

DUNAÚJVÁROS

MEGYEI JOGÚ VÁROS

A PARKOLÓÉPÍTÉS SZABÁLYAINAK FELÜLVIZSGÁLATA

DUNAÚJVÁROS HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATÁNAK
MÓDOSÍTÁSÁVAL

a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 41. § egyszerűsített eljárás szerinti
véleményezési dokumentáció

TT1 Tanácsadó és Tervező Kft.

2019. szeptember

DUNAÚJVÁROS
MEGYEI JOGÚ VÁROS

A PARKOLÓÉPÍTÉS SZABÁLYAINAK
FELÜLVIZSGÁLATA

DUNAÚJVÁROS HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATÁNAK
MÓDOSÍTÁSÁVAL

2019. szeptember

A 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 41. § egyszerűsített eljárás szerinti

v é l e m é n y e z é s i d o k u m e n t á c i ó

Megrendelő: **Dunaújváros Megyei Jogú Város Önkormányzata**
2400 Dunaújváros, Városháza tér 1-2.

Tervező: **TT1 Tanácsadó és Tervező Kft.**
Budapest, 1121 Kakukkhegyi út 9.
Tel: +36-20-244-8492
e-mail: tervezes@tt1.hu

Településtervező: **Nemesánszky Ildikó** **TT/1 01-1641**
okl. építészmérnök, településrendező vezető tervező

Tartalom

jóváhagyandó munkarész – rendelettervezet

alátámasztó munkarész

1. melléklet az alátámasztó munkarészhez: felhasznált, Dunaújváros parkolási helyzetére vonatkozó tanulmányok és azok megállapításai
2. melléklet az alátámasztó munkarészhez: fotódokumentáció

JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZ

DUNAÚJVÁROS MEGYEI JOGÚ VÁROS KÖZGYŰLÉSÉNEK

.../... (....) ÖNKORMÁNYZATI RENDELETE

Dunaújváros Helyi Építési Szabályzatáról szóló 15/2016. (V.20.) önkormányzati rendelethez
módosításáról

(Dőlt betűvel a hatályos szöveget csak a véleményezéshez idézzük be, a rendelettervezetnek nem része!)

Dunaújváros Megyei Jogú Város Közgyűlése az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 62. § (6) bekezdés 6. pontjában kapott felhatalmazás alapján, Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 13. § (1) bekezdés 1. pontjában meghatározott feladatkörében eljárva, a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 28. § (2) bekezdése szerinti partnerek, a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 9. mellékletében meghatározott államigazgatási szervek és az érintett területi és települési önkormányzatok véleményének kikérésével a következő rendeletet alkotja:

1. § A Dunaújváros Helyi Építési Szabályzatáról szóló 15/2016. (V.20.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: DÉSZ) 23. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) Gépkocsik közlekedésére vagy várakozására szánt burkolat

a) építési telek oldal- és hátsókertjében a telekhatártól mért 2 m széles sávban,

b) az a) pont hatálya alá nem tartozó területen lakóépülettől 2,5 m széles sávban nem építhető.”

(hatályos szöveg: 23. § (1) „Oldal- és hátsókertben gépkocsik közlekedésére, várakozására szánt burkolat a telekhatártól mért 2 m széles sávban nem építhető.”

2. § A DÉSZ 54. § (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) Az Ln építési övezet tömbtelkén új parkolót, pavilont, vendéglátó teraszt elhelyezni a lakótelepi egységre készült közterület-alakítási terv alapján lehet, az alábbi szabályok alapján:

a) a lakótelepi egységre vonatkoztatva a zöldfelületek aránya a kiindulási állapothoz képest legfeljebb 10 %-kal csökkenhet, és

b) parkoló elhelyezésekor lakás, oktatási, nevelési, egészségügyi rendeltetésű helyiség nyílászárójától merőlegesen mért:

ba) földszinti, magASFöldszinti helyiség esetében 10 m,

bb) a parkoló szintjétől mért legalább 4,5 m magasan elhelyezett nyílászárótól 5m távolságot kell biztosítani,

c) a ba) pont szerinti esetben a parkoló mentén egy legalább 2,5 m szélességű sávot védőfásításként kell kialakítani,

d) a b) pont alól kivétel,

da) ha a parkolót az épülettől 2019. szeptember 1. előtt engedélyezett, gépkocsik közlekedésére szánt út vagy járda választja el, az út vagy a járda lakóépülettel ellentétes oldalán,

db) ha a parkolót 2019. szeptember 1. előtt engedélyezett útpálya mentén vagy területén szegélymenti parkolóként alakítják ki, a 23. § (1) bekezdés b) pontjára is tekintettel.”

(hatályos szöveg: 54. § (6) „Az Ln építési övezet tömbtelkén új parkolót, pavilont, vendéglátó teraszt elhelyezni a lakótelepi egységre készült közterület-alakítási terv alapján lehet, az alábbi szabályok alapján:

a) a lakótelepi egységre vonatkoztatva a zöldfelületek aránya a kiindulási állapothoz képest legfeljebb 10 %-kal csökkenhet, vagy

b) parkoló elhelyezésekor lakás, oktatási, nevelési, egészségügyi rendeltetésű helyiség nyílászárójától mért:

ba) földszinti, magasföldszinti helyiség esetében 20 m,

bb) legalább a terepszinttől mért 4,5 m magasan elhelyezett nyílászárótól 15m, vagy

bc) nyílás nélküli homlokzat előtt 8 m

távolságot kell biztosítani, kivéve, ha a parkolót az épülettől gépkocsik közlekedésére szánt út választja el.”

3. § „15. Védőfásítás: az a növénytelepítés, amelyik legalább 8 m-ként 1 db nagy vagy közepes lombkoronát növesztő fa alatta cserjékkel, vagy 8 m-nél szélesebb terület esetén 50 m²-re számítva legalább 1 db nagy közepes lombkoronát növesztő fa és 15 db cserje kerül telepítésre.”)

3. § (1) A DÉS 57. § (3) és (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) A Vt településközpont építési övezetekben nem helyezhető el pavilon, egyedi gépjárműtároló, sorgarázs, önálló parkolóház.

(4) A Vt építési övezet tömbtelkén új parkolót, mélygarázst, vendéglátó teraszt elhelyezni legalább a tömbtelekre készült közterület-alakítási terv alapján lehet.”

(hatályos szöveg: 57. § (3) „A Vt településközpont építési övezetekben nem helyezhető el pavilon, egyedi gépjárműtároló, sorgarázs, önálló parkolóház, mélygarázs.

(4) A Vt építési övezet tömbtelkén új parkolót, vendéglátó teraszt elhelyezni legalább a tömbtelekre készült közterület-alakítási terv alapján lehet, az alábbi szabályok alapján:

Parkoló elhelyezésekor lakás, oktatási, nevelési, egészségügyi rendeltetésű helyiség nyílászárójától mért:

a) földszinti, magasföldszinti helyiség esetében 20 m,

b) legalább a terepszinttől mért 4,5 m magasan elhelyezett nyílászárótól 15m, vagy

c) nyílás nélküli homlokzat előtt 8 m

távolságot kell biztosítani, kivéve, ha a parkolót az épülettől gépkocsik közlekedésére szánt út választja el.

4. § Ez a rendelet a kihirdetését követő 15. napon lép hatályba és a hatályba lépését követő napon hatályát veszti.

Dunaújváros,

polgármester

jegyző

Záradék:

E rendelet..... napján kihirdetésre került.

jegyző

A PARKOLÓÉPÍTÉS SZABÁLYAINAK FELÜLVIZSGÁLATA
DUNAÚJVÁROS HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATÁNAK MÓDOSÍTÁSÁVAL

ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ

2019. szeptember

I. DUNAÚJVÁROS PARKOLÁSI HELYZETÉRE VONATKOZÓ VIZSGÁLATOK ÉS KONCEPCIÓK ÖSSZEFOGLALÓJA ÉS ÉRTÉKELÉSE A DÉSZ MÓDOSÍTÁSA SZEMPONTJÁBÓL

A Dunaújváros parkolási helyzetére vonatkozó vizsgálatok és koncepciók főbb tartalmát az alátámasztó munkarész 1. mellékletében mutatjuk be.

1. **A Prisma-PLUS Kft. 2001-ben** az akkori jogszabályi környezethez alkalmazkodva a megalkotandó parkolási rendelethez készített KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLAT (továbbiakban közlekedési vizsgálat) ugyan lassan 20 éve készült, mégis a megállapítások nagy hányada ma is helytálló.

A teljes közigazgatási terület helyszíni bejárásával során azt tapasztalták, hogy a város középső területein (nagyvárosias lakóterületek) a várakozó járművek száma a nap minden szakában nagy. A terület jellegétől és az épületfunkciótól függően ciklikusan változó a parkolóhelyek terheltsége. A hivatali és üzleti-szolgáltató épületek környékén az igény többször az adottságok fölé nő. A lakóházak környezetében munkaidőn kívül tapasztalható zsúfoltság. Ugyanakkor a lakótelepek szélső (határoló) utcáiban túlkínálat jelentkezik, mert a lakók az épületek melletti területeket részesítik előnyben.

A kertvárosi és a családi házas beépítésű területeken a parkolóhelyek száma elegendő.

A közlekedési vizsgálat az egyes városrészekben jelentős mennyiségű új parkolóhely megépítését tartotta lehetségesnek, a **teljes közigazgatási területen megvalósítható parkoló-bővítések számát összesen 1218 db-ban határozta meg.**

2. Dunaújváros Megyei Jogú Város Önkormányzata 2016-ban megkezdte a város Fenntartható Városi Mobilitási Tervének (SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan) kidolgozását. Ennek megalapozására a **Mobilissimus Kft. és a Városkutatás Kft.** az egész városra vonatkozóan reprezentatív minta alapján felmérést készített a dunaújvárosiak és a Dunaújvárosban közlekedők mobilitási szokásairól, az eredményeket Dunaújváros Fenntartható Mobilitási Terv Dunaújváros Megyei Jogú Város Integrált Területi Programjának Keretén belül, tájékoztató a „felmérések feldolgozása” munkarészben közölt eredményekről című dokumentumban (továbbiakban Felmérés) tették közzé.

A Felmérésben részt vettek válaszai alapján a háztartások több mint 80%-ában van személygépkocsi (összehasonlításképpen a 2012-ben készült parkolási koncepció szerint 22.363 db lakásra 12.883 személygépkocsi jut, tehát a háztartások 57 %-a rendelkezik saját tulajdonú személygépkocsival Dunaújvárosban, az országos adat 2016-ban 44 %), a háztartások 6%-ának két személygépjármű van a tulajdonában.

A Felmérés számunkra legfontosabb tanulsága, hogy a válaszadók közel 40 %-a naponta használja a személyautóját.

A parkolási helyzetet a válaszadók átlagosan közepesnek értékelték.

A Felméréshez parkolásfelvétel készült, amelyre egy hétköznapi (2016. szeptember 27.) 5:00-10:00 és 13:00-19:00 között került sor 8 helyszínen.

A DÉSZ a parkolóépítés szabályainak felülvizsgálatához nem relevánsak azok a helyszínek, amelyek közelében nincsenek lakóházak, ilyenek P1 vasútállomás, P7 Piac és autóbusz állomás, P8 Vasmű tér.

Lakótelepi parkoló a Felmérés szerinti P2 Béke városrész, P3 Domanovszky tér - Panel u., bár innen már könnyen elérhetők gyalog a közforgalmú épületek.

A P4 Táncsics Mihály utca és a Balogh Ádám utca északi és déli szakasza eltérő jellegzetességeket mutat, az északi, P4-1 helyszínen használata lakóterületi jellegű, míg a déli, P4-2 parkoló kihasználtsága folyamatos, a lakóterületi és célforgalmi használat is jellemző.

A P5 Dózsa és kis Dózsa György út parkolóinak telítettsége nappal nagyobb, hajnalban a parkoló telítettsége a nappalinak a fele.

A P6 kórház és környéke parkolóinak használata inkább intézményi, a hajnali telíttség a napközbeninek 25-40 %-a.

3. Dunaújváros fenntartható városi mobilitási terve (SUMP), parkolási koncepció 2017 (Továbbiakban Parkolási koncepció) felhasználja a Felmérés eredményeit.

A 2017-ben elkészített parkolási koncepció összefoglalóan ismerteti a 2012-ben elkészült „DUNAÚJVÁROS MEGYEI JOGÚ VÁROS PARKOLÁSI KONCEPCIÓJA – 2012” dokumentumot és a 2016-ban készített Felmérés eredményeit.

A 2012-es koncepció 2300 potenciálisan kialakítható új parkolóhelyet állapított meg (a 2001-es közlekedési vizsgálat csak 1218-at!). 2012 és 2017 között 298 új parkolóhely létesült Önkormányzati beruházások kertében és 44 db parkolóhely szűnt meg.

2017-ben (és ma is) **a közterületi parkolás ingyenes** (2000-ben bevezették, majd 2005-ben ezt eltörölték a díjköteles parkolást).

A dunaújvárosi, és elsősorban a (koncepció szerinti) belvárosban **a kereslet hétköznapiakon jellemzően magasabb, mint a kínálat**, tehát a parkolóhelyek foglaltsága magas. A reggeli órákban otthonról elinduló lakosság által üresen hagyott parkolóhelyeket kétféle parkolási igény váltja fel: egyrészt a napon belüli, hosszú távú parkolás, amely a területen kívülről érkező munkavállalók által a belvárosban elhelyezett gépjárművek helyfoglalásából adódik, másrészt a kliensparkolás, amely a kiskereskedelem és a szolgáltatások elérése iránti igényből fakad, rövidebb időtartamra, akár több ponton is egymást követően. A lakosság délutáni visszatérése esetén még gyakran a munkavállalók és kliensparkolók foglalják a helyet, amely következményeképp a lakosság nem talál a lakóhelye közelében szabad parkolókat.

A nagyvárosias lakóterületeken a felszíni parkolóhelyeken és az épületek közelében található nagyon kis számú garázson kívül az ún. garázsvárosokban van lehetősége a lakosságnak tárolni az autóját. Ezek csak hosszabb gyaloglással vagy egyéb közlekedési eszközzel érhetők el. Parkolóház, mélygarázs nincs a városban.

A parkolási koncepció a SUMP, mint irányadó közlekedésfejlesztési stratégia alá csatornázódik be, így Dunaújváros hosszú távra szóló (2030) Településfejlesztési Koncepciója és a jövőkép elérése érdekében szükséges középtávú célokat meghatározó Integrált Településfejlesztési Stratégia által kijelölt fejlesztési irányokhoz illeszkednek, azokkal összhangban kerültek megfogalmazásra.

Kiemeli a specifikus célok és a prioritások közül a **város külső és belső közlekedési kapcsolatainak fejlesztését.**

Külső közlekedési kapcsolatok fejlesztése: a térségi elérhetőség javítása stratégiai cél Dunaújváros fővárossal való és **térségi kapcsolatrendszerének erősítését** célozza, a belső közlekedési kapcsolatokat a közösségi, a közúti és a kerékpáros közlekedés fejlesztésével kívánja javítani.

A városfejlesztési dokumentumokra épülő SUMP által megfogalmazott célokra tekintettel a 2017. évben készült parkolási koncepció célja olyan városi parkolási rendszer létrehozása, mely a kapcsolódó közlekedésfejlesztésekkel összhangban az igények befolyásolásával optimalizálja a személygépkocsihasználatot Dunaújvárosban, mindezt a fenntarthatóság irányelveinek figyelembevételével:

1. a belvárosi (és itt a parkolási koncepció a belvároson nem a DÉSZ szerinti Belvárost, hanem az Aranyvölgyi út, Szórád Márton út, Építők útja, Vasmű út által határolt területet érti) parkolási rendszer komplex újragondolása,
2. a lakótelepi parkolás mennyiségi és minőségi problémáinak rendezése,
3. a forgalomvonzó létesítmények parkolási infrastruktúrájának fejlesztése,
4. a parkolási igények befolyásolása a városi mobilitás összehangolt fejlesztésével.

A SUMP szemlélete szerint elsődleges, hogy zöldfelületek kárára ne létesítsünk új parkolóhelyeket, valamint a parkolási problémákat elsősorban az igény oldalról próbáljuk meg befolyásolni.

A 2017-ben elkészült parkolási koncepció végkövetkeztetései:

1. Új térszínti parkolóhelyek létesítését a **parkolási koncepció módosításokkal (leginkább fizetős övezetek kialakításával) javasolja.** A SUMP szemlélete szerint elsődleges, hogy zöldfelületek kárára ne létesítsünk új parkolóhelyeket, valamint a parkolási problémákat elsősorban az igény oldalról próbáljuk meg befolyásolni, nem pedig nagy mennyiségű infrastruktúrafejlesztéssel.
2. Lakótelepi parkolás fejlesztésére javasolja a zárt, őrzött parkolók kialakítását.
3. A jelenlegi ingyenes parkolási lehetőségek, illetve a parkolási szokások elképzelhetetlenné teszik egy parkolóház vagy parkológarázs megtérülését.

II. HELYZETÉRTÉKELES A DÉSZ MÓDOSÍTÁSA SZEMPONTJÁBÓL

II. 1. Parkolászükséglet prognózisa

Dunaújvárosban a lakások 9 %-a található családi házban. A társasházak nagyrésze a lakótelepek úszótelkes beépítésű részén helyezkedik el, ahol a személygépkocsik a közterületen parkolnak.

Várhatóan a tetőterek további beépítésével a Dunaújvárosban megépülő új lakások egy része is ezen a területen fog megvalósulni.

2015-ben az Európai Unióban átlagosan 497 autó jutott 1000 emberre, Magyarországon e tekintetben sereghajtó (325 személyautó/1000 fő).

2016-ban az EU országainak az átlaga 505 személyautó/1000 fő, Magyarországon az 1000 főre jutó autók száma 338, míg a megyei adat 326, 8, a székesfehérvári 347,9 szgk/1000 fő, Dunaújvárosban 301,8 személygépkocsi jutott 1000 főre.

A növekedés 2015 és 2016 között az EU-ban 1,6 %, Magyarországon 4 % volt, ennek alapján nem számíthatunk arra, hogy Dunaújvárosban a személygépkocsik számának növekedése megáll, feltételezve, hogy a népesség száma stabilizálódik (a fogyása megáll).

A Parkolási Konceptió szerinti, az igény oldalról történő befolyásolás hatása több irányú lehet:

- a gépkocsihasználatot csökkentheti a dunaújvárosi személygépkocsi-tulajdonosok körében, ami a parkolás szempontjából inkább nehezíti a nagyvárosias lakóterületek parkolási helyzetét, hiszen a lakók autói a parkolóban maradnak, nem adják át a helyüket a kívülről (más városrészekből vagy a városon kívülről) érkezőknek,
- a kívülről érkezők parkolási igénye befolyásolható a tömegközlekedés fejlesztésével, a kerékpárút-hálózat jobb kiépítettségével vagy fizetős rendszer kialakításával, de ez nem segíti a lakosság munkaidőn kívüli parkolási nehézségeinek megoldását,
- elősegítheti, hogy a lakosság ne is vásároljon személyautót, ezt a választást viszont a helyi közlekedési helyzeten kívül sok más tényező is befolyásolja (korösszetétel, szemléletmód, jövőbeni világtendenciák pl. a megosztó hálózatokat illetően, intézményhálózat kiépítettsége, a városlakók jövedelmi helyzete stb.).

A Parkolási Konceptió által javasolt igény oldali befolyásolás tehát valószínűleg nem elégséges a dunaújvárosi lakótelepeken lakó népesség parkolási gondjainak megoldásához.

Tekintve a garázsvárosok népszerűségét, valószínűsíthető, hogy megfelelő feltételek esetén a dunaújvárosi autótulajdonosok hajlandóak a személygépkocsijukat a lakásuktól távolabb elhelyezni, akár zárt, őrzött parkolóházban vagy zárt területen is.

A zárt parkolók kialakítása elsősorban a Béke városrész un. külső parkolóinak a mainál intenzívebb használatát segítheti.

Nem szabad elvetni a szint alatti vagy parkolóházi gépkocsitárolás lehetőségét sem, mert hosszú távon ez jelenthet megoldást elsősorban az intézmények, másodsorban a nem mindennap használt személyautók parkolási igényeinek megoldására.

II.2. Meglévő parkolók adottságai

A meglévő parkolókról készült fotódokumentációt az az alátámasztó munkarész 2. mellékletében mutatjuk be.

Dunaújvárosban a meglévő lakótelepi parkolók adottságait és jellemzőit többféle tényező befolyásolja. Ezek közül elsődleges a megépítésük ideje:

- a szocialista realista lakótelepeken az épületek szintszáma általában földszint+3 szint, az épületek között nagy összefüggő zöldfelületeket alakítottak ki. A parkolókat az épületek közötti feltáró utak mentén alakították ki, általában párhuzamosan az úttal. Az utcák sok esetben hagyományos kialakításúak, a lakóépületet a parkolótól 2-3 m széles, előkertként funkcionáló zöldsáv, járda és fasor (a 3-ból legalább 2) választja el az úttól, az épületek zömének legalább az egyik hosszanti homlokzata nagyobb zöldfelületre néz, az épületek bütőfalain is vannak ablakok,
- a parkolók iránti igény növekedésével helyenként újabb parkolókat alakítottak ki, több esetben az OTÉK vonatkozó szabályát is megszegve az épület földszinti ablakaitól 5 m-en belüli sávban; ezek között van utcával párhuzamos parkolósor és két épület közé benyúló parkoló is,

- spontán is alakultak ki szintén szabálytalan parkolók, amelyeket idővel felszórtak murvával, ezzel félig-meddig legalizálva őket,

- teljesen más jellegű a parkolás az 1970-es évek panelos lakótelepein, ahol a fsz+10 szintes épületek építésével eleve olyan sűrűség jött létre, hogy azt csak nagy alapterületű parkolókkal lehetett kiszolgálni. Itt gyakoribbak az ún. tömbparkolók és az utak menti merőleges parkolás. Az épületek között már az építésük idején is csak kevés zöldfelületet alakítottak ki, talán azért is, mert a sűrűn beépített egységeket a domborzati adottságok miatt mindenhol a meredek lejtőkön kialakított zöldfelület veszi körül (Római, Dózsa). Az épületek bütöfalai gyakran tűzfalak.

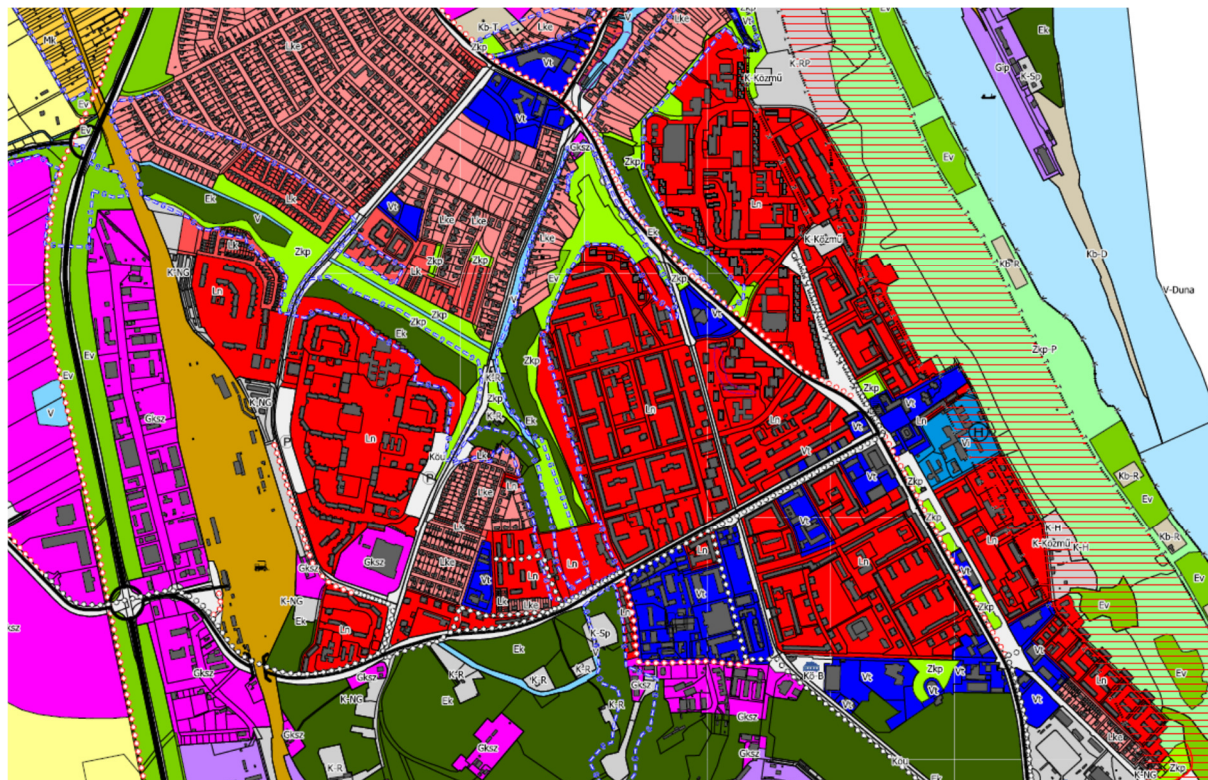
-A lakótelepek közül utoljára megépült Béke városrészben korszerű parkolási rendszert kívántak kiépíteni akkor, amikor a parkolókat a telep szélén, de könnyen megközelíthetően helyezték el, mentesítve a tömbbelsőt a parkolástól. Az elképzelést a lakosság nem fogadta el, és az autókkal a nagyon szűkös belső utakon parkolnak, miközben a külső nagy tömbparkoló kihasználtsága csekély.

A városban az építés idejétől függetlenül vannak olyan lakóépületek, amelyeknek a földszintjén lakás, és olyan is, ahol üzlet vagy iroda van. Az OTÉK szabálya csak a földszinti lakásokat védi, pedig az emeleti lakások használatát is zavarhatja az épület homlokzata mellett közvetlenül elhelyezett parkoló használata.

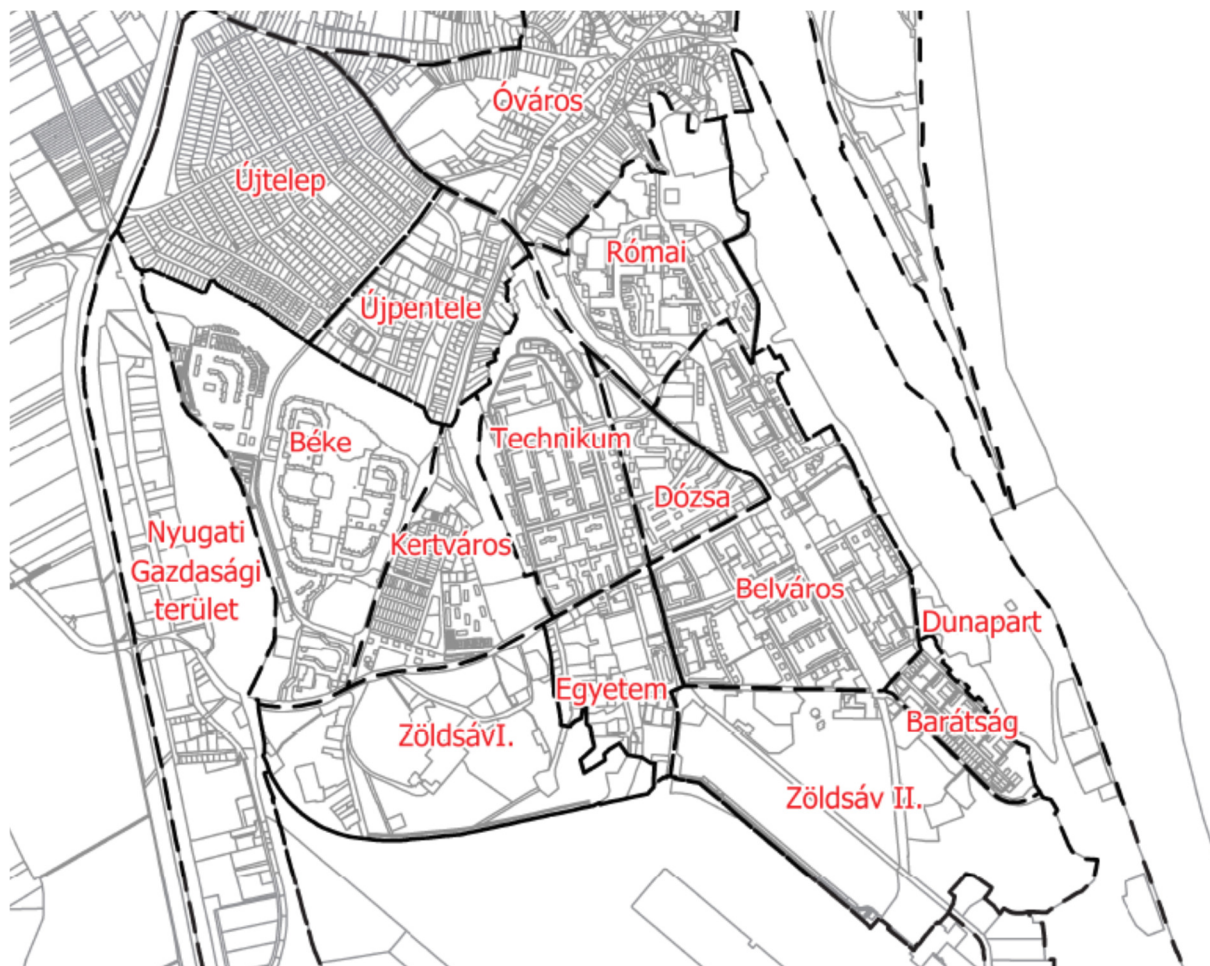
III. SZEMPONTRENDSZER A DÉS PARKOLÓÉPÍTÉSRE VONATKOZÓ SZABÁLYAINAK MÓDOSÍTÁSÁHOZ

Dunaújváros parkolási problémái elsősorban az Újvárosra és ezen belül a nagyvárosias és a vegyes területekre, koncentrálódnak.

Hatályos TSZT



A DÉSZ 3. melléklete szerinti településrészek közül a módosítás szempontjából relevánsak a lakótelepek, így a Belváros és a Technikum (túlnyomó részt szocreál), a Dózsa és a Római (panelos, általában F+10 szintes, a Római városrészben helyenként alacsonyabb) és a Béke városrész, valamint a Kertváros és a Barátság városrész nagyvárosias területei.



Az OTÉK 42. § (9) bekezdése szerint „felszíni gépjármű-várakozóhely (**parkoló**), rakodóhely és autóbuzsmegálló

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

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

közelebb nem lehet.

A DÉSZ jelenleg a nagyvárosias lakóterületek és a vegyes területek övezeteiben szigorítja az OTÉK szabályát.

Az Ln övezetben az 53. § (3) bekezdés szerint „nem helyezhető el önálló parkolóház, mélygarázs, egyedi vagy sorgarázs A gépjárműveket az (1) és (2) bekezdés szerinti rendeltetésű épületben, vagy fásított felszíni parkolóban kell elhelyezni.”

Az 54.§ (6) bekezdés szerint „Az **Ln építési övezet tömbtelkén új parkolót**, pavilont, vendéglátó teraszt elhelyezni a lakótelepi egységre készült közterület-alakítási terv alapján lehet, az alábbi szabályok alapján:

a) a lakótelepi egységre vonatkoztatva a zöldfelületek aránya a kiindulási állapothoz képest legfeljebb 10 %-kal csökkenhet, vagy

b) parkoló elhelyezésekor **lakás, oktatási, nevelési, egészségügyi rendeltetésű helyiség nyílászárójától mért:**

ba) földszinti, magasföldszinti helyiség esetében 20 m,

bb) legalább a terepszinttől mért 4,5 m magasan elhelyezett nyílászárótól 15m, vagy

bc) nyílás nélküli homlokzat előtt 8 m

távolságot kell biztosítani, **kivéve, ha a parkolót az épülettől gépkocsik közlekedésére szánt út választja el.**

A Vt övezetben ugyanez a szabály:

„57. § (3) A Vt településközpont építési övezetekben nem helyezhető el pavilon, egyedi gépjárműtároló, sorgarázs, önálló parkolóház, mélygarázs.

(4) A Vt építési övezet tömbtelkén új parkoló elhelyezésekor lakás, oktatási, nevelési, egészségügyi rendeltetésű helyiség nyílászárójától mért:

a) földszinti, magasföldszinti helyiség esetében 20 m,

b) legalább a terepszinttől mért 4,5 m magasan elhelyezett nyílászárótól 15m, vagy

c) nyílás nélküli homlokzat előtt 8 m

távolságot kell biztosítani, kivéve, ha a parkolót az épülettől gépkocsik közlekedésére szánt út választja el.”

Fontos még, hogy a DÉSZ az egész közigazgatási területen szigorítja az OTÉK a parkolók fásítására vonatkozó szabályozást.

Az OTÉK 42. § (7) bekezdése szerint „a 10 gépjárműnél nagyobb befogadóképességű felszíni várakozó- (parkoló) helyet fásítani kell. A parkoló felületek árnyékolását biztosító fásítást – helyi építési szabályzat eltérő rendelkezésének hiányában – minden megkezdett 6 db várakozó- (parkoló) hely után 1 db, nagy lombkoronát nevelő, környezettűrő, túlkoros, allergén pollent nem termelő lombos fa telepítésével kell megoldani, minimum 1 m² szabad földterület biztosításával, amely 1 m² alatti területei a telek zöldfelületébe nem számíthatók be.”

A DÉSZ 4. § (2) bekezdése szerint „az 5 gépjárműnél nagyobb befogadóképességű felszíni várakozó- (parkoló) helyet fásítani kell, minden megkezdett 4 db várakozó- (parkoló) hely után 1 db fa telepítésével, egyebekben az általános szabályok szerint.”

A DÉSZ hatályba lépése óta eltelt 3 évben a parkolóépítési igény nem csökkent, a lakosság részéről elvárás maradt az újabb és újabb parkolók létesítése a lakóházak közvetlen közelében.

Úgy tűnik, a lakosság elfogadja, hogy a lakóházakhoz közvetlenül tartozó parkolás és az oda való közlekedés a lakások nyílászáróihoz igen közel történjen. Az OTÉK és a DÉSZ szabálya úgy érvényesül, hogy az ablakok alatt a közlekedésre szolgáló burkolat van, így a parkoló ugyan legalább 5 m-re van az ablaktól, de a tulajdonképpeni cél, vagyis, hogy a földszinti helyiség védettebb legyen, nem teljesül. Ahol ez a helyzet úgy jön létre, hogy egy hagyományos utcaelrendezést követ, vagyis a homlokzat előtt járda, úttest és párhuzamos parkoló van, ott ez településképi szempontból elfogadhatóbb. Nem szerencsés viszont, ha a lakóház előtt közvetlenül gépkocsi-

közlekedésre szánt vagy arra alkalmas burkolatot alakítanak ki, a lakóépületek homlokzata előtt biztosítani kell egy legalább 3 m széles sávot, ahol semmilyen gépkocsi nem közlekedhet. Optimális esetben ez zöldsáv, de lehet járda is.



A földszinti ablakok előtti 2-3 m széles gépkocsi-közlekedéstől mentes sávot a DÉS szabályával a tömbtelkeken, közterületeken biztosítani kell. A szabály az egész közigazgatási területen érvényes kell legyen.

A szocialista-realista korszakban épült dunaújvárosi lakótelepek sajátossága, hogy az épületek hosszanti homlokzatai közül legalább az egyik előtt nagy összefüggő zöldfelületet terveztek, amelyeknek a faállománya sokszor értékes, idős faegyedekből áll, máshol csak gyepes. Ennek köszönhetően az épületek előtt a településképp és a földszinti helyiségek védelme szempontjából mindenképp értékes zöldfelület húzódik.

A meglévő széles zöldsávok megőrzése fontos, ezért ezeket a DÉS-ben védeni kell, 10 m védőtávolság alkalmazása javasolt.

A meglévő utak mellett **ellegendő az OTÉK előírásának alkalmazása** (felszíni gépjármű-várakozóhely (parkoló) huzamos tartózkodás céljára szolgáló földszinti helyiség homlokzati nyílászárójához - a saját tulajdonú gépjármű kivételével - 5,0 m-nél közelebb nem lehet). **Sajnos több helyen az általános szabály sem érvényesül.**

Az emeleti lakások védettebbek ugyan, de az épületre „ráparkolás” még így sem engedhető meg, ezért az épületek és a gépkocsi-közlekedésre használt felületek közötti 2,5-3 m széles sáv kialakítása minden lakóépület esetében indokolt, még akkor is, ha a földszinten nem lakások vannak, illetve a lakóházak nyílás nélküli homlokzatai előtt is.

A parkolók zavaró hatása csökkenthető:

- a lesüllyesztésükkel,
- cserjékkel, fákkal beültetett zöldsávval.

A lesüllyesztést támogathatja, ha a hatályos DÉS előírás nem az épület előtti terepszintre, hanem a parkoló szintjére vonatkozik.

Végezetül egyetértve a parkolási koncepció azon megállapításával, hogy parkolóház, mélygarázs építése önmagában nem megtérülő beruházás, mégis létesítésük szempontjából figyelembe kell venni, hogy a felszíni parkolási lehetőségek bővítése korlátozott, és nem oldható meg a zöldfelületek csökkentése nélkül. Javasoljuk, hogy a vegyes területeken a hatályos DÉS vonatkozó tiltó szabálya kerüljön hatályon kívül.

1. melléklet A PARKOLÓÉPÍTÉS SZABÁLYAINAK FELÜLVIZSGÁLATA alátámasztó munkarészéhez

FELHASZNÁLT, DUNAÚJVÁROS PARKOLÁSI HELYZETÉRE VONATKOZÓ TANULMÁNYOK ÉS AZOK MEGÁLLAPÍTÁSAI

1. KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLAT, ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ A KORÁBBAN HATÁLYOS PARKOLÁSI RENDELET MEGALKOTÁSÁHOZ (TOVÁBBIÁKBAN „VIZSGÁLAT”)

PRISMA-PLUS Kft 2001

Az ezredforduló környékén az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII.20.) számú Kormányrendelet (OTÉK) az elhelyezendő gépkocsik számát illetően az akkor hatályos 42.§ (10)-(11) bekezdése szerint a település sajátosságaira figyelemmel, közlekedési vizsgálat alapján megállapított helyi önkormányzati rendelet (meghatározott módú) eltérő értéket is meghatározhat. Dunaújváros Polgármesteri Hivatala Főépítész Irodája megbízta a **PRISMA-PLUS Kft-t**, hogy a parkolási rendelet megalkotásához végezzen alátámasztó közlekedési vizsgálatot a parkolási helyzetről, és készítsen javaslatot a parkoló-bővítési lehetőségekről. Dunaújváros Megyei Jogú Város Közgyűlésének az OTÉK-tól való eltéréseket szabályozó 62/2001. (X.11.) rendelete a járművek elhelyezésének szabályozásáról, azaz az un. parkolási rendelet 2001. október 15. napján lépett hatályba, és.

A tanulmány ugyan lassan 20 éve készült, mégis a megállapítások nagy hányada ma is helytálló, természetesen az azóta történt fejlesztéseket, mint pl, a Városháza térgyalogossá tétele, figyelembe véve.

A közlekedési vizsgálat a város teljes közigazgatási területének helyszíni bejárásával kezdődött, amelynek során azt tapasztalták, hogy a város középső területein (nagyvárosias lakóterületek) a várakozó járművek száma a nap minden szakában nagy. A terület jellegétől és az épületfunkciótól függően ciklikusan változó a parkolóhelyek terheltsége. A hivatali és üzleti-szolgáltató épületek környékén az igény többször az adottságok fölé nő, ami szabálytalan várakozásokat gerjeszt. Pihenőidőben (este-éjszaka, hétvége) a lakóházak környezetében tapasztalható zsúfoltság.

A kertvárosi és a családi házas beépítésű területeken és a lakótelepek szélső (határoló) utcáiban a parkolóhelyek száma elegendő, sőt utóbbiak túlkínálatot jelentenek. Ennek oka, hogy a jármű-elhelyezési szokások az épületek melletti területeket részesítik előnyben.

A vizsgálat azt állapította meg, hogy rövidtávú megoldásként a lakótelepek többségében arra van lehetőség, hogy a közlekedő utak mellett, a zóldsávok rovására párhuzamos leállósáv, vagy ennek megléte esetén ferde, esetleg merőleges beállóhelyek épüljenek. Minden esetben a meglévő fák feltétlen megtartását, mint koncepcionális feltétel alkalmazását javasolja.

Az egyes városrészekben a tanulmány jelentős mennyiségű új parkolóhely megépítését tartotta lehetségesnek, az alábbi bontásban:

VÁROSRÉSZ	ÚJ PARKOLÓHELYEK SZÁMA
Római	131
Castrum városrész északi része	46
Dózsa	35
Castrum városrész déli része	89
Technikum	418
Belváros	48
Vasmű út külső, stadion előtti szakasza	162 vagy az árok lefedésével 324
Barátság u. - Dunasor városrész	161
Kertváros	40
Béke	88

A teljes területen megvalósítható parkoló-bővítések száma a PRISMA-PLUS Kft. 2001-ben végzett vizsgálata alapján **összesen 1218 db, vagy 1380 db parkolóhely** (bele számítva a külső Vasmű út mellett javasolt, elsősorban a stadionhoz tartozó parkolókat is).

2. DUNAÚJVÁROS FENNTARTHATÓ MOBILITÁSI TERV DUNAÚJVÁROS MEGYEI JOGÚ VÁROS INTEGRÁLT TERÜLETI PROGRAMJÁNAK KERETÉN BELÜL, TÁJÉKOZTATÓ A „FELMÉRÉSEK FELDOLGOZÁSA” MUNKARÉSZBEN KÖZÖLT EREDMÉNYEKRŐL (TOVÁBBIAKBAN „FELMÉRÉS”)

(Mobilissimus Kft., Városkutatás Kft. 2016)

Dunaújváros Megyei Jogú Város Önkormányzata 2016-ban megkezdte a város Fenntartható Városi Mobilitási Tervének (SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan) kidolgozását. Mivel Dunaújváros MJV Önkormányzata nem rendelkezett friss adatokkal a dunaújvárosiak és a Dunaújvárosban közlekedők mobilitási szokásairól, a munka keretében az egész városra elvégzett felmérések eredményei hiánypótlóak voltak.

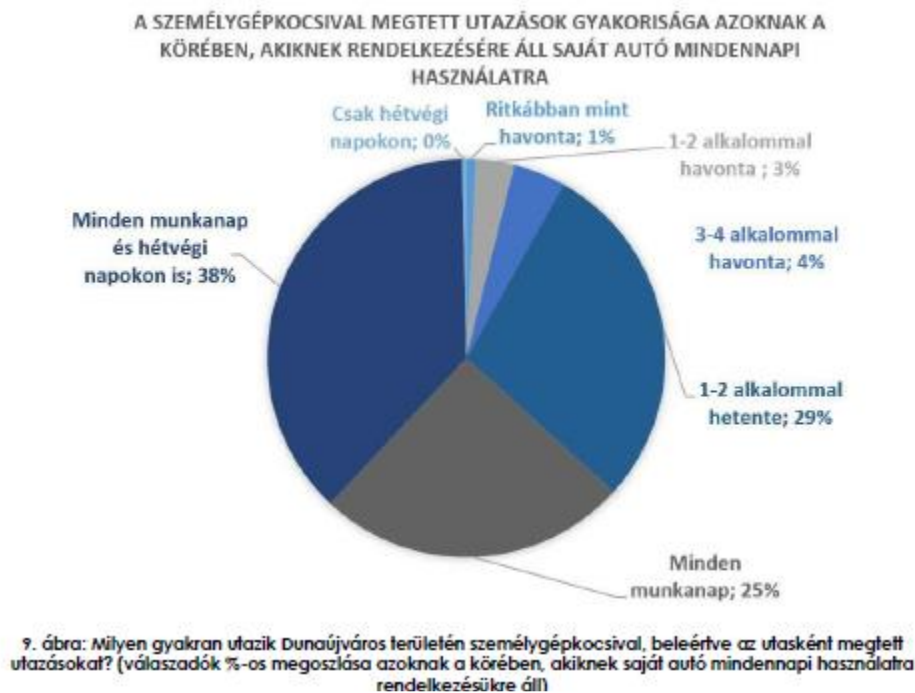
A felvételben résztvevő háztartások több mint 80%-ában volt személygépkocsi, 12%-ukban van öt évnél fiatalabb személygépkocsi. A háztartások 6%-ának két személygépjármű volt a tulajdonában.

Napi használatra a válaszadók közel 40%-ának, esetenkénti használatra a válaszadók 27%-ának állt rendelkezésére saját személygépjármű.

A 14 év feletti válaszadók 64%-a rendelkezett jogosítvánnyal.

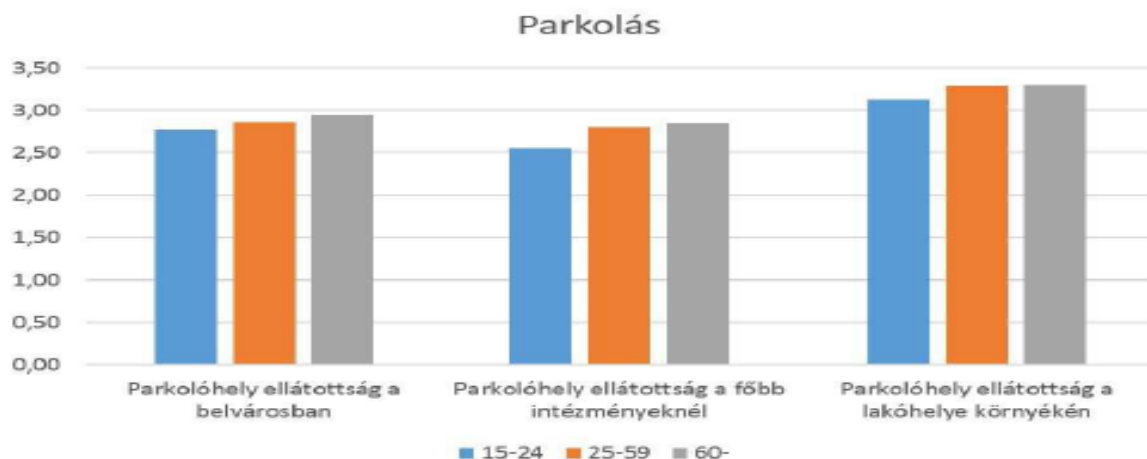
A Felmérés szerint a személygépkocsit havonta 3-4 alkalommal vagy annál gyakrabban használók közül legtöbben az üzemanyag árának, illetve az autózás költségeinek jelentős növekedése esetén, a közösségi közlekedési menetidők csökkenése esetén, illetve a kerékpározás feltételeinek javulása esetén csökkentenék számottevő mértékben az autóval megtett utazásaik számát. A válaszadók 12%-a kevesebbet közlekedne személygépkocsival abban az esetben, ha az autóbuszok

gyakrabban járnának. **A parkolóhelyek számának csökkenése, illetve fizető pakolóövezet kialakítása esetén csak a megkérdezettek 6%, illetve 7%-a módosítaná a közlekedési szokásait.** A megkérdezettek 22%-a a felkínált opciók közül semelyik megvalósulása esetén sem tenné le az autóját.



A parkolási helyzet értékelése

(A megkérdezettek 1-től (nagyon rossz) 5-ig (nagyon jó) értékelhették a város parkolási helyzetét.)



Parkolásfelvétel

A parkolásfelvétel célja, hogy átfogó képet adjon Dunaújváros néhány jellemző parkolási célterületének terheltségéről, valamint a parkolási szokásokról.

A parkolásfelvételre egy hétköznapi (2016. szeptember 27.) 5:00-10:00 és 13:00-19:00 között a következő parkolási helyszíneken került sor:

P1 vasútállomás

P2 Béke városrész

P3 Domanovszky tér, Panel u.

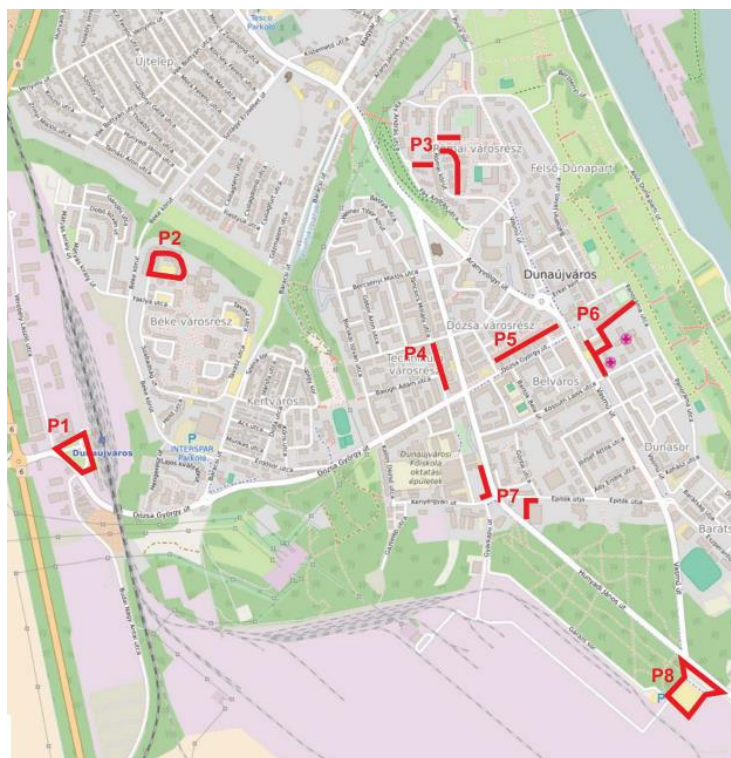
P4 Táncsics Mihály utca és a
Balogh Ádám utca

P5 Dózsa és kis Dózsa György
út

P6 kórház és környéke

P7 Piac és autóbusz állomás

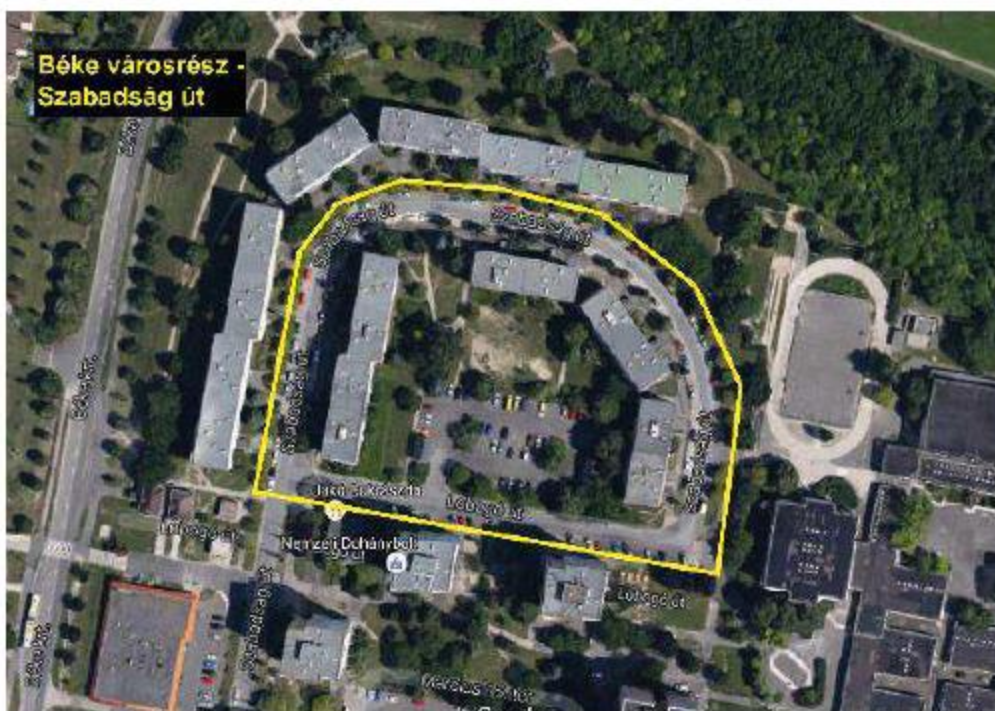
P8 Vasmű tér



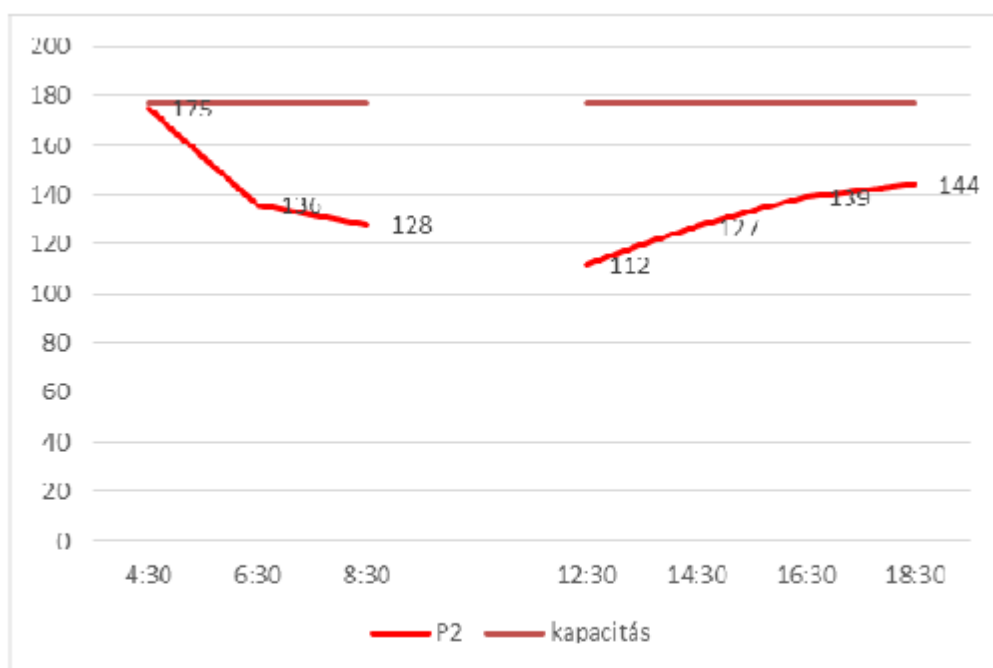
A vizsgálat során a P4, P5, P6 és P7 helyszíneken dinamikus parkolásfelvételt alkalmaztak. Ez a módszer alkalmas arra, hogy a P+R, a kliens- és a lakossági parkolást is jó közelítéssel ki lehessen mutatni. A többi helyszínen a mindenkori telítettség felmérésére került sor.

Az alábbiakban azokat a helyszíneket vesszük sorra, ahol a parkolók a lakóépületek vagy oktatási, egészségügyi intézmények közelében helyezkednek el (a parkolásfelvétel a többi helyszínen is hasonló részletességgel elkészült).

P2 Béke városrész

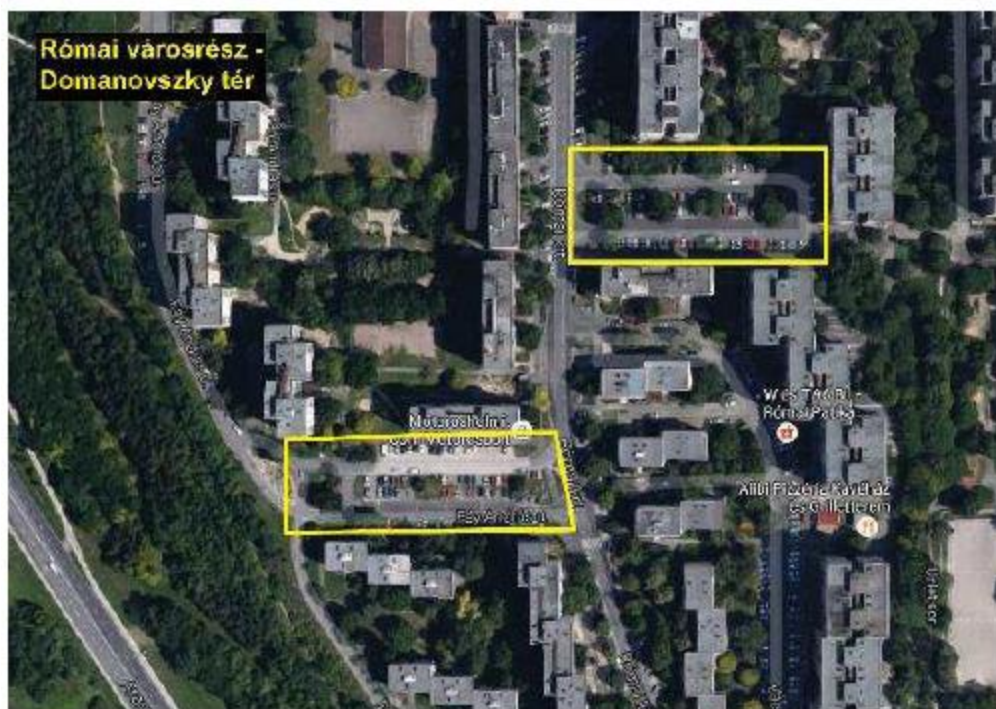


A vizsgált parkolóban a telítettség lefolyása lakóterületi jellegzetességeket mutat: hajnalban teljesen kihasznált a terület, majd reggel fokozatosan csökken a terhelés, és a napközbeni mélypontról délután emelkedik vissza. A 6-14 órás reggeli műszak jelentőségét jelzi, hogy sokan már 6:30 előtt elhagyják a területet, a visszatöltődés pedig már 14:30 előtt megkezdődik. 18:30-kor ugyanakkor a telítettség még csak 80% körüli.

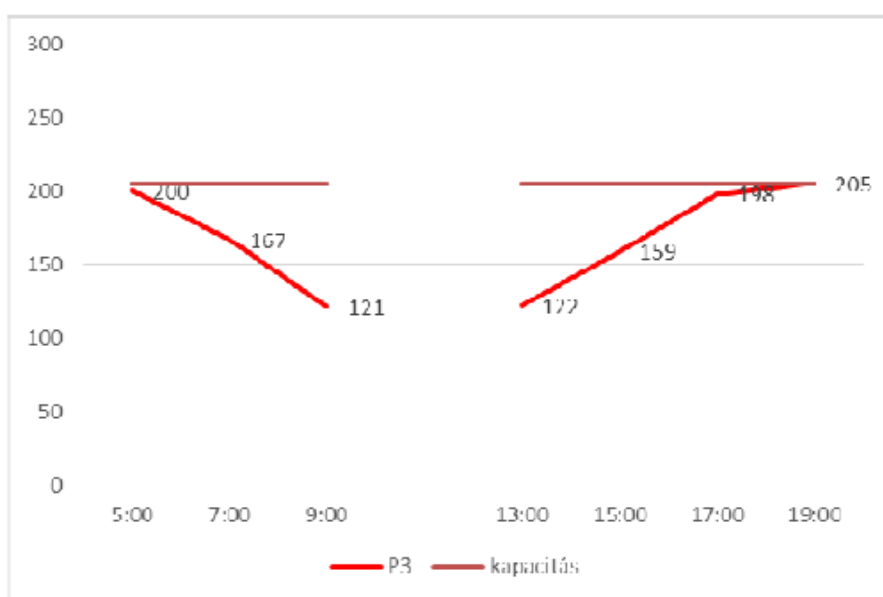


25. ábra: A parkolóban várakozó járművek számának napi lefolyása

P3 Domanovszky tér, Panel u.



A vizsgált parkolóban a telítettség lefolyása lakóterületi jellegzetességeket mutat: hajnalban teljesen kihasznált a terület, majd reggel fokozatosan csökken a terhelés, és a napközbeni mélypontról délután emelkedik vissza. A 6-14 órás reggeli műszak jelentőségét jelzi, hogy sokan már 7:00 előtt elhagyják a területet (bár jelentősebb a 7-9 óra közötti csökkenés), a visszatöltődés pedig már 15:00 előtt megkezdődik. A parkoló 19 órára újra teljesen megtelik.



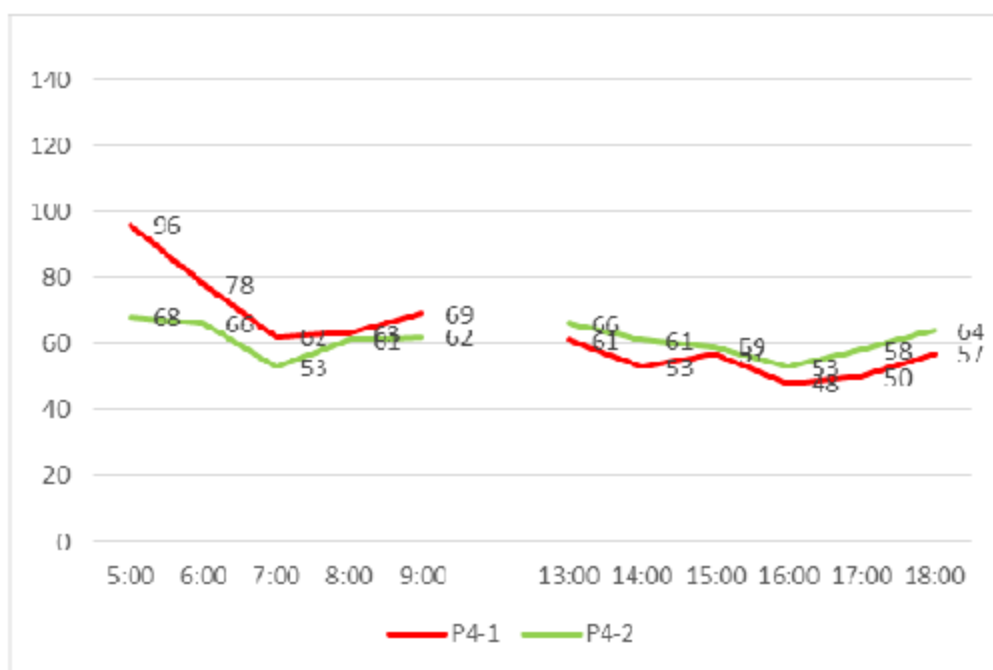
26. ábra: A parkolóban várakozó járművek számának napi lefolyása

P4 Táncsics Mihály utca és a Balogh Ádám utca



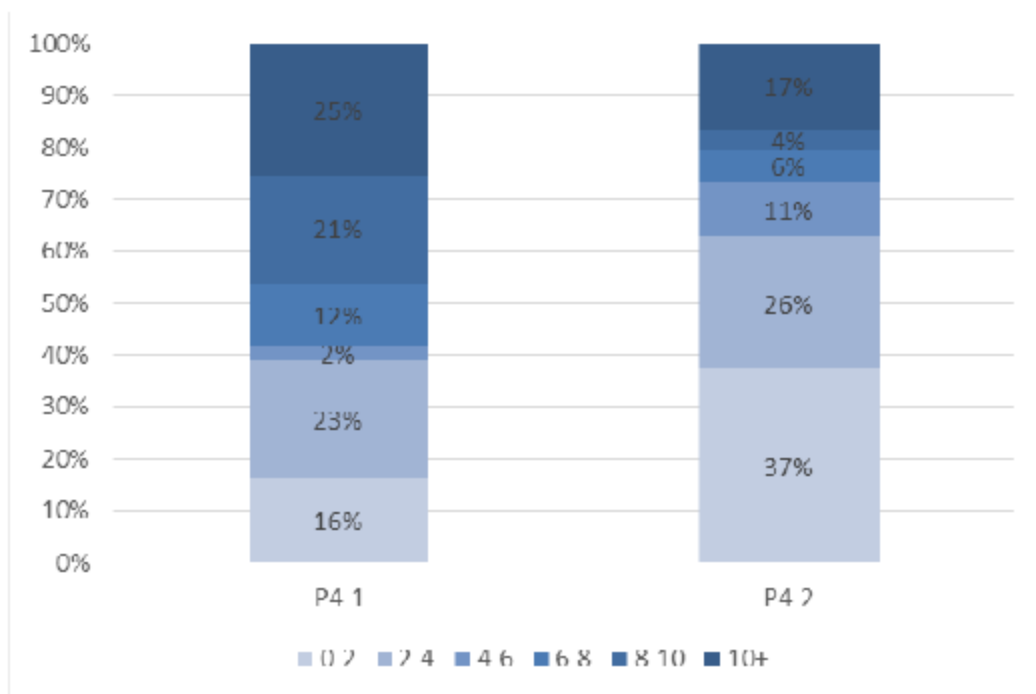
A vizsgált parkolók közül a P4-1 helyszínen a telítettség lefolyása lakóterületi jellegzetességeket mutat: hajnalban teljesen kihasznált a terület, majd reggel fokozatosan csökken a terhelés. A 6-14 órás reggeli műszak jelentőségét jelzi, hogy sokan már 6:00 előtt elhagyják a területet. Délután ugyanakkor stagnál a kihasználtság, 18 órakor még a hajnalinak csak 60%-át éri el.

A P4-2 helyszín kihasználtsága gyakorlatilag egész nap állandó, ami a lakóterületi és célforgalmi (munkahelyi, ügyintézési, bevásárlási) jelleg kiegyenlítetttségére utal.



27. ábra: A parkolóban várakozó járművek számának napi lefolyása

A fentieket erősíti meg a várakozási idő szerinti eloszlás is: A P4-1 helyszín esetében a várakozások csaknem 60%-a 6 órát meghaladó, míg a P4-2 helyszínen többségben vannak a rövid (2 óra alatti, ill. 2-4 óra közötti) parkolások.



28. ábra: A számított várakozási idő eloszlása mérési helyszínenkénti bontásban.

P5 Dózsa és kis Dózsa György út



A P5 helyszín mindkét részhelyszínére hasonló jellegzetességeket mutat. A reggeli alacsony telítettség (a P5-1 esetében kb. 50%-os, a P5-2 esetében minimális) 7 óra után kezd feltöltődni, és gyakorlatilag 9 órára éri el csúcspontját, majd 15 óra után kezd lassan csökkenni, jelentősebb mértékben 17-18 óra körül. Ez egyértelműen a munkahelyi és ügyintézési forgalom túlsúlyára utal, emellett a P5-1-es helyszín esetében a telítettség mintegy felét a lakossági parkolás adja.



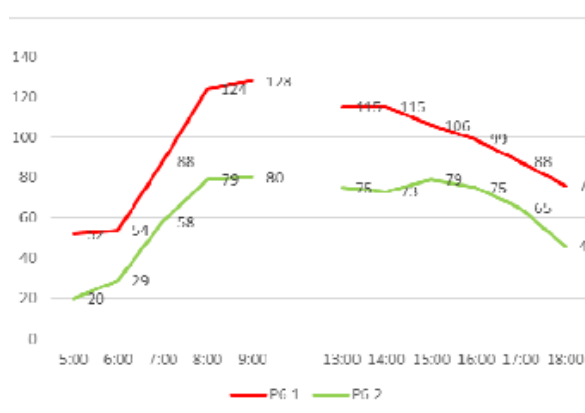
29. ábra: A parkolóban várakozó járművek számának napi lefolyása

A fentieket erősíti meg a várakozási idő szerinti eloszlás is: A P5-1 helyszín esetében a parkolások több mint fele, a P5-2 esetében bő 40%-a 2 óra alatti (vásárlás, ügyintézés). Utóbbi esetében ugyanakkor 25% a 10 óra feletti (lényegében egész napos, jellemzően el nem mozuló lakossági) parkolás is.

P6 kórház és környéke



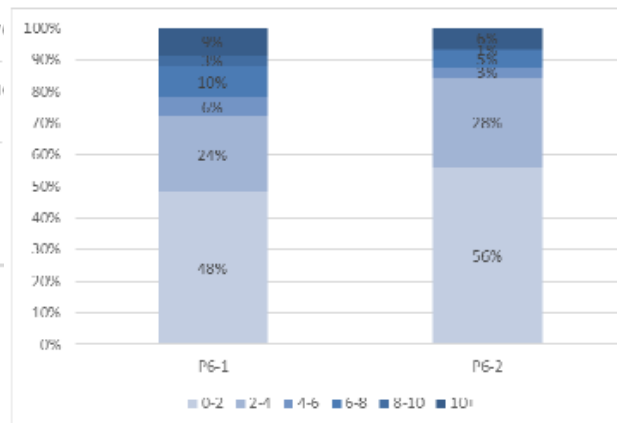
A P6 helyszín mindkét részhelyszíne hasonló jellegzetességeket mutat. A reggeli alacsony telítettség (a P6-1 esetében kb. 40%-os, a P6-2 esetében kb. 25%-os) 6 óra után kezd feltöltődni, és gyakorlatilag 8 órára éri el csúcspontját, majd 14 óra után kezd lassan csökkenni, jelentősebb mértékben 16-18 óra körül. Ez egyértelműen a munkahelyi és ügyintézési forgalom túlsúlyára utal.



31. ábra: A parkolóban várakozó járművek számának napi lefolyása

31. ábra: A parkolóban várakozó járművek számának napi lefolyása

A várakozási idő szerinti megoszlás egyértelműen rövid idejű (ügyintézési) forgalom túlsúlyát mutatja: a várakozások bő fele 2 óra alatti, további negyede 2-4 óra közötti időtartamra szól. Ezt mind a városháza, mind a kórház ügyfélforgalma indokolja.



32. ábra: A számított várakozási idő eloszlása mérési helyszínenkénti bontásban.

3. DUNAÚJVÁROS FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE (SUMP), PARKOLÁSI KONCEPCIÓ 2017

Koncepcionális elemek

A parkolási koncepció a SUMP, mint irányadó közlekedésfejlesztési stratégia alá csatornázódik be, így a dokumentumban megfogalmazott célok a mobilitási tervben felépített célrendszerbe illeszkednek, azt kívánják erősíteni.

A SUMP által kitűzött stratégiai és operatív célok Dunaújváros hosszú távra szóló (2030) Településfejlesztési Koncepciója és a jövőkép elérése érdekében szükséges középtávú célokat meghatározó Integrált Településfejlesztési Stratégia által kijelölt fejlesztési irányokhoz illeszkednek, azokkal összhangban kerültek megfogalmazásra.

A Településfejlesztési Koncepció a jövőkép alapján két hosszú távú, átfogó célt fogalmaz meg, melyek közül az egyik a **város térségi gazdasági központ szerepének erősítésére, a másik a lakosság életkörülményeinek javítására irányul**. A két átfogó célra épül további öt, középtávra vonatkozó specifikus cél, ezekre pedig tíz prioritás.

Közlekedési vonatkozásban kiemelendő a specifikus célok és a prioritások közül a **város külső és belső közlekedési kapcsolatainak fejlesztése**.

Külső közlekedési kapcsolatok fejlesztése: a térségi elérhetőség javítása stratégiai cél Dunaújváros fővárossal való és **térségi kapcsolatrendszerének erősítését** célozza a közösségi, a közúti és a kerékpáros közlekedés fejlesztésével.

Dunaújváros belső közlekedési kapcsolatainak és szolgáltatásainak fejlesztése révén a városi közlekedés teljes vertikuma megújul. A közösségi közlekedés hálózata, eszközparkja megújul, a szolgáltatás színvonala erősödik. Dunaújváros kerékpáros és gyalogos közlekedésében jelentős minőségi javulást eredményeznek a tervezett beruházások. A közúti közlekedés számára elsősorban a csomópontok felülvizsgálatában és a parkolási rendszer fejlesztésében várható jelentős előrelépés.

A városfejlesztési dokumentumokra épülő SUMP által megfogalmazott célokra tekintettel a 2017. évben készült parkolási koncepció célja olyan városi parkolási rendszer létrehozása, mely a kapcsolódó közlekedésfejlesztésekkel összhangban az igények befolyásolásával optimalizálja a személygépkocsihasználatot Dunaújvárosban, mindezt a fenntarthatóság irányelveinek figyelembevételével:

1. a belvárosi (és itt a parkolási koncepció a belvároson nem a DÉSZ szerinti Belvárost, hanem az Aranyvölgyi út, Szórád Márton út, Építők útja, Vasmű út által határolt területet érti) parkolási rendszer komplex újragondolása,
2. a lakótelepi parkolás mennyiségi és minőségi problémáinak rendezése,
3. a forgalomvonzó létesítmények parkolási infrastruktúrájának fejlesztése,
4. a parkolási igények befolyásolása a városi mobilitás összehangolt fejlesztésével.

A 2017-ben elkészített parkolási koncepció ismerteti a 2012-ben elkészült „DUNAÚJVÁROS MEGYEI JOGÚ VÁROS PARKOLÁSI KONCEPCIÓJA – 2012” dokumentumot.

A 2012-ben készült parkolási koncepció fő problémaként emeli ki, hogy 22.363 db lakásra 12.883 személygépkocsi jut, tehát gyakorlatilag minden 2. háztartás

rendelkezik saját tulajdonú személygépkocsival Dunaújvárosban. Erre a személygépkocsi-mennyiségre összesen 8121 db közterületi parkolóhely jut Dunaújvárosban.

Fejlesztési lehetőségekként a következőket fogalmazza meg a tanulmány:

1. Új térszínti parkolóhelyek létesítése kialakult állapot alapján – a feltárt potenciális parkolóhelyek kihasználásával 28%-kal tudna növekedni a férőhelyek mennyisége a városban

A 2012-es koncepció 2300 potenciálisan kialakítható új parkolóhelyet állapított meg, amely 28%-kal növelné a meglévő férőhelyek mennyiségét. A helyszínekre konkrétumokat nem ír.

A SUMP szemlélete szerint elsődleges, hogy zöldfelületek kárára ne létesítsünk új parkolóhelyeket, valamint a parkolási problémákat elsősorban az igény oldalról próbáljuk meg befolyásolni, nem pedig nagy mennyiségű infrastruktúra-fejlesztéssel az akut problémákat eszközölni. Ezért javasoljuk, hogy új parkolóhelyek kialakítása a meglévő területek átrendezésével, ésszerűbb kialakításával kerüljön megvalósításra.

A SUMP a zöldfelületek kárára kialakított parkolóhely kialakítását nem támogatja.

Parkolási helyzet ismertetése

Dunaújvárosban jelenleg **a parkolási rendszer** fő jellemzője, hogy **ingyenes, illetve, hogy a parkolóhelyek közterületen helyezkednek el**. Korábban egy rövid időszakra 2000-ben bevezették a fizetős parkolást, majd 2005-ben ezt eltörölték, jelenleg a parkolási szokásokat csak néhány helyen befolyásolja egy-egy korlátozó tábla. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy az autóbirtoklási- és használati igények a városban semmilyen módon nincsenek szabályozva vagy befolyásolva.

2012-es koncepció szerint a felmérések alapján **10 419 parkolóhelyre 12 883 db személygépkocsi jutott a 2012-es évben**. Ez az autómennyiség 22 363 db lakásra oszlik el, ami azt jelenti, hogy gyakorlatilag minden második lakáshoz tartozik saját tulajdonú személygépkocsi. 2012 óta (2017-ig) 298 új parkolóhely létesült Önkormányzati beruházások kertében, ezeknek legnagyobb része a belvárosi rehabilitáció során. A Városházánál ugyanezen projekt keretén belül 44 db parkolóhely szűnt meg, amelyek helyét új közterületi funkciók vették át.

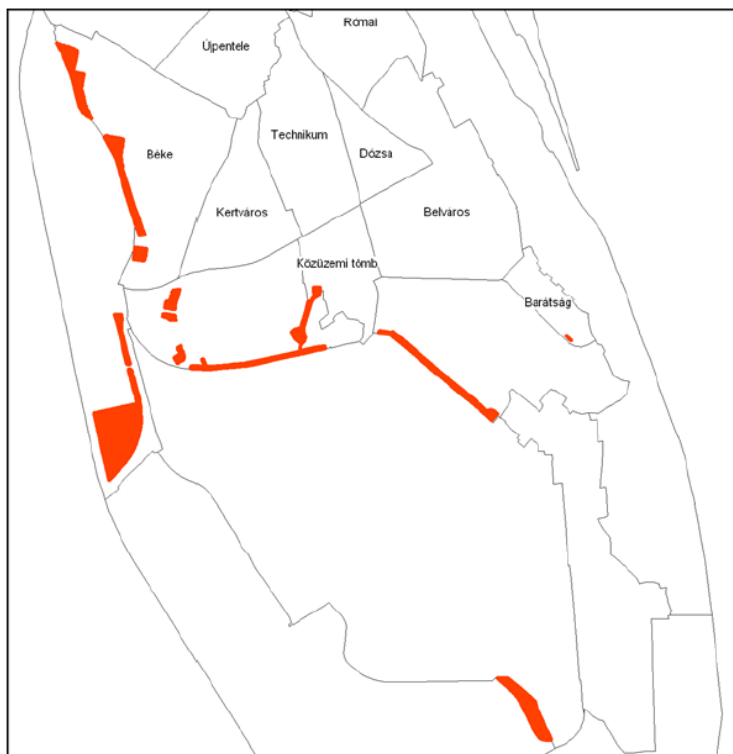
A dunaújvárosi, és elsősorban a (koncepció szerinti) belvárosban **a kereslet hétköznapiakon jellemzően magasabb, mint a kínálat**, tehát a parkolóhelyek foglaltsága magas.

A reggeli órákban otthonról elinduló lakosság által üresen hagyott parkolóhelyeket kétféle parkolási igény váltja fel: egyrészt a napon belüli, hosszú távú parkolás, amely a területen kívülről érkező munkavállalók által a belvárosban elhelyezett gépjárművek helyfoglalásából adódik, másrészt a kliensparkolás, amely a kiskereskedelem és a szolgáltatások elérése iránti igényből fakad, rövidebb időtartamra, akár több ponton is egymást követően. A lakosság délutáni visszatérése esetén még gyakran a munkavállalók és kliensparkolók foglalják a helyet, amely következményeképp a lakosság nem talál a lakóhelye közelében szabad parkolókat.

A felszíni parkolókon kívül más parkolási lehetőség (pl. parkolóház, mélygarázs) jelenleg nincs a városban.

A forgalomvonzó létesítmények környékén mindenhol található parkolási lehetőség, ami pl. a vasútállomás és a buszállomás környékén elősegíti az ingázók (a városból elingázók) módváltását (P+R jellegű parkolás).

A felszíni parkolóhelyeken kívül az ún. garázs városokban van lehetősége a lakosságnak tárolni az autóját. Ezek nagy része a város nyugati oldalán tömbösítve került kiépítésre, így a Béke városrészen kívül a többi lakóterületről csak hosszabb gyaloglással vagy egyéb közlekedési eszközzel érhetők el. A felszíni parkolókon kívül más parkolási lehetőség (pl. parkolóház, mélygarázs) jelenleg nincs a városban.



*Garázs városok
elhelyezkedése*

*(Forrás: Dunaújváros Megyei
Jogú Város Parkolási
konceptiója – 2012)*

A SUMP PARKOLÁSFELVÉTELEINEK EREDMÉNYEI a koncepció összefoglalóan tartalmazza az alábbiak szerint.

(P1) **A vasútállomásnál** a méréskor 41-42 gépkocsi várakozott a parkolóban (reggeli érkezés az állomásra, délutáni-esti távozás).

(P2) **A Béke városrészben** a vizsgált parkolóban a telítettség lefolyása lakóterületi jellegzetességeket mutatott: hajnalban teljesen kihasznált a terület, majd reggel fokozatosan csökkent a terhelés, és a napközbeni mélypontról délután emelkedett vissza. A 6-14 órás reggeli műszak jelentőségét jelzi, hogy sokan már 6:30 előtt elhagyják a területet, a visszatöltődés pedig már 14:30 előtt megkezdődik. 18:30-kor ugyanakkor a telítettség még csak 80% körüli volt.

(P3) **A Római városrészben** a vizsgált parkolóban a telítettség lefolyása lakóterületi jellegzetességeket mutatott: hajnalban teljesen kihasznált a terület, majd reggel fokozatosan csökken a terhelés, és a napközbeni mélypontról délután emelkedik vissza. A 6-14 órás reggeli műszak jelentőségét jelzi, hogy sokan már 7:00 előtt elhagyják a területet (bár jelentősebb a 7-9 óra közötti csökkenés), a visszatöltődés pedig már 15:00 előtt megkezdődik. A parkoló 19 órára újra teljesen megtelt.

(P4) **A belvárosi, Táncsics Mihály utcában vizsgált parkoló** telítettségi lefolyása lakóterületi jellegzetességeket mutatott: hajnalban teljesen kihasznált a terület, majd

reggel fokozatosan csökkent a terhelés. A 6-14 órás reggeli műszak jelentőségét jelzi, hogy sokan már 6:00 előtt elhagyják a területet. Délután ugyanakkor stagnál a kihasználtság, 18 órakor még a hajnalinak csak 60%-át érte el.

(P5, P6) A **kis Dózsa György úton, valamint a Kórház környékén** felmért parkolóokban a reggeli alacsony telítettség 7 óra után kezdett feltöltődni, és gyakorlatilag 9 órára érte el csúcspontját, majd 15 óra után kezdett lassan csökkenni, jelentősebb mértékben 17-18 óra körül. Ez egyértelműen a munkahelyi és ügyintézési forgalom túlsúlyára utal.

(P7) A **piac parkolója** kora reggeltől kezdett telítődni, csúcspontját 8 órára érte el, majd kihasználtsága fokozatosan csökkent (13 órakor a csúcshoz képest már csak kb. 50%-os, 18 órára lényegében kiürült).

(P7) Az **autóbusz-állomás melletti parkolók** 6 órától 15 óráig jellemzően 50% körüli kihasználtságúak voltak. 16 óra után azonban duplájára ugrott a forgalom, ami (figyelembe véve a kora hajnali minimális kihasználtságot) a **szomszédos uszoda** parkolójának munka- és iskolaidő utáni keresletéből

eredhet.

(P8) A **Vasmű téri parkoló** kihasználtsága egyértelműen a műszakbeosztást követte: hajnalban mintegy 60 gépkocsi várakozott itt (éjszakai műszakosok), ami a 6 órás műszakváltás után 400 fölé emelkedett. Napközben enyhe növekedés tapasztalható, majd a 14 órai műszakváltás után drasztikusan visszaesett a kihasználtság.

A 2017-ben elkészült parkolási koncepció végkövetkeztetései

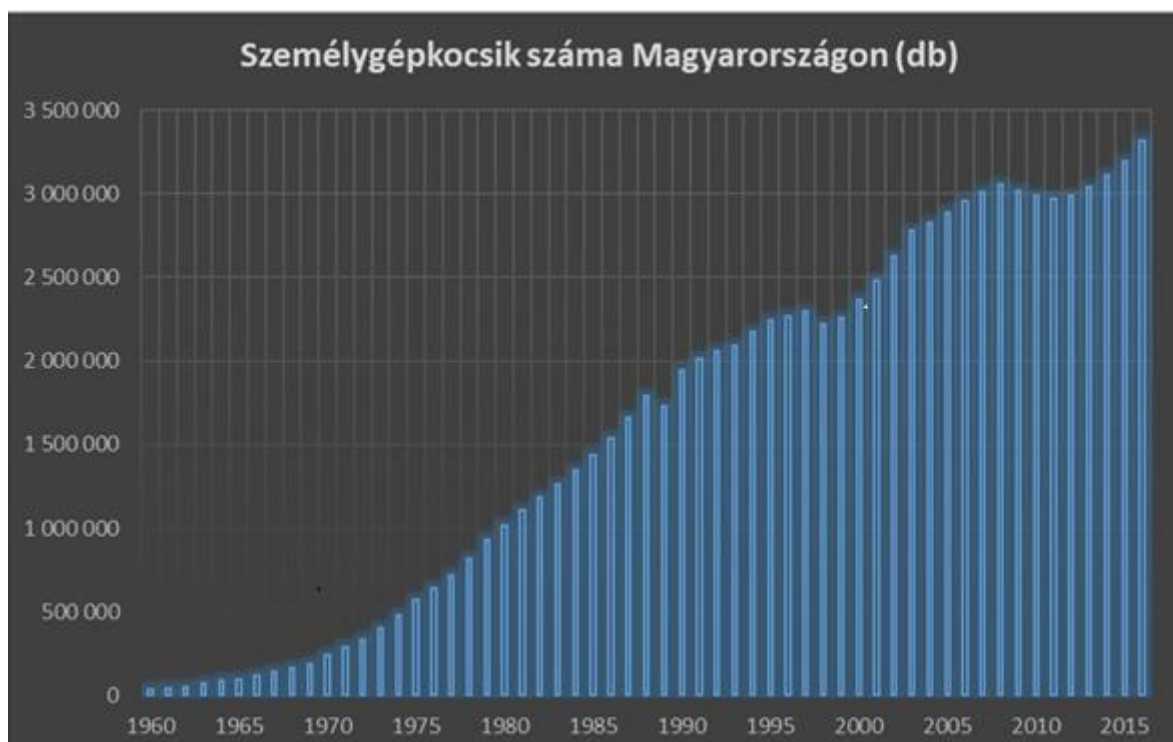
1. Új térszínti parkolóhelyek létesítését a **parkolási koncepció módosításokkal (leginkább fizetős övezetek kialakításával) javasolja**. A SUMP szemlélete szerint elsődleges, hogy zöldfelületek kárára ne létesítsünk új parkolóhelyeket, valamint a parkolási problémákat elsősorban az igény oldalról próbáljuk meg befolyásolni, nem pedig nagy mennyiségű infrastruktúrafejlesztéssel.
2. Lakótelepi parkolás fejlesztésére javasolja a zárt, őrzött parkolók kialakítását.
3. A jelenlegi ingyenes parkolási lehetőségek, illetve a parkolási szokások elképzelhetetlenné teszik egy parkolóház vagy parkológarázs megterülését.

4. EURÓPAI ÉS ORSZÁGOS STATISZTIKAI HELYZETKÉP A SZEMÉLYGÉPKOCSIK SZÁMÁRA VONATKOZÓAN

Az Eurostat 2015-re vonatkozó adatai alapján az Európai Unióban átlagosan 497 autó jutott 1000 emberre. Luxemburgban 661 autó, Máltán 634 autó, a további sorrend pedig Olaszország (610 autó) és Finnország (590 autó). A legkevesebb, 261 autó Romániában jut ezer emberre, majd Magyarország (325 autó), Lettország (345 autó) és Horvátország (358 autó) következnek.

A 2016-os adatok alapján Magyarországon az 1000 főre jutó autók száma 338, míg ehhez képest az EU-átlag 505 volt.

(forrás: https://www.ksh.hu/docs/hun/eurostat_tablak/tabl/tsdpc340.html)



https://szinesotven.blog.hu/2018/05/21/autok_szamokban_laikusoknak

2016-ban a magyar háztartások 44 százalékában találunk autót: a háztartások 39 százaléka egy, 5 százalékuk pedig kettő vagy kettőnél több gépjárművet használ. Az autók jellemzően saját tulajdonúak, céges autót csak a háztartások töredékében, mindössze 2 százalékában találunk. (Forrás: Robert Bosch Kft. kutatás).

Személygépkocsik számának változása Fejér megyében (az adott év december 31-én)

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
129 818	129 236	130 406	132 991	136 220	140 592	146 432	154 561	163 587

https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ode006b.html

2016-ban Dunaújvárosban 301,8 személygépkocsi jutott 1000 főre, a megyei adat 326,8, Székesfehérvár 347,9.

<http://www.ksh.hu/interaktiv/terkepek/mo/kozl.html>

A dunaújvárosi lakásállomány ~9%-a családi ház.

(<https://hu.wikipedia.org/wiki/Duna%C3%BAjv%C3%A1ros#Lak.C3.A1s.C3.A1llom.C3.A1ny>)

2. melléklet A PARKOLÓÉPÍTÉS SZABÁLYAINAK FELÜLVIZSGÁLATA alátámasztó munkaréséhez

FOTÓDOKUMENTÁCIÓ

PARKOLÁS A FÖLDSZINTI LAKÁSOK ELŐTT



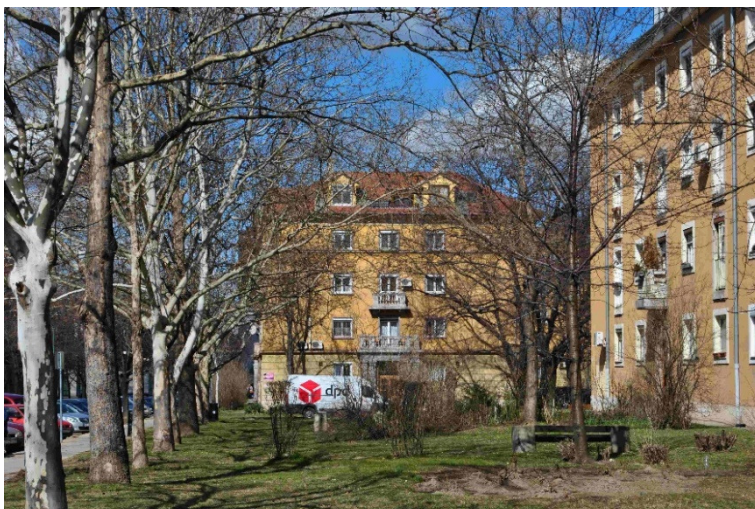
A szocreál lakótelepeken a lakóépületeket zöldbe ágyazták.

Kevés kivételtől eltekintve az épületeknek legalább az egyik hosszanti homlokzata előtt nagyobb összefüggő zöldfelületet alakítottak ki.

A személygépkocsikat általában az épület másik homlokzata előtt tárolják.

A megközelítőleg 60 éves zöldfelületek mára értékes növényállománnyal biztosítják a minőségi lakókörnyezetet.







A lakások használata szempontjából nem annyira zavaró a parkolás akkor, ha a parkolókat a lakások ablakaitól zöldsáv és járda választja el, bár így is jelentkezik mind a zaj, mind a légszennyezés zavaró hatása.





Kedvezőbb a helyzet, ha a parkolók szintje lejjebb van az épület padlóvonalánál, ilyen esetben a földszinti lakás az emeleti lakásokkal kerül egy helyzetbe.



Egyes helyeken műszaki eszközökkel akadályozzák meg a „felparkolást”.





A város több pontján találoztunk szabálytalan parkolóval, amelyek használata jelentősen zavarhatja elsősorban a földszinten lakókat, de kisebb mértékben az emeletieket is.

Az OTÉK „5 méteres” szabálya nem csak a lakások, hanem minden huzamos tartózkodás céljára szolgáló földszinti helyiség homlokzati nyílászárójára vonatkozik!





Több helyen a földszinti lakások előtt a megközelítő út van az 5 m széles sávban, így az OTÉK szabálya formálisan teljesül, ténylegesen viszont a járművek mozgása a nyílászárók előtt közvetlenül valósul meg, a zaj és levegőszennyezés nagyrésze bejut az érintett lakásokba.





A lakótelepek magasházai körül „csak” a tűzoltó felvonulási út van az 5 m széles sávban, de helyenként ezt is igénybe veszik parkolásra.



A lakóépületektől távolabb elhelyezkedő spon-tán kialakult parkolást a fák védelme mellett akár legalizálni is lehet.



PARKOLÁS AZ EMELETI LAKÁSOK ELŐTT



Az emeleti lakások sokkal védettebbek a közlekedés és a parkolás okozta zavaró hatásoktól.



Mégis, még esetükben is rendkívül zavaró lehet az éjszakai vagy kora reggeli gépkocsimozgás, ha nincs megfelelő távolság és elválasztó növényzet a lakóépület és a parkoló vagy az útfelület között.



Igaz ez akkor is, ha az első emelet és a földszint között előtető készült, vagy a homlokzati sík változik.

A túl közeli (5 m-en belüli) parkolóhasználat vét az OTÉK szabálya ellen és a földszinti helyiségek használatát is zavarják vagy korlátozzák, akár irodaként, akár üzletként használják őket.





A fák hiánya városképi szempontból is rendkívül előnytelen, de a levegő védelme szempontjából is a környezetet terheli, ráadásul nyáron hősziget alakulhat ki a nagyméretű összefüggően burkolt felületeken.





ÚJ PARKOLÓK KIÉPÍTÉSÉNEK LEHETSÉGES HELYSZÍNEI



Meglévő elhanyagolt területeken, a bűtűfalak környezetében alakíthatók ki új parkolók.

A környezet rendezésével, fák és cserjék telepítésével a környezet állapota javulhat is.





Meglévő parkolók
átalakításával, bővítésével

Október 23. tér



Meglévő garázsok
környezetében

Nagy Imre u., Kodály Z. utca



A parkolási koncepció
szerint az épületektől
távolabb fekvő meglévő
parkolók kihasználtsá-
gának javítása javasolható
úgy, hogy a parkolót
lezárják és őrzik.