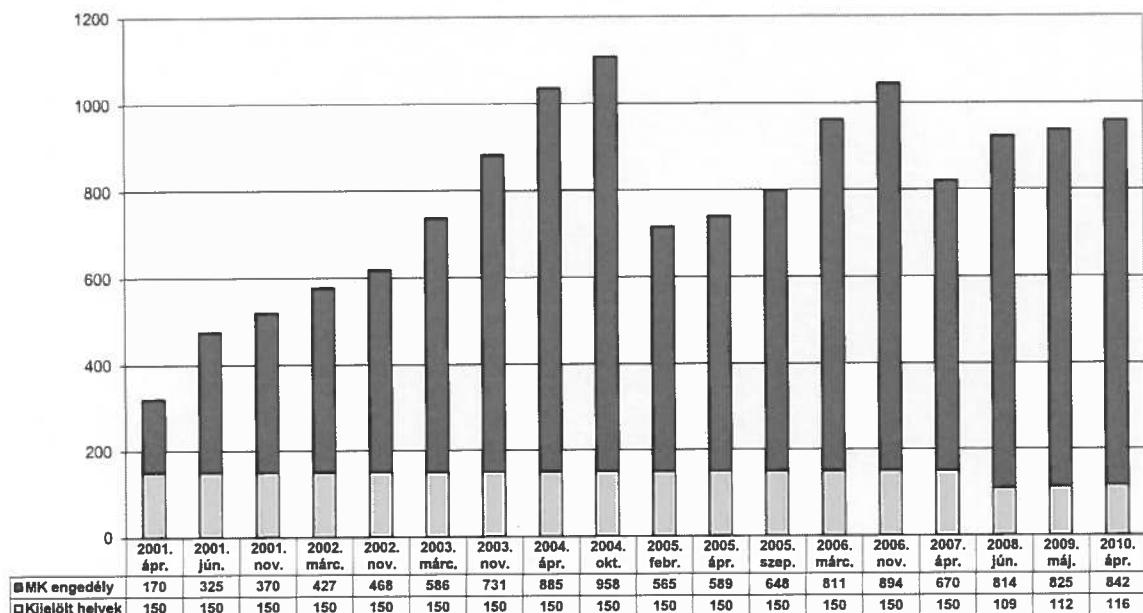
Ebből következően a kihasználtság tekintetében mindenképpen meg kell határozni a lakossági igények, a kedvezményezettek, valamint a kivételezettek arányát is.

Ennek meghatározása érdekében a vizsgálatok helyszínein a foglaltság értékei mellett célszerű vizsgálni az egyes járművekhez tartozó fizetési módot is a következő bontásban:

- mozgássérült engedéllyel parkoló járművek,
- lakossági engedéllyel parkoló járművek,
- jeggyel vagy bérlettel parkoló járművek,
- egyéb (orvosi, rakodási stb.) engedéllyel vagy látható engedély, jegy és bérlet nélküli járművek.

<sup>5</sup> A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 15/A. § (1) A helyi önkormányzat (fővárosban: a fővárosi önkormányzat) rendeletében a helyi közutakon, a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánúton, valamint tereken, parkokban és egyéb közterületeken - forgalomszervezési, valamint a 13. § (2) bekezdésében meghatározott indokok alapján, az e törvényben meghatározott keretek között - kijelölhet olyan várakozási övezetet, illetve várakozási övezeten kívül eső olyan várakozó helyet (a továbbiakban együtt: várakozási terület), amelynek a három vagy annál több kereskű járművel történő, várakozási célú használatáért várakozási díjat kell fizetni (a továbbiakban: díjfizetési kötelezettség).

Mozgáskorlátozott "engedéllyel" elfoglalt várakozóhelyek száma Budapest Belvárosában



Azokon a lakóterületeken – elsősorban lakótelep jellegű területeken –, ahol nem épült elegendő parkolóhely (Szigetváron ilyen terület a Deák Ferenc tér térsége) a 70%-os foglaltság magától értetődően fennáll a nap jelentős részében, azonban a járművek szinte teljes egésze az ott lakók tulajdonában van. Ezekben a helyeken a 70%-os foglaltság pontosabb háttérvizsgálatok nélkül sugallhatja azt mind a lakóknak, mind a helyi önkormányzatnak, hogy a díjfizetős parkolás bevezetése megoldhatja a parkolóhelyhiányt. Ez azonban nem fog bekövetkezni, hiszen a lakossági engedélyt a lakók alanyi jogon fogják megkapni, így fennmarad a parkolási feszültség.

Azaz a 70%-os foglaltság nem lehet teljes egészében lakossági eredetű, az ügyintéző forgalomnak is jelen kell lennie. Ezt hivatott a legalább 20%-os két óránál rövidebb várakozási igénnyel megjelenő igény meglétének előírása.

Ha a parkoló járművek számával vetjük össze az egyes fizetési módok arányát, akkor általános tapasztalat, hogy:

- mozgássérültek aránya 2-21 % között változik,
- a lakossági illetve céges engedélyek aránya 28-61 % között mozog,
- a díjat fizetők aránya 12-57% közötti,
- az egyéb engedéllyel vagy látható jogosultság nélkül parkolók aránya pedig 6-40% közötti értéket mutat.

Szigetvár tekintetében a tervezett belvárosi várakozási övezet területén 51 db. gépjárműadót fizető honos gépjármű van. A honos lakók száma: 268 fő. A motorizáció nagyságát tekintve megközelítőleg 100-120 honos személygépkocsira lehet számítani. Figyelemmel a közterületen kívüli várakozási lehetőségekre a lakosok napközbeni közterületet terhelő



várakozási igénye 70-90 közé tehető. A területen 85-90 vállalkozás működik. Ez mintegy 90 várakozóhelyet igényel napközben. A mozgáskorlátozott igazolvánnyal rendelkezők által igénybevett várakozóhelyek száma 40-50 közé becsülhető. Összességében – amennyiben a honos lakók és a honos vállalkozások kedvezményes várakozási lehetőségét az Önkormányzat biztosítja – a díjfizetési kötelezettség időszakában 200-230 várakozóhelyet foglalnak el. Ez azt jelenti, hogy a területen mintegy 140-170 díjfizetési kötelezettség alá eső jármű talál helyet.

A fizetési fegyelem a tapasztalatok szerint 50-65%-ra tehető, ha az ellenőrzés fél órás gyakorisággal történik. Amennyiben a várakozási díjat nem fizetők a kerékbilincselés szankcióra is számíthatnak, akkor a fizetési fegyelem a tapasztalatok szerint megközelíti a 90%-ot.

### **3.2.5 A várakozási időtartam korlátozásának szempontjai**

A várakozási idő korlátozásának indoka a parkolóhelyeken álló járművek forgási sebességének szabályozása. Ilyen szempontból egyrészt a díjfizetős várakozás elrendeléséhez hasonló hatást fejt ki, másrészt – nagyon indokolt esetben – a várakozási területen belül egyes rendkívül frekvenciált helyeken (pl. egészségügyi, közintézmények, pályaudvarok stb.) a fizető parkolást egészítheti ki, ha a díj mértéke önmagában már nem kényszeríti ki a várakozóhelyek rövid idejű használatát.

A várakozási idő korlátozására elsősorban az fizetési kötelezettség alá eső területeket határoló díjmentes területeken van szükség („korlátozott várakozási övezetek”).

### **3.2.6 Díjpolitika**

A díjpolitika célja:

- az érintett terület működőképességének biztosítása,
- a kereslet-kínálat egyensúlyának beállítása,
- a környezetbarát közlekedés (tömegközlekedés, kerékpáros közlekedés, stb.) versenyképességének segítése,
- a várospolitikai elképzeléseknek megfelelő közterületi funkcióváltások támogatása,
- a közterületen kívüli parkolóhelyek létesítési költsége megtérülésének javítása.

A megfelelő díjpolitika alkalmazása hatása:

- Az utcai férőhelyek elsősorban a rövid idejű, díjfizetés ellenében történő parkolást, a garázs férőhelyek a tartós parkolást szolgálják.
- Mind közlekedéspolitikai, mind városgazdálkodási, mind üzleti szempontból kedvező, ha a lakossági parkolás minél kevésbé terheli az üzleti, bevételi szempontból értékes utcai parkolókat, főként a város belső területein. (Az utcai parkolóhoz történő könnyű hozzáférés feltétele a belvárosi kereskedelem fennmaradásának.)
- A lakossági parkolás egy részének közterületen kívül történő megoldása, közhasznot is szolgáló garázsépítéseket segíti elő.

- A vállalkozói alapú közterületen kívüli és az utcai várakozás akkor tud jól együttműködni, ha a vállalkozó, és az érintett önkormányzat megállapodik, hogy a vállalkozó kedvezményes lakossági parkolási/tárolási konstrukciókat ajánl fel a lakók számára, melyhez az önkormányzat a parkolási bevételei terhére támogatást nyújt az azt igénybevevő lakók számára.
- A közterületen kívüli parkoló férőhelyek növelése és a lakossági várakozás/tárolás egy része ide irányítása a város lakhatósága szempontjából is létfontosságú. A közterületen kívüli várakozóhelyek létesítése mellett fokozott figyelmet indokolt fordítani az újonnan épülő lakásokhoz létesülő gépkocsitárolók építésére is. Ezek használatának (lakással együtt történő megvásárlásának) elkerülését meg kell akadályozni.

### **3.2.7 Lakossági parkolás, gépjárműtárolás**

Díj- és tarifa szabályozással a kívánatos parkolási mód irányába befolyásolni az egyes használókat – ezzel a keresleti és kínálati összhangot megteremteni – akkor lehet, ha a szabályozás lefedi a teljes keresleti szegmenst. Ma ez nincs így, mivel a helyi lakosság mentesül a díjfizetési kötelezettség alól. E gyakorlat átvétele meggondolandó, mivel a parkolási szolgáltatást – a lakosság felé is – un. „Kvázi közmű” szolgáltatásként kell kezelni, hasonlóan pl. a televíziós kábel szolgáltatáshoz, vagy a vezetékes telefon szolgáltatáshoz. A „Kvázi közmű” szolgáltatások közös tulajdonsága, hogy az un. városi alap közmű (víz, villany, csatorna, energia) szolgáltatásokkal ellentétesen, nem az össz-lakosság igényét, hanem egy magasabb városi szolgáltatási szintet igénylő lakossági csoport igényét elégíti ki. A lakosság – és a várost használó intézmények – még az alapszolgáltatást is díj ellenében veheti igénybe, különösen így van, szolgáltatásért nem kell – pl. a gépkocsival rendelkező lakónak – fizetni, holott ezt a szolgáltatást látványosan csak a közösség rovására lehet igénybe venni, hiszen jelentős méretű közterületet foglal az álló autó. Ezért a teljesen ingyenes lakossági engedély helyett célszerű:

- az engedély kiadását költségtérítéshez (3.000-5.000 Ft/év) kötni,<sup>6,7</sup>
- a lakásonként második, harmadik, stb. engedélyt költségtérítését progresszívvé tenni (pl. 2. engedély – 10.000 Ft/év, 3. engedély 20.000 Ft/év, stb.)<sup>8</sup>.
- támogatni a környezetbarát motorral rendelkező járműveket (pl. hibrid költségtérítés mentes, euró minősítés különböző %-os kedvezmény).

---

<sup>6</sup> Grácban az éves lakossági engedély díja 160, Bécsben 179 euró.

<sup>7</sup> A várakozási övezetben állandó lakással rendelkezők részére lakásonként egy db. „ingyenes” lakossági engedély biztosítása javasolható, amennyiben az önkormányzat felé köztartozásuk nincsen. Az engedélyért célszerű költségtérítést felszámolni. (Pl. Tapolca: 4.200 Ft, Kőszeg: 6.875 Ft.)

<sup>8</sup> A további engedélyek – kedvezményes – díjfizetéshez kötendők. (Pl. Tapolca: 37.000 Ft/év, Kőszeg: 13-26 ezer Ft/év).

### 3.3. A várakozási díj fizetés technikai megoldása:

#### 3.3.1 Kézi díjfizetés („táskás bácsi”):

A parkolójegy eladását végző személy egyben ellenőr is. A tapasztalatok szerint a jelentős mértékű visszaélési lehetőségek okán nem javasolható.

#### 3.3.2 Előreváltott jegy:

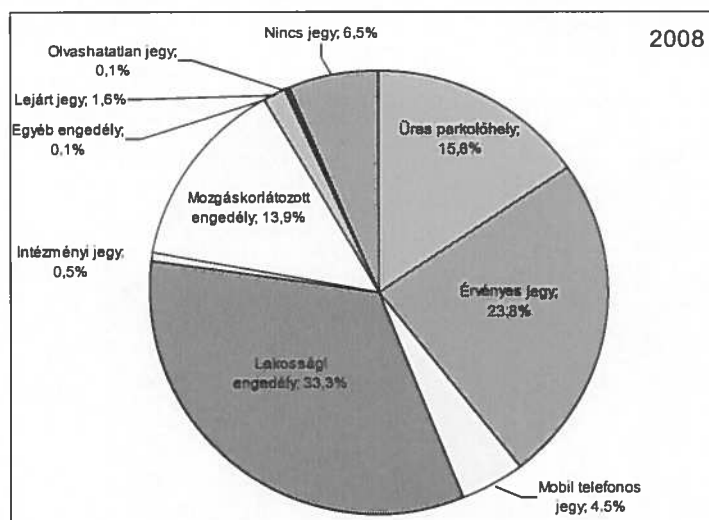
Sem az önkormányzat számára (jutalék ellenében, bizományosi szerződéssel kell az árusítóhelyeket biztosítani, továbbá a jegy előállításának költsége és a licencdíj indokolatlanul magas), sem a használók számára (kényelmetlen a parkolójegyhez hozzájutni), sem az ellenőrzés szempontjából (utólag és visszamenőlegesen is érvényesíteni lehet ezért nehéz a bizonyítás) nem kedvező megoldás.

#### 3.3.3 Parkolójegykiadó automata:

Jelenleg a legelterjedtebb megoldás. Hátránya a jelentős beruházási költség, ugyanakkor a visszaéléseket többségében kizárja, az ellenőrzés zárt, bizonyító erejű. A készpénz mellett – szükség esetén - parkolókártya, illetve bankkártya elfogadására is alkalmassá tehető. (A piacon ma működőképes, használt berendezésekhez kedvező áron hozzá lehet férni.)

#### 3.3.4 Mobil telefontal való fizetés:

A mobil szolgáltatóval kötött szerződés alapján kerül elszámolásra a megfizetett várakozási díj. Korszerű, nagyon kényelmes és a használó számára gazdaságos (percalapú) szolgáltatás. A mai tapasztalat azt mutatja, hogy a várakozási díj közel 50%-át már ilyen módon fizetik a használók. (A „kényelmi szolgáltatás” költségét a használók és nem az Önkormányzat fizeti.)



Budapest Belváros parkolóhelyeinek átlagos használata<sup>9</sup>

<sup>9</sup> 2010-ben az automatából történő jegyvásárlás és a mobil telefontal való jegyvásárlás arány 50-50% -ra változott.

### **3.3.5 Sorompós parkolási rendszer:**

A rendszer legnagyobb előnye, hogy zárt, azaz csak a díjat megfizetők tudják elhagyni az övezetet, azaz 100%-os a fizetési fegyelem. Hátránya, hogy csak egy, vagy két be- és kijáráttal kialakított, viszonylag nagy férőhelyszámú „tömb” parkolók esetén gazdaságos megoldás (Szigetváron ilyen a termálfürdő környezetében levő, illetve a kórház új épülete előtti parkoló).

### **3.4. Ellenőrzés, szankcionálás:**

#### **3.4.1 Ellenőrzés.**

Az ellenőrzés elsődleges célja, hogy az elsődleges díjfizetési fegyelmet erősítse. Ennek érdekében az ellenőrzés gyakoriságát a parkolási szokásokhoz kell igazítani (ha domináns a rövid idejű várakozás, akkor fél órás gyakoriság (Belváros egyes részei), ha a hosszabb idejű a jellemző (Vár térsége) akkor az egy-két órás gyakoriság az indokolt.

Az ellenőrzés technológiáját a díjfizetés technológiájához kell igazítani (pl. mobil fizetési technológia esetén rendszám felismerésére alkalmas eszköz). A technológiával szembeni minimális követelmény, hogy a pótdíj kiszabási, behajtási eljárás során bizonyító erejűnek fogadja el a bíróság is.

#### **3.4.2 Szankcionálás.**

– *Pótdíj*<sup>10</sup>:

A pótdíj összege a pótdíj kiszabásának napját követő 15 napon belüli befizetés esetén az adott napon belül díjköteles időszakra és további két órai várakozásra számított várakozási díj, 15 napon túli befizetés esetén az egy órai várakozási díj negyvenszerese

A pótdíj 30 napon belüli meg nem fizetése esetén a pótdíjon túl a behajtással kapcsolatos költségeket is célszerű áthárítani.

---

<sup>10</sup> Közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 15/C. § (1) Ha a jármű díjfizetési kötelezettség alá eső várakozási területen díjfizetés nélkül várakozik, vagy a kifizetett várakozási időt egy óránál rövidebb időre történt fizetés esetén 5 perccel, egy órára vagy annál hosszabb időre történt fizetés esetén legalább 15 perccel túllépi, várakozási esetenként egy órai várakozási díjat, továbbá pótdíjat kell fizetni. A helyi önkormányzat (fővárosban a fővárosi önkormányzat) rendeletében a várakozás 15 percnél hosszabb díjfizetés nélküli túllépéséhez is kötheti a pótdíjfizetési kötelezettséget.

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

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

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

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

– *Kerékbilincs, elszállítás:*

A kerékbilincs alkalmazása a tapasztalatok alapján a fizetési hajlandóságot jelentős mértékben növeli.

Az szabálytalanul várakozó járművekkel szemben célszerű az elszállítás „fenyegettségének” érzetét megjeleníteni, mivel – amennyiben a szabálytalanul várakozók elleni szankció nem visszatartó – a járművek a várakozási díj megfizetése helyett inkább a szabálytalan várakozást választják (sok esetben ez „olcsóbb” számunkra).

Mind a kerékbilincselés, mind az elszállítás a fizetési fegyelem erősítésén túl mint gazdasági tevékenység növeli a parkolásgazdálkodás rentabilitását is. (További előnye, hogy a pótdíjjal nem elkérhető külföldi rendszámú gépkocsik tulajdonosával/üzembentartójával szemben az egyetlen szankcionálási lehetőség.

## **4. Jelenlegi parkolási rend jellemzői**

### **4.1. Jelenlegi úthálózat és forgalmi rend**

A város központjának védelme érdekében a 6. sz. országos főút Szigetvár átkelési szakasza új nyomvonalra került, mely során a vasút, majd azt követően az Almás patak mentén halad. A város számára a Széchenyi utca – József Attila utca útvonal továbbra is – egyéb útvonal hiányában – belső szakaszonként 20-30 km/ó sebességkorlátozással terhelt tengely maradt. A reggeli és délutáni csúcspont idején ezt a szerepet a kialakuló torlódások egyértelművé teszik. A belvárost észak felé nem, dél felé a 6. sz. út tehermentesítő nyomvonalán lehet elkerülni. A belváros úthálózatát és egyben a Széchenyi utca – József Attila utca vonalat terhelik olyan mozgások, melyek más útvonalra való terelése lenne kívánatos a városközpont tehermentesítése érdekében.

Ezek a következők:

- Vár autóbusszal való megközelítése
- Vár személygépkocsival való megközelítése
- Sportpálya megközelítése
- Gyógyfürdő megközelítése
- Kumilla Hotel megközelítése
- Üzletház teherkiszolgálása
- Vigadó
- Cipőgyár teherkiszolgálása
- Zárda utcai parkoló

Természetesen ezeknek a létesítményeknek megközelítésére új útvonal kijelölése csak a belváros teljes újragondolása során lehetséges. Erre az „Oroszlán Szív” projekt jó alkalmat biztosít.

A belváros területén területi sebességszabályozás nincs, ugyanakkor a József Attila utcán mintegy 150 m-es szakaszon 30, illetve 20 km/órás vonali sebességkorlátozás van elrendelve és a kijelölt gyalogos-átkelőhelyeken forgalomlassító küszöb van kialakítva.

### **4.2. Jelenlegi parkolási rend**

A város vizsgálat alá vont területén három jól lehatárolható szektor jelölhető ki, melyek parkolási jellemzői eltérőek egymástól.

A belváros területén általában a szegély menti várakozás az általános, melyet néhány kiépített parkoló tér egészít ki: Zárda utcai parkoló, Szeráj melletti parkolók, Vigadó melletti parkoló, Almás patak melletti. Utóbbi kettő jegyes fizető rendszerben működik.

A vár és a gyógyfürdő kiszolgálására merőleges parkoló terek létesültek, melyek szintén jegyes fizető parkolók.

A kórház térségében szintén kiépített parkoló terek vannak, melyek igénybe vétele ingyenes.

### 4.3. Rakodás-áruszállítás

A parkolásvizsgálat területén több – elsősorban kereskedelmi célokat szolgáló – közterületei rakodást szolgáló várakozási korlátozással jelzett rakodóhelyet regisztráltunk. Ezek jelzés-kombinációja többféle, némelyikük eltér a jogszabályban előírttól, némelyik hiányos.

Rakodóhelyként felvett helyszínek:

helyszín	jelzés
József Attila utca 17.	mt. + kivéve áruszállítás
József Attila utca 10.	vt. + R + 8-16 + 50 m
Zárda utca Üzletház mentén	vt
Rókus köz Üzletház mentén	vt+ 8-16
Széchenyi utca 2-4. mögötti köz	vt + R + 15 m
Szabadság utca 18.	vt + kivéve áruszállítás + 15 m

Találtunk ugyanakkor olyan létesítményeket, melyek rakodási igénye jelentős, de rakodóhely nem szolgálja ki.

Rakodó hellyel nem rendelkező létesítmények:

Piac

József Attila utca 23.



József Attila utca 23.

A rakodóhelyek egyértelmű kijelölése az ellenőrzés és szankcionálás szempontjából fontos, fizető parkoló övezetekben elengedhetetlenül szükséges.

#### 4.4. Jelenlegi jelzésrendszer ellentmondásai

A városban több a jogszabályoknak nem megfelelő és az útügyi előírásoktól eltérő kialakítás, jelzés van. Ezek közül a teljesség igénye nélkül néhány:



Ha nem lehet behajtani, nem kell az információ



Előírásoktól eltérő lassító küszöb



Bontott autóbusz megállóhely tábla tarifa tájékoztatóként



Rakodásra kijelölt terület „Rakodóhely” kiegészítő jelzés nélkül



Megállási tilalom alól kivétel nem adható, a kiegészítő táblán csak fekete felirat lehet



Megállási tilalom alól kivétel nem adható, a kiegészítő tábla közvetlenül a jelzés alatt kell legyen





**Egyedi gyártású mozgáskorlátozott kiegészítő tábla várakozóhely tábla nélkül**



**A jelzés nem felfogható**



**Egyedi gyártású várakozni tilos jelzés**



**A kopott tábla nem észlelhető**



**Szöveges tábla hatálya kétséges**

A jelzésekről katasztert készítetünk, mely az 1. sz. melléklet. A táblák elhelyezésében tapasztalt következetlenség, a csak párban elhelyezhető jelzések egyikének hiánya miatt javasoljuk egy megfelelő felkészültségű szakember bevonásával egy forgalmi rend felülvizsgálat elkészítését.

#### **4.5. Oroszlán Szív program**

Szigetvár Város Képviselő testülete „**Oroszlán-szív: Szigetvár város történelmi városközpontjának funkcióbővítő rehabilitációja**” címmel a Dél-Dunántúli Operatív Program támogatásával megkezdte a város közlekedési rendjének átalakítását.

A területet az alábbiak szerint lehet lehatárolni:

- Széchenyi utca Almás patak és Zrínyi tér közötti szakasza
- Zrínyi tér teljes területe
- Városháza telke
- József Attila utca Zrínyi tér és Kossuth tér közé eső szakasza
- ÁNTSZ mögötti kiteresedő zsákutca

A belváros területére a HÜBNER Tervező Kft. készítette el a forgalmi rendre vonatkozó tervet, melyet a következő oldalon bemutatunk. A terv kiterjeszti a gyalogos felületeket, ezzel csillapítva a belvároson keresztül haladó „belső átmenő” forgalmat. A területen gyakorlatilag minden forgalmi irány megmarad, az egyes tömbök megközelítése a jelenlegi rend szerint biztosított marad.

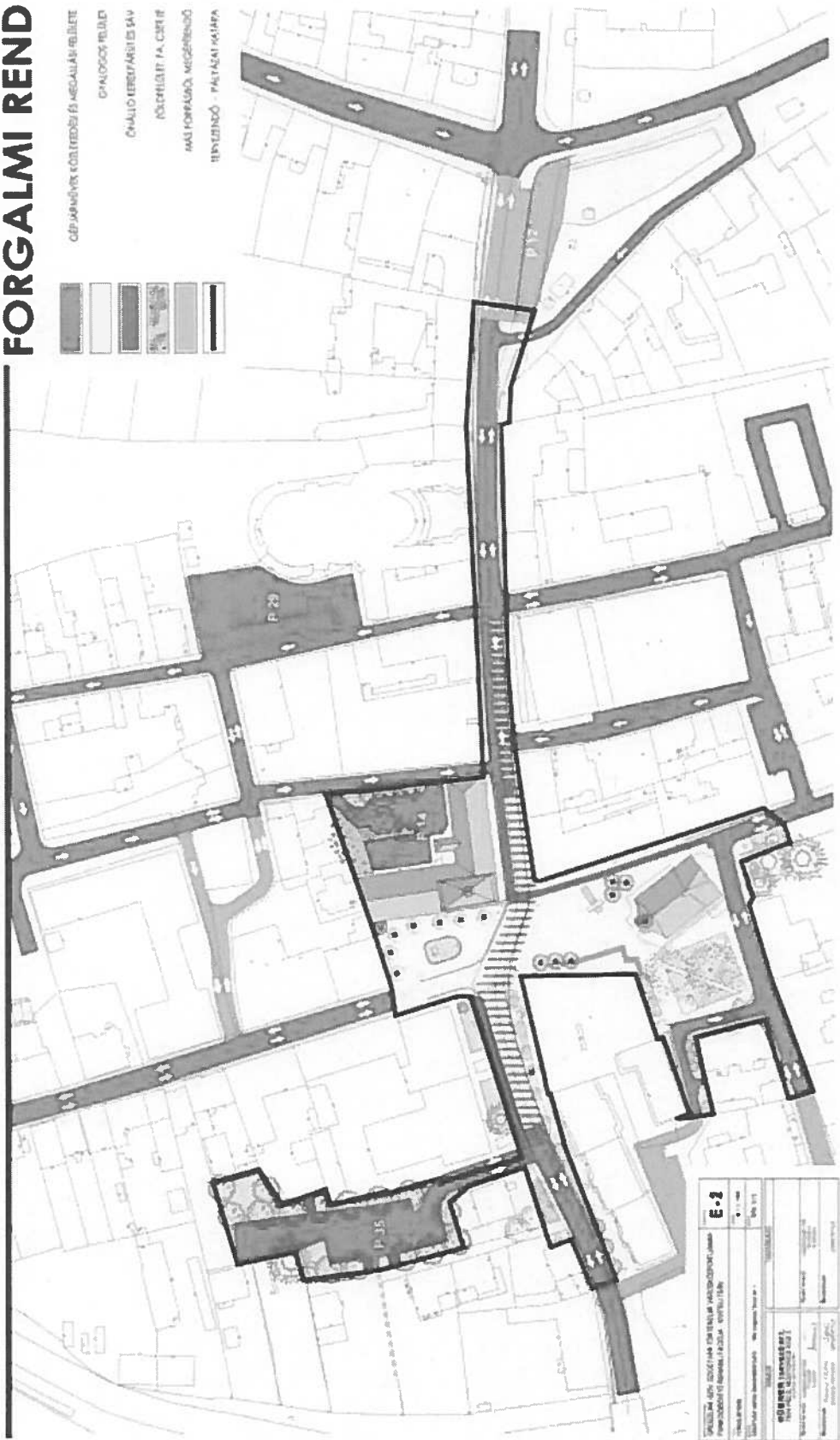
Az Oroszlán szív program a belváros átépítése folytán több ponton érinti a jelenlegi parkolási rendet. Parkolók épülnek és szűnnek meg a Széchenyi utca – Zrínyi tér – József Attila utca mentén:

- Az ÁNTSZ mögötti, jelenleg rendezetlen területen 35 férőhelyes parkoló létesül, melynek megközelítése változatlanul a Széchenyi utca felől lehetséges.
- A Szolgálati parkolóként a polgármesteri hivatal udvarán lévő parkoló is megújul, itt 14 férőhelyes parkoló tér kerül kialakításra.
- A Vigadó telkén belül 29 férőhelyes parkoló létesül, melynek megközelítése az egyirányú Olay Lajos utcán keresztül történhet. (Az akció területnek nem része)
- A terv nem tér ki a belváros jelenleg legnagyobb foghíj telkeken kialakított parkolójának a sorsára, mely az Olay Lajos utca – József Attila utca – Mártírok útja – Városi Könyvtár épülete által határolt területen fekszik. A városrendezési terv ennek beépítésével számol.
- Az Almás patak partján lévő parkoló szintén részben építési telken helyezkedik el, melynek beépítését szintén tervezik. (Az akció területnek nem része.)
- Az érintett utcákon jelenleg nincs parkolás, illetve egyes szakaszokon engedélyhez az kötött.

A tervezett beavatkozások jelentősen érintik a közterületi és azon kívüli parkolási lehetőségeket, a térség parkolási viszonyainak áttekintése és a megváltoztatni szándékozott állapothoz való igazítása indokolt.

# FORGALMI REND

- 
 CÉPJÁRMŰEK KÖZLEKÉSI MEGALÁNYRÉLETE
- 
 OPALOGGÓ FELLET
- 
 ÖNÁLLÓ KÉZELÉSI ÉS SÁV
- 
 KÖZLEKÉSI FA, CÍRKE
- 
 MÁL KÖRFAJÓKA, MEGÉRENŐ
- 
 FELTÁMASZTÓ - PÁLYÁZATI MÁRKA



<b>E-3</b>	
SZIGETVÁR VÁROS ÖNKÖZMŰTÁRSASÁG KÖZLEKÉSI ÉS MEGALÁNYRÉSZLET PARKOLÁSI RENDSZERÉNEK TANULMÁNYA	
Készítette: Dátum: 2014.	Méret: Dátum: 2014.
Készítette: Dátum: 2014.	Méret: Dátum: 2014.
Készítette: Dátum: 2014.	Méret: Dátum: 2014.

## **5. Parkolási szokások vizsgálata**

Szigetvár parkolási rendszerének tervezése során igen részletes parkolásfelvétel készült, a mérések és megfigyelések felhasználásával készítettük el a parkolás vizsgálatát.

A térségben a parkolási szokások megismerése céljából két vizsgálat készült.

- Statikus parkolásfelvétel a gépjármű-elhelyezési szokások rögzítésével. Eredmények térképi megjelenítése és szöveges elemzése.
- Dinamikus parkolásfelvétel a parkolási viszonyok változásának időbeli lefolyásának követésére.

### **5.1. Statikus parkolásfelvétel**

A vizsgált útszakasz (térség) parkolási viszonyai legszemléletesebben a parkolóhelyek foglaltságának vizuális megjelenítésével mutathatók be. A mérések napközi időszakban készültek. A napközi mérések 09 óra és 16 óra között történtek. Az elkészített statikus parkolásfelvételek térképlapon kerültek feldolgozásra az összes férőhely feltüntetésével és ezen belül a szabad és foglalt férőhelyek megkülönböztetésével.

A vizsgált területen külön ábráztuk a tilosban várakozókat.

A szabályokat megszegők között a

- másodikként várakozók
- útkereszteződésekben, gyalogos-átkelőhelyeken várakozók
- tilalmi jelzést figyelmen kívül hagyók
- fél keréssel a járdán várakozó

fordultak elő leginkább.

A térképen jeleztük a megállási és várakozási tilalmakat, valamint az autóbusz, trolibusz és taxi megállókat.

### **5.2. Dinamikus parkolásfelvétel**

A parkolási szokások napi lefolyásának követésére Szigetvár város 17 pontján rendszámrögzítéses módszerrel dinamikus parkolásfelvételt végeztünk. A mérés és az adatok feldolgozása mintegy 15 éve alkalmazott és folyamatosan fejlesztett módszerrel történt.

#### ***Adatfelvétel***

A parkolásszabályozási rendszer vizsgálatához a kijelölt – általában – 2-191 parkolóhelyet magában foglaló mérőhelyeken parkolásfelvételt végeztünk, melyek a kiválasztott helyszínek parkolási viszonyait vizsgálta az időbeli lefolyás szempontjából. Az egyes helyszínekre kapott adatokból következtetéseket vontunk le a terület egészére jellemző parkolóhely kihasználtság, parkolási időtartam és a napi lefolyás alakulására.

## *Szigetvár fizető parkolási rendszerének tanulmánya*

---

A felvételi helyek megválasztásakor három fő szempontot vettünk figyelembe:

- lehetőleg homogén, az adott területet jól jellemző parkolóállások kerüljenek felvételre,
- a felvétel technikailag viszonylag egyszerűen, ugyanakkor nagy biztonsággal legyen elvégezhető,
- a felvétel eredményéből a környezet parkolási állapotára is következtetni lehessen.

A felvételek 08 órától 18 óráig órás intervallumokban történtek.

A mérés során rögzítésre került a parkoló járművek rendszámának négy karaktere (első betű és három szám). A felvétel ilyen módon nem sértette a személyiségi jogokat, ugyanakkor nagy valószínűséggel kizárta az azonosítók ismétlődését egy félórán belül.

Az időpontok, ill. az időtartam megválasztásánál az alábbi szempontokat vettük figyelembe:

- legyen alkalmas a rövid és hosszú idejű várakozások, valamint a 24 órás parkolás vizsgálatára,
- szolgáltatson adatokat a reggeli-délelőtti és a délutáni-esti járműmozgások felvételére,
- megállapítható legyen a parkolóhelyek kihasználtsága,
- a parkolási időtartam napi lefolyásának követésére alkalmas adatokat szolgáltatson,

Az általunk készített felvételből ezek az adatok biztonsággal kinyerhetők (a mérés időtartamán kívül a járműmozgások száma nem mértékadó), bár teljes képet egy 24 órás felvétellel kapnánk.

A mérések – az 55/2011 NFM rendelettel módosított 20/1984 KM rendeletben foglaltaknak megfelelően - két egymást követő héten készültek. a bemutatásra kerülő eredmények a két mérés átlaga.

### *Adatok feldolgozása és kiértékelése*

A kiértékelés számlálóhelyenként 3-3 diagramot tartalmaz, melyek a következők:

- a parkoló járművek számának eltöltött időtartam szerinti alakulása az idő függvényében
- szabályosan/szabálytalanul parkolók, valamint az üres helyek számának alakulása az idő függvényében
- a parkolóhelyet igénybevevők parkolási időtartam szerinti részaránya

### *Mérési eredmények*

A 3 db diagramból leszűrt megfigyelések és következtetések helyszínenként és összegezve is rögzítésre kerültek. A dokumentáció az egyes mérési eredmények grafikus megjelenésén túl azok szöveges értékelését is tartalmazza mérőhelyenként.

Dinamikus parkolás mérőhelyei területi lehatárolása



1. Vár – Fürdő – Sportpálya parkolója
2. Olay Lajos utca
3. Horváth Márk tér – Rókus köz
4. Vár utca
5. ÁNTSZ mögötti parkoló
6. Almás patak menti parkoló
7. Vigadó melletti parkoló tér
8. Arany János utca
9. József Attila utca
10. Deák Ferenc tér – Sánc utca
11. Szeráj parkoló
12. Piac
13. Rákóczi utca – Szecsődi Máté utca
14. Zárda utca
15. Kossuth Lajos tér
16. Kórházi parkoló az A épület előtt
17. Kórházi parkoló a B épület előtt

## **1. Helyszín: Vár – Fürdő – Sportpálya parkolója**



### ***Helyszín leírása:***

Férőhely szám: 191 db

A három létesítmény által határolt területen, azok kiszolgálására az Almás patak két partja mentén több parkoló tér létesült. A személygépkocsik számára a fürdő és a sportpálya között található a legtöbb férőhely, kisebb kapacitás áll rendelkezésre a fürdő bejárata előtt. A várhoz érkezők számára az autóbuszok parkolója mellett a közelmúltban épült ki személygépkocsi parkoló. Mozdáskorlátozottak részére a fürdő bejárata előtt található kijelölt férőhelyek.

A vár melletti parkoló részt a belvároson keresztül, a Vár utcán át lehet megközelíteni, míg a sportpálya melletti parkolókat a belváros felől az Olay Lajos utcán, vagy a város északi része felől az Alapi Gáspár utcán lehet elérni.

### ***Mérés eredményeinek kiértékelése:***

#### ***Parkolási időtartam napi alakulása:***

A várakozóhelyek zömét a több órás – elsősorban a fürdőhöz köthető - parkolás foglalja le. A kettő-négy órás várakozások a vár látogatói járműveiből adódnak. A nyitva tartás és a délutáni kedvezmény jelei a diagramon egyértelműen felfedezhető.

#### ***Parkolóhely kihasználtság napi alakulása:***

A tényleges mérést a fürdő forgalmi adataira figyelemmel a szezonális használatnak megfelelően felszoroztuk. A teljes telítettséget a csúcsidőben sem éri el a parkoló, becslésünk szerint a helyek mintegy  $\frac{3}{4}$ -e foglalt, ez az érték erősen időjárás függő.

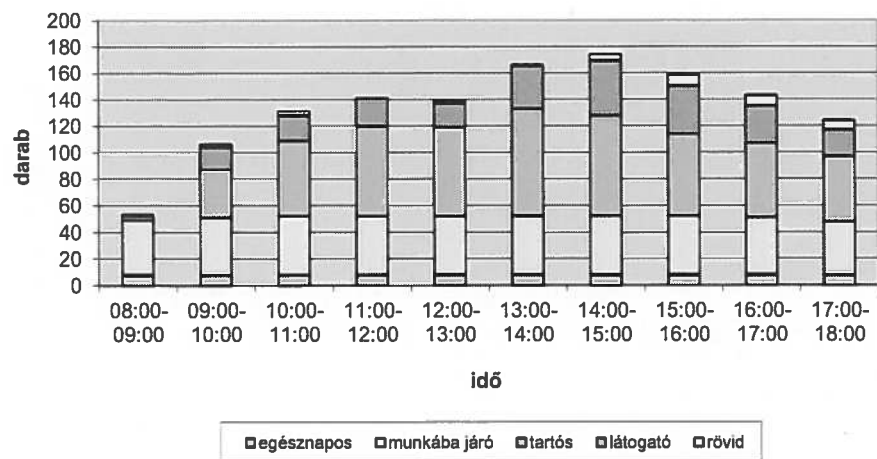
#### ***Parkolási időtartam:***

A teljes mérési időszakot vizsgálva a nap során a hosszú idejű várakozások dominanciája mutatható ki, mely a fürdő igénybevételéhez köthető.

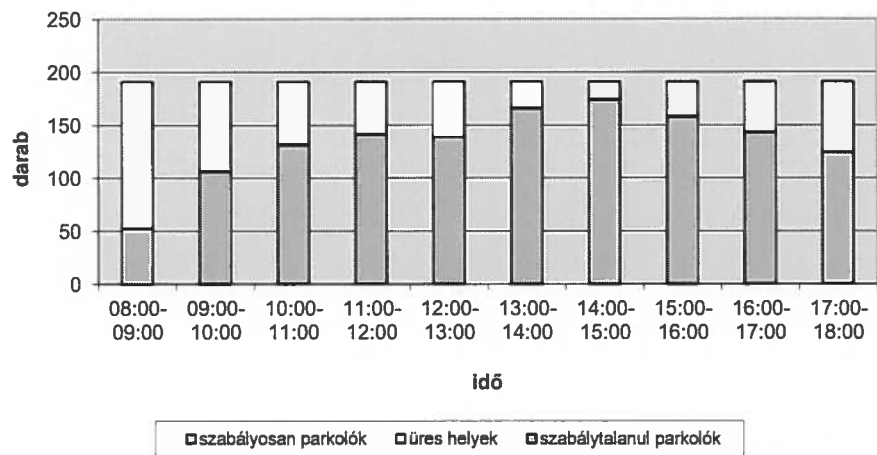
### ***Összefoglaló értékelés:***

A mérés egy egésznapra programot biztosító létesítmény közelségére jellemző.

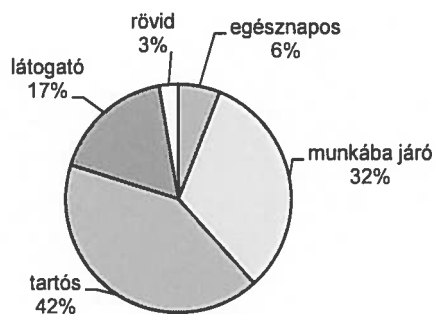
### Parkolási időtartam napi alakulása<sup>11</sup>



### Parkolóhely kihasználtság napi alakulása<sup>12</sup>



### Parkolási időtartam



<sup>11</sup> A tényadatoknak a szezonális szorzóval felszorozva.

<sup>12</sup> A tényadatoknak a szezonális szorzóval felszorozva.



## **2. Helyszín: Olay Lajos utca**



### ***Helyszín leírása:***

Férőhely szám: 16 db            10 és 16 óra közötti telítettség 89%

A belvárost a gyógyfürdővel összekötő egyirányú forgalmú utca mindössze egy rövid szakaszán lehetséges a várakozás. Intézmények és lakó ingatlanok határolják. Várakozó helyek a Vigadó kerítése melletti porondos szakaszon a szegélyre merőlegesen vannak.

A parkoló ingyenes, tőle néhány tíz méterre nagy férőhelyszámú fizető parkoló működik.

A mérőhely része a könyvtár mögötti köz, de itt a parkolás tilos és várakozókat nem regisztráltunk.

### ***Mérés eredményeinek kiértékelése:***

#### ***Parkolási időtartam napi alakulása:***

A mérőhelyen a hivatásforgalomhoz köthető napközi tartós várakozás és a lakossági járműtárolásra jellemző egész napos jelenlét tapasztalható. Rövidebb idejű várakozások mindössze késő délután jelennek meg.

#### ***Parkolóhely kihasználtság napi alakulása:***

A parkolóhelyek szinte egész nap foglaltak, a nagy terhelés mindössze késő délután csökken. Késő délelőtt az ügyintéző forgalom miatt a tilos módon való várakozás is megjelenik.

Az egész napos intenzív igénybe vételt és a tilos várakozást a környező fizető parkolók okozzák.

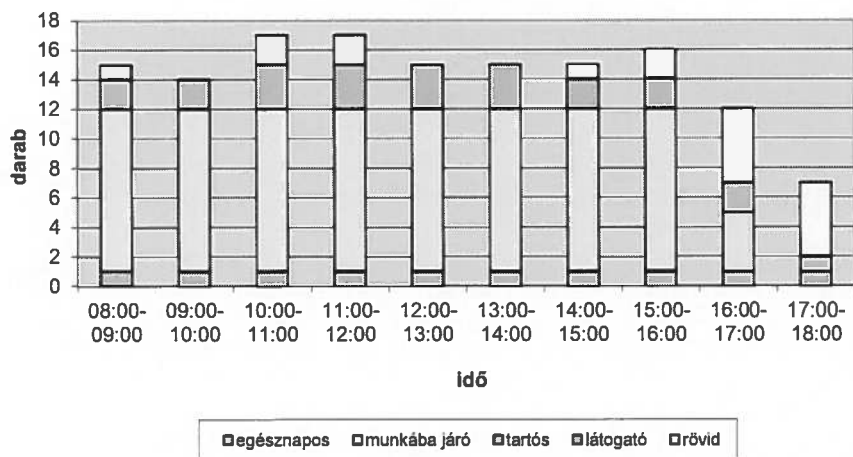
#### ***Parkolási időtartam:***

Az egész napi összesített adatok alapján még markánsabban kitűnik a mérőhelyen a hivatásforgalom tartós jelenléte.

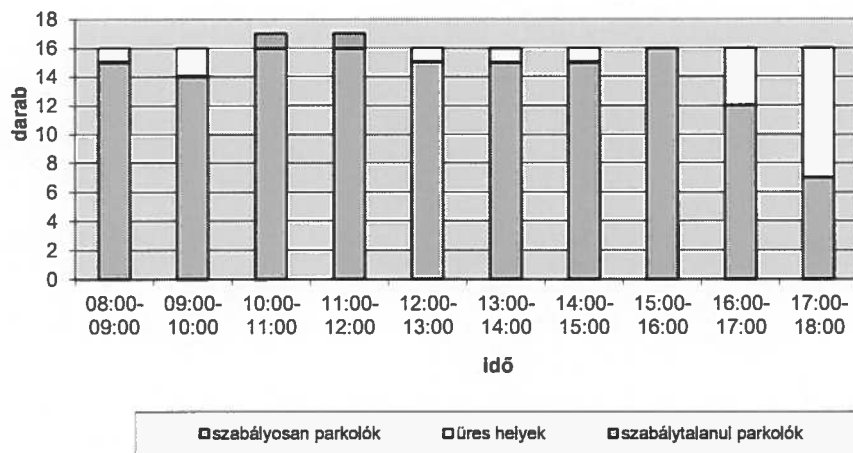
### ***Összefoglaló értékelés:***

A mérőhely parkolói a belváros hivatásforgalma számára biztosít díjmentes parkolási lehetőséget.

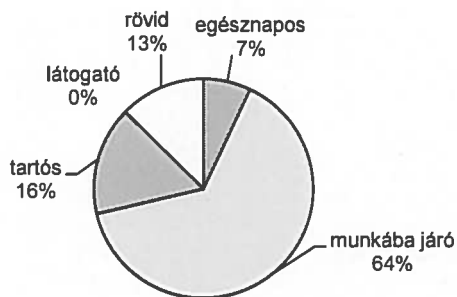
**Parkolási időtartam napi alakulása**



**Parkolóhely kihasználtság napi alakulása**



**Parkolási időtartam**



### **3. Helyszín: Horváth Márk tér – Rókus köz**



#### ***Helyszín leírása:***

Férőhely szám: 14 db            10 és 16 óra közötti telítettség 66%

A belvárosi üzletközpont közelében vizsgált két közterületet magába foglaló mérőhely mentén vendéglátóhelyek és lakó ingatlanok is vannak. A Horváth Márk téren merőlegesen kialakított parkolóban a 8 férőhelyből kettő a mozgásukban korlátozottak számára van kijelölve. A kereskedelmet is kiszolgáló Rókus közben további négy szegély menti parkolóhely található.

#### ***Mérés eredményeinek kiértékelése:***

##### ***Parkolási időtartam napi alakulása:***

A mérőhelyen a rövid időtartamú várakozások túlsúlya tapasztalható. A további néhány férőhelyet lefoglaló egész napos lakossági parkolás mellett jelentős ügyintéző forgalom mutatható ki.

##### ***Parkolóhely kihasználtság napi alakulása:***

A kihasználtság szinte egész nap telítettség közeli. A reggeli és a késő délutáni időszakban sem csökken jelentősen az igénybe vétel. Napközben változó mértékben csaknem állandóan tapasztalható tilosban várakozás.

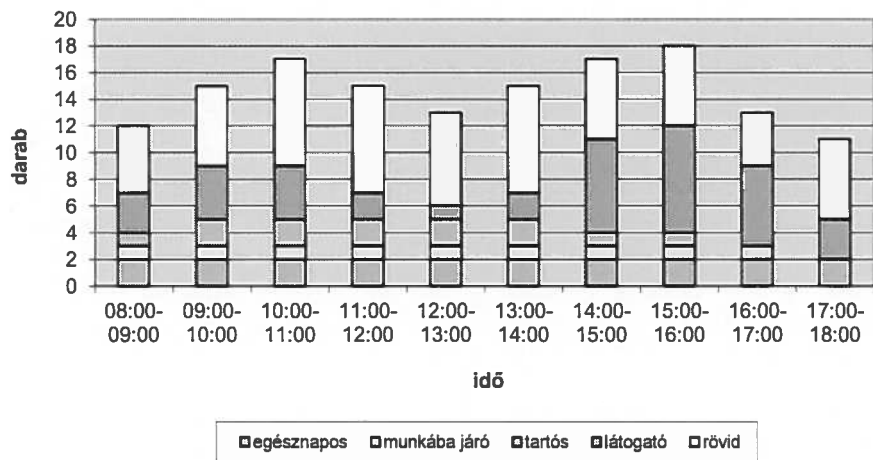
##### ***Parkolási időtartam:***

Az egész napi mérési adatok összegző ábrája is a rövid – ügyintéző, vásárló – forgalom meghatározó voltára utal.

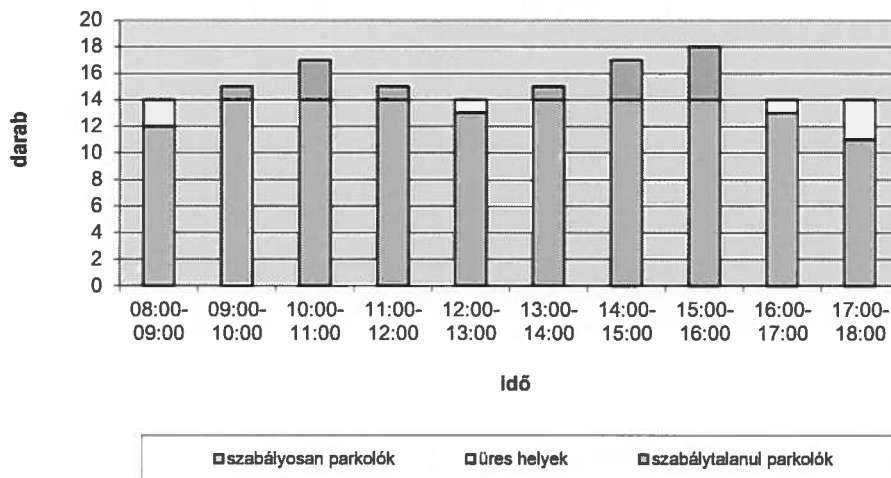
#### ***Összefoglaló értékelés:***

A mérőhely a belváros életéhez köthető ügyintéző, vásárló forgalomnak biztosít helyet.

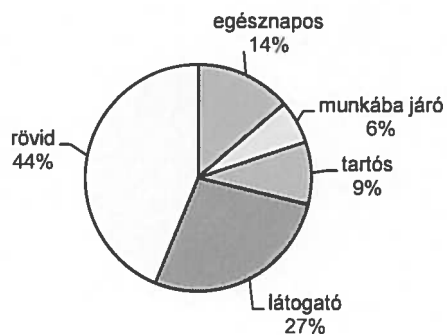
### Parkolási időtartam napi alakulása



### Parkolóhely kihasználtság napi alakulása



### Parkolási időtartam



#### **4. Helyszín: Vár utca**



##### ***Helyszín leírása:***

Férőhely szám: 2 db                      10 és 16 óra közötti telítettség 170%

A belvárost a Várral összekötő utca, melyet a Zrínyi tértől intézményi épületek, majd lakóházak határolnak. A vizsgálat az Almás patak hídjáig folyt. Az utcán mindössze két legális várakozóhely van a többi szakaszon várakozási, vagy megállási tilalom van elrendelve. A vár és a vár melletti parkolók csak ezen az útvonalon közelíthetők meg, autóbuszok számára kijelölt útvonal. A tilalom ellenére szinte állandóan találunk várakozó járműveket a páros oldalon.

##### ***Mérés eredményeinek kiértékelése:***

###### ***Parkolási időtartam napi alakulása:***

A várakozóhelyeket a lakosság egész napos járműtárolása, illetve a hivatásforgalom foglalja el. A szabálytalankodók 1-2 órán át hagyják járműveiket a tilosban.

###### ***Parkolóhely kihasználtság napi alakulása:***

A várakozásra alkalmas két hely állandóan foglalt volt, további 1-4 jármű parkolt változó időszakokban. Ez a férőhelyek jelentős hiányát jelzi, hiszen esetenként az igény 300%-os.

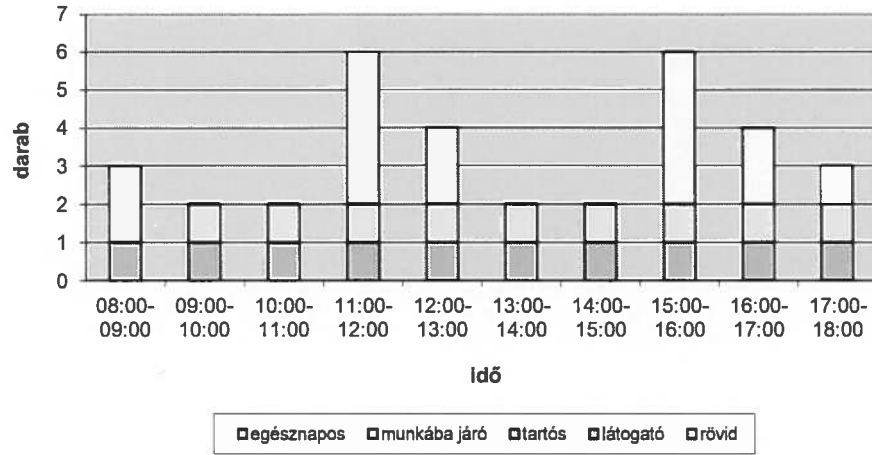
###### ***Parkolási időtartam:***

Az egész napi adatsort összegezve jól láthat a rövid idejű várakozás iránti igény és az, hogy a tartósan lefoglalt helyek a várakozást milyen mértékben akadályozzák.

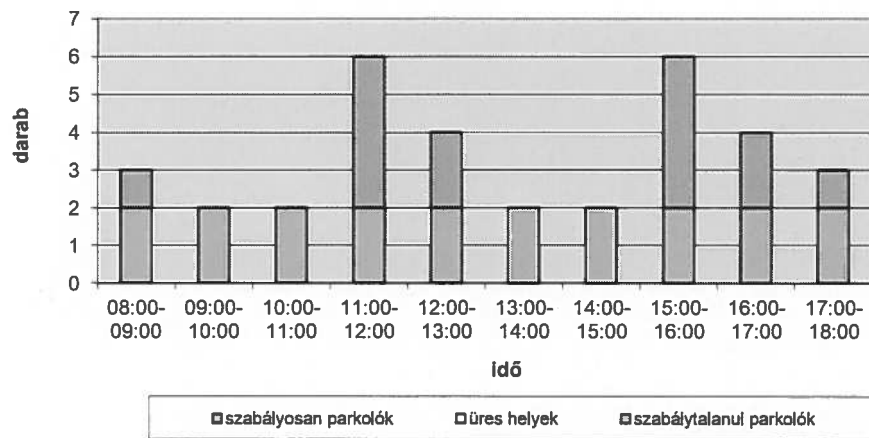
##### ***Összefoglaló értékelés:***

A mérőhely egy férőhely hiánnyal küzdő, ügyintéző, hivatás és lakossági igénnyel egyaránt terhelt terület része.

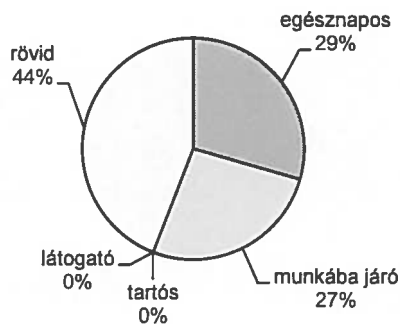
### Parkolási időtartam napi alakulása



### Parkolóhely kihasználtság napi alakulása



### Parkolási időtartam



## 5. Helyszín: ÁNTSZ mögötti parkoló



### *Helyszín leírása:*

Férőhely szám: 26 db            10 és 16 óra közötti telítettség 73%

Az ÁNTSZ épülete mögötti rendezetlen és burkolatlan zsákutca területét jelöltük ki önálló mérőhelyként. Már jelenleg is parkolóként van kijelölve a Széchenyi utcán. az utca torkolatában az üzletsor előtt két férőhely van, melyek legalitását nem tudtuk eldönteni.

### *Mérés eredményeinek kiértékelése:*

#### *Parkolási időtartam napi alakulása:*

A területen a reggel megjelenő járművek mintegy harmada rövid ideig várakozik, közel hasonló arányban érkeznek a több órán át várakozók. Néhány tárolt jármű mellett 1-2 db munkába járó autója is regisztrálható.

#### *Parkolóhely kihasználtság napi alakulása:*

A férőhelyek a napközi időszakban csaknem teljesen elfogynak, a reggeli és késő délutáni időszakban a telítettség 40% körüli. Tilosban várakozások nem voltak megfigyelhetők.

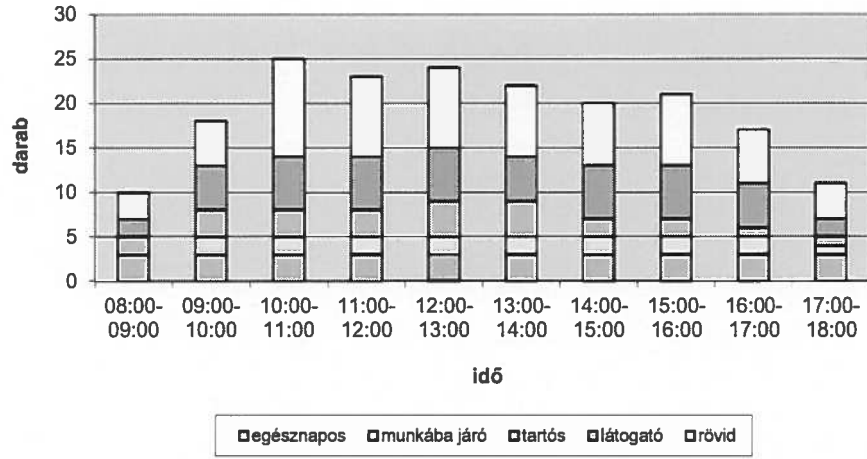
#### *Parkolási időtartam:*

A napi mérés eredményeit összegezve megállapítható, hogy a várakozásra ide érkezők több mint harmada rövid ideig marad, a több órát itt időző járművek is hasonló arányt képviselnek. A hivatásforgalomból fakadó és a lakosság parkolása nem képvisel meghatározó részt a parkolóhelyen megfordulók közül.

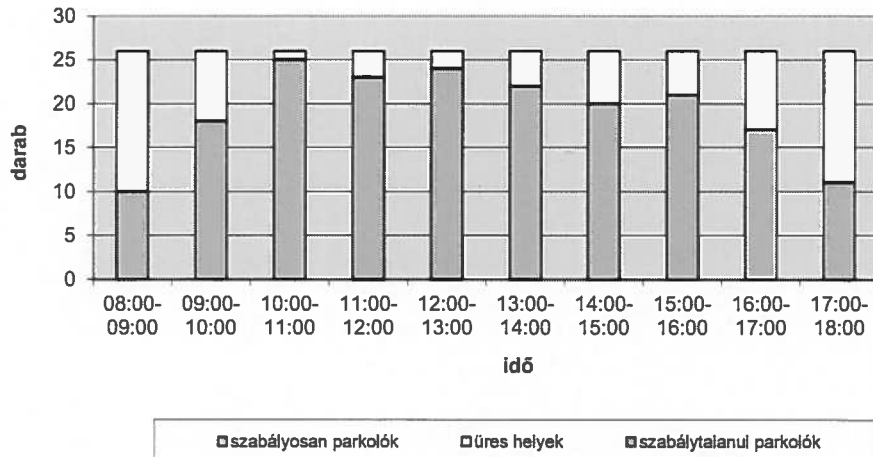
### *Összefoglaló értékelés:*

A mérőhely adatai egy a környező intézményeket, kereskedelmet kiszolgáló parkolóhely képét mutatják.

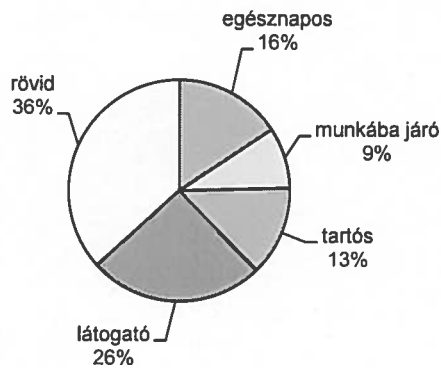
**Parkolási időtartam napi alakulása**



**Parkolóhely kihasználtság napi alakulása**



**Parkolási időtartam**





## 6. Helyszín: Almás patak menti parkoló



### *Helyszín leírása:*

Férőhely szám: 43 db            10 és 16 óra közötti telítettség 50%

A belváros nyugati szélén, egy foghíjtelken és a mellette lévő közterületen működik egy fizető parkoló. A járművek rendezetlen, burkolat nélküli felületen, az elő beálló járműhöz igazodva helyezkednek el. A parkolón keresztül lehet a Széchenyi utca menti épületsor mögötti területre és a Zrínyi térhez eljutni. A mérőhelynek része volt a Széchenyi utca Almás patak és Zrínyi tér közötti szakasza is de itt a tilalom miatt nem találtunk várakozókat.

### *Mérés eredményeinek kiértékelése:*

#### *Parkolási időtartam napi alakulása:*

A mérőhelyen néhány jármű tárolása folyik, melyekhez munkába járók járművei csatlakoznak. A parkolóban a férőhelyek zömét rövid ideig várakozók foglalják el, a hosszabb várakozások jelzésértékű jelenléte a reggeli és délutáni órákban tapasztalható.

#### *Parkolóhely kihasználtság napi alakulása:*

Napközben a több mint fele foglalt, reggel és délután az igénybe vétel mértéke kisebb. tilosban várakozások nem volt tapasztalhatók.

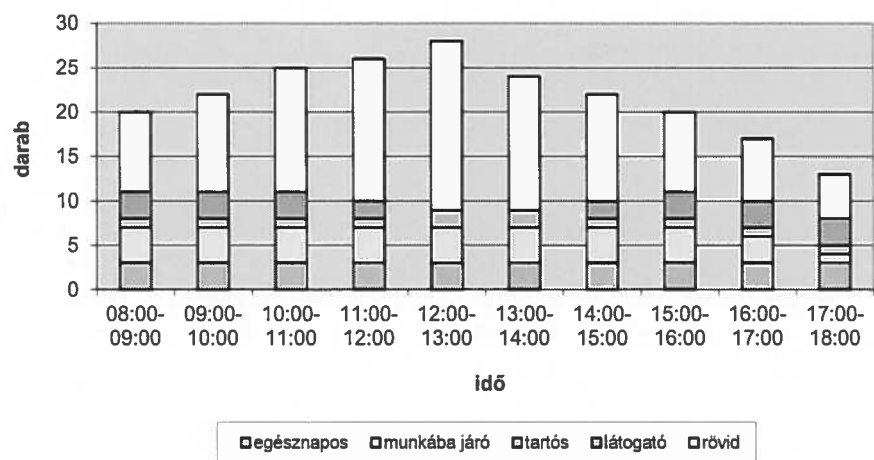
#### *Parkolási időtartam:*

Az egész napi mérést összegző diagram egyértelművé teszi a parkoló fő funkcióját, a belvárosi funkcióhoz köthető parkolási igényének kielégítését. Másik fő funkciója a lakossági és hivatás forgalom szolgálata, mely a fizető jelleg miatt nehezen értelmezhető.

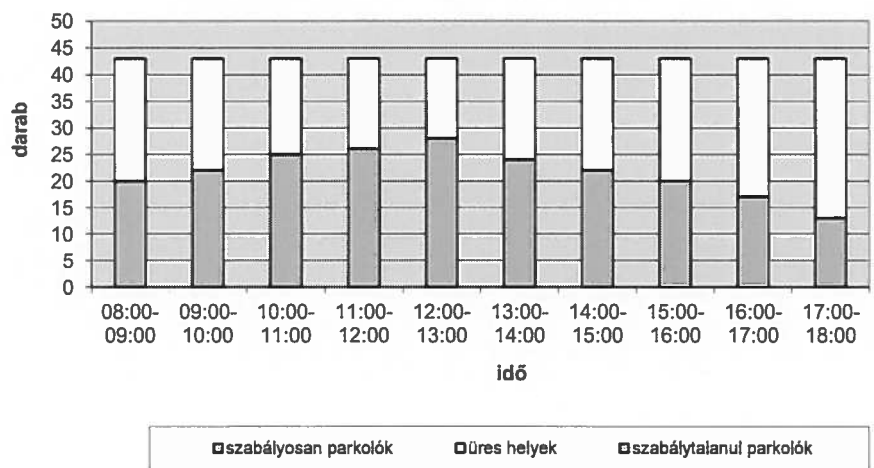
### *Összefoglaló értékelés:*

A mérőhely elsősorban a városközpontot kiszolgáló, ügyintéző forgalom által használt parkolóhely képét mutatja.

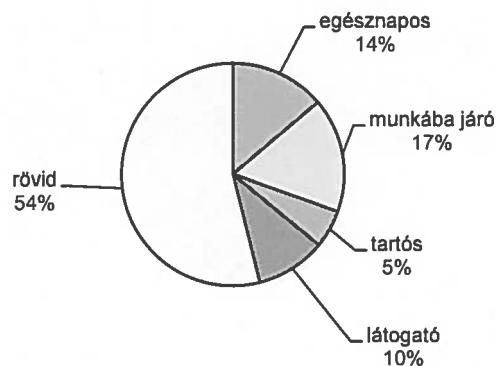
### Parkolási időtartam napi alakulása



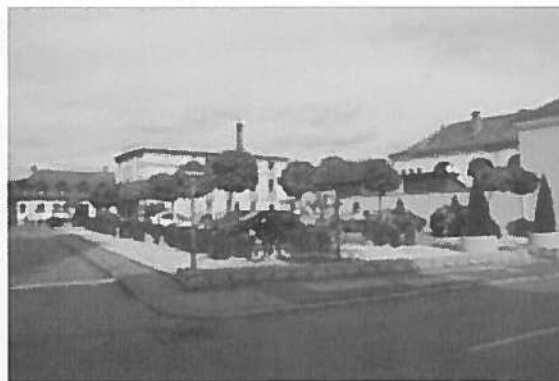
### Parkolóhely kihasználtság napi alakulása



### Parkolási időtartam



## **7. Helyszín: Vigadó melletti parkoló tér**



### ***Helyszín leírása:***

Férőhely szám: 53 db                      10 és 16 óra közötti telítettség 67%

A Vigadó és a könyvtár épületei, valamint a Mártírok útja által határolt foghíj telkeken két egymással szomszédos fizető parkoló üzemel. A két közös ki- és bejárat az Olay Lajos utcáról és a Mártírok útjáról van. A mozgáskorlátozottak számára külön helyek kerültek kijelölésre. Mindkét parkoló burkolata térkőből készült, esztétikus, jól kialakított, a kijelölt várakozó helyek egyértelműek és jól megközelíthetők.

### ***Mérés eredményeinek kiértékelése:***

#### ***Parkolási időtartam napi alakulása:***

A foglaltság a napközi intenzív emelkedése a rövid idejű várakozásokból tevődik össze, mely a fizető parkolók természetes jellemzője. A nem számottevő hivatás forgalom jelenléte a parkolási díj behajtásának következtelenségére utalhat.

#### ***Parkolóhely kihasználtság napi alakulása:***

A kihasználtság napközben megközelíti a kapacitást, de mindenkor található szabad férőhely. A reggeli igénybevétel növekedés dél körül megáll, majd néhány órán át alacsonyabb szinten stagnál és a hivatali idő végével visszaesik a reggeli szintre.

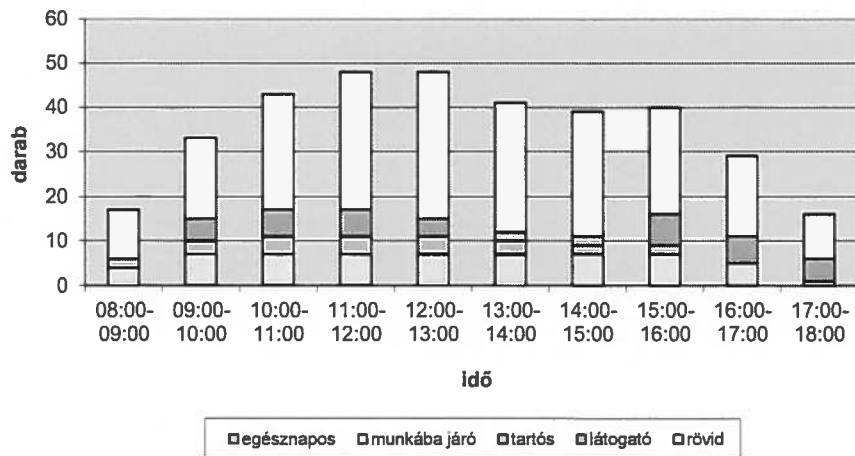
#### ***Parkolási időtartam:***

Az egész napi mérést összegző diagramot a rövid várakozásra utaló, csaknem kétharmadot kitevő rész uralja. A munkába járók részesedését mutató második legnagyobb szelet a fizető parkoló zavaros működésére utalhat. Magyarázat lehet bérlet, vagy egyedi engedély kiadása. A hosszabb idejű várakozások egyébként nem jellemzőek.

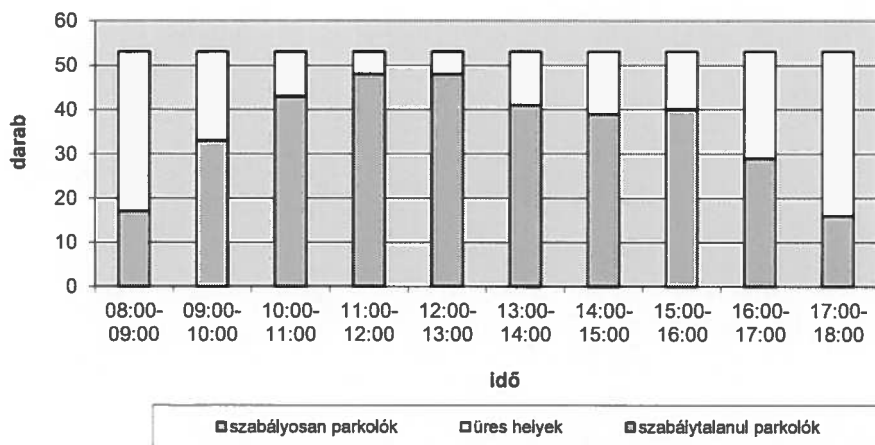
### ***Összefoglaló értékelés:***

A mérőhely belvárosi funkciókat szolgáló fizető parkolóhely jellemzőit hordozza.

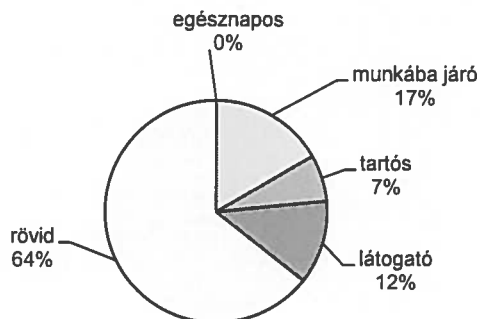
### Parkolási időtartam napi alakulása



### Parkolóhely kihasználtság napi alakulása



### Parkolási időtartam



## 8. Helyszín: Arany János utca



### *Helyszín leírása:*

Férőhely szám: 108 db      10 és 16 óra közötti telítettség 75%

A József Attila utcával párhuzamos lakóutca, mely a város belső gerincútja menti épületek – így a posta – hátsó kiszolgálását végzi. Az utca legtöbb épülete földszintes, utcafrontra épített lakóház. Az egyirányú forgalmi rend mellett a várakozás a páratlan oldalon a szegély mellett lehetséges. A túloldalon várakozás elsősorban a posta teherbejárata környékén a ki nem épített járda helyén tapasztalható, a hely adta lehetőséget kihasználva párhuzamosan és 45°-ban.

### *Mérés eredményeinek kiértékelése:*

#### *Parkolási időtartam napi alakulása:*

A nap folyamán az egyes várakozási időtartamok csaknem egyenletes eloszlásban jelennek meg. A közvetlenül az utcára nyíló garázsok ellenére 17 jármű tárolását tudtuk kimutatni. Hasonló nagyságrendet képvisel a munkába járók által elfoglalt helyek száma.

#### *Parkolóhely kihasználtság napi alakulása:*

A várakozásra hasznosítható férőhelyek közül egész nap igen magas a kihasználtság. Reggel és késő délután mérsékeltebb az igénybe vétel, napközben csak néhány szabad hely található. Tilosban várakozás – amennyiben a posta melletti szegélyen kívül legálisnak tekintjük – nem tapasztalható.

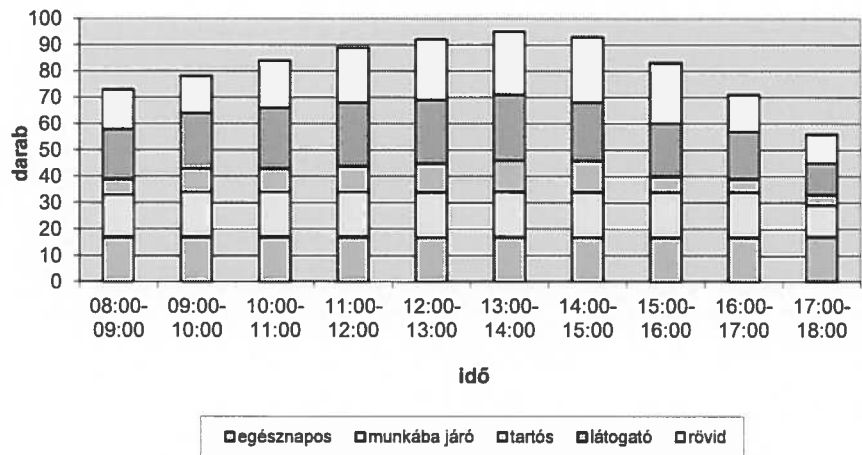
#### *Parkolási időtartam:*

A teljes mérési ciklus adatain alapuló diagram is jól mutatja az egyes várakozási időtartamuk kiegyenlített voltát.

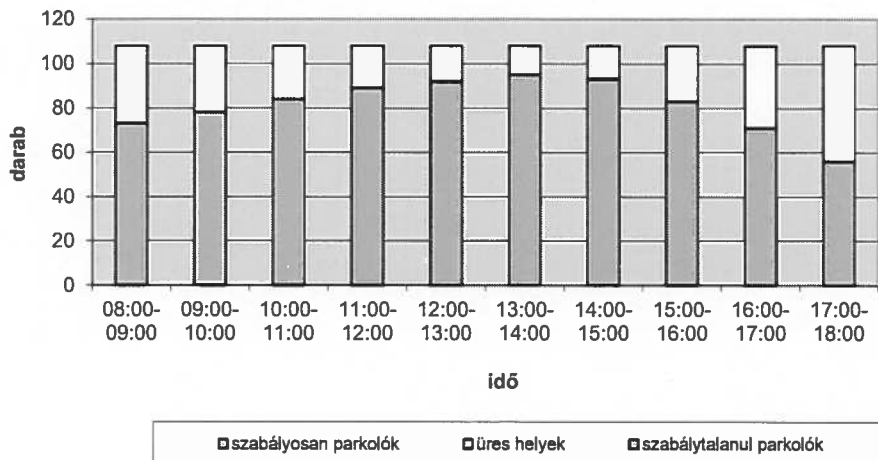
### *Összefoglaló értékelés:*

Az utca egy erősen igénybevett vegyes funkciójú terület jellemzőivel bír.

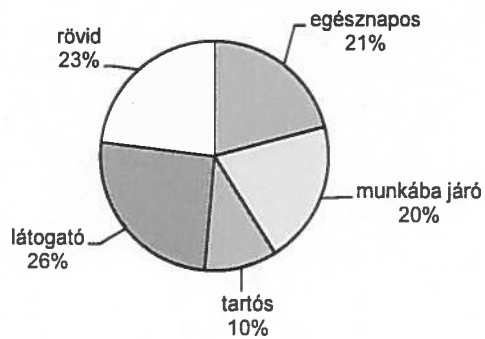
### Parkolási időtartam napi alakulása



### Parkolóhely kihasználtság napi alakulása



### Parkolási időtartam



## 9. Helyszín: József Attila utca



### *Helyszín leírása:*

Férőhely szám: 47 db            10 és 16 óra közötti telítettség 62%

Az egykori országos főút Sánc utca és Zrínyi tér közötti szakasza ma a város főutcája. Az utca szélességének köszönhetően mindkét oldalon – néhány tilalommal védett rövid szakaszt kivéve – lehetséges a parkolás a szegély mentén. A post előtti autóbusz megálló szintén akadálya parkolásnak. A Deák Ferenc téri oldalon a két első parkolóhely a mozgáskorlátozottak részére van kijelölve.

### *Mérés eredményeinek kiértékelése:*

#### *Parkolási időtartam napi alakulása:*

A mérőhelyen reggeltől késő délutánig változó mértékben, de a rövid várakozások a meghatározók. A hosszabb várakozások csak jelzés értékűek, a nap folyamán csaknem változatlan mértékkel.

#### *Parkolóhely kihasználtság napi alakulása:*

A reggel a férőhelyek alig fele foglalt, napközben a forgalom megélénkülésével a foglaltság hullámzó mérték mellett a telítettség közelébe emelkedik. a sok megállási korlátozás ellenére tilosban leálló járművet nem találtunk a mérés teljes időtartama alatt sem.

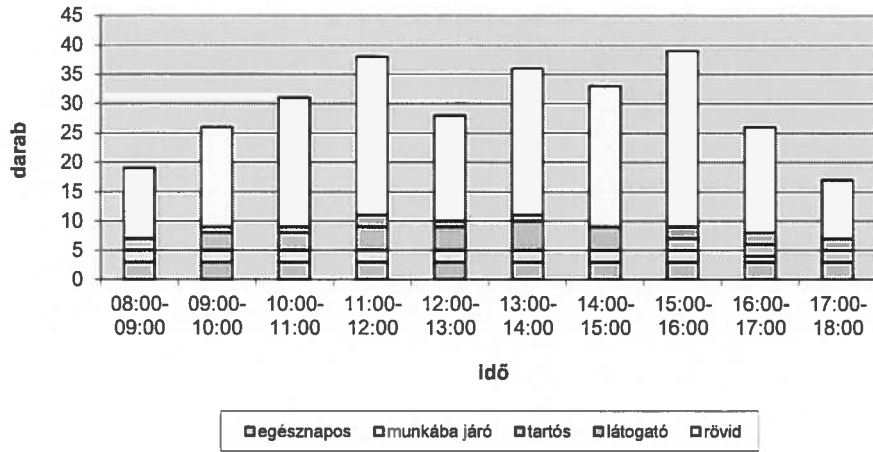
#### *Parkolási időtartam:*

Az egész napos adatok összegző ábrája alapján utca egy elsősorban ügyintéző forgalommal terhelt terület képét mutatja. További - hosszabb időtartamú várakozások – alig egyharmadot tesznek ki.

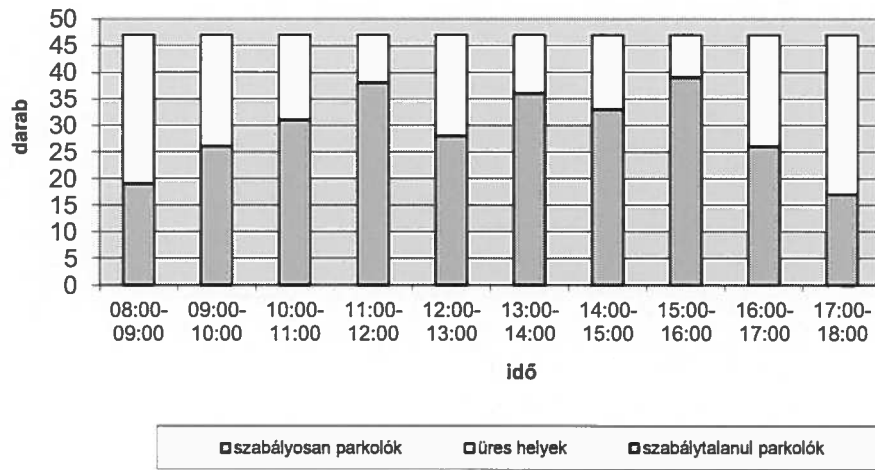
### *Összefoglaló értékelés:*

A mérőhely elsősorban a városközpontot kiszolgáló, ügyintéző forgalom által használt parkolóhely képét mutatja.

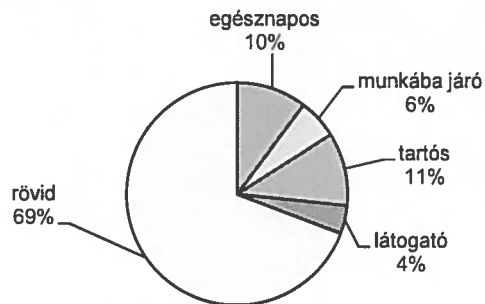
**Parkolási időtartam napi alakulása**



**Parkolóhely kihasználtság napi alakulása**



**Parkolási időtartam**





## 10. Helyszín: Deák Ferenc tér – Sánc utca



### *Helyszín leírása:*

Férőhely szám: 46 db            10 és 16 óra közötti telítettség 62%

A lakótelepi és a családi házas beépítés határán haladó két egyirányú utca vonali parkolóként működik. A Deák tér utcává vált részén jobb oldalon, míg a Sánc utcán bal oldalon van a parkolásra kijelölt sáv. Az utcák mentén jelentősebb kereskedelmi létesítmény nincsen.

### *Mérés eredményeinek kiértékelése:*

#### *Parkolási időtartam napi alakulása:*

A beépítésből fakadóan jelenős mértékű a hosszú idejű várakozások mértéke, mind a tárolásra utaló egész napos jelenlét, mind a hivatásforgalomra utaló munkába járó 8 órás. A rövidebb idejű várakozások általában a foglalt férőhelyek harmadán jelennek meg.

#### *Parkolóhely kihasználtság napi alakulása:*

A kétharmad körüli kihasználtság a nap folyamán csaknem állandó, a reggeli és késő délutáni egy kicsit alacsonyabb. A nagy férőhely kínálatnak köszönhetően tilosban várakozás egyáltalán nem fordult elő.

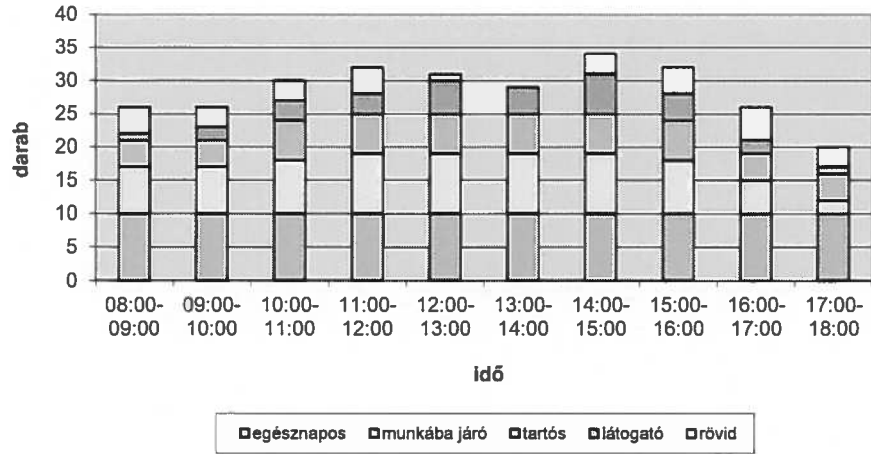
#### *Parkolási időtartam:*

A teljes mérési ciklus adatait összegezve jól látható, a megjelenő járművek több mint harmada el nem mozdított tárolt jármű. A néhány órát, a tartósan és a munka miatt várakozók közel azonos rész tesznek ki.

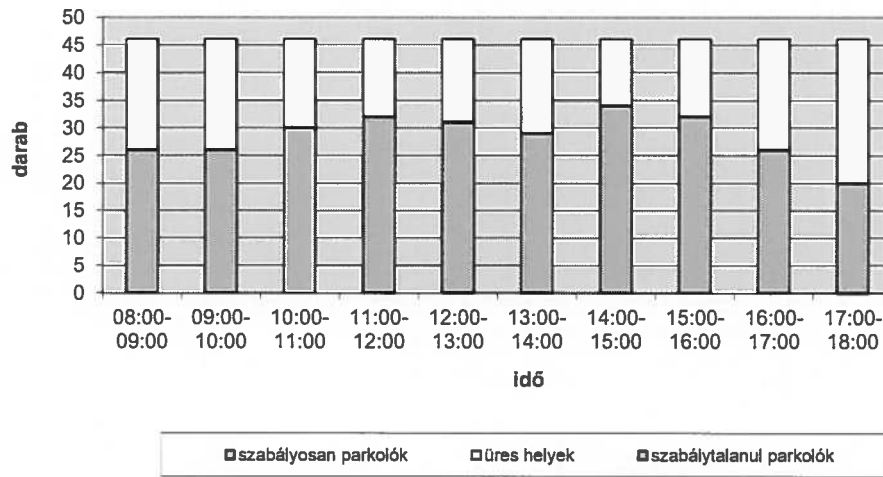
### *Összefoglaló értékelés:*

A mérőhely tipikus lakó övezeti parkolási szokásjellemezőkkel bír.

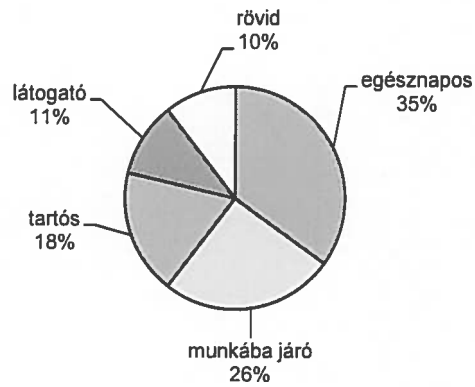
### Parkolási időtartam napi alakulása



### Parkolóhely kihasználtság napi alakulása



### Parkolási időtartam



## 11. Helyszín: Szeráj parkoló



### *Helyszín leírása:*

Férőhely szám: 25 db                      10 és 16 óra közötti telítettség 80%

A szeráj szomszédságában két lebontott épület helyén egy-egy parkoló került kialakításra. Egyikük a Bástya utca, másikuk az Istvánffy Miklós utca felől közelíthető meg.

A férőhelyek száma közel azonos (12+13). A két parkolóban várakozók zöme a piacot keresi fel. Mindkét parkolóban gyakran fordul elő tilosban várakozás

### *Mérés eredményeinek kiértékelése:*

#### *Parkolási időtartam napi alakulása:*

A parkolót túlnyomó részt a rövid időtartamú várakozások foglalják le, melyek reggeltől a piac zárásáig vannak jelen. Azt követően erős visszaesés tapasztalható.

#### *Parkolóhely kihasználtság napi alakulása:*

A nap folyamán a foglaltság reggeltől a piac zárásáig telítettség közeli, azt követően a negyedére esik vissza. Tilosban várakozások a délelőtti folyamán a helyhiány miatt folyamatosan észlelhetők, néhány délutáni eset egyértelműen a szabályok semmibe vételének eredménye.

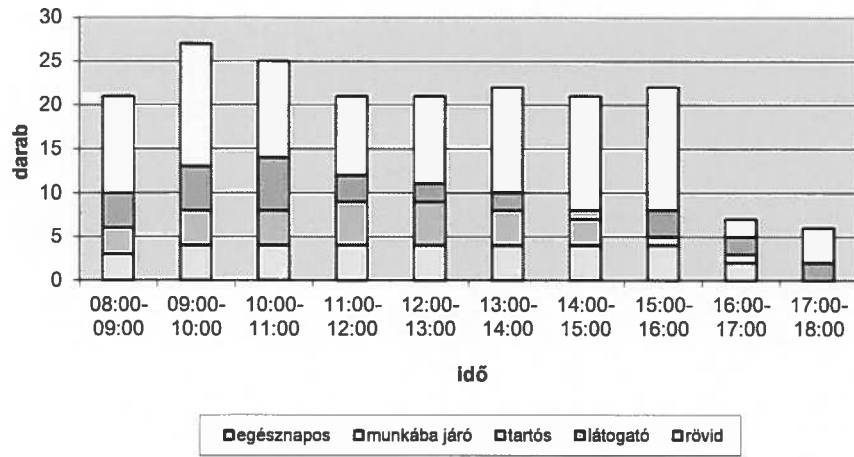
#### *Parkolási időtartam:*

A teljes napi adatsorból képzett diagram a rövid idejű várakozások túlsúlyát mutatja. A hosszabb várakozások az itt megfordult járművek mintegy harmadánál volt tapasztalható.

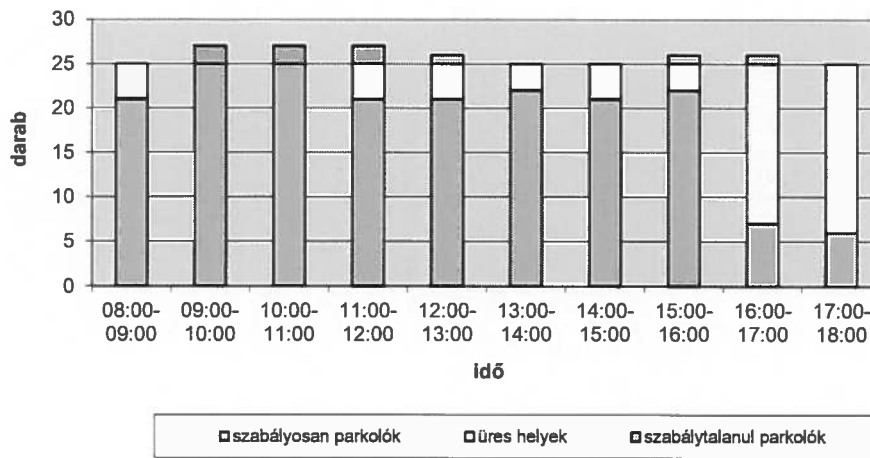
### *Összefoglaló értékelés:*

A mérőhelyek a piac közelsége folytán és a vásárló forgalomból fakadóan a rövid várakozásokkal terhelt, melyet a szűkös kapacitás miatt nem tud kielégíteni.

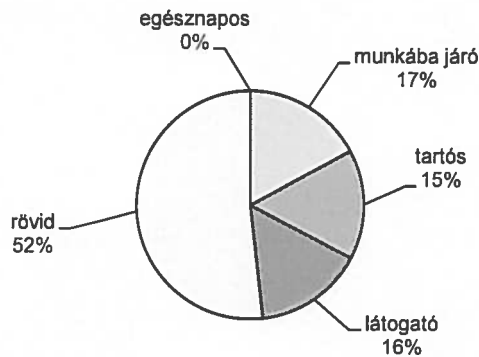
**Parkolási időtartam napi alakulása**



**Parkolóhely kihasználtság napi alakulása**



**Parkolási időtartam**



## 12. Helyszín: Piac



### *Helyszín leírása:*

Férőhely szám: 27 db                      10 és 16 óra közötti telítettség 75%

A piacot a Szeráj melletti két parkolón kívül további két helyszín is kiszolgálja. A piac mentén húzódó részben kiépített utca menti porondos rész párhuzamos és 45°-os felállásra ad lehetőséget. A Kossuth Lajos tér és a Szecsődi Máté utca utcatorolatában egy másik 11 kiépített férőhellyel rendelkező parkoló is van. A piac Istvánffy Miklós utca menti sávjában több, a piac nyitva tartása alatt zöldterületen várakozó kis áruszállító járművel lehet találkozni.

### *Mérés eredményeinek kiértékelése:*

#### *Parkolási időtartam napi alakulása:*

Az árusok és a vásárlók keverednek a parkolóban, így diagram is vegyes képet mutat. a néhány tárolt és munkahelyhez köthető jármű mellett megjelenő tartós várakozás az árusoké, míg a rövidebb időszakot itt töltők a vásárlóké. Jól látható a reggeli csúcsot követően dél körül a vásárlók fogyni kezdenek, de az árusok 14 óráig még kitartanak.

#### *Parkolóhely kihasználtság napi alakulása:*

A piac fogalomvonzásából fakadóan a reggeli órákban helyhiány és túlparkolás alakul ki, mely 10 órát követően megszűnik és a foglaltság mértéke folyamatosan csökkenő tendenciát vesz fel.

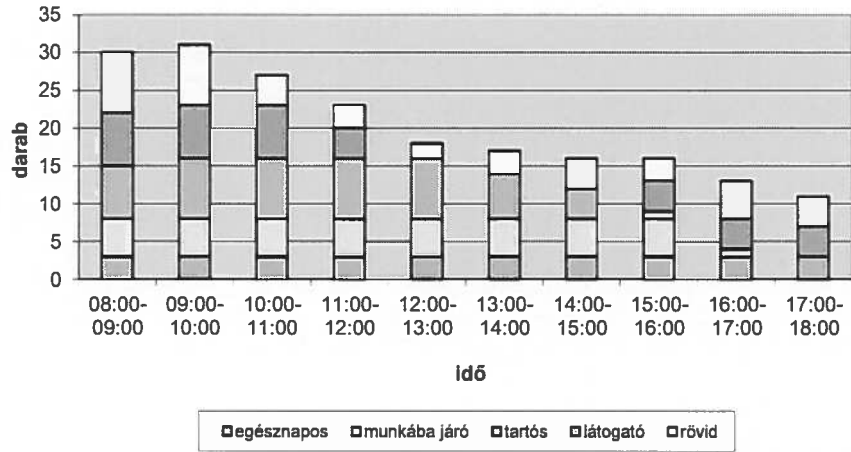
#### *Parkolási időtartam:*

Az egész napi mérés adatai alapján megállapítható az egyes várakozási időtartamok közel azonos súllyal jelennek meg a mérőhelyen, mely jelzi a parkoló több féle igényt is kielégít.

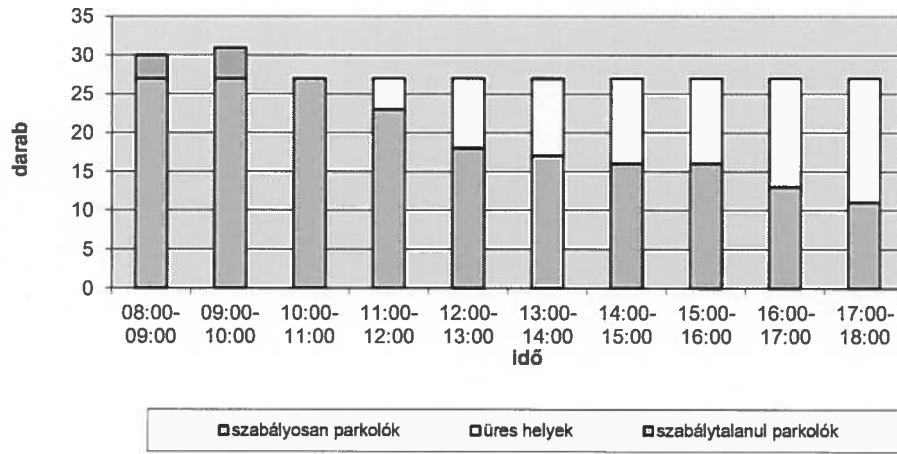
### *Összefoglaló értékelés:*

A mérőhely a vegyes funkciójú parkoló klasszikus példája.

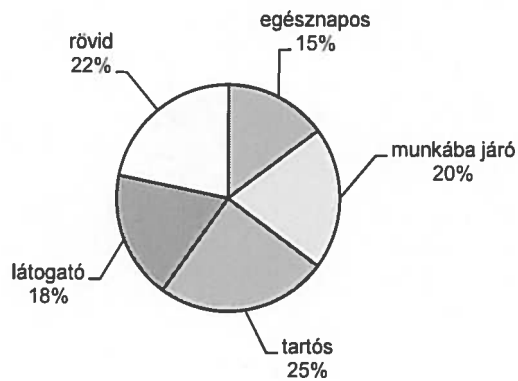
**Parkolási időtartam napi alakulása**



**Parkolóhely kihasználtság napi alakulása**



**Parkolási időtartam**



### 13. Helyszín: Rákóczi utca – Szecsődi Máté utca



#### ***Helyszín leírása:***

Férőhely szám: 42 db            10 és 16 óra közötti telítettség 55%

A belvárost a vasútállomással összekötő részben egyirányú Rákóczi utca első szakaszán a páratlan, majd a Szecsődi Máté utca torkolatát követően a páros oldalán lehetséges a szegény mentén a parkolás. Az iskola előtt egy mozgássérült parkoló került kialakításra.

A mérőhely másik eleme a Szecsődi Máté utca, mely a Rákóczi utca és az Istvánffy Miklós utca (piac) biztosít kétirányú kapcsolatot. Az iskola előtt merőleges helyek vannak kiépítve (közülük kettő mozgássérülteknek), a páratlan oldalon a Zárda utca és a piac között nem egyértelmű jelzések mellett a szegély mentén folyik várakozás.

#### ***Mérés eredményeinek kiértékelése:***

##### ***Parkolási időtartam napi alakulása:***

A belváros közelségének köszönhetően vegyes képet mutat a diagram a rövid várakozások túlsúlya mellett. A lakossági járműtárolás mellett a hivatásforgalom is számottevő részt képvisel a nap folyamán.

##### ***Parkolóhely kihasználtság napi alakulása:***

A kihasználtsági görbe két púpú, mely az ebédidő jele. A reggeli és délutáni csúcs sem okoz telítettség közeli állapotot. A mérőhelyen tilosban várakozást nem regisztráltunk tekintettel a nem egyértelmű korlátozó jelzésekre.

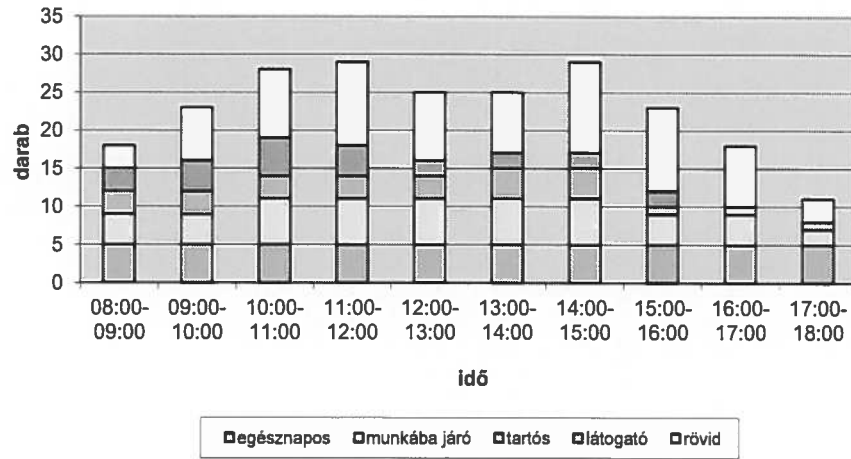
##### ***Parkolási időtartam:***

A napi összes adatból is kitűnik a mérőhely többfunkciós volta. Legjellemzőbb a rövid idejű várakozás, de férőhelyek napközi foglaltságát okozó 8 órát meghaladó várakozások együttesen még ennél is nagyobb rész képviselnek.

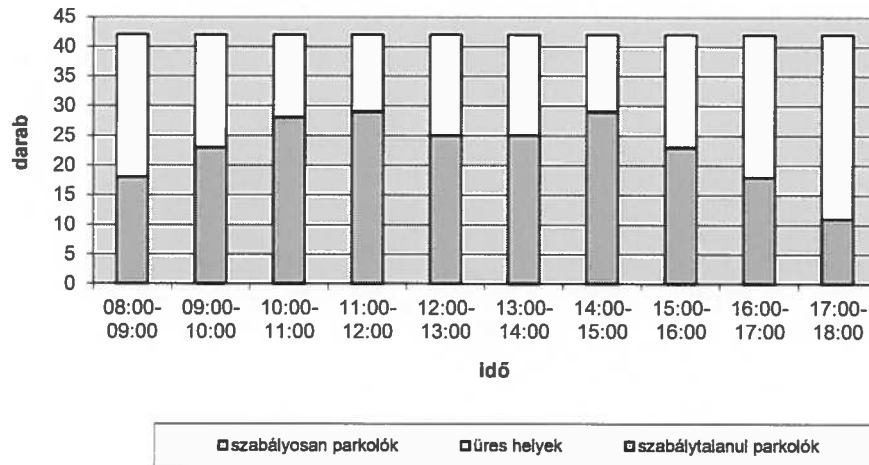
#### ***Összefoglaló értékelés:***

A mérőhely egy többféle igényt kielégítő parkoló képét mutatja.

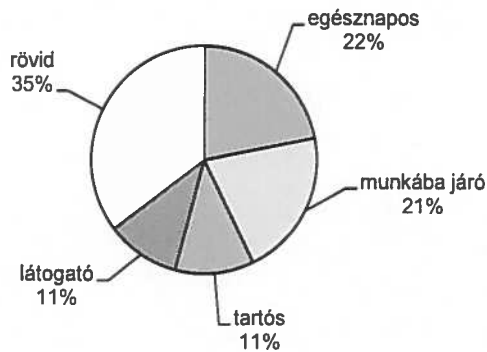
**Parkolási időtartam napi alakulása**



**Parkolóhely kihasználtság napi alakulása**



**Parkolási időtartam**





## **14. Helyszín: Zárda utca**



### ***Helyszín leírása:***

Férőhely szám: 49 db            10 és 16 óra közötti telítettség 73%

A Zárda utca a belváros felől a Szecsődi Máté utcán át a piac felé vezető utca. Első kétirányú szakasza az üzletház mellett halad. A második úgyszintén kétirányú szakasz a szanált telken kialakított parkoló térig terjed. Harmadik szakasza egyirányú és a lakók számára fenntartott. A mérőhelynek része a kulturáltan kialakított foghíj parkoló, mely a férőhelyek zömét adja.

### ***Mérés eredményeinek kiértékelése:***

#### ***Parkolási időtartam napi alakulása:***

A belváros és az üzletház közelségének köszönhetően a rövid várakozások túlsúlya tapasztalható. A többi jármű összesen tesz ki hasonló mértéket, a hivatás forgalom elenyésző, viszont a jármű tárolás hat férőhelyet is lefoglal.

#### ***Parkolóhely kihasználtság napi alakulása:***

A kihasználtsági görbe harang alakot mutat, reggel és délután mérsékelt, napközben a kapacitást megközelítő igénybevétel tapasztalható. A mérőhelyen tilosban várakozás nem volt.

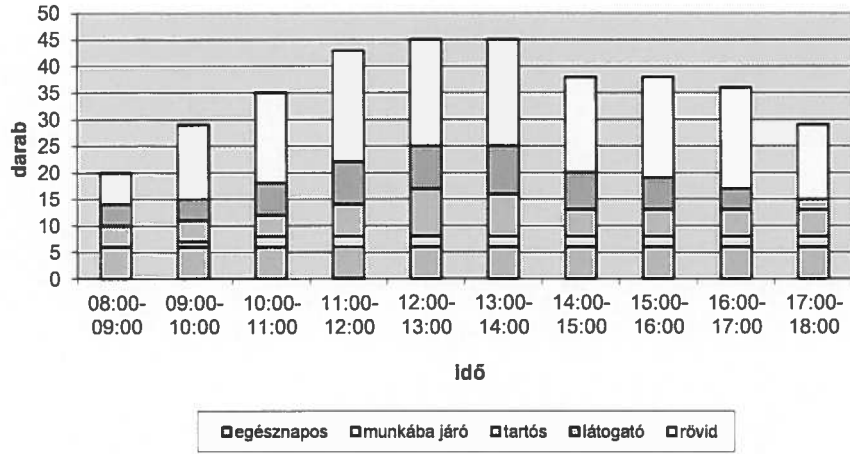
#### ***Parkolási időtartam:***

A mérőhelyen egyértelműen a rövid idejű várakozások túlsúlya tapasztalható, de a lakossági csillag garázs funkcióból fakadó foglaltság is figyelemre méltó.

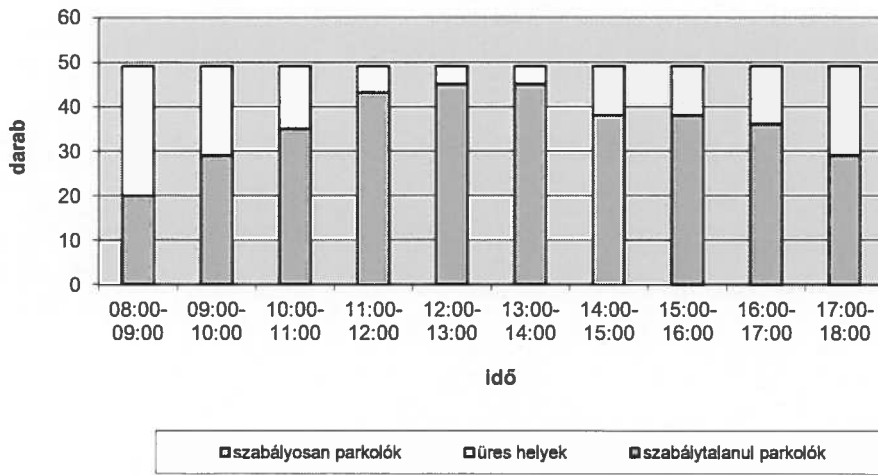
### ***Összefoglaló értékelés:***

A mérőhely egy belvárosi, kereskedelmet és hivatalokat kiszolgáló parkoló jellemzőivel bír.

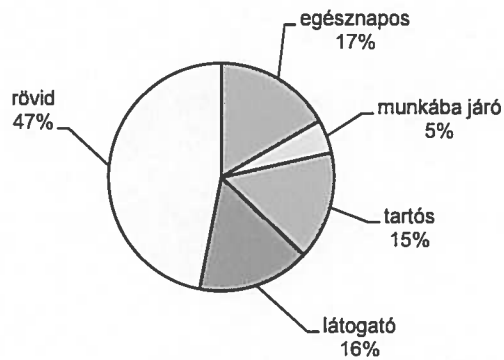
### Parkolási időtartam napi alakulása



### Parkolóhely kihasználtság napi alakulása



### Parkolási időtartam



## 15. Helyszín: Kossuth Lajos tér



### *Helyszín leírása:*

Férőhely szám: 38 db                      10 és 16 óra közötti telítettség 81%

A Kossuth Lajos tér teljes területét a József Attila utcától a Szecsődi Máté utcáig vontuk be a mérésbe. Az egyirányú utcaként szabályozott tér csaknem teljes szakasza bal oldalán a szegély mellett lehet várakozni, míg a túloldalon három kiépített parkolóban merőleges férőhelyek vannak.

### *Mérés eredményeinek kiértékelése:*

#### *Parkolási időtartam napi alakulása:*

A mérőhelyen az egész napos és hivatásforgalomból fakadó várakozások mellett a tartós és a rövid várakozások jelennek meg melyek közül ez utóbbi dominál. A rövid idejű várakozások száma reggeltől növekedik, míg a hosszabb ideig várakozók száma közel állandó. kora délután az összes figyelt időszakban csökkenés tapasztalható.

#### *Parkolóhely kihasználtság napi alakulása:*

A parkolóhely reggeltől intenzíven töltődik és délben telítődik, majd azt követően az igénybevétel csökkenő tendenciát mutat. A telítettség közeli időszakban a tilos várakozások is megjelennek.

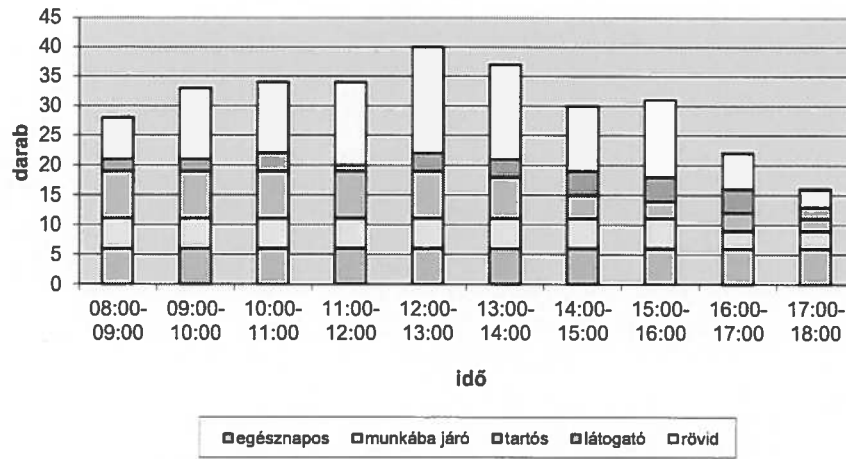
#### *Parkolási időtartam:*

Az egész nap adatait kiértékelve megállapítható, hogy a rövid várakozások dominálnak, ha a többi időszak is jelen van.

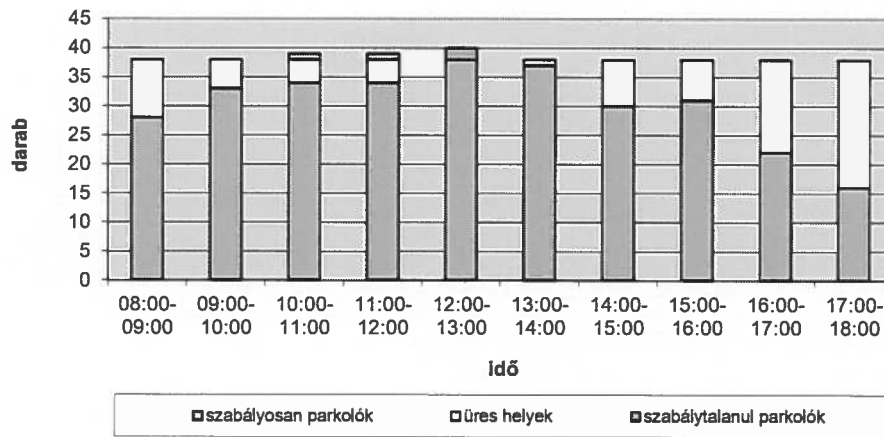
### *Összefoglaló értékelés:*

A mérőhely a belvárosi funkcióknak megfelelően vegyes képet mutat a rövid várakozások túlsúlya mellett.

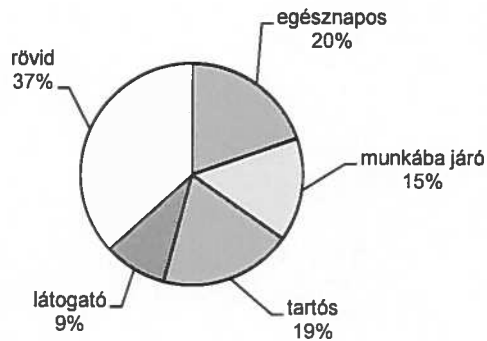
**Parkolási időtartam napi alakulása**



**Parkolóhely kihasználtság napi alakulása**



**Parkolási időtartam**



## 16. Helyszín: Kórházi parkoló az A épület előtt



### *Helyszín leírása:*

Férőhely szám: 90 db

A kórház régi épülete előtti nagy parkolótér és előtér területét vontuk be a mérésbe. A kiépített parkolóban merőleges állások vannak. Az előtér területét díszburkolat borítja, melyen csak mozgásukban korlátozottak és a mentők várakozhatnak. A jelzések zavarossága miatt nem tudtuk egyértelműen kiszűrni a jogosultakat, így az itt engedély nélkül várakozókat szabályszegőknek tekintettük.

### *Mérés eredményeinek kiértékelése:*

#### *Parkolási időtartam napi alakulása:*

A parkolóban a rendelésre érkezők reggel töltik meg a parkolót, majd az ebédidőt követően egy újabb hullám érkezik. A rendelések végén megindul a parkoló kiürülése. A parkolót kis részben hivatásforgalom is használja annak ellenére, hogy a belső területen biztosított a személyzet járműveinek elhelyezése.

#### *Parkolóhely kihasználtság napi alakulása:*

A parkoló már reggel 8 órakor félig telített, mely a délelőtti folyamán még valamelyest emelkedik, és 17 óra után csökkenésnek indul. A parkolóban tilosan várakozó járművet nem találtunk, hiszen folyamatos férőhely kínálatot tapasztalhattunk.

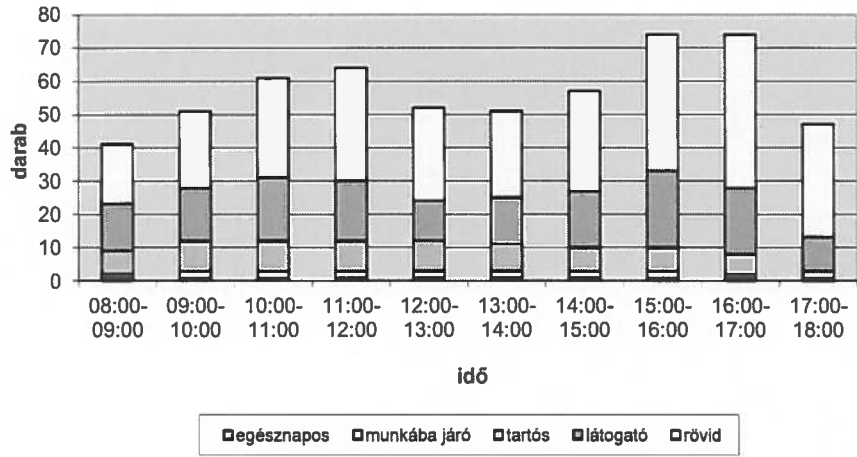
#### *Parkolási időtartam:*

A parkolóban a 1-2 és a 3-4 órát várakozók a többséget adják, a több vizsgálaton résztvevőkkel együtt 80%-ot tesznek ki.

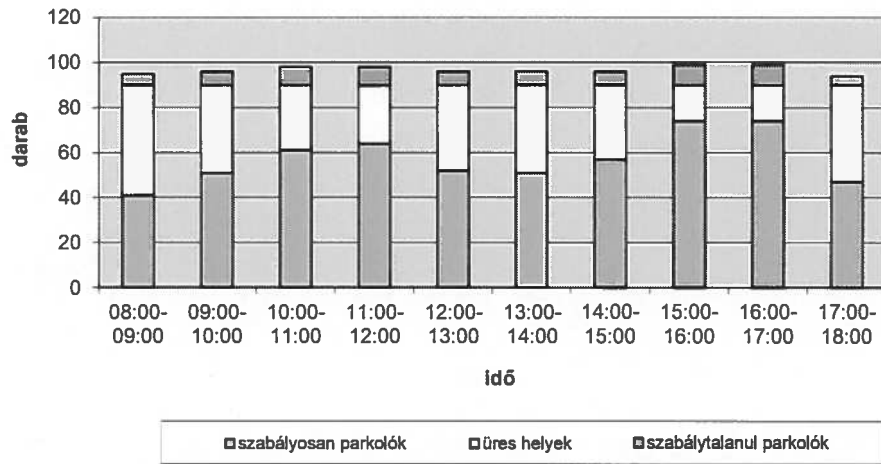
### *Összefoglaló értékelés:*

A kórház és rendelőintézet közelségéből fakadóan a várakozások időtartama az egészségügyi ellátás idő szükségletéhez igazodik.

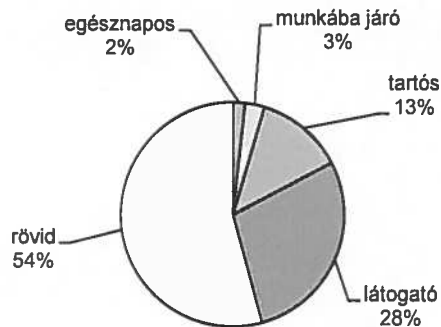
**Parkolási időtartam napi alakulása**



**Parkolóhely kihasználtság napi alakulása**



**Parkolási időtartam**



## **17. Helyszín: Kórházi parkoló a B épület előtt**



### ***Helyszín leírása:***

Férőhely szám: 47 db

A kórház új épülete előtti többször bővített két önálló részből álló parkolót jelöltük ki mérőhelyként. Mindkét parkolóban merőleges állások vannak kialakítva.

### ***Mérés eredményeinek kiértékelése:***

#### ***Parkolási időtartam napi alakulása:***

A járműszámok enyhén hullámoznak, kivételt képeznek a hosszú idejű várakozások. A másik épület előttihez hasonlóan ebben a parkolóban is a rövid várakozások dominálnak. A parkolót részben hivatásforgalom is használja, pedig a belső területen biztosított a személyzet parkolása.

#### ***Parkolóhely kihasználtság napi alakulása:***

A parkoló már reggel csaknem félig telített, mely a délelőtt folyamán még kissé emelkedik, és 16 óra után csökkenésnek indul. A parkolóban tilosan várakozó járművet nem találtunk, hiszen mindig található szabad férőhely.

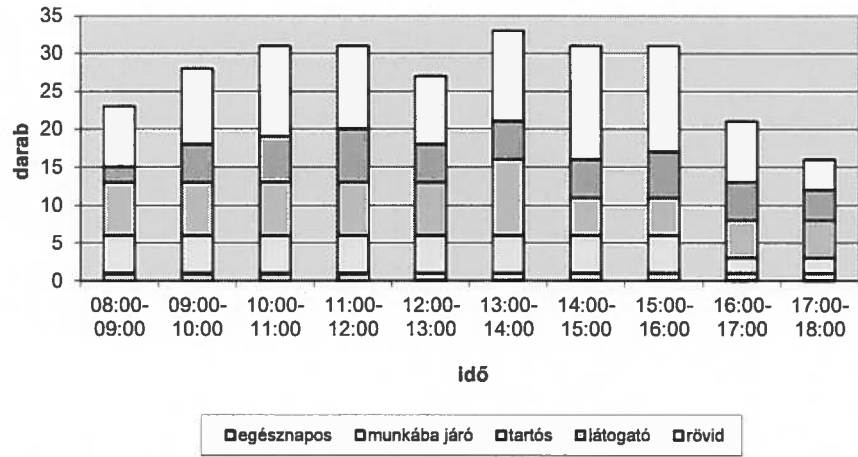
#### ***Parkolási időtartam:***

A másik parkolóhoz hasonlóan itt is a legnagyobb részt a rövid idejű várakozások tették ki. Figyelemre méltó a hivatásforgalom jelenlétére utaló 16%-os jelenlét.

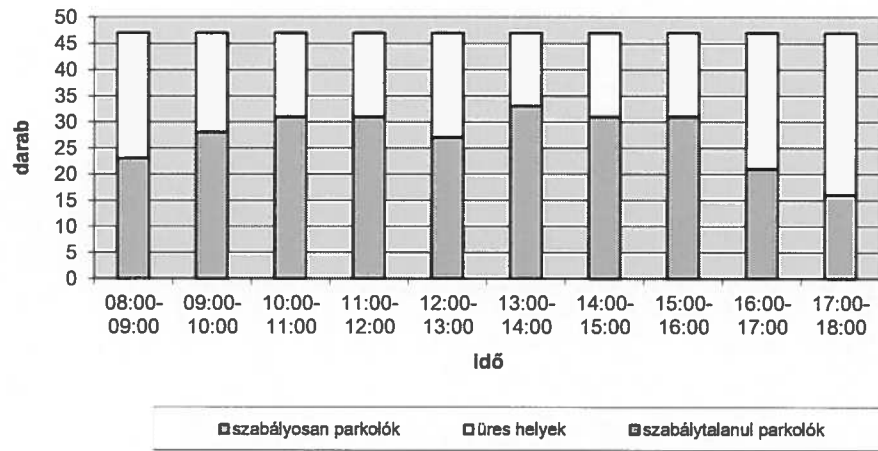
### ***Összefoglaló értékelés:***

A kórház és rendelőintézet közelségéből fakadóan a várakozások időtartama az egészségügyi ellátás idő szükségletéhez igazodik.

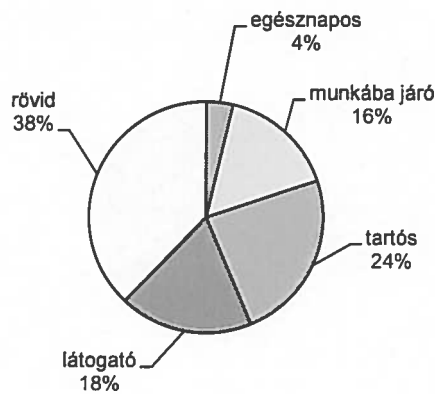
**Parkolási időtartam napi alakulása**



**Parkolóhely kihasználtság napi alakulása**



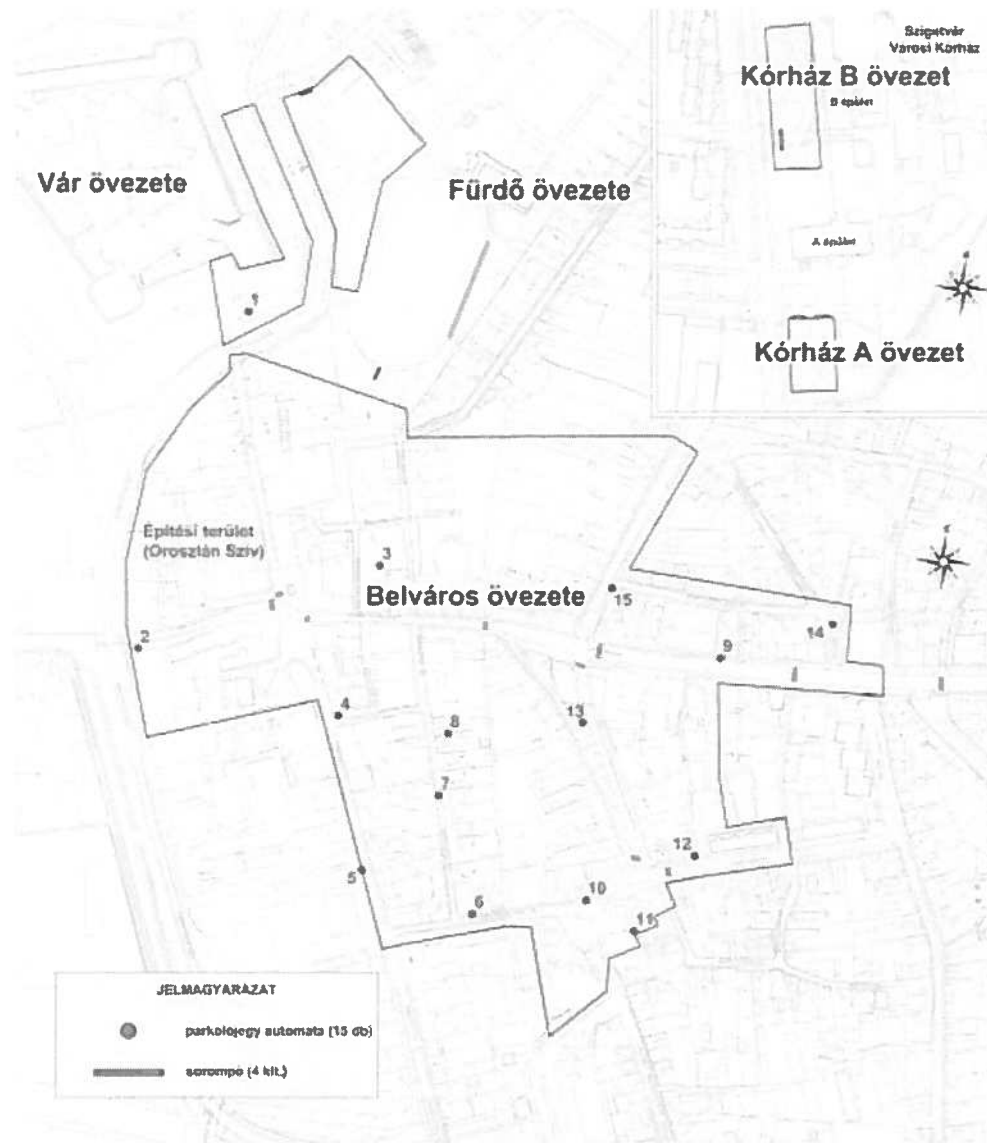
**Parkolási időtartam**





## 6. Javaslat a tarifális parkolás-szabályozás megvalósítására

A tarifális parkolás-szabályozásba bevonni tervezett területek eltérő funkciójuk és az eltérő várakozási igények okán a várakozási díjak beszedése különböző technológiát igényel. Ennek alapján négy területet célszerű megkülönböztetni.

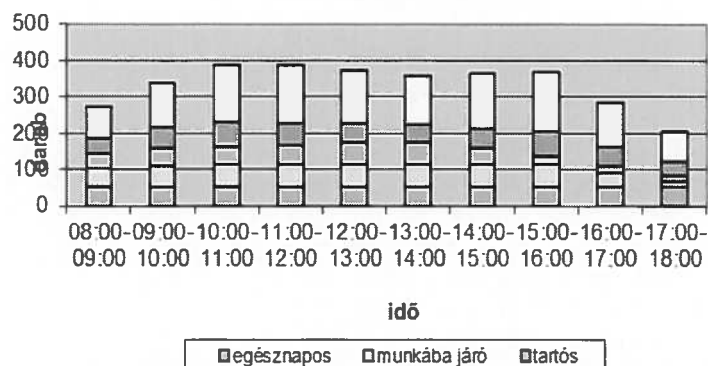


A várakozási övezetek javasolt kialakítása.

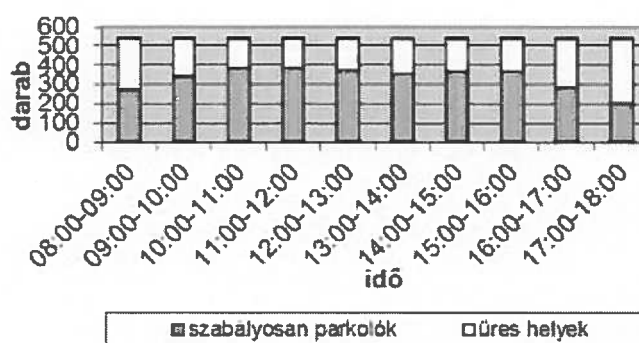
### 1. Belváros övezete:

A vizsgált területek közül a Deák F. tér – Sánc utca térségét nem javasoljuk a várakozási övezetbe bevonni, tekintettel a lakótelepi jellegre. (Többségében a honos lakók hosszú idejű várakozási igénye jelenik meg: 61 %. A rövid idejű várakozások száma 10% alatt van. A kihasználtság 62%.)

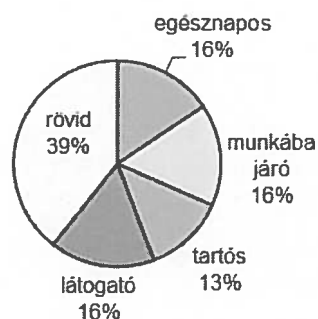
Parkolási időtartam



Parkolóhely kihasználtság



Parkolási időtartam



A fennmaradó terület<sup>13</sup> 490 férőhelyet tartalmaz, mely átlagos foglaltsága 70%. A 2 óránál rövidebb idejű várakozás pedig 39%. Mindkét adat és a terület nagysága a vonatkozó előírásokat kielégíti, azaz a **Belváros várakozási övezetnek kijelölhető.**

<sup>13</sup> Almás patak – Sporttelep keleti határoló út – Olay L. u. – József A. u. – Szabadság u. – Arany J. u. – Rózsa köz – József A. u. – Deák F. tér (Bástya utca vonalának meghosszabbítása) – Szecsődi M. u. – Rákóczi u. – Zrínyi tér – Széchenyi u. által határolt terület, beleértve a határoló utakat is, valamint a Széchenyi u. - Almás patak melletti parkoló, a piac határoló útjai, valamint a törökház mellett levő parkolók.

A díjfizetési időszakot 8<sup>00</sup> és 18<sup>00</sup> között javasoljuk, az induló díjat pedig 160 Ft/óra<sup>14</sup> mértékkel javasoljuk megállapítani.

Az övezetben a várakozási díj beszedésére parkolóautomaták elhelyezése javasolható, azzal, hogy a mobil telefontal való díjfizetés lehetőségét is biztosítani szükséges.

## **2. Vár övezete:**

A terület 30 személygépkocsi és 11 autóbusz férőhelyet tartalmaz. A mérés időpontjában a foglaltság – mivel szezonon kívüli időszakban történt – rendkívül alacsony volt. Tájékozódva azonban a várat üzemeltetőktől (az időszakonkénti jegy árbevétel mértékére alapozva), az idegenforgalmi időszakban a foglaltság jelentősen nagyobb, esetenként a rendelkezésre álló helyek számát meg is haladja, ezért a díjfizetés bevezetése javasolható a következők szerint:

A díjfizetési időszakot a vár nyitvatartási időszakára (figyelemmel az esetleges rendezvényekre is) javasoljuk bevezetni. Az induló díjat pedig a személygépkocsik részére 120 Ft/óra, az autóbuszok, lakókocsik részére pedig 360 Ft/óra (3 db. személygépkocsi jegy vásárlásával) mértékkel javasoljuk megállapítani.

Az övezetben a várakozási díj beszedésére parkolóautomata elhelyezése javasolható.

## **3. Termálfürdő övezete:**

A területen 191 személygépkocsi várakozása biztosítható, továbbá a fürdő gazdasági bejáratához vezető úton 16 db. Mivel ez utóbbi díjasítása gazdaságtalan, ezért ezt a 16 db várakozóhelyet nem célszerű közparkolóként működtetni, hanem a mozgáskorlátozottak, mentők, szolgálati gépjárművek részére javasoljuk kijelölni. A mérés időpontjában a foglaltság – mivel szezonon kívüli időszakban történt – alacsony volt. Tájékozódva azonban a fürdőt üzemeltetőnél a nyári, illetve a tavaszi, őszi időszakban a foglaltság lényegesen magasabb, ezért a díjfizetés bevezetése javasolható a következők szerint:

A díjfizetési időszakot a fürdő nyitvatartási időszakához célszerű igazítani (június 1. és augusztus 31.-e között 800 és 2100 között, szeptember 1-től és május 31-ig között pedig 800 és 1900 között). Az induló díjat a személygépkocsik részére 120 Ft/óra összegben célszerű meghatározni, azzal, hogy a napi díj 500 Ft. (Amennyiben a várakozási idő meghaladja a 4 órát, abban az esetben a várakozás díj 500 Ft/nap.)

Az övezetben a díjfizetés beszedésére sorompós rendszer elhelyezése javasolható. Két bejárat illetve két kijárat (Olay L. utca illetve Alapi G. utca felöl/felé). Igény esetén a parkolóban az átmenő forgalom biztosítható. (Ez esetben az első 15 perc díjmentes.)

A sorompós rendszer működésének felügyeletét a termálfürdő ügyeletével meg lehet oldani.

---

<sup>14</sup> Összehasonlítául: Siklós 10 e. lakos, 140 Ft/ó; Kőszeg 12 e. lakos, 125 Ft/ó – 250 Ft/ó; Tapolca 16 e. lakos, 160 Ft/ó – 240 Ft/ó.

**4. Kórház térsége:**

A területen 99 db. („A” épület), illetve 44 db. („B” épület) személygépkocsi várakozhat. (A dolgozók várakozása és az ellátó forgalom a kórház területén, a mozgáskorlátozottak várakozása az „A” épület előtt biztosítható.)

A díjfizetési időszakot a kórház illetve a Rendelőintézet nyitvatartási idejéhez célszerű igazítani (700 – 1900 óra között).

Az övezetben a díjfizetés beszedésére sorompós rendszer elhelyezése javasolható. Egy-egy bejárat illetve egy-egy kijáratnál. A „B” épület előtt 44 férőhely díjasítása a magas fajlagos beruházási költség okán meggondolandó.

A sorompós rendszer működésének felügyeletét a Rendelőintézet portaszolgálatával meg lehet oldani.

## 7. Vezetői összefoglaló

### 7.1. Várakozási övezetek kialakításának szempontjai:

- *Fizető parkolást csak ott és csak abban az időszakban szabad bevezetni, ahol, és amikor a parkolóhelyek száma és a parkolási igény egyensúlya felborul.* Ellenkező esetben egyrészt a használók nem tolerálják a szabályozást, másrészt a működtetés deficitese lesz (azaz közpénzből kell finanszírozni a szabályozás költségeit).
- A tapasztalatok szerint a helyi lakosok igénylik a szabályozás bevezetését akkor is, ha a kereslet-kínálat egyensúlyban van, mert az „idegen” gépkocsik távol tartásával számukra megnövekszik a parkolóhely kínálat. *Ilyen esetben a szabályozás bevezetése egyértelműen ráfizetéses.*
- A tarifa meghatározása szintén a kereslet-kínálat arányától függ, de az alacsony tarifa sok esetben nem fedezi a költségeket, indokolatlanul magas tarifa esetén pedig a lecsökkent bevétel eredményezi a ráfizetést.
- A kedvezmények szintén jelentősen befolyásolják a szabályozás rentabilitását.
- Az övezet mérete és határai tekintetében fontos a „rágyaloglás” vizsgálata, ugyanis, ha a forgalmat vonzó létesítmények, intézmények az övezet határától kis gyaloglási távolságra vannak, akkor a járművek az övezeten kívül annak határánál keresnek (ingyenes) várakozási lehetőséget.
- A díjfizetéshez kötött várakozási övezet határán annak hatásterületén a díjfizetéses övezet hatására kialakuló parkolási feszültségeket a nem honos járművek részére időkorlátozás bevezetésével lehet kezelni.

### 7.2. A várakozási övezetek bővítésének jogi szabályozása:

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, valamint az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet módosításáról szóló 55/2011. (X. 24.) NFM rendelet előírja, hogy fizető parkolást csak akkor lehet bevezetni, ha a területen a várakozóhelyek foglaltsága 70% felett van, melyből legalább 20% 2 óránál rövidebb ideig várakozik. A várakozási díj nem haladhatja meg a 95-ös oktánszámú benzin árának a kétszeresét. Továbbá a pótdíj mértékét is meghatározza.

### 7.3. A várakozási igények felmérése Szigetváron

A belvárosban a díjfizetéshez kötött várakozás terület 490 férőhelyet tartalmaz, mely átlagos foglaltsága 70%. A 2 óránál rövidebb idejű várakozás pedig 39%. Mindkét adat és a terület nagysága a vonatkozó előírásokat kielégíti, azaz a **Belváros várakozási övezetnek** kijelölhető.



A Vár, a termálfürdő illetve a kórház térségében az adottságok a várakozási övezet kijelölését nem teszik lehetővé, ott a díjfizetés érdekében „fizető parkolóhelyek” kijelölése szükséges.

### 7.4. Várakozási díjszedés javasolt technológiája

#### 7.4.1 Parkolójegykiadó automata

Jelenleg a legelterjedtebb megoldás. Hátránya a jelentős beruházási költség, ugyanakkor a visszaéléseket többségében kizárja, az ellenőrzés zárt, bizonyító erejű. A készpénz mellett – szükség esetén - parkolókártya, illetve bankkártya elfogadására is alkalmassá tehető. (A piacon ma működőképes, használt berendezésekhez kedvező áron hozzá lehet férni.)

#### 7.4.2 Mobil telefonnal való fizetés

A mobil szolgáltatóval kötött szerződés alapján kerül elszámolásra a megfizetett várakozási díj. Korszerű, nagyon kényelmes és a használó számára gazdaságos (percalapú) szolgáltatás. A mai tapasztalat azt mutatja, hogy a várakozási díj közel 50%-át már ilyen módon fizetik a használók. (A „kényelmi szolgáltatás” költségét a használók és nem az Önkormányzat fizeti.)

#### 7.4.3 Sorompós parkolási rendszer

A rendszer legnagyobb előnye, hogy zárt, azaz csak a díjat megfizetők tudják elhagyni az övezetet, azaz 100%-os a fizetési fegyelem. Hátránya, hogy csak egy, vagy két be- és kijáráttal kialakított, viszonylag nagy férőhelyszámú „tömb” parkolók esetén gazdaságos megoldás (Szigetváron ilyen a termálfürdő környezetében levő, illetve a kórház új épülete előtti parkoló).

## 7.5. Szankcionálás

### 7.5.1 A fizetési fegyelem

A tapasztalatok szerint 50-65%-ra tehető, ha az ellenőrzés fél órás gyakorisággal történik. Amennyiben a várakozási díjat nem fizetők a kerékbilincselés szankcióra is számíthatnak, akkor a fizetési fegyelem a tapasztalatok szerint megközelíti a 90%-ot. A sorompóval szabályozott területeken a díjfizetés természetesen 100%-os.

### 7.5.2 Pótdíj

A pótdíj összege a pótdíj kiszabásának napját követő 15 napon belüli befizetés esetén az adott napon belül díjköteles időszakra és további két órai várakozásra számított várakozási díj, 15 napon túli befizetés esetén az egy órai várakozási díj negyvenszerese

A pótdíj 30 napon belüli meg nem fizetése esetén a pótdíjon túl a behajtással kapcsolatos költségeket is célszerű áthárítani.

### 7.5.3 Kerékbilincs, elszállítás

A kerékbilincs alkalmazása a tapasztalatok alapján a fizetési hajlandóságot jelentős mértékben növeli.

A szabálytalanul várakozó járművekkel szemben célszerű az elszállítás „fenyegetettségének” érzetét megjeleníteni, mivel – amennyiben a szabálytalanul várakozók elleni szankció nem visszatartó – a járművek a várakozási díj megfizetése helyett inkább a szabálytalan várakozást választják (sok esetben ez „olcsóbb” számunkra).

Mind a kerékbilincselés, mind az elszállítás a fizetési fegyelem erősítésén túl mint gazdasági tevékenység növeli a parkolásgazdálkodás rentabilitását is. (További előnye, hogy a pótdíjjal nem elérhető külföldi rendszámú gépkocsik tulajdonosával/üzembentartójával szemben az egyetlen szankcionálási lehetőség.)

## 7.6. Fizető parkolás bevezetésének lehetősége Szigetváron

- Belváros
- Vár térsége
- termálfürdő térsége
- kórház közparkolói.

**Belváros** tekintetében a tervezett belvárosi várakozási övezet területén<sup>15</sup> 51 db. gépjárműadót fizető honos gépjármű van. A honos lakók száma: 268 fő. A motorizáció nagyságát tekintve megközelítőleg 100-120 honos személygépkocsira lehet számítani. Figyelemmel a közte-

---

<sup>15</sup> Almás patak – Sporttelep keleti határoló út – Olay L. u. – József A. u. – Szabadság u. – Arany J. u. – Rózsa köz – József A. u. – Deák F. tér (Bástya utca vonalának meghosszabbítása) – Szecsődi M. u. – Rákóczi u. – Zrínyi tér – Széchenyi u. által határolt terület, beleértve a határoló utakat is, valamint a Széchenyi u. - Almás patak melletti parkoló, a piac határoló útjai, valamint a törökház mellett levő parkolók

területen kívüli várakozási lehetőségekre a lakosok napközbeni közterületet terhelő várakozási igénye 70-90 közé tehető. A területen 85-90 vállalkozás működik. Ez mintegy 90 várakozóhelyet igényel napközben. A mozgáskorlátozott igazolvánnyal rendelkezők által igénybevett várakozóhelyek száma 40-50 közé becsülhető. Összességében – amennyiben a honos lakók és a honos vállalkozások kedvezményes várakozási lehetőségét az Önkormányzat biztosítja – a díjfizetési kötelezettség időszakában 200-230 várakozóhelyet foglalnak el. Ez azt jelenti, hogy a területen mintegy 140-170 díjfizetési kötelezettség alá eső jármű talál helyet. A területen a várakozási díjat 490 férőhelyen kellene fizetni. Az átlagos foglaltsága 70%. A 2 óránál rövidebb idejű várakozás pedig 39%. Mindkét adat és a terület nagysága a vonatkozó előírásokat kielégíti, azaz a Belváros várakozási övezetnek kijelölhető. A díjfizetési időszakot 8<sup>00</sup> és 18<sup>00</sup> között célszerű elrendelni, az induló díjat pedig 160 Ft/óra mértékben megállapítani. (A várakozási óradíjnak technikai okok miatt 4-gyel oszthatónak kell lennie.) Az övezetben a várakozási díj beszedésére parkolóautomaták elhelyezése javasolható, azzal, hogy a mobil telefontal való díjfizetés lehetőségét is biztosítani szükséges.

A **Vár** térsége 30 személygépkocsi és 11 autóbusz férőhelyet tartalmaz, mely foglaltsága az idegenforgalmi időszakban a foglaltság jelentősen, esetenként a rendelkezésre álló helyek számát meg is haladja, ezért a díjfizetést célszerű bevezetni. A díjfizetési kötelezettség időszakát a vár nyitvatartási időszakához (figyelemmel az esetleges rendezvényekre is) kell igazítani. Az induló díjat pedig a személygépkocsik részére 120 Ft/óra, az autóbuszok, lakókocsik részére pedig 360 Ft/óra (3 db. személygépkocsi jegy vásárlásával) mértékben indokolt megállapítani. A várakozási díj beszedésére parkolóautomata elhelyezése javasolható.

A **Termálfürdő** környezetében 191 személygépkocsi várakozás biztosítható, továbbá a fürdő gazdasági bejáratához vezető úton 16 db. Mivel ez utóbbi díjasítása gazdaságtalan, ezért ezt a 16 db várakozóhelyet nem célszerű közparkolóként működtetni, hanem a mozgáskorlátozottak, mentők, szolgálati gépjárművek részére jelölhető ki. kijelölni. A nyári, illetve a tavaszi, őszi időszakban a foglaltság magas, ezért a díjfizetés bevezetése javasolható a következők szerint: A díjfizetési időszakot a fürdő nyitvatartási időszakához célszerű igazítani (június 1. és augusztus 31.-e között 8<sup>00</sup> és 21<sup>00</sup> között, szeptember 1-től és május 31-ig között pedig 8<sup>00</sup> és 19<sup>00</sup> között). Az induló díjat a személygépkocsik részére 120 Ft/óra összegben célszerű meghatározni, azzal, hogy a napi díj 500 Ft. (Amennyiben a várakozási idő meghaladja a 4 órát, abban az esetben a várakozás díj 500 Ft/nap.) Az övezetben a díjfizetés beszedésére sorompós rendszer elhelyezése javasolható. Két bejárat illetve két kijárat (Olay L. utca illetve Alapi G. utca felől/felé). Igény esetén a parkolóban az átmenő forgalom biztosítható. (Ez esetben az első 15 perc díjmentes.)

A **Kórház** térségében 99 db. („A” épület), illetve 44 db. („B” épület) személygépkocsi várakozhat. (A dolgozók várakozása és az ellátó forgalom a kórház területén, a mozgáskorlátozottak várakozása az „A” épület előtt biztosítható.) A díjfizetési időszakot a kórház illetve a Rendelőintézet nyitvatartási idejéhez célszerű igazítani (7<sup>00</sup> – 19<sup>00</sup> óra között). Az induló díjat a személygépkocsik részére 120 Ft/óra összegben célszerű meghatározni. Az övezetben a díjfizetés beszedésére sorompós rendszer elhelyezése javasolható. Egy-egy bejárat illetve egy-egy kijárat. A „B” épület előtt 44 férőhely díjasítása a magas fajlagos beruházási költség okán meggondolandó.



## 7.7. Fizető parkolás bevezetésének becsült beruházási illetve üzemeltetési költségei

**A beruházási költségek összesen: 57.920 ezer Ft.**

Belváros + Vár 15 parkolójegykiadó-automata	38.420 ezer Ft
Fürdő sorompós rendszer (2 bejárat, 2 kijárat)	8.500 ezer Ft
Kórház "A" és "B" parkoló sorompós (1-1 bejárat, 1-1 kijárat)	11.000 ezer Ft

A beruházási költségek csökkenthetőek:

- A kórház "B" parkoló nem lesz fizető. (Kb. 5,5 millió Ft)
- Használt parkolóautomaták beszerzése. (Kb. 15-20 millió Ft)

**Üzemeltetési költségek: 47.394 ezer Ft**

Az üzemeltetési költségek számításánál feltételeztük, hogy:

- Az ellenőrzést a közterület-felügyelet munkatársai végzik, ezért csökkentett bérköltséget számoltunk.
- Az ügyfélszolgálat integrált, ezért csak részmunkaidő költségeit számoltuk.
- A dolgozók elhelyezése, illetve a tevékenység végzéséhez szükséges telephely az önkormányzat tulajdonában levő ingatlanokban megoldható.
- A biztonsági szolgálat opcionális

Az üzemeltetési költségek csökkenthetőek:

- A műszaki üzemeltetés (karbantartás, akkumulátorcsere, jegyutánpótlás, ürítés stb.) alvállalkozásba adása a térségben levő városok parkolásüzemeltető szervezetének a méretoptimalizálása érdekében.
- A parkolásüzemeltető szervezet integrálása a közterület-felügyelet, vagy városüzemeltető szervezetbe.
- Az önkormányzat tulajdonában levő gépkocsi használata.

**Várható bruttó bevételek:**

Az első évben: **47.242 ezer Ft.**

A második évtől: **52.491 ezer Ft.**

Kerékbilincselés bevezetése esetén évente további **5.000 ezer Ft.**

Fel kell hívni a fegyelmet, hogy a bevételeket jelentősen csökkenti

- az ellenőrzés és a szankcionálás nem megfelelő volta;
- a lakossági és egyéb kedvezmények (beleértve a mozgáskorlátozott igazolványok száma).

**Összességében: a tarifális parkolásszabályozás gazdaságosan működtethető. A beruházás becsült megtérülése 5-8 év.**