Rozsiné Lukács Linda E. V.
Nyilv. sz.: 50675940
Adósz.: 67736157-1-33
2000 Szentendre, Anna utca 25.
Tel.: 0630/9313-632 **Tervszám: 02/2021.**

PILISBOROSJENŐ

Parkolási rend felülvizsgálata,

valamint a település utcáinak megvédése a többlet parkolási igénytől, forgalomtechnikai tervezéssel és intézkedésekkel

Koncepció terv

Forgalomtechnikai tanulmányterv

MEGBÍZÓ:

PILISBOROSJENŐ KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA

(2097 PILISBOROSJENŐ, FŐ UTCA 16.)

A DOKUMENTÁCIÓT KÉSZÍTETTE:

Rozsiné Lukács Linda E. V.
Mérnökkamarai szám: 13-12321
KÉ-K, KÉ-HA, KÉ-L, KÉ-VA, Tkö, VZ-TEL

- 2021. 04. -

TARTALOMJEGYZÉK

TERVEZŐI NYILATKOZAT 4
1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ 5
2. ELŐZMÉNYEK, BEVEZETÉS 7
2.1. A PARKOLÁSI KONCEPCIÓ SZEREPE ÉS CÉLJA 8
3. KIINDULÁSI ADATOK 8
4. KAPCSOLÓDÓ TERVEK, FEJLESZTÉSEK 8
5. HELYZETÉRTÉKELÉS 9
5.1. VIZSGÁLT TERÜLET LEHATÁROLÁSA 9
5.2. ALAPADATOK 10
5.3. NÉPESSÉG 10
5.4. TÖRTÉNET 10
5.5. ELHELYEZKEDÉS 13
5.6. MEGKÖZELÍTHETŐSÉG 14
5.7. TERÜLETFELHASZNÁLÁS 14
6. PARKOLÁS JELLEMZŐI 15
6.1. ÚTHÁLÓZAT 15
6.2. FORGALOMNAGYSÁG 16
6.3. FORGALMAT VONZÓ LÉTESÍTMÉNYEK 18
6.4. KAPCSOLAT A KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRÁHOZ 26
6.5. JELENLEGI PARKOLÁSI HELYZET 27
6.6. PARKOLÁSI KAPACITÁS MEGHATÁROZÁSA: 31
6.7. PROBLÉMÁK ÖSSZEFOGLALÁSA (PROBLÉMATÉRKÉP) 32
7. FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK, PARKOLÓK KIJELÖLÉSE 37
7.1. LEHETSÉGES HELYSZÍNEK A TELEPÜLÉSKÖZPONTÓL TÁVOLABBI TELKEKEN 37
7.2. LEHETSÉGES HELYSZÍNEK A TELEPÜLÉSKÖZPONTBAN LÉVŐ TELKEKEN 41
7.3. KIJELÖLT PARKOLÓ TERÜLETEN JAVASOLT BEAVATKOZÁSOK 42
7.4. PARKOLÓ ÜZEMELÉS (INGYENES, IDŐKORLÁTOS, FIZETŐS) 43
7.5. PARKOLÁS FIZETŐSSÉ TÉTELE 43
7.6. PARKOLÁSRA NEM SZÁNT TERÜLETEK VÉDELME (ÖVEZETI/VONALI/PONTSZERŰ) 47
8. TERVEZETT FEJLESZTÉSEK 55
8.1. ALAPELVEK 55
8.2. VÁLTOZATOK 56
9. JAVASLAT 64
9.1. A VIZSGÁLT LEHETŐSÉGEK ELŐNYEI, HÁTRÁNYAI 64
9.2. II. VÁLTOZAT JAVASOLT MEGVALÓSÍTÁSA 65
9.3. FIZETŐ ÖVEZET BEVEZETÉSÉNEK JAVASLATA 66
9.4. TÁJÉKOZTATÁS 67
9.5. ELLENŐRZÉS 68
9.6. MEGVALÓSÍTÁS, ÜTEMEZÉS 68
10. JOGSZABÁLYI KÖRNYEZET 73
10.1. 1/1975. (II. 5.) KPM-BM EGYÜTTES RENDELET 74
10.2. 20/1984. (XII. 21.) KM RENDELET 77
10.3. 83/2004. (VI. 4.) GKM RENDELET A KÖZÚTI JELZŐTÁBLÁK MEGTERVEZÉSÉNEK, ALKALMAZÁSÁNAK ÉS ELHELYEZÉSÉNEK KÖVETELMÉNYEIRŐL 78
10.4. 1988. ÉVI I. TÖRVÉNY A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSRŐL 79
10.5. 2011. ÉVI CLXXXIX. TÖRVÉNY MAGYARORSZÁG HELYI ÖNKORMÁNYZATAIRÓL 81
10.6. 1999. ÉVI LXIII. TÖRVÉNY A KÖZTERÜLET-FELÜGYELETRŐL 82
10.7. 20/1984. (XII. 21.) KM RENDELET AZ UTAK FORGALOMSZABÁLYOZÁSÁRÓL ÉS A KÖZÚTI JELZÉSEK ELHELYEZÉSÉRŐL 82
10.8. 1/1975. (II. 5.) KPM–BM EGYÜTTES RENDELET A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS SZABÁLYAIRÓL (KRESZ) 83
10.9. 83/2004. (VI. 4.) GKM RENDELET A KÖZÚTI JELZŐTÁBLÁK MEGTERVEZÉSÉNEK, ALKALMAZÁSÁNAK ÉS ELHELYEZÉSÉNEK KÖVETELMÉNYEIRŐL 84
10.10. 2011. ÉVI CC. TÖRVÉNY A NEMZETI MOBIL FIZETÉSI RENDSZERRŐL 84
10.11. 356/2012. (XII. 13.) KORM. RENDELET A NEMZETI MOBIL FIZETÉSI RENDSZERRŐL SZÓLÓ TÖRVÉNY VÉGREHAJTÁSÁRÓL 84
11. EGYEZTETÉSEK 84
12. RAJZI MELLÉKLETEK 85
12.1. KONCEPCIÓ TERV: 85

12.2. FORGALOMTECHNIKAI TANULMÁNYTERV: 85

ÁBRAJEGYZÉK

5-1. ábra: Településképi szempontból meghatározó területek 9
5-2. ábra: Pilisborosjenő Pest megye térképén 14
5-3. ábra: TSZT területfelhasználás 15
6-1. ábra: 11101. jelű út forgalmi adatai 17
6-2. ábra: 11105. jelű út forgalmi adatai 18
6-3. ábra: Pilisborosjenő látnivalói 19
6-4. ábra: Kevély-kör 24
6-5. ábra: Kevélyhegyi tanösvény 25
6-6. ábra: Pilisborosjenő forgalomvonzó létesítményei 26
6-7. ábra: Meglévő parkolók térképvázlatai 30
6-8. ábra: Meglévő megállási-, és várakozási tilalmak 31
6-9. ábra: Legproblémásabb parkolási hely 35
6-10. ábra: Parkolási probléma gócpontja 36
7-1. ábra: Lakó-pihenő övezetben a sebességcsökkentő elemek kombinált alkalmazása 49
7-2. ábra: kútgyűrű, növényláda, kerékvető, forgalomterelő oszlopok 49
8-1. ábra: Tervezett fejlesztések: I. változat 58
8-2. ábra: Tervezett fejlesztések: II. változat 60
8-3. ábra: Tervezett fejlesztések: III. változat 62
8-4. ábra: Tervezett fejlesztések: IV. változat 64

KÉPJEGYZÉK

6-1. kép: Teve-szikla 20
6-2. kép: Teve-szikla panorámakép 20
6-3. kép: Kevély-hegyi kőfülke 21
6-4. kép: Az egri vár másolata 21
6-5. kép: Kálvária 22
6-6. kép: Szent Vendel-emlékmű 22
6-7. kép: Római katolikus templom (7226. számú műemlék) 23
6-8. kép: Nagy Kevély panorámakép 24
6-9. kép: 11101 j. Pilisborosjenő öreg bekötő út fejlesztése 27
6-10. kép: Parkolási igény 33
6-11. Kép: Parkolási igény a Levendulás környékén 33
6-12. Kép: Levendulás környéke 33
7-1. kép: ., 709/27 és 709/28 hrsz.-ú területen tervezett parkoló 38
7-2. kép: 709/27 és 709/28 hrsz.-ú területen tervezett parkoló jelenlegi állapota 38
7-3. kép: 0135/5 hrsz.-ú területen tervezett parkoló 39
7-4. kép: 0135/5 hrsz.-ú területen tervezett parkoló jelenlegi állapota 39
7-5. kép: 015/1 hrsz.-ú területen tervezett parkoló 40
7-6. kép: 015/1 hrsz.-ú területen tervezett parkoló jelenlegi állapota 40
7-7. kép: (512/1) hrsz.-en, a temető előtt tervezett parkoló 41
7-8. kép: (512/1) hrsz.-en, a temető előtt tervezett parkoló jelenlegi állapota 41
7-9. kép: Lakó-Pihenő övezet tábla jelentése 48
7-10. kép: útpályaszűkítés kútgyűrűvel – Budakalász, Erdőhát utca 50
7-11. kép: útpályaszűkítés tengelyugratással, épített szigetekkel – Budapest X. kerület, Nemes utca 50
7-12. kép: útpályaszűkítés kombinált megoldással – Budapest II. kerület, Szépvölgyi út 50
7-13. kép: Lakó-pihenő övezet jelzés értékű kijelölés az övezeti kordonponton 52
7-14. kép: Lakó-pihenő övezet enyhe értékű kijelölés az övezeti kordonponton 52
7-15. kép: Lakó-pihenő övezet szigorú értékű kijelölés az övezeti kordonponton 53
9-1. kép: Parkolásra vonatkozó Információs tábla, mintakép 68
9-2. kép: II. változat, 0. ütem 69
9-3. kép: II. változat: Várakozási övezet kialakítása; 0. ütem, 1. helyszín: Papi földek 70
9-4. kép: II. változat: Várakozási övezet kialakítása; 0. ütem, 2. helyszín: Kevélyhegyi út 70
9-5. kép: II. változat: Várakozási övezet kialakítása; 1. ütem 71
9-6. kép: II. változat: Várakozási övezet kialakítása; 2. ütem 72
9-7. kép: II. változat: Várakozási övezet kialakítása; 3. ütem 73
9-8. kép: II. változat (Bécsi út (10. sz. főút) – Hegyalja út – Tücsök utca által határolt terület) 73

TERVEZŐI NYILATKOZAT

Tárgy: Pilisborosjenő Parkolási rend felülvizsgálata, valamint a település utcáinak megvédése a többlet parkolási igénytől, forgalomtechnikai tervezéssel és intézkedésekkel, Koncepció terv, Forgalomtechnikai tanulmányterv

Tervszám: 02/2021.

Alulírott **Rozsiné Lukács Linda** a vonatkozó rendeleteknek megfelelően kijelentem, hogy a tárgyi tervdokumentáció kialakításához szükséges forgalomtechnikai tanulmánytervben alkalmazott műszaki megoldások megfelelnek az általános érvényű és eseti hatósági előírásoknak.
A terv készítése során a „Közutak tervezése" (KTSZ) c. e-UT 03.01.11 sz., az e-UT 04.02.11, e-UT 04.02.12, e-UT 04.02.13., e-UT 04.02.21., e-UT 04.02.22., e-UT 04.02.23., e-UT 04.02.24., e-UT 04.02.25., e-UT 04.02.26. e-UT 04.02.31., e-UT 04.02.32., e-UT 04.02.33., e-UT 04.02.34., Útügyi Műszaki Előírás, az e-UT 04.00.11., e-UT 04.00.12 Útügyi Műszaki Szabályzat és a 4/2001. (I.31.) KöViM rendelet a közúti jelzőtáblák méretéről és műszaki követelményeiről, valamint „Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről" szóló 20/1984. (XII. 21.) KM sz. rendelet előírásait alkalmaztuk.

A vonatkozó rendeleteknek megfelelően

- a tárgyi dokumentációt a Megbízóval egyeztettem,
- az alkalmazott műszaki megoldások megfelelnek az általános érvényű és eseti hatósági előírásoknak,
- megfelelnek a megelőző tűzvédelmi követelmények kielégítéséről szóló rendeletek, szabályzatok, az országos (MSZ) és ágazati szabványok, a műszaki előírások, illetve az engedélyezett eltérések követelményeinek,
- a tárgyi dokumentáció a létesítmény (létesítmény-csoport) telepítésére, tervezésére és üzemeltetésére vonatkozó munkavédelmi, biztonságtechnikai szabályok, továbbá egyéb hatósági egészségvédelmi és környezetvédelmi előírások betartásával készült, valamint
- ezek érvényesítésének módját, adatait a műszaki leírás megfelelő fejezetei tartalmazzák.
- nem honvédelmi és katonai célú létesítmény működési vagy védőterületén valósul meg.

A tárgyi tervdokumentáció a belügyminiszter 54/2014. (XII. 5.) BM rendelete az Országos Tűzvédelmi Szabályzatról (OTSZ) című rendeletnek megfelel.

A tervezett kialakítás az érvényes műszaki és tűzvédelmi előírásoknak, szabványoknak megfelel.

Szentendre, 2021. 04. 28.

Rozsiné Lukács Linda

Rozsiné Lukács Linda E. V.
Mérnökkamarai szám: 13-12321
KÉ-K, KÉ-HA, KÉ-L, KÉ-VA, Tkö, VZ-TEL

1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Jelen tervdokumentáció Pilisborosjenő területén bevezetendő korlátozott parkolási övezetek tanulmánytervi kialakítására vonatkozó javaslatokat tartalmazza.

A tervezés célja a település területét terhelő, főleg a személygépjárművel érkező turisták által generált parkolási nehézségeinek lehetséges korlátozásának vizsgálata, különböző változatok bemutatásával. Az egyes változatokat a korlátozások erőssége különböztette meg egymástól.

Az előzetes vizsgálatok és a javaslatok alapján került meghatározásra a korlátozás mértéke, és az egyes zónaterületek lehatárolása.

A parkolás rendjére vonatkozó szabályozás kialakításának, módosításának szakmai megalapozó, alátámasztó munkarészi alapja a tárgyi tanulmánytervi dokumentáció.

A parkolási rendszer bevezetésének **céljai** között az alábbiak szerepeltek:

- A meglévő, kijelölt várakozóhelyek megtartása
- Övezeti jellegű szabályozás bevezetése
- A meglévő önkormányzati úthálózat védelme a szabálytalan parkolástól
- Forrás biztosítása a parkolás rendszer kialakítására
- A személygépjármű forgalom káros anyag kibocsátásának (lég-, por-, rezgés) mérséklése a község belső területein

A parkolási rendszer bevezetésének **alapelvei** között az alábbiak szerepeltek:

- Korlátozással érintett utak csak a helyi közúthálózathoz tartozó szakaszok lehetnek. Az országos közúthálózaton a helyi önkormányzat nem rendelkezik hatáskörrel.
- Korlátozás nélküli útszakaszok lehetőség szerint az országos közutak legyenek.
- A község területén működő Közcélú/forgalomvonzó területek korlátozása, melyek elérését biztosítani kell, lehetőség szerint ne kerüljön túlszabályozásra.
- A sűrűn beépített lakóterületek, védendő területek, szűkebb útszakaszok várakozásának korlátozását kell a legszigorúbb szabályozással védeni.

A személygépjárművel érkező turisták parkolásának csökkentése a településközpont és a nyugati településrészek számára előnyös változást fog eredményezni a helyi lakosok életében. Fontos szempont volt a várakozási övezetek korlátozott területeinek koncepcionális kialakítása, a lakossági területek megvédése a megnövekedett szabálytalan várakozásoktól.

A javasolt övezetek kialakítását, a tanulmányterv elkészítését megalapozó vizsgálatok előzték meg, melyek feltárták a helyi közlekedési rendszer jelenlegi állapotát, valamint a felmerülő problémákat. A tanulmányterv kiindulásaként a meglévő, érvényben lévő korlátozások feltárására, az országos közutak forgalomnagyságának kigyűjtésére és a forgalomvonzó területek lehatárolására került sor. Ezen adatok felhasználásával elemzéseket és vizsgálatokat végeztünk el. A meglévő korlátozások (súlykorlátozás és behajtási tilalom) meglehetősen vegyes összképet mutattak. A községben jelenleg többnyire vonalas korlátozások vannak érvényben, egységes, övezeti szabályozásról nem beszélhetünk.

Az országos közutak a Magyar Közút NZrt. Pest Megyei Igazgatóságának kezelésében vannak, ezeken az utakon korlátozás bevezetését nem terveztük.

A munka hatálya Pilisborosjenő közigazgatási területén az Önkormányzat tulajdonában és kezelésében lévő helyi közutakra terjedt ki.

A tervezés során az érvényben lévő Szabályozási tervet és Helyi Építési Szabályzatot figyelembe vettük.

A munkaközi tanulmánytervi egyeztetés alatt 4 különböző lehetséges övezeti kialakítást mutattunk be, amelyből az önkormányzati az egyeztetés során egy változatot preferált, aminek ütemezett megvalósítását kérte a tervezőtől.

Az elkészített tanulmánytervben a következő **4 változatot** javasoltuk:

I. **változat:** Legszigorúbb változat, ami tiltja a település turisztikailag vonzó területének személygépjárművel történő elérését behajtási tilalom bevezetésével. A település 3 területre lenne osztva a korlátozások szerint a terület felhasználás alapján:
   1. Lakóterületek (falusias és kertvárosias) – **Vonali behajtási tilalom, behajtás csak engedéllyel**
   2. Közcélú/forgalomvonzó területek (többségében nem lakóterületek, melyek elérését biztosítani kell) – **Vonali behajtási tilalom, behajtás célforgalomban**
   3. Közcélú/forgalomvonzó területek (melyek elérését biztosítani kell) – **Tilalommentes terület**

II. **változat:** Szigorú változat, ami a település turisztikailag vonzó területének személygépjárművel történő elérését behajtással nem tiltja, de a turisták várakozását igen várakozási tilalom bevezetésével. A település 3 területre lenne osztva a korlátozások szerint a terület felhasználás alapján:
   1. Lakóterületek (falusias és kertvárosias) – **Övezeti várakozási tilalom**, az övezetekbe csak az Önkormányzat által kiadott **parkolási bérlettel rendelkezők hajthatnak be** szabad- és munkaszüneti napokon
   2. Közcélú/forgalomvonzó területek (többségében nem lakóterületek, melyek elérését biztosítani kell) – **Vonali behajtási tilalom, behajtás célforgalomban**
   3. Közcélú/forgalomvonzó területek (melyek elérését biztosítani kell) – **Tilalommentes terület**

III. **változat:** Közepes szigorúságú változat, ami tiltja a település turisztikailag vonzó területének személygépjárművel történő elérését az átmenő forgalom tiltásának bevezetésével**.** A település 3 területre lenne osztva a korlátozások szerint a terület felhasználás alapján:
   1. Lakóterületek (falusias és kertvárosias) – **Övezeti korlátozás Lakó-pihenő övezet kijelölésével**
   2. Közcélú/forgalomvonzó területek (többségében nem lakóterületek, melyek elérését biztosítani kell) – **Vonali behajtási tilalom, behajtás célforgalomban**
   3. Közcélú/forgalomvonzó területek (melyek elérését biztosítani kell) – **Tilalommentes terület**

IV. **változat:** a legengedékenyebb korlátozás bevezetését tartalmazza. Legenyhébb változat, ahol a település turisztikailag vonzó területének személygépjárművel történő elérése biztosított lenne, de csak koncentráltan a Prohászka Ottokár utcán keresztül. A többi terület védve lenne az átmenő forgalomtól. A település 2 területre lenne osztva a korlátozások szerint a terület felhasználás alapján:
   1. Lakóterületek (falusias és kertvárosias) – **Övezeti korlátozás Lakó-pihenő övezet kijelölésével**
   2. Közcélú/forgalomvonzó területek (többségében nem lakóterületek, melyek elérését biztosítani kell) – **Vonali behajtási tilalom, behajtás célforgalomban**
   3. Közcélú/forgalomvonzó területek (melyek elérését biztosítani kell) – **Tilalommentes terület**

Az értékelés szerint, valamint a Megbízói és a Tervezői javaslat szerint a II. változat került kiválasztásra, ennek a változatnak a kiviteli terv szintű továbbtervezésére kerülhet sor. Jelen forgalomtechnikai tanulmányterv az ütemezési javaslatot tartalmazza, a kiviteli terv készítésére az ütemezett kiépítés alkalmával, későbbi időpontban kerül sor.

A kiválasztott, javasolt II. változat ütemezett megvalósítására és a továbbiakban Pilisborosjenő Község területén bevezetendő korlátozott várakozási területek forgalomtechnikai kialakítására vonatkozó kiviteli tervet kell készíteni.

2. ELŐZMÉNYEK, BEVEZETÉS

Pilisborosjenőn történő nagyobb beruházások miatt a kialakult parkolási rend jelentős mértékben megváltozott, illetve ezzel párhuzamosan a parkolási igény is megnőtt a közkedvelt túraútvonalakat személygépjárművel megközelítő nagyszámú kirándulók miatt. Az elmúlt években folyamatosan növekvő számban érkeztek főleg személygépjárművel kirándulni családok, baráti társaságok. A pandémiás helyzet tovább fokozta a természetbe vágyók népességét, az elmúlt egy évben ugrásszerűen megnőtt a településre érkező kirándulók száma. A COVID-19 vírus által okozott világjárvány következtében 2020. március 11-én 40/2020. (III. 11.) Korm. rendelet szerint veszélyhelyzet kihirdetéséről döntöttek. A Kormány az élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztető tömeges megbetegedést okozó humánjárvány következményeinek elhárítása, a magyar állampolgárok egészségének és életének megóvása érdekében Magyarország egész területére veszélyhelyzetet hirdetett ki.
2020. március 27-én életbe lépett a 71/2020. (III. 27.) Korm. rendelet a kijárási korlátozásról. Az azóta eltelt egy év során voltak enyhítések, és újbóli szigorítások, a bezártság érzet csökkentése céljából, főleg a hétvégi időszakban egyre többen kirándultak a környéken található erdőkben, túraútvonalakon, tanösvényeken, azaz a szabadban.
Pilisborosjenő kirándulóhelyekben bővelkedik, a környék természeti értéke, látnivalója vonzza a szabadba vágyókat, a lakóterületeinek parkolási terheltsége meghaladja a kritikus mértéket. Az úthálózat egyes elemei olyan mértékű forgalmi, parkolási terhelést kapnak, amelyek már átlépik a kapacitáskihasználtság 100%-át. Az úthálózati elemek főleg hétvégenként jelentkező extrém terhelésének következménye, hogy a lakóterületek parkolástól védtelen útszakaszain is megjelenik az oda nem való forgalom egy része, valamint a jelentős számú, leginkább szabálytalan parkolás. Ennek hatására ötletszerűen, illetve leginkább gyors panaszkezelés céljából kezelte eddig a település a forgalomtechnikai korlátozó eszközök és a rendészet segítségével a kialakult kaotikus helyzetet, melyek jelentős része a szabálytalan parkolás zavaró hatásának kiszorítására irányult.

Időszerűvé vált a parkolási rend felülvizsgálata a település igényeihez és elképzeléseihez illeszkedő parkolási rend kidolgozásával, illetve az egyéb parkolásra nem szánt belterületi, lakott utcák megvédése a növekvő parkolási igénytől, legfőképp forgalomtechnikai beavatkozások kidolgozásával. A tárgyi munka során forgalomtechnikai tanulmányterv, alátámasztó munkarész készül a település jövőbeni forgalomtechnikai intézkedéseinek megalapozására.
A tervezési feladat kitér a Bécsi út – Hegyalja út - Tücsök utca által határolt településrész Lakó-Pihenő övezetbe vonás lehetőségének vizsgálatára, előnyeinek és hátrányainak bemutatásával.

A település a személygépjárművel érkező nagyszámú kirándulók miatt megérett az egységes koncepció szerint kialakított parkolási rendet szabályozó forgalomtechnikai jelzésrendszer kialakítására. Pilisborosjenő Önkormányzat megbízásából a közigazgatási területre vonatkozóan 2021. március hónapban készült el a parkolási rend felülvizsgálata és a rendszer kialakításához szükséges forgalomtechnikai tanulmányterv. A részletes tervezést megelőzően a Megbízó képviselőivel a tervezési feladat tisztázása érdekében egyeztetésre került sor 2021. január közepén.

A megbízás szerint a tervezési program tanulmány készítésével indul, melynek feladata megvizsgálni a jelenlegi korlátozásokat, feltárni a lehetőségeket, rögzíteni a vonatkozó jogszabályi hátteret és kidolgozni a korlátozás mértékét és térbeli kiterjedését, figyelembe véve a helyszíni adottságokat és igényeket. A munka nem terjed ki azonban a település területén található közlekedési jelzőtáblák feldolgozására. A tanulmányterv elfogadott parkolási rendjének kidolgozása után a részletes forgalomtechnikai tervezésénél

a valós forgalomtechnikai alapállapot a rendelkezésre álló táblakataszter feldolgozásával kell kiviteli terv szinten kidolgozni.

2.1. A PARKOLÁSI KONCEPCIÓ SZEREPE ÉS CÉLJA

A koncepcióterv készítésének célja egyrészt, hogy összefoglalja az elméleti ismereteket és jogszabályi korlátozásokat, amik szabályozzák, vagy befolyásolják a parkolás, várakozás lehetőségeit. Ez a rész egyfajta magyarázat, illetve a részletes tervezéshez, vagy a döntéshozói szintű ötleteléshez nyújt segítséget. A lehetőségek és eszközök ismertetése a lakó- pihenő övezetek, illetve Korlátozott várakozási övezetek, járművek behajtásának tilalma valamennyi érvényben lévő és releváns részletét tartalmazza, ezzel együtt nagyon fontos a konkrét megvalósítást megelőző részletes tervezés.

Másik alapvető célja jelen tervnek, hogy a helyi adottságok vizsgálata és a jogszabályi, illetve ágazati szabályozások adta lehetőségek ismeretében javaslatot adjon az övezetek kijelölésére vonatkozóan, lehatárolja azok kiterjedését, meghatározza az egyes övezetek jellegét, feltárja az övezeteken belül alkalmazható parkolások módját és szükséges eszközeit. Az övezeti lehatárolásokhoz a tervfázisnak megfelelő szintű és részletességű közelítő költségbecslét kell társítani, mely a döntéshozói folyamatokat segíti.
A jogszerű és szabványos eszközökkel történő beavatkozás a forgalmi rend egészébe, települési szinten, tudatosan alkalmazva, nagyobb területi egységekre, összefüggő, akár teljes közigazgatási területre kiterjesztve alkalmas a járművezetők befolyásolására a főbb célok elérése érdekében.

- szabályos várakozások kikényszerítése a forgalombiztonság javításáért
- a közúton haladók figyelmének felhívása a körültekintő, óvatos járművezetésre, parkolási lehetőségekre
- a kerékpáros forgalom előnyben részesítése
- a területre érkező turisták parkolási igényének csökkentése, átirányítása a település külső határaira

3. KIINDULÁSI ADATOK

A Megbízó adatszolgáltatásként az alábbi dokumentumokat bocsátotta rendelkezésre a tanulmányterv készítéséhez:

- földhivatali alaptérkép digitális állománya
- szabályozási terv digitális állománya (Tervező: POMSÁR ÉS TÁRSA ÉPÍTÉSZ IRODA KFT.; Tsz: PJ-18-01; 2019. 04.)
- területfelhasználás digitális állománya (Tervező: POMSÁR ÉS TÁRSA ÉPÍTÉSZ IRODA KFT.; Tsz: PJ-15-01; 2018. 02.)
- táblakataszter, közúti jelzőtáblák elhelyezkedése https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1S-u7WwVGr1Lea6X6a3EbtICq0P7zLFsa&ll=47.60153060085404%2C18.992212350000024&z=14
- önkormányzati vagyonkataszter digitális állománya

4. KAPCSOLÓDÓ TERVEK, FEJLESZTÉSEK

Jelen tanulmánytervhez az alábbi tervek kapcsolódnak:

- **Kerékpárforgalmi hálózati terv** (KfHT)
    - Tervező: Értékterv Kft.

- Dátum: 2021. március

- **Pilisborosjenő Szabályozási és területfelhasználási terv**
  - Tervező: POMSÁR ÉS TÁRSA ÉPÍTÉSZ IRODA KFT
  - Dátum: 2018 február és 2019. április

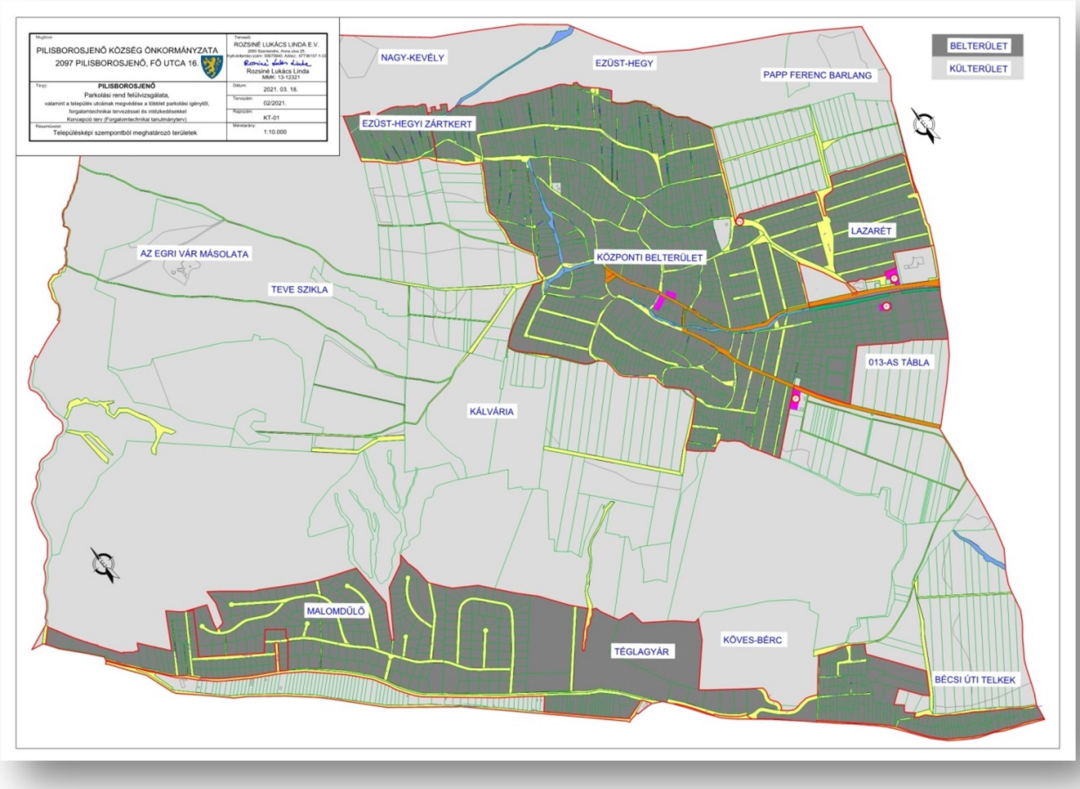
  A településszerkezeti terv a 9/2018. (II. 15.) KT. önkormányzati határozattal került jóváhagyásra.
- **Pilisborosjenő Helyi Építési Szabályzata**

  A HÉSZ a 3/2018. (II. 16.) önkormányzati rendelettel került elfogadásra.
- **beruházások:**[1]
  - **Bölcsőde kivitelezése**: A 2020-as eredményes bölcsőde újratervezés és kivitelezési közbeszerzés után munkaterület átadásra került sor 2021. január 6-án, az állami pályázati pénzből induló beruházás támogatói szerződése szerint a használatbavételi engedélyt 2022. végéig szükséges megszerezni.
  - Ipartelepi bekötőút (tervezési fázisban)
  - Lazareth fejlesztési terület (tervezési fázisban)

5. HELYZETÉRTÉKELÉS

5.1. VIZSGÁLT TERÜLET LEHATÁROLÁSA

A parkolási rend felülvizsgálata során Pilisborosjenő Község közigazgatási területén belül, annak lakott területén kerültek megvizsgálásra a parkolási lehetőségek.



5-1. ábra: Településképi szempontból meghatározó területek

[1] https://pilisborosjeno.hu/onkormanyzat/telepulesfejlesztes/

5.2. ALAPADATOK

A Pilis, mint a Dunántúli-középhegység keleti kistája, röghegység: az Esztergom, a Dunakanyar vonala és a Budapest között kirajzolható szívalakú terület. A mintegy 925 hektáron kiterülő Pilisborosjenő e forma alsó csúcsában, a vidék Budapesthez legközelebbi, délkeleti szegletében helyezkedik el.

Földrajzi pozíciója, csakúgy, mint bármely más település esetében, determináló tényező. A főváros határától közigazgatási értelemben mindössze pársz méternyi távolságban, 3500 lakójával a 2,5 millió lakosú metropolisz térségben, ugyanakkor a pilisi táj látványát, természeti adottságait élvezve, **két markánsan eltérő minőség találkozási pontja**. Magja az Ófalu. Ennek tradicionális építészete még föllelhető, megélhető, sőt visszafejleszthető adottságokkal rendelkezik. Az Ófalu a régi települést középen keresztülszelő Cigány-patak mentén, annak völgyében helyezkedik el. Eredeti központja a katolikus templom körzetében, kissé a völgyet övező lejtős hegyoldalakra nem szabályozott utcákkal kapaszkodó településszövet. Az Ófalu hátterét a 488 méter magas Kis-Kevély, és az 534 méter magas Nagy-Kevély erdővel borított látványa uralja. Ezzel a karakterrel a pár buszmegállónyira lévő metropolis urbánus nyüzsgését drámai váltással ellenpontozó természeti táj, nyugodt falusias és természetközeli alternatíva társul.[2]

5.3. NÉPESSÉG

A település népességének száma folyamatosan nő, Pilisborosjenő utolsó hivatalosan becsült népessége 2018-as adatok alapján 3725 fő, míg 2020. 01. havi becsült adatok alapján 3880 fő. Népsűrűsége: 389 fő/km^2.

A legutolsó, hivatalos népszámláláskor, 2011.10.01. 3 427 fő volt a település népessége.

A lakások száma 2020. 01. havi ksh adatok alapján 1372, a népességet figyelembe véve, ez 2,8 fő/lakás.

5.4. TÖRTÉNET

Ősidők

Kutatások bizonyítják a solymári és a Mackóbarlang eszköz-leleteire alapozva, hogy e vidéken ősember is élt. Késő bronzkori urnasírok kerültek elő a község Malomdűlő nevű részén. A római korból több útvonal, pl. a mai Szőnyből Aquincumba vezető egyik út településünkön át vezetett, ép részlete található a Nagy-Kevély alján. Lazareth településrészen római sírokat, másutt érméket találtak. E korból származik a település Vinidinum neve is.

1000-től

Jenő honfoglaló törzsből származók letelepedése miatt került a település nevébe, Boros már a római időktől bortermelésre utalást viszi tovább. Levéltári anyagokban sok névváltozat lelhető fel. (pl: Borusieneu, Borusienew, és még sok írásmóddal Borosjenő, majd Weindorf. Ma Pilisborosjenő. Több települése felvette nevébe a 'Pilis' előtagot, megkülönböztetésül hasonló nevű más településektől) Legkorábbi oklevél 1284-ből való, majd levéltári birtok-csere, és adólajstromok tartalmazzák Borosjenőt, mint lakott helységet. 1351-ben adták el a pálosok a borosjenői szőlőbirtokot óbudai Klariszáknak, kiket, majd egymást a birtoklásban többször és többen háborgattak. 1525-től a király visszaadta szigeti premontrei prépostságnak a Podmanitzky Mihály által elfoglalt Borosjenőt, melyhez ekkor 4 jobbágytelek tartozott. Egyházi forrás még 1770 körül is a Szt Klára apácák birtokaként jegyzik, ahogy az a török időkben is maradt e forrás szerint.

Török-kor

Mohácsról Budára vonuló törökök felégették a falut, mint sok sorstársát. 1580 körül Borosjenőt a Budai szandzsákhoz tartozóként említik, Üröm és Solymár ekkor puszta.

[2] Településképi arculati kézikönyv, 2018., Pilisborosjenő bemutatása

Újratelepítés

Budától Eszékig elnéptelenedett vidékekre a földesurak kérésére a császár telepeseket hozott, földműveseket, kézműveseket, úton, vagy a Dunán 1696-tól. A századforduló nem kedvezett a folytatásnak. A Rákóczi szabadságharc, spanyol örökösödési háború után a 20-as években újra lendületet kapott és III. Károly, Mária Terézia, II. József alatt zajlott a 3 nagy betelepítési hullám. Zömmel katolikus, vagy arra áttért németség érkeztek.

Pestis, tűzvész, kolera

1739-ben érte el Weindorfot a pestis járvány. Amíg élt, vezette a falu papja az anyakönyvet, a későbbi áldozatokat, kihalt családokat levéltárból lehetett azonosítani. Az újraindult fejlődést Mária Terézia Urbáriumának birtok-adatai mutatják. 1782-ben József nádor tulajdonába került Weindorf is. 1826 áprilisban nagy tűzvész pusztított. 1831-ben a Galíciából behurcolt kolera járvány ide is elért.

Forradalom, szabadságharc

1848-as összeírásban 3 borosjenői honvéd van jegyezve.

Filoxéra

A faluban jelentős erdőgazdálkodás folyt, völgyfekvéssel korlátozott szántó- és legelő-terület szűkössége miatt csak átlagos mennyiségű az állatállomány. A lakosság száma növekvő, a határ szűkös, sok borosjenői vásárolt a környező települések földjeiből. 1895-ös összeíró bizottság kifejezetten jómódúnak, szorgalmasnak, józan életűnek nevezi a lakosságot, mely egész évre talál munkát, sőt 'nagy munkaidőben más községekből jönnek ide', írják. 1895-98 közötti sertésvész után már csak kevés disznót tartottak. Szőlőtermelés római kortól jellemző, de a századvégi filoxéra járvány után a 244 kataszteri hold szőlőterület, harmadára csökkent. Nagyobb telepítés csak most 20 éve történt, az Ezüsthegy oldalán. 1898-ban írják Borosjenőről: a falu inkább 'Steindorf', mint 'Weindorf', sokkal többen élnek kőfaragásból, mint bortermelésből.

I. Világháború

Az I. világháborúban a falubeliek olasz, orosz, szerb és román frontokon harcoltak, 372 főből 67 halt hősi halált, hadiözvegyeket és árvákat hagyva hátra. 1925 óta áll a hősök emlékköve a templomkertben. A csonkult trianoni Magyarország és az 1929-es gazdasági világválság nehéz helyzetet teremtetett. Monarchia felbomlása, a kommün és a millpengő után Horthy 25 éve alatt a közigazgatás helyreállt. 30-as évek elején a német nevek magyarosítása elvárt volt, ez volt az első magyarosítási hullám.

II. Világháború

A Felvidékre bevonulás, Észak-Erdély visszacsatolás után a Balkánon már háború, majd 1941-től a II. világháború dúlt. 16-44 éves kor között minden férfi katona lett. 1942-43 telén sok borosjenői fiatal halt hősi halált, vagy esett fogságba a Donnál, vagy a visszavonulás alatt. A szovjet megszállás Borosjenőt a Karácsony előtti és utáni napokban érte, Buda elfoglalásáig front mögötti hadtáp-terület lett a falu. Pilisborosjenő a II. világháború után is 70 hősi halottat gyászolt. A II. világháborúból a monográfia sok információt tartalmaz. E kor történeteit még őrzik a túlélők és családjaik.

Kitelepítés

A kitelepítési törvény szerint Németországba áttelepülni köteles az a magyar állampolgár, aki 1941-es népszámláláskor német nemzetiségűnek, vagy német anyanyelvűnek vallotta magát, vagy tagja volt a Volksbundnak, a Magyarországi Németek Népi Szövetségének, vagy aki visszavette eredeti német nevét. 1941-ben a népszavazáskor Borosjenő lakossága 1862 fő, ebből 1541 német. A nem németek az orvos, tanítók, tisztviselők, illetve az újtelep a Bécsi úti településrészen lakók között voltak. 1946 április 27-én, az ürömi búcsú szombatján csatolták a borosjenőieket a második ürömi transzporthoz. A solymári vasútállomásról marhavagonokban indították őket. A második borosjenői transzportot május 2-án

indították. A kitelepítettek leszármazóinak zöme Steinheim am Albuch-ban és környékén él. Hogy az országból összesen hány főt telepítettek ki, azt a történelem tartja számon. Pest Pilis Solt Kiskun vármegyéből, mintegy 30 községből, több, mint 40 ezer főt. Kevesen tudtak mentességet szerezni, kikerülni valamiképp a kitelepítést. Még kevesebben voltak – s már nem élnek – a hazaszököttek.

Betelepítés

A kitelepítettek ingatlanaiba, ingóságaikba, 195 házába, földjére több turnusban hoztak Szigetmonostorról, Mezőkövesdről, Erdélyből, Felvidékről családokat. Neves művészek is kaptak itt – kitelepítés után megüresedett – házat akkoriban. Negyvenes évek végére a lakosság mindössze 10 %-át tette ki az 'őslakosság' Borosjenőn.

1956

Közel zajlottak hozzánk a lelkesítő események, de helyben nem voltak fegyveres harcok. Elvittek 2 ávóst, épségben hamar hazatértek. Három borosjenőit elhurcoltak és majd egy évig fogva tartottak Kistarcsán. 1957-ben vitték el papunkat, gyógyszerészünket és még két férfit. Mára ők már nem élnek.

Rendszerváltásig

A Kádár korszak szegénység, de relatív létbiztonság, félelem, hangadók, besúgók jegyében telt, vagyis úgy, mint másutt az országban. 1948 szeptemberben alakult az első TSZ 'Szikra' néven, 1959- re többek beléptek, másokat kényszerítettek. Sokan gyári munkásnak álltak, de voltak helyi iparosok, kereskedők is. 1965-ben egyesült az ürömi és borosjenői MGTSZ 'Magyar-bolgár barátság' néven, hamarosan megszerezte a murvabányát. Több környező települési TSZ csatlakozásával, egyesülésekkel hatalmas lett a Rozmaring TSZ, melyből 1990-ben Üröm és Pilisborosjenő kivált. A megszűnés után felosztott vagyont 1996-ban kapták meg a borosjenői tagok, mintegy 200 hektárt. Nyugdíjasok kapták a Malomdűlőt, és hamarosan el is adták. 1950-től 70-ig külön Tanácsa volt Pilisborosjenőnek, 1970-től Ürömmel közös tanácsa, Üröm központtal, mely idő alatt itt helyben csak néhány 'helytartó', tanácstag vitte az ügyeket. 1989 vége óta Pilisborosjenő ismét önálló község. A szétválást sok erőfeszítés előzte meg, de a kitartást siker koronázta, s nyilvánvalóan sok kompromisszum kísérte. Pilisborosjenő közigazgatási területe ma azonos az egyesítés előttivel.

Rendszerváltás óta

Pilisborosjenő újra önálló léte tehát gyakorlatilag egyidős a rendszerváltással. Ma a településen kizárólag mezőgazdaságból nagyon kevesen élnek. A kárpótlásra jogosultak mindösszesen mintegy 100 hektár területet kaptak, jelentős része köves, meredek, nehezen művelhető, a jogosultak idősek, eszközöket nem kaptak a mezőgazdasági munkához. A művelhető területek nagyobb részét haszonbérlők művelik. Az aktív korú lakosságából a dolgozók kisebb részben kisvállalkozók, többségben bejárnak Budapestre, vagy más közeli településen alkalmazottak.

Alacsony a regisztrált munkanélküliség. A helyi önkormányzat képviselő-testülete ma polgármesterrel együtt 7 fő, Polgármesteri Hivatala a Művelődési Házban van elhelyezve. Német nemzetiségi kisebbségi önkormányzat működik a faluban.

A település őrzi német nemzetiségi hagyományait.[3]

[3] https://pilisborosjeno.hu/turista-vendeg-vagyok/pilisborosjeno-tortenete/ és https://hu.wikipedia.org/wiki/Pilisborosjenő története

5.5. ELHELYEZKEDÉS

Pilisborosjenő Budapesttől északra, a Pilis hegység délkeleti vonulatai mentén lévő település a természetjárás szerelmeseinek kedvelt úti célja. Belterülete 124 hektár, külterülete mintegy 800 hektár.
Közigazgatási területe öt másik településével határos (észak felől Budakalászéval, kelet felől Ürömével, dél felől Solymáréval, nyugat felől Pilisvörösváréval, északnyugat felől pedig Csobánkáéval), emellett kevés híja van annak, hogy nem határos még Budapest III. kerületével és Pomázzal is. Zsáktelepülésnek tekinthető. Két útvonalon lehet megközelíteni, a 10-es főút irányából az 1108. j. úton, majd az abból Üröm-Széchenyitelepnél északnyugatnak kiágazó 11 101. j. úton lehet eljutni a településre, Csillaghegy, illetve a 11-es sz. főút felől pedig az 1108. j. útból Üröm központjában nyugatnak kiágazó 11 105. j. úton.
Pilisborosjenő területe 9,27 km². A település koordinátái: é. sz. 47° 36’ 22”, k. h. 18° 59’ 31”
A község településrészei:

- Belterület:
  - Központi belterület
  - Lazarét
  - Ezüst-hegyi zártkert
  - Malomdűlő
  - Téglagyár
- Külterület:
  - Kálvária
  - Köves-Bérc
  - Bécsi úti telkek
  - 013-as tábla
  - Ezüst-hegy
  - Nagy-Kevély
  - Teve szikla

5-2. ábra: Pilisborosjenő Pest megye térképén[4]

Ez a zsákfalus elhelyezkedésű település az Ófaluból induló két csáppal, a Budai út és a Fő utca-Dózsa György út révén tart közlekedési kapcsolatot Ürömmel, s azon túl a közeli fővárossal.

5.6. MEGKÖZELÍTHETŐSÉG

Pilisborosjenőt a 10. sz. főút felől Pilisvörösvár és Solymár felől Üröm településen keresztül, a 11. sz. főút felől Budakalászon és Ürömön át, a 11101. j. illetve a 11105. j. közutakon lehet megközelíteni.

Tömegközlekedéssel Pilisborosjenőt a Volánbusz 840-es számú járatával lehet megközelíteni. A Bécsi úti településrész a BKK által üzemeltetett 218-as busszal érhető el.

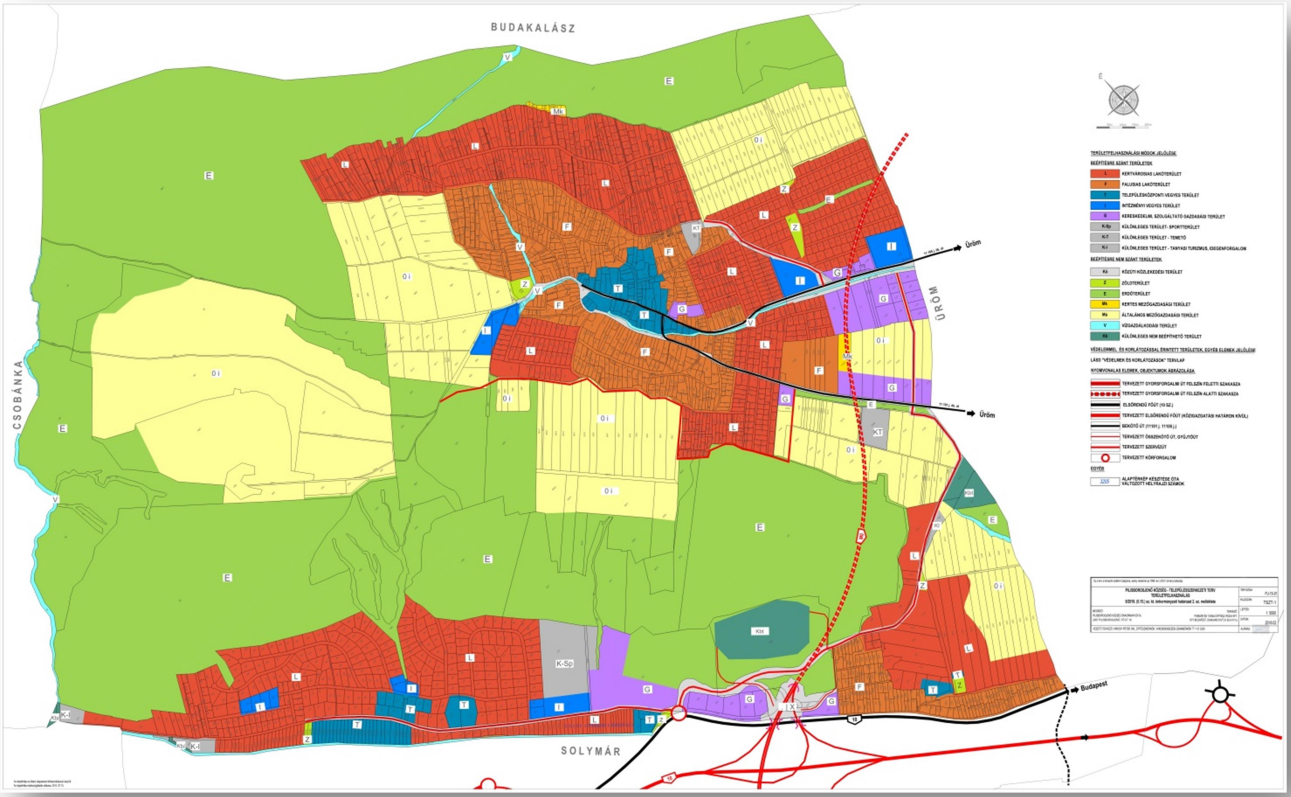
A BKK és a Volán nappali üzemzárása után jelenleg nem érhető el tömegközlekedéssel a település.

Kötött pályás közlekedés a településen nem található, a hálózati kapcsolatot a 2. számú Budapest – Esztergom vasútvonal – Üröm megállóhellyel a településközponttól kb. 3,5 km-re érhető el autóbuszjárattal, kerékpárral, gyalog.

5.7. TERÜLETFELHASZNÁLÁS

A település területfelhasználását az alábbi ábra szemlélteti:

[4] https://hu.wikipedia.org/wiki/Pilisborosjenő



5-3. ábra: TSZT területfelhasználás

6. PARKOLÁS JELLEMZŐI

A faluközpontban az intézmények közelében jelenleg kijelölt parkoló található, a hétköznapokban, turistamentes napokon a szükséglethez megfelelő darabszámú parkolóhelyek rendelkezésre állnak.

6.1. ÚTHÁLÓZAT

Országos közutak
10. sz. Budapest – Dorog - Almásfüzitő elsőrendű főút a közigazgatási határ mellett, de azon kívül
11101 j. Pilisborosjenő öreg bekötő út (Üröm irányába vezet)
11105 j. Pilisborosjenő bekötő út (Üröm irányába vezet)

Önkormányzati utak
Fő utca

Gyűjtőút hálózat nincs, de gyűjtőút funkciót töltenek be a fenti főutakon kívül az alábbiak

- a Templom utca – Rózsa utca nyomvonal,
- a Széchenyi utca tervezett kiépítése,
- a Téglagyári út tervezett kiépítése,
- a belső és a külső falurészt összekötő tervezett út.

Lakó-, Kiszolgáló úthálózat

Magánutak
Magánutak csak a szabályozási tervben vannak jelölve és a telekcsoport újraosztással érintett területeken a szabályozási előírások szerint létesíthetők.

Turistautak

Budapest és a Pilis között vezető turistaút érinti a községet (piros jelzés) Az Országos Kerékpáros Kéktúra halad keresztül a központi belterületen a Pilisi erdők irányában. Ugyanezen a nyomvonal – külterületi szakaszán - lovagló út vezet.

A Kevély-hegyi tanösvény, a piros és a kék jelzés behálózza a települést érintve az épített és természeti örökség értékeit.

Távlati országos közúthálózat fejlesztési elképzelések

M0 gyorsforgalmi út 10-es út és 11-es út közötti szakasza alagútban vezetve az új 10-es útra és Ürömön a 1108-as útra csomóponti kapcsolattal lesz kialakítva.

Ezáltal a régi 10-es szerepköre bekötőút jellegűvé, gyűjtőúttá válik.

Az M0 alagútszáj környezetében a szükséges környezetvédelmi létesítményeket – pl. véderdőket – meg kell valósítani.

A 10-es út, a falu összekötőútja és a Téglagyári út találkozásában körforgalmi csomópont épül.

A Tücsök utca levezető szakaszának szabályozási szélességét növelni szükséges.

A település meglévő utcáit szabályozási korrekció csak kivételes esetekben érinti, a meglévő telekhatárokat adottságnak lehet elfogadni. Ezzel szemben a falu határában meglévő dűlőutak szélesítése fontos közlekedésfejlesztési cél.

Natura 2000 területet érintő területen útfejlesztés tervezése csak Natura 2000 hatásbecslés eredményétől függően történhet.

6.2. FORGALOMNAGYSÁG

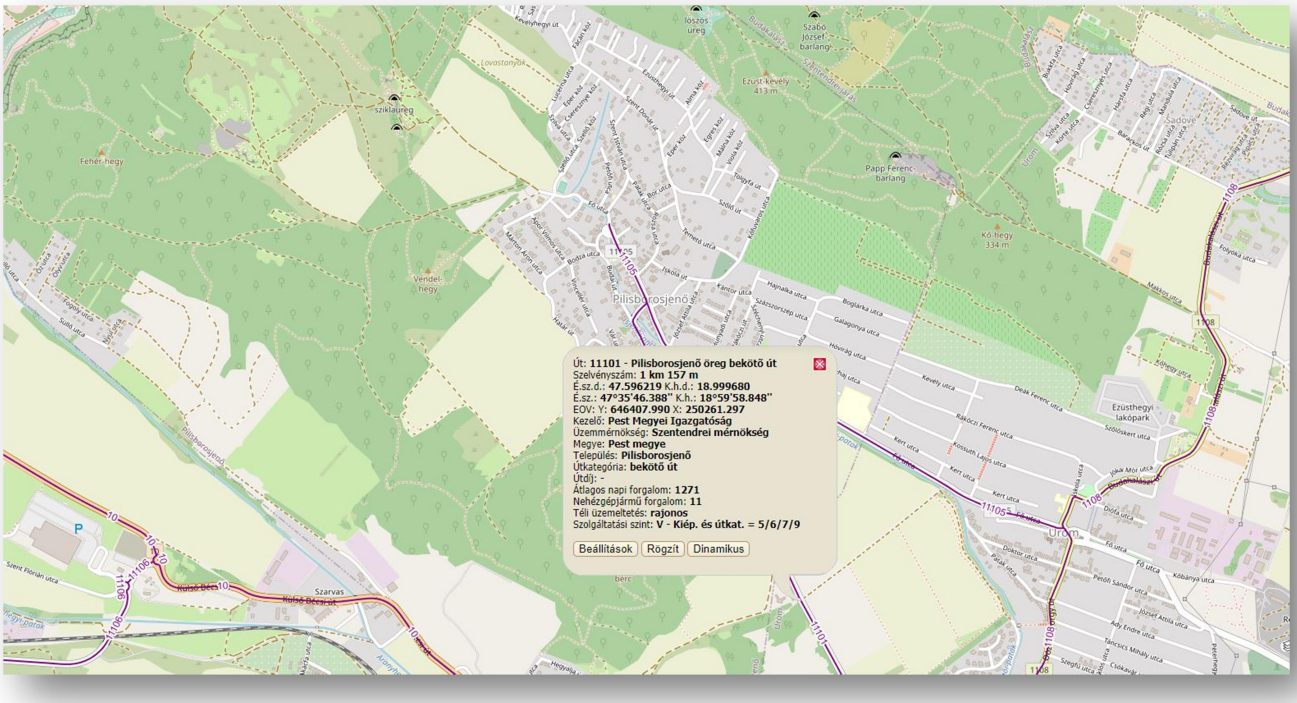
Országos közutak forgalmi adatai:

Magyar Közút Nonprofit Zrt. „Az országos közutak 2019. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma” című kiadványa alapján[5]:

11101 j. Pilisborosjenő öreg bekötő út - 10292 kódú számlálóállomás

- szelvénye: 1+275
- érvényességi szakaszának határszelvényei: 0+000-2+541
- utolsó számlálás éve: 2016
- adat forrása: felszorzott
- mértékadó óraforgalom (MOF): 114 E/ó
- átlagos napi forgalom (ÁNF): 1.259 j/nap, 1.271 E/nap
- nehéz motoros forgalom (ÁNF): 11 j/nap, 23 E/nap
- nehéz motoros forgalom részaránya: 0,9%
- személygépkocsi forgalom (ÁNF): 1.014 j/nap
- személygépkocsi forgalom részaránya: 80,5%
- kerékpáros forgalom (ÁNF): 20 j/nap
- kerékpáros forgalom részaránya: 1,6%
- kapacitás kihasználtság: 11%

[5] http://kira.gov.hu/kira/

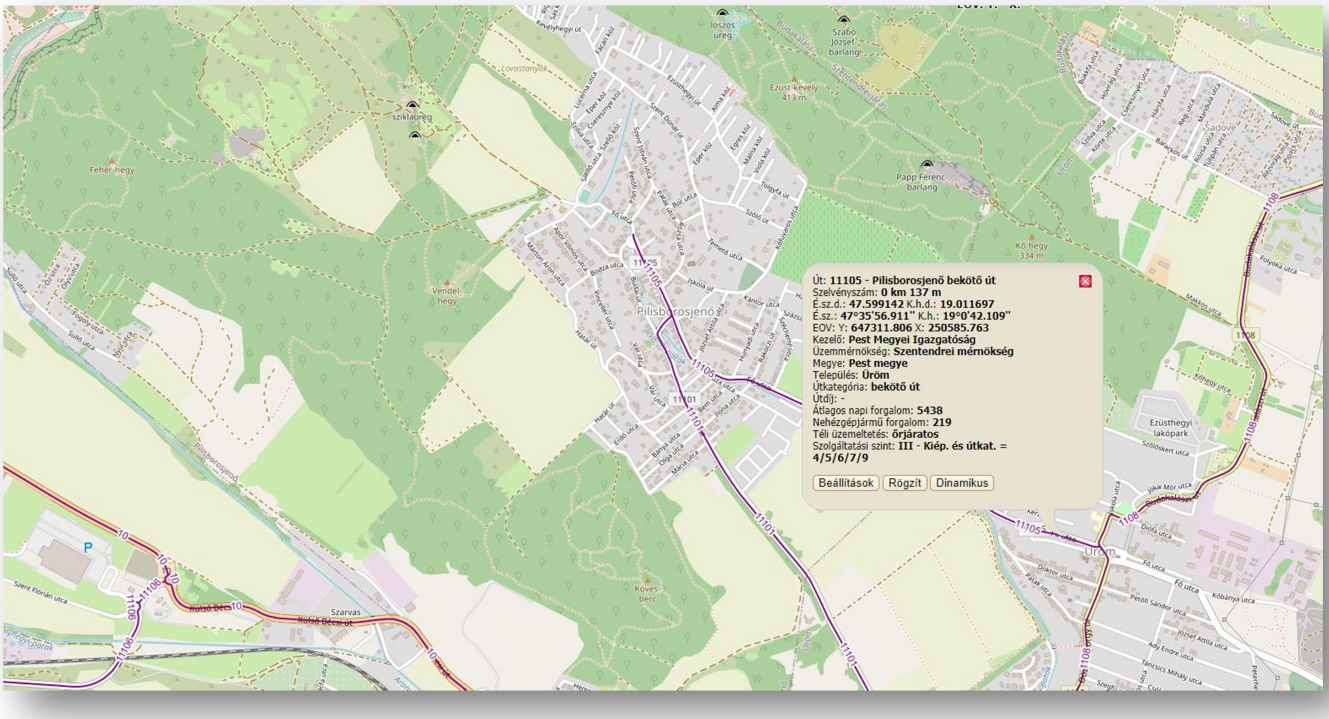


6-1. ábra: 11101. jelű út forgalmi adatai[6]

<u>11105 j. Pilisborosjenő bekötő út - 5632 kódú számlálóállomás</u>

- szelvénye: 0+800
- érvényességi szakaszának határszelvényei: 0+000-2+269
- utolsó számlálás éve: 2018
- adat forrása: felszorzott
- mértékadó óraforgalom (MOF): 489 E/ó
- átlagos napi forgalom (ÁNF): 5.243 j/nap, 5.438 E/nap
- nehéz motoros forgalom (ÁNF): 219 j/nap, 448 E/nap
- nehéz motoros forgalom részaránya: 4,2%
- személygépkocsi forgalom (ÁNF): 4.189 j/nap
- személygépkocsi forgalom részaránya: 79,9%
- kerékpáros forgalom (ÁNF): 52 j/nap
- kerékpáros forgalom részaránya: 1,0%
- kapacitás kihasználtság: 49%

[6] http://kira.gov.hu/kira/



6-2. ábra: 11105. jelű út forgalmi adatai[7]

Az önkormányzati utakra, a gyűjtő -, lakó-, kiszolgáló úthálózatra nincs rendelkezésre álló forgalmi adat, azok forgalomnagysága becsléssel adhatók meg.

6.3. FORGALMAT VONZÓ LÉTESÍTMÉNYEK

A tanulmányterv készítése során feldolgozásra került a község területén működő, a parkolási rendszer felülvizsgálatát érinthető vállalkozások név-, és címjegyzéke. A községben működő telephelyek kiegészítésre kerültek, és a működő vállalkozások mellett a természeti látnivalók, az épített látnivalók, tanösvények, oktatási intézmények, egészségügyi intézmények, közszolgáltatók is ábrázolásra kerültek a térképen annak érdekében, hogy a gépjárművel megközelítendő forgalomvonzó létesítmények láthatóak legyenek.

Látnivalók

Pilisborosjenő és környéke bővelkedik látnivalókban, mind épített látnivalókat, mint természeti látnivalókat megtekinthet a településre érkező.

- Kis-Kevély
- Kevély-nyereg
- Nagy-Kevély
- Egri vár másolata
- Teve-szikla (Kevélyhegyi Tanösvény)
- Szent Vendel emléoszlop
- Kálvária (Kevélyhegyi Tanösvény)
- Köves-bérc

[7] http://kira.gov.hu/kira

6-3. ábra: Pilisborosjenő látnivalói

Természeti látnivalók

A környezetéből merészen kiálló, kettős ágú szirt, **a Teve-szikla** közvetlen közelében látványos földtani képződményeket tár elénk egy kőfejtő fala, amelynek tetejéről kilátást is élvezhetünk. A sziklafalat közelebbről megvizsgálva érdekes földtani megfigyeléseket tehetünk.

A megfelelő szögből nézve, némi fantáziát is mozgósítva a Teve-szikla legmagasabb, kettős ágú szirtje a névadó állatra emlékeztet. A dolomitból álló tömböket korábban hévizes oldatok járták át, és kalcittal különösen ellenállóvá cementálták. A kemény kőzet ezért gyorsabban pusztuló környezetéből lassacskán kiemelkedett. Emellett, ahogy az egyből szembetűnik a helyszínen, a kőbányászat is rásegített a kimagasodásra: a porló dolomitot murvának fejtették, így persze a sziklafalban látható üregek is mind mesterséges eredetűek. A helyenként vöröses bemosódások vastartalmú oldatokról árulkodnak.

A kőfejtő falát közelebbről, valamely törmelékkúp tetejéről szemlélve észrevehetjük, hogy különböző rétegek települnek egymásra. Alul a fehér dolomit nyitja a sort, melyet jóval kialakulása után elöntött a tenger, és a sekély, partmenti vízben kavicsos, törmelékes összlet rakódott rá. Ezt a színében is elütő sávot nagy kavicsszemcséiről ismerhetjük fel. Legfölül a tenger mélyülésének idejéből hátramaradt (hárshegyi) homokkő látható, mely a lerakódott kvarchomokból és kavicsokból épül fel, keménységét pedig forró, kovás oldatoknak köszönheti.

A kőfejtő falának peremére állva kilátást élvezhetünk a Szénások és a Kutya-hegy csoportja felé, melyek alján a hegyoldalra felkúszó Pilisvörösvár tetői piroslanak.

6-1. kép: Teve-szikla[8]

6-2. kép: Teve-szikla panorámakép[9]

Kevély-hegyi kőfülke („Szódás-barlang”)

A Kevélyhegyi Tanösvény állomása.

A Kevély-nyeregbe vezető turistaút mentén fehér sziklák bukkannak ki az erdőből. Oldalukban morzsalékos talajú, meredek lejtőn mászhatunk föl egy kis kőfülkéhez, illetve egy sziklateraszról nyíló panorámához.

A barlang

Fölfelé tartva a Kevély-nyerget dél felől ostromló turistaúton, már méterekről látjuk, hogy egy szakaszon napsugarak világítják meg a köves utat. A fák szövetét az úttól jobbra emelkedő, hófehér dolomitsziklák törik át, aljuknál kőzetaprólékból álló törmeléknyelv nyújtózik. A formáció egyik oldalán gyökerekkel átszőtt, morzsalékos ösvény tekereg föl egy kis barlangszájhoz. A Nagy-kevélyi-kőfülke (más néven Szódás-barlang vagy Kevély-hegyi-kőfülke) meglátogatásához föl kell kapaszkodnunk a meredek ösvényen. Az üreg 4 méter magas, 3 méter mély és ugyanekkora szélességű, kialakulásáért a tektonikus mozgások során összetört dolomit repedéseit átjáró, oldó hatású hévizek felelősek.

[8] https://pilisborosjeno.hu/portfolio-items/teve-szikla/#iLightbox[gallery_image_1]/0
[9] https://www.kektura.click.hu/hattertar/panorama-uj/teve-szikla.jpg

6-3. kép: Kevély-hegyi kőfülke[10]

Épített látnivalók

Az egri vár másolata a Pilisben, a Nagy-Kevély délnyugati lejtőjén, Pilisborosjenő határában fekszik, közel a Teve-sziklához és az Országos Kéktúra útvonalához. A várat az Egri csillagok című film forgatásához építették az 1960-as években. Várkonyi Zoltán filmrendező a látványos, több ezer statisztát felvonultató csatajelenetekhez választotta a Pilisborosjenő és Csobánka között húzódó völgyet a film egyik helyszínéül. A forgatások alatt a nagyrészt fából készült vár egy része leégett, de rögtön újjá is építették. A film elkészülte óta magára hagyatva pusztul. A forgatás 40. évfordulójára 2008 nyarán a vár környékét a Pilisborosjenői Önkormányzat rendbe hozatta.

6-4. kép: Az egri vár másolata[11]

A Kevélyhegyi Tanösvény egyik állomása a **Kálvária**, melyet a Pilisborosjenő határában húzódó, 278 méter magas Vendel-hegy csúcsán nézhetünk meg.
A pilisborosjenői stációk és keresztek a falubeliek adományaiból készültek hárshegyi homokkőből. A középső kereszt Brunner Ferenc és Stadler János kőfaragó mesterek munkája. A kálváriát 1929. június 30-án szentelték fel. Az elmúlt évtizedek nyomot hagytak a keresztút állomásain. Szerencsére nem hagyták tovább romlani az állapotát. A helyi hívek és az önkormányzat összefogásával 2002-ben felújították.

[10] https://pilisborosjeno.hu/portfolio-items/kevely-hegyi-kofulke/?portfolioCats=48
[11] https://pilisborosjeno.hu/portfolio-items/egri-var/#iLightbox[gallery_image_1]/2

6-5. kép: Kálvária[12]

Szent Vendel-emlékmű

A kevélyhegyi tanösvény kiindulópontja.

Szent Vendel, az állatok védőszentje.

Mivel az állatállomány Pilisborosjenőn is a megélhetés alapját jelentette, a falubeliek gyakran fohászkodtak hozzá segítségért. Szép szokás volt, hogy ünnepén, október 20-án körmenettel vonultak a szoborhoz imádkozni, énekelni és a Jóisten áldását kérni.

6-6. kép: Szent Vendel-emlékmű[13]

Pilisborosjenői Szent Vid Plébániatemplom

A Szent Vid a 14 segítő szent plébániatemplom 1756-ban épült római katolikus plébániatemplom az Esztergom-Budapesti főegyházmegye szentendrei espereskerületében, Pilisborosjenő településen. A templom és a plébánia a magyarországi egyházmegyék 1993-ban végrehajtott határrendezése során került

[12] https://pilisborosjeno.hu/portfolio-items/kalvaria/#iLightbox[gallery_image_1]/3
[13] https://pilisborosjeno.hu/portfolio-items/szent-vendel-emlekmu

át a székesfehérvári egyházmegye kötelékéből az Esztergom-Budapesti főegyházmegyéhez. A templom jelenleg nem rendelkezik saját plébánossal, ellátását az ürömi templom mindenkori plébániai kormányzója látja el.

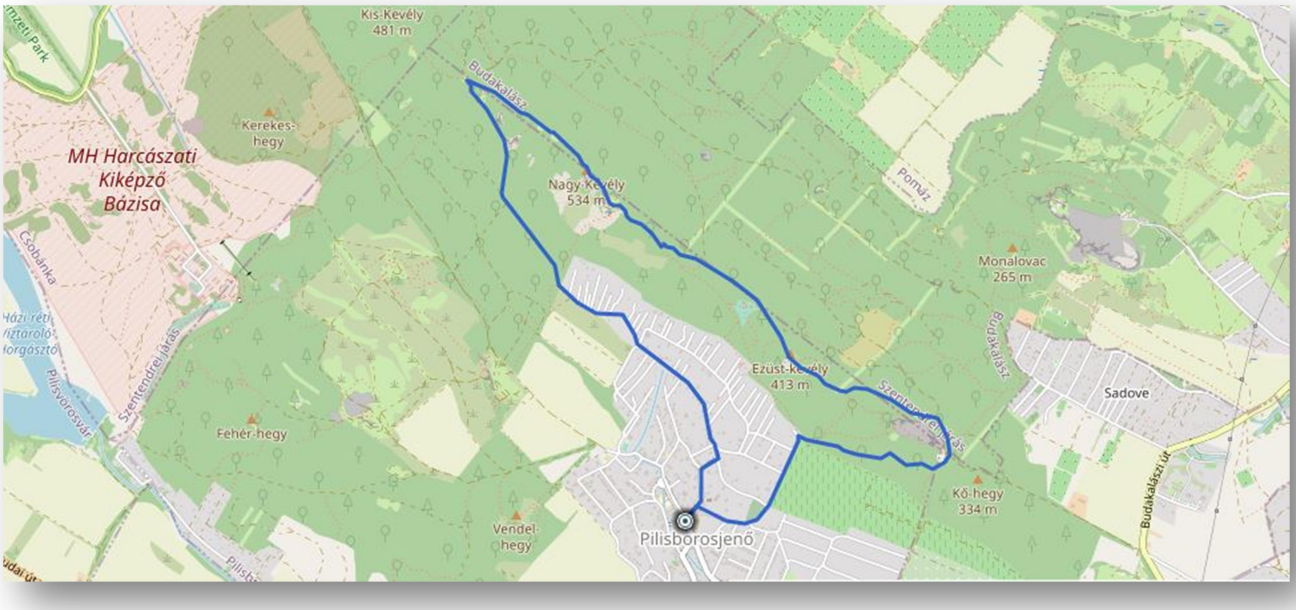
6-7. kép: Római katolikus templom (7226. számú műemlék)

<u>Útvonalak, tanösvények</u>

Kevély-kör

A Kevély-kör egy 8,35km hosszú túraútvonal, mely a pilisborosjenői Művelődési Háztól indul, érinti a Kevélyhegyi nyerget, a Nagykevély csúcsát, Ezüsthegyet, majd az Ezüsthegyi bányánál visszatér Pilisborosjenőre.

Az útvonal egyúttal a “Kevély Körök Karácsony Környékén” esemény útvonala



6-4. ábra: Kevély-kör

6-8. kép: Nagy Kevély panorámakép[14]

Kevélyhegyi tanösvény

A Pilisborosjenői Kevélyhegyi Tanösvény 2008 tavaszán készült el. Útvonala kb. 10 km hosszú, Pilisborosjenő és környékének legfontosabb kultúrtörténeti és természeti értékeit mutatja be. Az útvonal bejárásához segítséget nyújt a térképet is tartalmazó tanösvényfüzet, / melyet a községi könyvtárban beszerezhet./ Az egyes állomásokon elhelyezett tájékoztató táblák pedig részletes leírással szolgálnak az adott hely érdekességeiről, értékeiről.

Állomásai:

- Szt. Vendel emlékmű
- Kálvária
- Teve-szikla
- Egri vár
- Kevély-hegyi kőfülke
- Mészkőfal
- Mackó-barlang
- Nagy-Kevély
- Ezüstkevély
- Ezüsthegyi bánya

[14] https://www.kektura.click.hu/hattertar/panorama-uj/nagy-kevely.jpg

6-5. ábra: Kevélyhegyi tanösvény[15]

Oktatás

A településen az alábbi oktatási intézmények működnek:

- Egészségsziget Családi Napközi (2097 Pilisborosjenő Ady Endre u. 7.)
- Gyöngyharmat Waldorf Óvoda (2097 Pilisborosjenő, Budai út 14.)
- Pilisborosjenő Mesevölgy Óvoda (2097 Pilisborosjenő Fő út 41.)
- Pilisborosjenő Mesevölgy Óvoda (2097 Pilisborosjenő Mindszenti J. u. 1-3)
- Pilisborosjenői Német Nemzetiségi Általános Iskola és Alapfokú Művészeti Iskola (2097 Pilisborosjenő, Fő út 1.)
- Tökmag Családi Bölcsőde I. és II. (2097 Pilisborosjenő, Panoráma u. 12.)

Egészségügy

A településen az alábbi egészségügyi intézmények működnek:

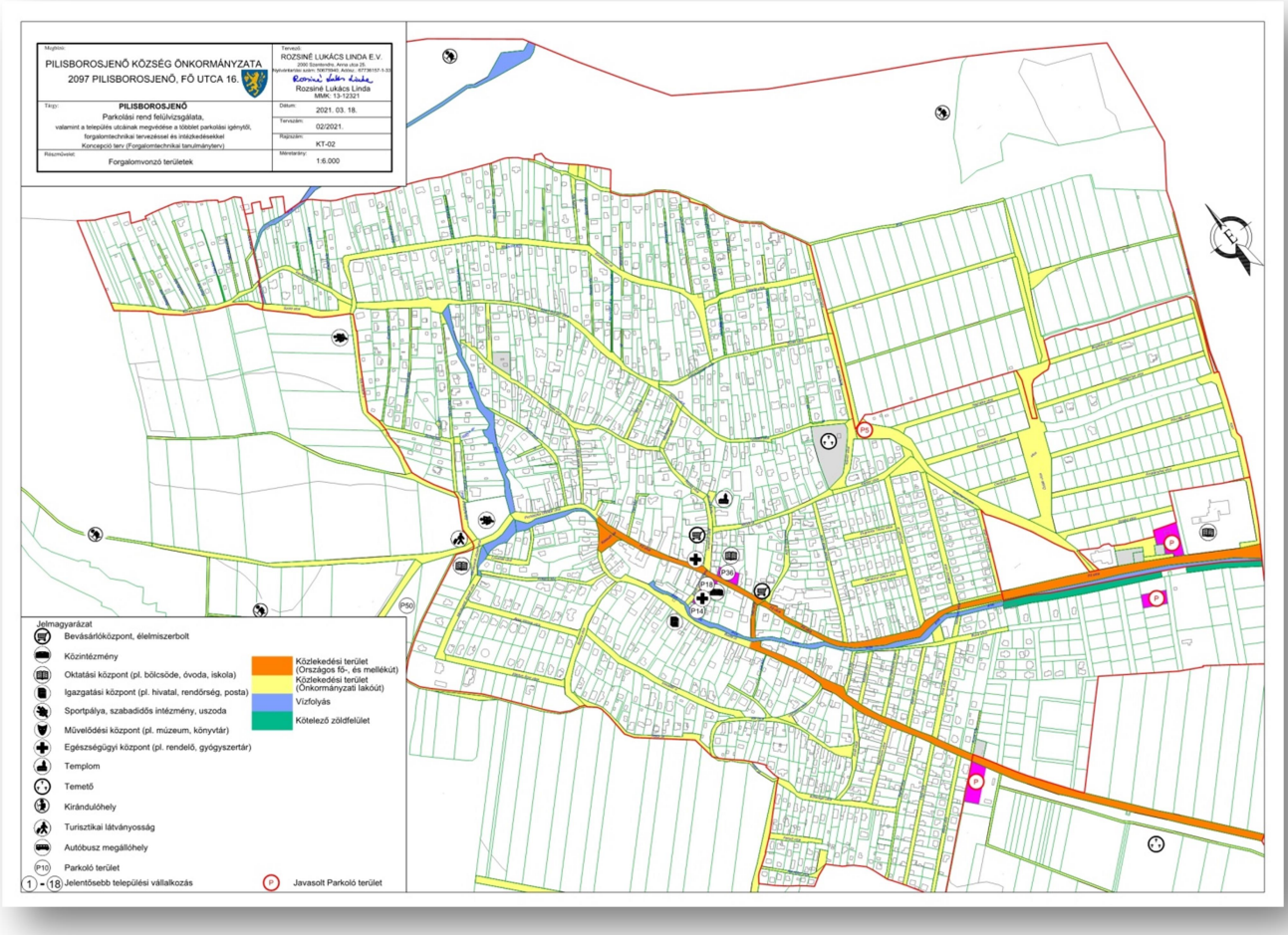
- Felnőtt háziorvosi rendelő (2097 Pilisborosjenő Fő út 16.)
- Gyermek háziorvosi rendelő (2097 Pilisborosjenő Fő út 16.)
- Védőnői szolgálat (2097 Pilisborosjenő Fő út 18.)
- Magánlabor, Fizikoterápia, Gyermek és felnőtt fül-orr-gégészeti magánrendelés, Ortopéd szakrendelés (2097 Pilisborosjenő Fő út 18.)
- Patika (Pilisborosjenő, Mester u. 10)

Közszolgáltatók

A közszolgáltatók közül az alábbiak üzemelnek a községben:

- Pilisborosjenői Polgárőrség
- Körzeti megbízott (2097 Pilisborosjenő Fő út 16.)

[15] https://pilisborosjeno.hu/portfolio-items/kevelyhegyi-tanosveny



6-6. ábra: Pilisborosjenő forgalomvonzó létesítményei

6.4. KAPCSOLAT A KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRÁHOZ

11101 j. Pilisborosjenő öreg bekötő út

A kerékpárosoknak jelenleg a Budai út (11101 j. bekötő út) van kijelölve, ami korábban alacsony forgalma révén alkalmas volt a kerékpáros forgalom útpályán történő elvezetésére. Az út nagyrészt lakott területen kívül vezet, az engedélyezett sebesség 90 km/h. Az utat 2019-ben felújították, azóta a forgalma jelentősen megnövekedett. Ha a Kerékpárforgalmi Hálózati Terv továbbra is ezt az utat szeretné a kerékpáros forgalom főirányának, akkor az útpályán történő kerékpározás feltételei már nem adottak. Szóba jöhet burkolt útpadka építése (Magyar Közút menedzselésében zajló beruházásoknál 5 év garanciális időszak van, melyen belül általában nem szeretik, ha hozzányúlnak a felújított úthoz) vagy úttól elválasztott önálló létesítmény kialakítása. Az út pontos forgalma jelenleg nem ismert, amennyiben az ÁNF 2000 E/nap alatt maradt, úgy továbbra is kerékpáros barátnak tekinthető az út beavatkozás nélkül.

6-9. kép: 11101 j. Pilisborosjenő öreg bekötő út fejlesztése

11105 j. Pilisborosjenő öreg bekötő út

A kerékpárosoknak jelenleg a Budai út (11101 j. bekötő út) van kijelölve, de a lakossági kérdőív alapján felmerült önálló kerékpáros kapcsolat kialakítása Ürömig. A Fő utca (11105 j. bekötő út) mentén a forgalmi adatok alapján önálló kerékpárutat kellene kialakítani. Pilisborosjenő és Üröm között a lakott területen kívüli szakasz hossza 500 m, itt 90 km/h az engedélyezett sebesség a közúton. Az út déli oldalán térkő járdát építettek, így a gyalogos kapcsolat az út mentén biztosított.

6.5. JELENLEGI PARKOLÁSI HELYZET

6.5.1. A parkolás jogszabályi keretei

Parkolás szempontjából az alábbi jogszabályokat kell figyelembe venni:

- 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről;
- 2011. évi CLXXXIX. törvény Magyarország helyi önkormányzatairól;
- 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről;
- 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ);
- 83/2004.(VI. 4.) GKM rendelet a közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményeiről;
- 2011. évi CC. törvény a nemzeti mobil fizetési rendszerről;
- 356/2012. (XII. 13.) Korm. rendelet a nemzeti mobil fizetési rendszerről szóló törvény végrehajtásáról.

Önkormányzati feladat a helyi közutakon, a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánúton, valamint a tereken, parkokban és egyéb közterületeken járművel történő várakozás biztosítása. A közterület a közhasználatra szolgáló minden olyan állami vagy önkormányzati tulajdonban álló terület, amelyet rendeltetésének megfelelően bárki használhat, ideértve a közterületnek közútként szolgáló részét.

A helyi közutakon, a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánúton, valamint tereken, parkokban és egyéb közterületeken járművel történő várakozás biztosítását célzó közszolgáltatást a tulajdonos, illetve a Mötv. 16/A. §-a szerinti szolgáltató köteles ellátni:

- a helyi önkormányzat,
- kizárólag e közszolgáltatási feladat ellátására alapított költségvetési szerv,
- 100%-os önkormányzati tulajdonban álló gazdasági társaság, továbbá e gazdasági társaság 100%-os tulajdonában álló gazdasági társaság, önkormányzati társulás, vagy a közterület-felügyelet;
- a helyi önkormányzat a Mötv. 16/A. §-ában meghatározott gazdasági társasággal a közszolgáltatás ellátására szerződést köthet;
- közreműködő, alvállalkozó bevonását jogszabály nem tiltja, mértékét nem korlátozza, erre csak a közbeszerzésekről szóló 2015. évi CXLIII. törvény rendelkezéseinek figyelembe vételével kerülhet sor;
- a járművek várakozása a szolgáltató és a terület igénybevevője közötti polgári jogi jogviszony. A várakozási díj és a pótdíj megfizetéséért a jármű üzembentartója felel;
- a parkolási szolgáltatást igénybe vevő által megfizetett várakozási díj és pótdíj összege a helyi önkormányzatot illeti meg. A szolgáltató legalább a szolgáltatás ellátásához szükséges költségekre jogosult.

6.5.2. A parkolás általános szerepe

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

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

A parkolás politikának a lakóterületen, és az ún. célzónákban parkolást egységes rendszerben kell kezelnie, a parkolóhely-gazdálkodást pedig – a meglévő állapot adottságaiból kiindulva – a parkolás politikának a közlekedéspolitika által rögzített céljai szerint kell megvalósítani.

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

A gépjárművek elhelyezésére vonatkozó előírások:

A gépjárművek elhelyezésére vonatkozó előírásokat (pl. az OTÉK által meghatározott várakozóhely-számtól való eltérést) 2016. óta a települések Helyi Építési Szabályzatában kell meghatározni.

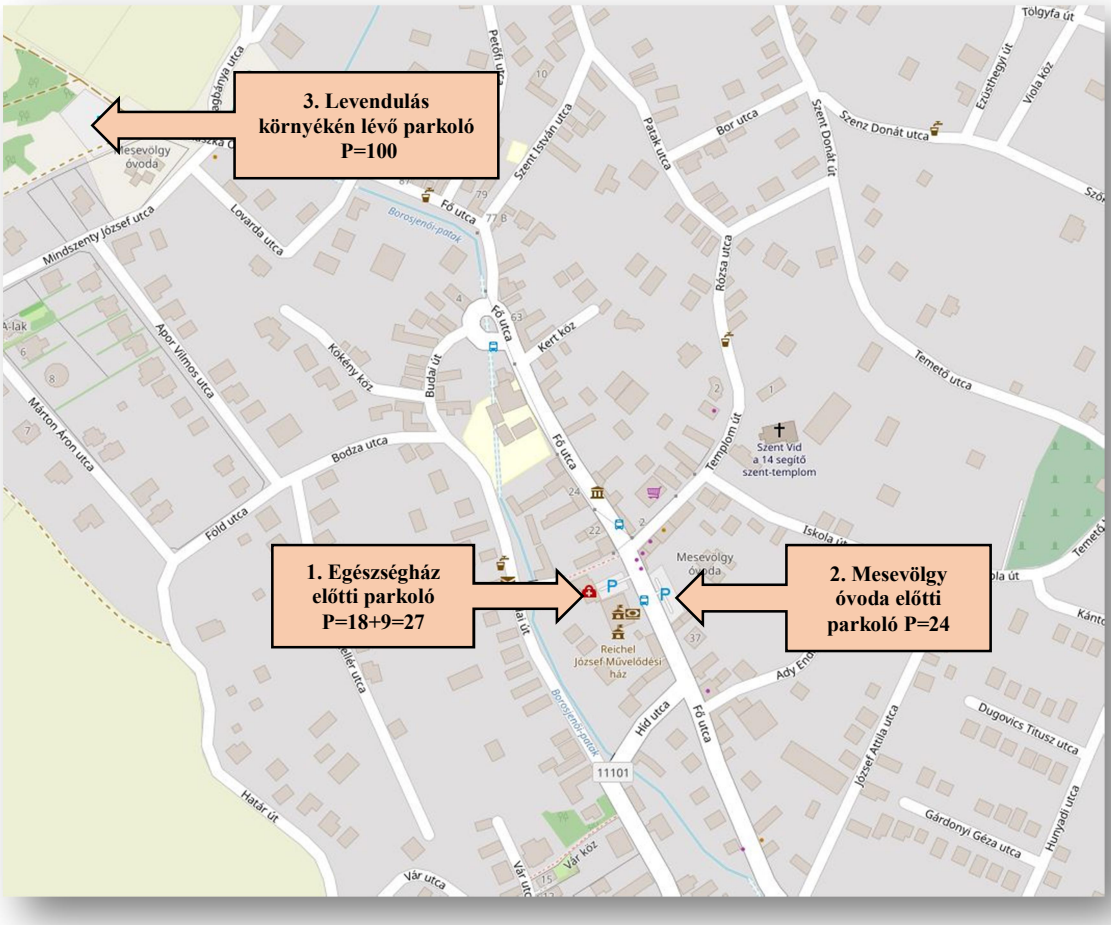
Az egyes épített egységek rendeltetésszerű használatához elhelyezendő gépjárművek számát befolyásolja:

- Területhasználati egység/funkció
- Településszerkezeten belül elfoglalt hely
- Közösségi közlekedési ellátottság

6.5.3. Rendelkezésre álló dedikált parkolási területek

A településen jelenleg 3 dedikált önkormányzati parkolási terület található.

Sorszám, helye	Megnevezés (forgalmat vonzó létesítmény megnevezése)	Férőhely (db)	Burkolat	Beállás módja	Megjegyzés
1. Egészségház előtti parkoló	Egészségház, Polgármesteri hivatal	18+9=27	szilárd (térkő)	merőleges	
2. Mesevölgy óvoda előtti parkoló	Óvoda, Polgármesteri hivatal	24	szilárd burkolattal nem rendelkezik	merőleges	jelzőtáblával nem kijelölt
3. Levendulás környékén lévő parkoló	Kirándulóhely, Levendulás	100	szilárd burkolattal nem rendelkezik	merőleges	jelenleg zöldterületnek minősül, jelzőtáblával nem kijelölt, parkolási lehetőségre tájékoztató lapok vannak elhelyezve. A terület csak korlátozott ideig használható várakozásra, Ökocentrum épülhet a területen.
4. Posta előtti terület	Posta, Zöldséges	8	szilárd (térkő)	merőleges	jelzőtáblával nem kijelölt
5. Coop előtti magánparkoló	Bolt	5	szilárd (térkő)	merőleges	magánterületen
6. Temető előtti terület	Temető	10	szilárd burkolattal nem rendelkezik, murva	merőleges	jelzőtáblával nem kijelölt
7. Fő út mellett, József Attila utca és Ady Endre utca között bal oldalon		8	szilárd burkolattal nem rendelkezik, murva	merőleges	jelzőtáblával nem kijelölt
8. Pöttöm Élelmiszerbolt	Bolt	8	szilárd (térkő)	merőleges	magánterületen
Összesen		190			



6-7. ábra: Meglévő parkolók térképvázlatai

6.5.4. Utak menti, ingatlanok előtti közterületi parkolás

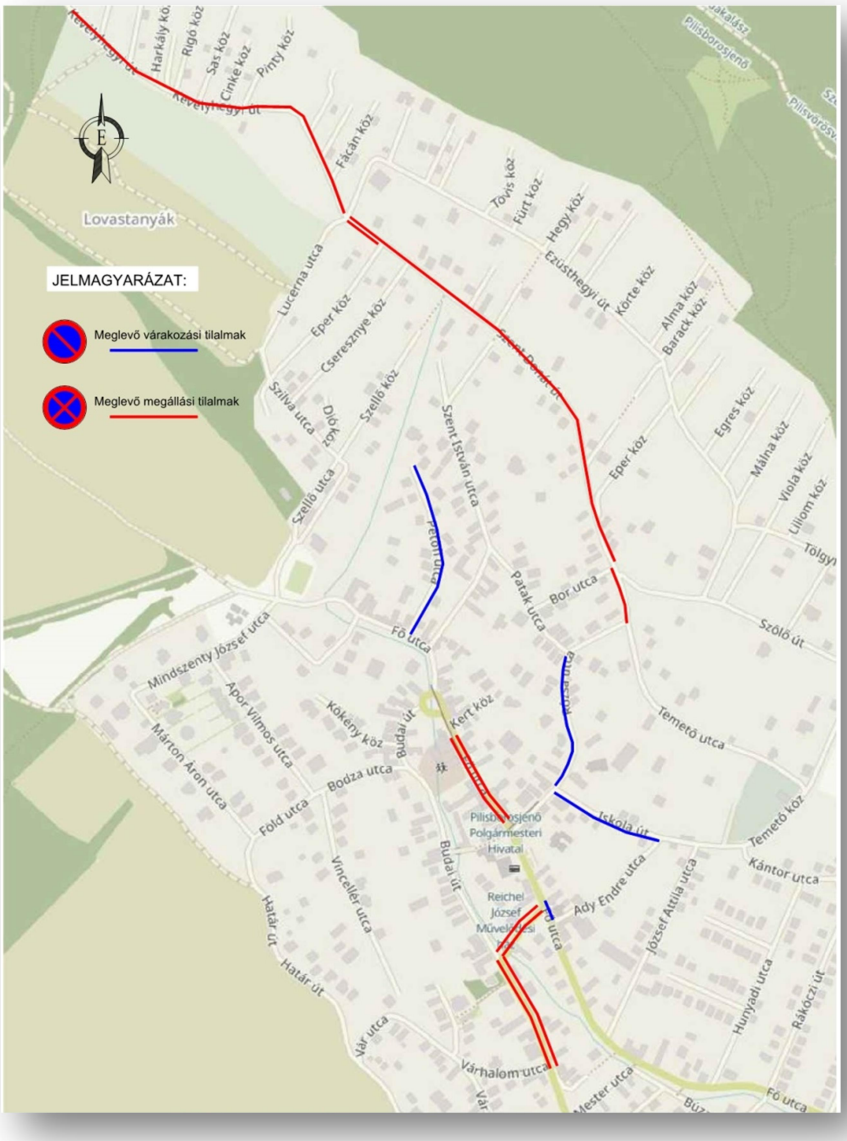
A településen az utak menti, ingatlanok előtti közterületi parkolás a Kresz szabályai szerint lehetséges.
A településen csak néhány vonali megállási, várakozási tilalom található, melyet jelzőtábla jelez.

6.5.5. Meglevő megállási tilalmak

- Budai út a Várhalom u.-i kereszteződés után a Híd utca felé: Megállni tilos, kivéve áruszállítás
- Budai út a Vár köznél a Várhalom utca irányába: Megállni tilos
- Budai útról Híd u felé a Dózsa György út irányába: Megállni tilos
- Híd u. Fő ú.-ról a Budai út irányába: Megállni tilos
- Fő u az orvosi rendelő buszmegállónál: Megállni tilos
- Fő u. iskolánál: Megállni tilos
- Szent Donáth u. hármas elágazódás, Mandula köz irányába: Megállni tilos kiegészítő táblák: 500 m, 06:00 – 20: 00 h
- Szent Donáth u. hármas elágazódás Rózsa utca irányába: Megállni tilos
- Szent Donáth u. vége Eper köz irányába: Megállni tilos kiegészítő táblák: 500 m, 06:00 – 20: 00 h
- Kevélyhegyi u. eleje Bagoly köz irányába: Megállni tilos kiegészítő táblák: 500 m, 06:00 – 20: 00 h

6.5.6. Meglevő várakozási tilalmak

- Templom u.-ról az Iskola útra Ady Endre utca irányába: Várakozni tilos, a jármű elszállítható
- Rózsa u. a Patak u. után Templom u. felé: Várakozni tilos Kivéve: Naponta: 15-19 ; Vasárnap : 10-13 óra között
- Fő u-ról Petőfi u –ra: Várakozni tilos, a jármű elszállítható
- Dózsa György úton az Ady Endre utca és Híd utca között: Várakozni tilos



6-8. ábra: Meglévő megállási-, és várakozási tilalmak

6.6. PARKOLÁSI KAPACITÁS MEGHATÁROZÁSA:

Az Országos Településrendezési és Építési Követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. Rendelet (továbbiakban: OTÉK) 42. §-a alapján az építmények, önálló rendeltetési egységek, területek rendeltetésszerű használatához a rendelet 4. sz. mellékletében meghatározott számú gépjármű elhelyezési lehetőségét kell a telken biztosítani. Meglévő építmények bővítése, átalakítása, rendeltetésük módosítása esetében csak a bővítésből, az átalakításból, illetőleg az új rendeltetésből eredő többlet gépjármű elhelyezéséről kell gondoskodni, a meglévők megtartása mellett. Az előírt

férőhelyű parkolószám nem mindig fedi a valóságot, hiszen pl. egy lottózó 10 m^2-es ügyféltere miatt csak 1 db parkolóra kötelezett, amely nyilvánvalóan kevés.

Meghatározandó, hogy a település a helyi szolgáltatások számára szükséges parkolószámon felül mekkora turisztikai célú parkolási terhelést tart elviselhetőnek (turisták esetében 1 személygépkocsi esetében átlag 4 fővel számolva). Fizetős parkolás üzemeltetése alacsony parkoló kapacitásnál nem rentábilis, viszont túl sok parkoló esetében túl nagy gyalogos forgalom jelenik meg a faluban, amit a meglévő infrastruktúra nem bír el.

6.7. PROBLÉMÁK ÖSSZEFOGLALÁSA (PROBLÉMATÉRKÉP)

A parkolási probléma Pilisborosjenő lakott területének nyugati oldalán, a Kevély-hegyi levendulamezőnél, a Mesevölgy Óvodánál, a Szent Vendel-emlékműnél és a Jenői FALÓ Büfénél jelentkezik. A levendulamező, a büfé és a távolabbi kirándulóhelyek miatt megszokásból ez a terület lett a túrázás zsákparkolója (távlati célpontok: Teve-szikla, Egri vár másolata, Jenői-torony, Kőfülke, Fehér-hegy, murvabánya). A kiépítetlen, murvás parkolók száraz időben jelentős zaj- és porterhelést eredményeznek.

A terület viszonylag könnyen elérhető a járműforgalom számára a 11105. j. Pilisborosjenő bekötőúton (Fő utca), ami egészen a Kossuth téri buszfordulóig országos közút (csupán 300 m-re van a problémát jelentő területtől, de az útpálya tovább folytatódik Prohászka Ottokár utcaként).

A Fő utcán, az országos közút végénél buszforduló van, ami a Volánbusz Zrt. üzemeltetésében lévő 840 és 848 jelű elővárosi viszonylatok végállomása. Az autóbusz viszonylatok közvetlen kapcsolatot biztosítanak Budapestre, azonban a túrázók ezt a közösségi közlekedési módot nem részesítik előnyben a személygépjárművel szemben.

6-10. kép: Parkolási igény

6-11. Kép: Parkolási igény a Levendulás környékén

6-12. Kép: Levendulás környéke

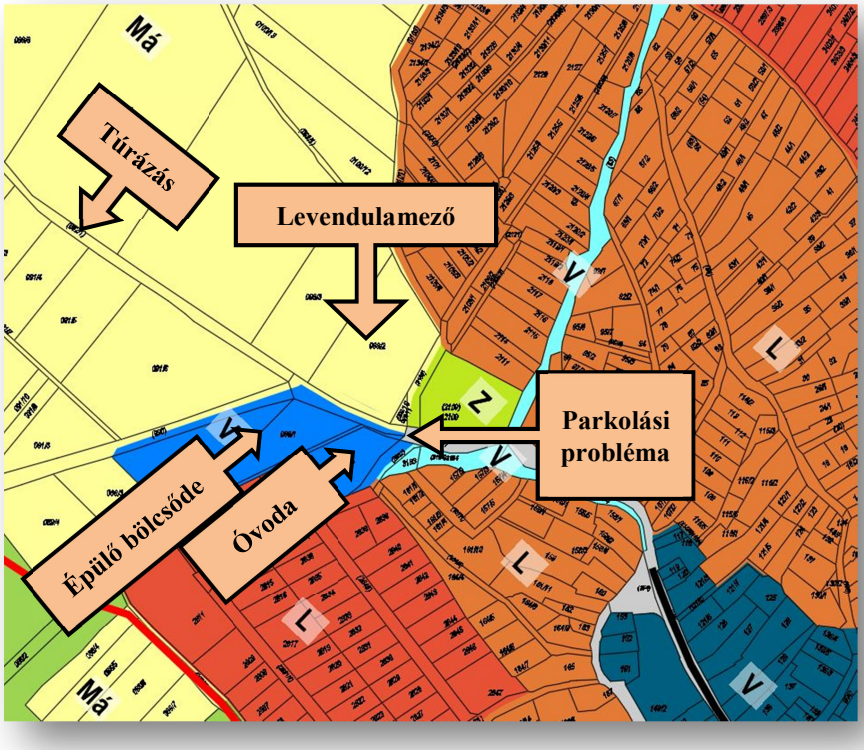
Az alábbi parkolási- és a parkolási problémákhoz kapcsolódó nehézségekkel találkozhatunk a településen:

- **Túlzott parkolási igény**, a meglévő parkolóhelyek férőhelyszámai idényszerűen nem elegendőek.
- A személygépjárművel érkező kirándulók a lehető legközelebb szeretnének megállni a túraútvonalaik megkezdéséhez.
- A parkolóhely-keresésből adódó **forgalmi káosz** és a **szabálytalan parkolás** megnehezíti a község lakóinak életét.

- A parkolóhelyek telítődését követően a kirándulóhely tágabb vonzáskörzetében is problémát okoznak **a közterületi zöldfelületeken, szabálytalanul parkoló gépjárművek**.
- Különösen érintettek a Levendulás közelében található lakóutcák, ilyen például a Mindszenti József utca, Apor Vilmos utca, Márton Áron utca, Prohászka Ottokár utca.
- A burkolt utcák két oldalán a közterülethatár és az út két széle közötti részen húzódó zöldsáv a turisták miatt forgalmasabb napokon megtelik, előbb a kapubeállók közötti részre, majd a kapubeállók elé is parkolnak, előfordul, hogy az utca forgalmát, illetve egymás forgalmát is akadályozzák.
- A parkolás tiltását nem elég táblával jelezni, a jelenleg kihelyezett megállni tilos táblákat is figyelmen kívül hagyják.

- **A kirándulóhelyektől távolabbi, kapacitívabb parkolókat egyelőre nem használják**.
- Az önkormányzatnak a zöldterületre való behajtásra, ott történő várakozásra kimondottan tiltó, ahhoz szankciót rendelő rendelete nincsen.
- **A helyi lakosok érdekeit szolgáló védett (behajtási, parkolási) övezetek jelenleg nincsenek a községben**, a turisták ugyanott, ugyanolyan feltételekkel várakozhatnak, mint az ott lakók. A Kresz szabályait betartva, behajthatnak, parkolhatnak a település bármely utcájában, jelenleg a helyi lakosok csak a turisták által keltett hátrányokkal szembesülnek.
- **Az ellenőrzés személyi feltételei jelenleg erősen korlátozottak**. A közterület-felügyeletnél és a rendőrségnél sincs jelenleg kellő kapacitás az ellenőrzésre, szankcionálásra.
- **Jelentős hiányosságnak tekinthető, hogy jelenleg nincs a parkolási lehetőségekről semmiféle tájékoztatás**. A parkolási lehetőségekről, illetve a település parkoláspolitikájáról az átlagos közlekedő számára semmilyen információ nem áll a rendelkezésre. Sem előzetesen (pl. interneten) nincsenek térképi, informatív parkolásra tájékoztató szóróanyagok, sem a helyszínen nincsenek információs, útbaigazító táblák elhelyezve. **A község honlapja meglehetősen sok hasznos információt tartalmaz, a parkolásról viszont semmilyen információ nem áll rendelkezésre.**
- Mivel a jelenlegi parkolási rendszerben ingyenesek a parkolók, így értelemszerűen a parkolóövezetekről tájékoztató internetes oldalak, alkalmazások sem adnak információt a turistáknak.
- A meglévő, kijelölt parkolókban is hiányoznak az információs táblák, jelenleg nincsenek turisztikai térképek, információs tájékoztatók.
- **A parkolási lehetőségek információjának hiányában a települést nem ismerő, kirándulni érkező gépjárművezető a telefonos térképalkalmazások segítségével egészen addig megy, ameddig közlekedésre alkalmas utat lát, a gyalogos kirándulóhely kezdőpontjához legközelebb igyekszik megállni.**
- **A kellő tájékoztatás hiánya miatt sokkal többen választják a gépjárművel történő megközelítést, a parkolóhelyek kellő tájékoztatásának hiánya miatt a helyszínen kell döntenie a gépjárművezetőnek. Az alábbi döntésekhez kellene több információhoz jutniuk a településre érkezőknek:**
    - milyen módon (tömegközlekedéssel, kerékpáros közlekedéssel, személygépjárművel)
    - amennyiben személygépjárművel érkeznek, hol és milyen feltételekkel parkolhatnak

- amennyiben a kiválasztott helyen nem találnak parkolóhelyet, milyen alternatív lehetőségeik vannak a parkolásra



6-9. ábra: Legproblémásabb parkolási hely

A parkolási problémákat, azok okait és lehetséges megoldásait az alábbi táblázat foglalja össze:

Problémák	Okok	Lehetséges megoldások
Meglévő parkoló férőhelyszámai nem elegendőek	Túlzott parkolási igény, idényszerűen túl sok személygépjármű érkezik a településre; Épülő Bölcsőde miatt az eddigi parkolási lehetőségek tovább csökkentek	Tájékoztatás a parkolás lehetséges helyeiről; szemléletformálás; védett behajtási övezetek kijelölése; kirándulási lehetőségekre alternatív közlekedési módok; díjfizetési zónák bevezetése
Parkolóhely-keresésből eredő forgalmi, közlekedési problémák	Parkolási lehetőségek ismeretének teljes hiánya	Széleskörű, közérthető, előzetes és helyszíni tájékoztatás
Szabálytalan parkolás, helyi lakosok akadályoztatása úton, kapubeállóban	Szabályismeret hiánya	Széleskörű, közérthető, előzetes és helyszíni tájékoztatás, egyértelmű, közérthető jelzésrendszer (táblázás, felfestés, fizikai korlátozás)
Zöldterületeken parkolás, zöldterületek károsítása	Idényszerűen kevés parkolóhely; kényelmesség; szabálytisztelet hiánya	Parkolóhelyek kijelölése, (idényszerűen, állandó és ideiglenes megoldásokkal); díjfizetési zónák bevezetése; Pénzügyi ösztönzés (díjpolitika bevezetése: közelebbi helyeken drágább, távolabbi helyeken olcsóbb, vagy ingyenes;

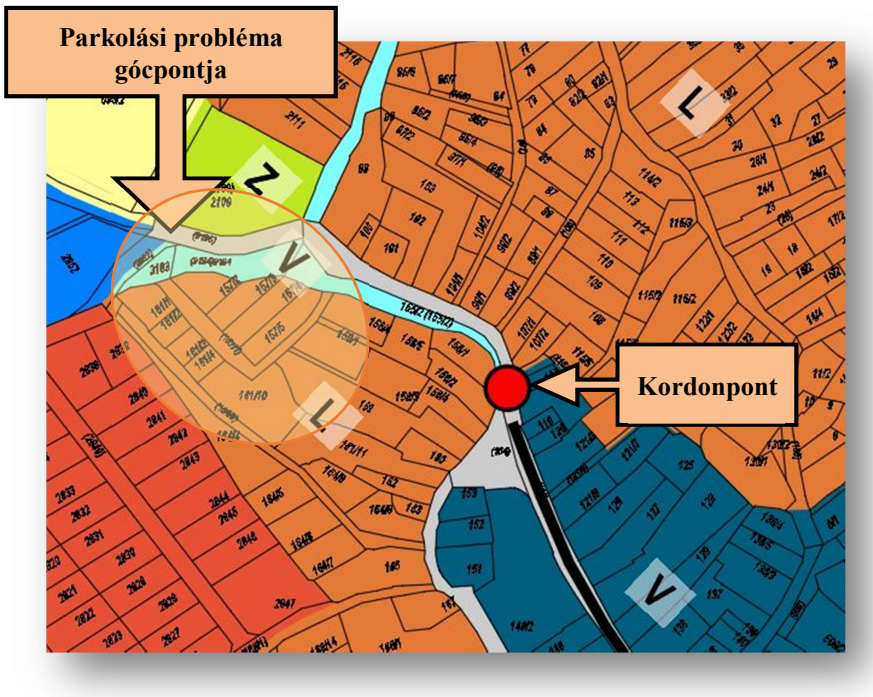
	Szabályok betartatása (ellenőrzés, szankcionálás); Fizikai korlátozások (akadályok, pollerek, virágládák); a zöldterületre való behajtásra, az ott történő várakozást kimondottan tiltó, ahhoz szankciót rendelő rendelete megalkotása

6.7.1. PARKOLÁS SZEMPONTJÁBÓL A LEGPROBLÉMÁSABB TERÜLET

A parkolási problémával leginkább érintett terület a területfelhasználás szerint nem lakóterület, hanem településközpont, intézmény, illetve zöldterület.

A területfelhasználás jellege miatt alapvetően nem elfogadható a terület elzárása a behajtás tiltásával. Emellett a terület lakóutcák érintése nélkül elérhető közúti közlekedési területen (országos közút, illetve annak folytatása), ami direkt azt szolgálja, hogy az óvoda, meg a távlati intézmény terület elérhető legyen a lakóterületre történő forgalomráterhelés nélkül.

A szabályozási terv parkolót jelöl a levendulamezővel szemben, de a jelölt terület mezőgazdasági terület, továbbá az önkormányzati távlati fejlesztési céljai között szerepel, hogy a közeljövőben Ökocentrum létrehozását tervezi.



6-10. ábra: Parkolási probléma gócpontja

6.7.2. KONKLÚZIÓ

- A parkolási problémával érintett területen a parkolást jogilag igen, azonban a valóságban hatékonyan **nem lehet megszüntetni**. Az igény **folyamatosnak tekinthető** az év időjárás szempontjából kedvező időszakában (március közepe – október közepe között).
- A település egyéb területein az Önkormányzat által előzetesen javasolt helyszínek túlságosan távol vannak a túrázási úti céloktól (500-1500 m), **az igényt** – legalább részben – **helyben is szükséges kielégíteni**.

- **Övezeti vagy vonali tilalom bevezetése nem javasolt**. Az ilyen jellegű tilalmak jelzőtáblákkal vezethetőek be, melyek **fizikailag nem akadályozzák** a túlzott parkolással sújtott terület elérését. A jelzőtáblák által meghatározott forgalmi rendnek csak állandó közterületi/rendőri jelenlét mellett lehet hatékonyan érvényt szerezni.
- A vizsgált terület felhasználás szempontjából intézményi terület, ezáltal a **közforgalom számára történő elérés biztosítása elengedhetetlen**. Ahol pedig a közforgalom megjelenik, ott a parkolási igény is jelentkezik.
- A vizsgált területen jelentkező igény kielégítése szükséges, ezért **parkoló építés/kijelölés javasolt**. Ennek mértéke és időbeli ütemezése az Önkormányzat rendelkezésére álló anyagi források függvénye.
- Egyértelműen **le kell határolni** azokat a területeket, melyeket az Önkormányzat elfogadhatónak tart parkoló felületként történő kijelölésre. A további, jelenleg illegálisan parkolásra használt területeken **fizikailag kell ellehetetleníteni a parkolás lehetőségét** (kiemelt szegély építés, pollersor telepítés, zöldterületi helyreállítás faültetéssel stb.).
- Annak érdekében, hogy a létrehozott parkoló kapacitás esetében biztosított legyen a használók folyamatos cserélődése, illetve hogy az Önkormányzat által befektetésre kerülő anyagi források részben megtérüljenek, felmerülhet a **fizető parkolási rendszer kialakítása**. Ilyen rendszer csak nagyobb kapacitású (100 db-os nagyságrend) parkoló területek esetén lehet rentábilis. További hátrány, hogy a fizetős rendszer egyéb anyagi ráfordítást is igényel a parkoló létesítés költségén kívül (parkolóórák telepítése, mobilfizetés biztosítása, ellenőrző személyi állomány foglalkoztatása stb.). Ezek a többletterhek csökkenthetőek azzal, hogy a várakozásra vonatkozó fizetési kötelezettség nem egész évben áll fenn. A fizetési kötelezettség elrendelését célszerű **szezonálisan**, a parkolási igény megjelenésének várható legsűrűbb időszakára időzíteni (március közepe – október közepe között). Az év fennmaradó időszakában a parkolás ingyenes lenne, így az egyéb, járulékos költségek sem jelentkeznének.
- A parkolás rendjének szabályozására külön önkormányzati **parkolási rendelet megalkotása és bevezetése javasolt**.

7. FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK, PARKOLÓK KIJELÖLÉSE

7.1. LEHETSÉGES HELYSZÍNEK A TELEPÜLÉSKÖZPONTÓL TÁVOLABBI TELKEKEN

1., 709/27 és 709/28 hrsz.-ú területen tervezett parkoló (~P30):

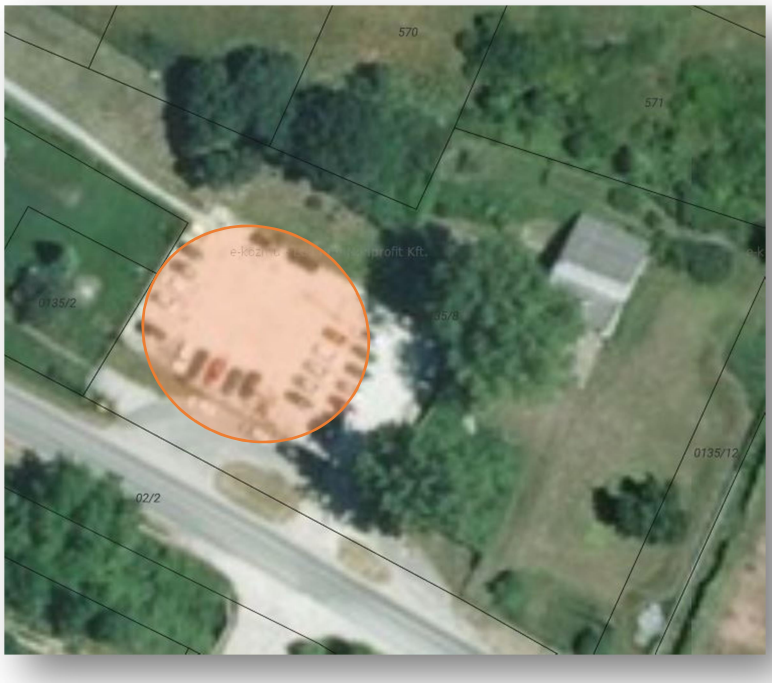
- vízmű vízbázis külső védőterületet érint (lehet, hogy régészeti lelőhelyet is)
- Gf1 terület (kereskedelmi, szolgáltató)
- korábban egy telek volt, ami fel lett parcellázva (nem ismert, hogy önkormányzati tulajdon e)
- a telek egy része murvás, egy tüzép parkolójaként funkcionál

7-1. kép: ., 709/27 és 709/28 hrsz.-ú területen tervezett parkoló

7-2. kép: 709/27 és 709/28 hrsz.-ú területen tervezett parkoló jelenlegi állapota

2., 0135/5 hrsz.-ú területen tervezett parkoló (~P20):

- a terület össze lett vonva
- vízmű vízbázis külső és belső védőterületet érint
- Gf3 terület (kereskedelmi, szolgáltató)
- az összevont telken jelenleg egy nagy murvás parkoló üzemel az iskolába érkezők számára kijelölt várakozóhely



7-3. kép: 0135/5 hrsz.-ú területen tervezett parkoló

7-4. kép: 0135/5 hrsz.-ú területen tervezett parkoló jelenlegi állapota

3., 015/1 hrsz.-ú területen tervezett parkoló (~P50):

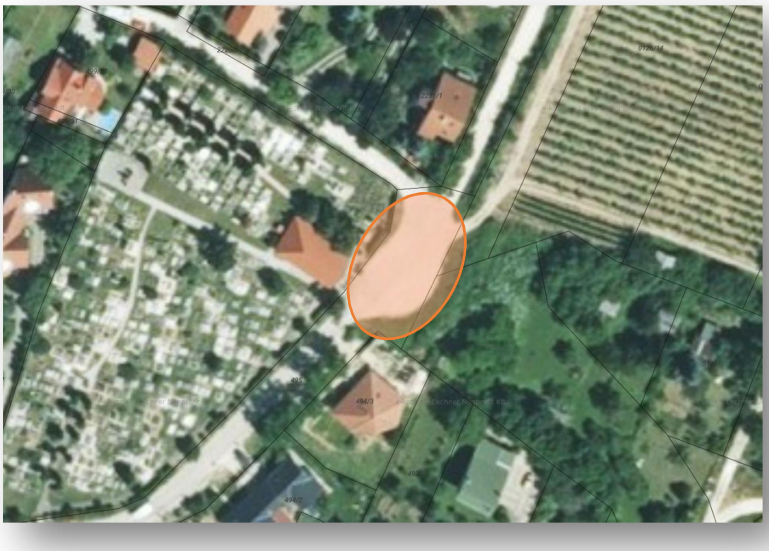
- vízmű vízbázis hidrogeológiai „A” és „B” védőterületet érint
- Római-fürdő, Csillaghegy, Pünkösd-fürdő vízbázis hidrogeológiai „B” védőövezetet érint
- jelenleg beépítetlen terület

7-5. kép: 015/1 hrsz.-ú területen tervezett parkoló

7-6. kép: 015/1 hrsz.-ú területen tervezett parkoló jelenlegi állapota

4., (512/1) hrsz.-en, a temető előtt tervezett parkoló (~P10):

- szabályozási terv átkötő utat jelöl, a valóságban meredek utca vezet a temetőtől felfelé



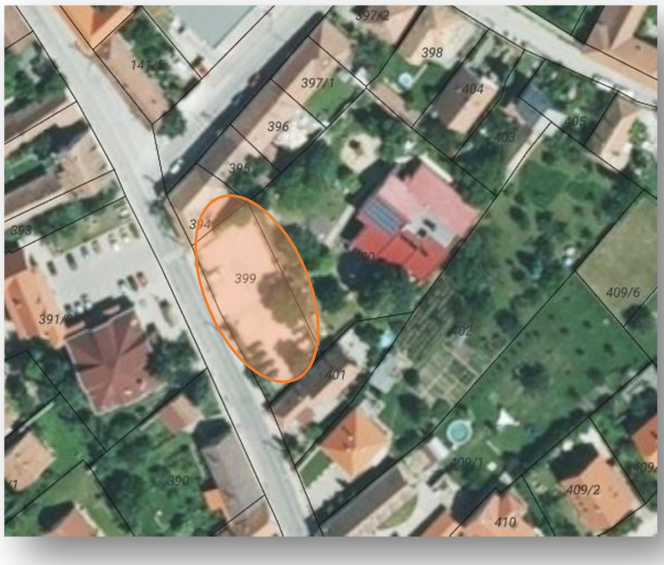
7-7. kép: (512/1) hrsz.-en, a temető előtt tervezett parkoló

7-8. kép: (512/1) hrsz.-en, a temető előtt tervezett parkoló jelenlegi állapota

7.2. LEHETSÉGES HELYSZÍNEK A TELEPÜLÉSKÖZPONTBAN LÉVŐ TELKEKEN

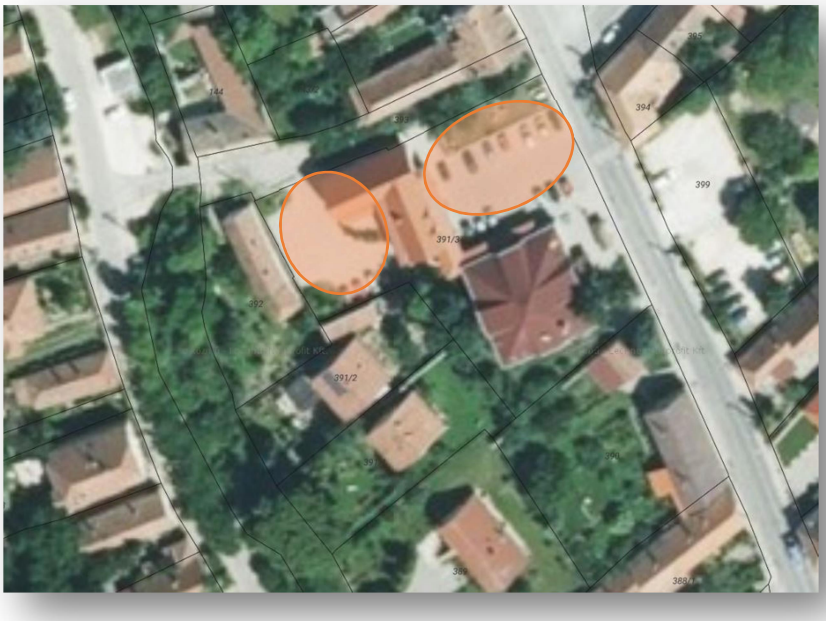
1., 399 hrsz.-ú területen tervezett parkoló (P24):

- településközponti terület
- már murvás parkolóként üzemel, forgalomtechnikai jelzőtáblával nem jelölt parkoló
- 399 hrsz.-ú ingatlan önkormányzati terület



2., Bárdi Ödön sétánynál lévő parkoló (P28):

- településközponti terület
- a Polgármesteri Hivatal környékén 2 kiépített, meglévő, szilárd burkolatú parkoló van



7.3. KIJELÖLT PARKOLÓ TERÜLETEN JAVASOLT BEAVATKOZÁSOK

<u>Meglévő szilárd burkolat nélküli parkolók esetében:</u>

- parkoló állások egyértelmű kijelölése, kiemelt szegéllyel történő körülhatárolása
- meglévő murva burkolat állapotjavítása új kőanyag behordásával, tömörítéssel
- forgalomtechnikai felülvizsgálat, hiányzó jelzőtáblák kihelyezése

<u>Új szilárd burkolat nélküli parkolók:</u>

- parkoló állások egyértelmű kijelölése kiemelt szegéllyel történő körülhatárolással
- új murva burkolat építése kőanyag behordásával, tömörítéssel
- egyértelmű forgalomtechnikai jelzések (beállásra, használat módjára utaló kiegészítő táblával)

- új murvás parkoló kialakítása építési engedélyköteles tevékenység (terveztetés és engedélyezési eljárás lefolytatása szükséges)

Meglévő szilárd burkolatú parkolók esetében:

- szilárd burkolat esetleges állapotjavítása
- forgalomtechnikai felülvizsgálat, hiányzó jelzőtáblák kihelyezése, útburkolati jelek felfestése

Új szilárd burkolatú parkolók:

- parkoló állások és az útpálya egyértelmű kijelölése (geometriai tervezés)
- új szilárd burkolat építése (térkő, aszfalt)
- szilárd burkolat víztelenítése
- egyértelmű forgalomtechnikai jelzések jelzőtáblákkal, útburkolati jelekkel
- új szilárd burkolatú parkoló kialakítása építési engedélyköteles tevékenység (terveztetés és engedélyezési eljárás lefolytatása szükséges)
- a szilárd burkolat víztelenítésének kialakítása vízjogi létesítési engedélyköteles tevékenység

Parkoló kijelölés/építés 3 helyszínen:

1. **Bekötő utaknál (Budai út, Fő utca) a település elején:** Új parkolók építése nagyobb kapacitással a turistaforgalom számára.
2. **Településközpontban az intézményeknél:** Új parkolók építése, meglévő parkolók egyértelmű kijelölése elsősorban a helyiek számára, másodsorban a turistaforgalom számára (esetleg dedikáltan pl. a Polgármesteri Hivatalnál dolgozók/ügyfelek részére)
3. **Levendulás környékén:** Új parkolók építése kisebb kapacitással a turistaforgalom számára. Annyi parkoló építése, ami kényelmesen kialakítható és nem rombolja túlzottan a terület természet közeli képét.

7.4. PARKOLÓ ÜZEMELÉS (INGYENES, IDŐKORLÁTOS, FIZETŐS)

A parkoló üzemeltetése során az önkormányzatnak el kell döntenie, hogy a településen valamennyi kijelölt parkolóhelyet ingyenesen biztosítja-e, vagy időkorláttal használhatják-e, vagy esetleg fizető várakozási övezeteket kíván bevezetni.

A parkolás tervezését és üzemeltetését a jövőben javasolt rendszerelvűen, egy Parkolás Irányítási Rendszer (PIR) kiépítésével megoldani.
Parkolás-irányítási rendszernek nevezik azt az információs rendszert, amely alapkiépítésben a parkolási létesítmények pillanatnyi állapotáról összegyűjtött információkat feldolgozott formában, a megfelelő módon, időben és helyen eljuttatja a parkolási létesítmények potenciális használóihoz, látható információkkal segítve őket a számukra pillanatnyilag optimális parkolóhely megtalálásában. E tevékenység során a rendszer a legtöbbször egy nagyobb és összetettebb forgalmi menedzsment rendszer része, ahol egyrészt saját adataival támogatja a közlekedéspolitikai célok megvalósítását, másrészt a rendszer más információgyűjtő elemeiből származó adatok segítségével akár további információt is nyújthat a saját felhasználóinak.

7.5. PARKOLÁS FIZETŐSSÉ TÉTELE

Fizetős parkolási rendszer bevezetése egész évben vagy csak turistaszezonban. Helyieknek kedvezmény, mentesség a fizetés alól (Pilisborosjenő kártya). A kártya nemcsak ingyenes parkolást jelenthetne a helyieknek, hanem kedvezmények is társulhatnának hozzá pl. a helyi vendéglátó egységekben. A kártya a

helyieknek díjmentes lenne, de adott lenne a lehetőség, hogy más is megvásárolja egy adott évre (pl. ha valaki Ürömről rendszeresen jár át, mert dolga van a faluban).

Javasolt zónák:

<u>1. zóna:</u> a bekötő utaknál (Budai út, Fő utca), a település elején kialakított parkolók: Legalacsonyabb parkolási díj ebben a zónában lenne vagy ingyenes parkolás. Ez ösztönözné a turistát, hogy itt parkoljon. A helyi lakosok parkolási ingyenessége itt érvényes lenne.

<u>2. zóna:</u> a településközpontban az intézményeknél: Közepes parkolási díj. Elsődleges cél, hogy azok tudjanak parkolni, akiknek dolguk van a központban. Amennyiben kialakítható az igényeken túl többlet hely, oda jöhetnek a turisták, de magasabb díjért. A helyiek parkolási ingyenessége ebben a zónában egyértelműen érvényes lenne.

<u>3. zóna:</u> Levendulás környékén (opcionális): Legmagasabb parkolási díj. Csak a turistáknak lenne kijelölve, helyieknek nem lenne kedvezmény (közelben laknak, gyalog vagy kerékpárral is könnyen elérhetik a turista célpontokat).

Lakosokhoz érkező vendégek parkolása:

Elsősorban telken belül vagy az ingatlan előtti kapubehajtóban a KRESZ szabályai szerint. Minden más esetben fizetős parkolóban várakozhatnak a vendégek fizetés ellenében. Az ingyenes parkolást biztosító kártya csak a lakosoknak járna (gépjármű adót már központilag a NAV szedi, ha hozzá lehet férni az adatbázishoz, akkor a gépjármű adót fizetők kapnának kártyát, ha ez nem lehetséges, akkor ingatlanonként, lakcím után járna a kártya). Olyan köztes megoldás is lehet a vendégek számára, hogy a helyeik kártyájához rendelve lenne évente 50 vagy 100 óra többlet parkolási kredit, ami a vendégek kerete lenne, vagy **minden egyes ingatlanhoz 3 vendégkártya lenne igényelhető**. További opció, hogy a helyi lakosok többlet vendégkártyát kapnak.

Egyéb lehetőségek/kapcsolódó fejlesztések:

- Fizetős zónák csak szezonálisan (március közepe – október közepe között), amikor sok a turista. Az év többi részén mindenhol ingyenes lenne a parkolás.
- A bekötő utaknál kialakítandó parkolóknál információs/tájékoztató táblák, térképek kihelyezése. A település területén rendelkezésre álló üres parkolóhelyek számát elektronikus számláló mutathatná, ha egyértelműen lehatárolhatóak lennének a fizetős parkolók.
- Bekötő úti parkolóknál kerékpárkölcsönző kialakítása.
- Levendulásnál kerékpáros pihenőhely kialakítása.
- A település elején kialakított parkolóktól a gyalogos eljutás problémát fog jelenteni, néhány helyen nincs vagy keskeny/rossz állapotú a járda. A parkolási és kerékpáros fejlesztések mellett járdaépítési program indítása is indokolt lesz. A Fő utca lakott területen kívüli szakaszán a közelmúltban széles térkő járda épült, ami megfelelő. Problémája, hogy a turisták megállására javasolt parkoló Fő utcával ellentétes oldalán található, az országos közút keresztezése nem megoldott, csak az iskolánál.

7.5.1. Fizető várakozási terület kijelölése

- forgalomszervezési, valamint lakott terület, üdülőhely védelme érdekében a helyi önkormányzat rendeletben jelöli ki;
- az önkormányzat rendeletben határozhatja meg az egyes díjköteles várakozási területeket, a díjköteles várakozási időszakot, a fizetendő várakozási díj mértékét, a díjfizetés alól mentesítettek, valamint a kedvezményes várakozásra jogosultak körét;
- díjfizetési kötelezettség olyan várakozási területen, olyan időszakra rendelhető el, amelyen az adott időszakban **a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága (a továbbiakban: telítettség) a 70%-ot meghaladja**, a telítettség mértékét a tulajdonos önkormányzat megrendelésére megfelelő – a Magyar Mérnöki Kamara által igazolt – jogosultsággal rendelkező szakember bevonásával kell elvégezni, **a legnagyobb forgalmú évszakban, két egymást követő héten, a tervezett díjfizetési időszaknak megfelelően, a jogszabályban rögzített módszertan szerint**;
- a várakozási övezetként kijelölt területnek egybefüggőnek, a szabályozásnak egységesnek, a terület határainak egyértelműnek kell lennie;
- a Kkt. szerinti közterületek némelyike (terek, parkok, egyéb közterületek) nem minősülnek útnak, így rájuk burkolati előírás sincs;
- minden megkezdett ötven várakozási helyből ki kell jelölni legalább egy, a mozgáskorlátozottak számára fenntartott várakozási helyet;
- közúti jelzőtáblák csak szaktervező által készített és közútkezelői hozzájárulással ellátott dokumentációk (forgalomtechnikai terv, diszpozíciós vázlat) alapján helyezhetők ki.

7.5.2. A díjak mértéke, pótdíj

- a várakozási díj mértéke egy órára vonatkozó várakozási díjként határozható meg;
- **az egy órára vonatkozó várakozási díj személygépkocsi esetében nem haladhatja meg az üzemanyag (meghatározott módon számított) árának kétszeresét;**
- A minimálisan fizetendő várakozási díj – díjfizetési módtól függően – 15 perctől egy óráig terjedő időszaknak megfelelő összeg;
- A várakozás feltételeit (időszak, időtartam, várakozási díj, a díjfizetés módja) kiegészítő táblán kell jelezni;
- **jegykiadó automaták elhelyezésénél biztosítani kell, hogy a parkolóhelyek legalább 80%-ától az automata 75 méteres gyaloglással elérhető legyen; az automatákon feltüntetendő információk körét a jogszabály rögzíti;**
- várakozási díj a „Parkolj és utazz" (P+R) közúti jelzőtáblával megjelölt várakozási területen nem állapítható meg, legfeljebb az őrzésért mint többletszolgáltatásért kérhető korlátozott mértékű díj;
- a pótdíj mértékét és eljárásrendjét a jogszabály rögzíti;
- a díjfizetési kötelezettség teljesítésének ellenőrzésére, a díj- és pótdíjkövetelés érvényesítésére a szolgáltató egyes adatokat meghatározott ideig kezelhet;
- a várakozási díjakból és pótdíjakból eredő bevételeket és azok felhasználását a helyi önkormányzatnak nyilván kell tartania. A nyilvántartást az önkormányzat honlapján közzé kell tenni.

7.5.3. Mobilfizetés

Mobilfizetést – törvényi kötelezettség okán – minden üzemeltetőnek alkalmaznia kell.

- a parkolási közszolgáltatás központosított mobil értékesítésű szolgáltatás;
- a szolgáltató köteles mobil fizetési rendszer útján biztosítani az értékesítést, a nemzeti mobil fizetési szervezet útján, 2013. április 1-je óta;
- a nemzeti mobil fizetési szervezet a szolgáltatóval szerződést köt, melynek keretében a szolgáltatást – díj ellenében – továbbértékesíti;
- a továbbértékesítési díj az ügyfél által fizetendő díj nettó összegének 10%-a.

7.5.4. Fizető parkolási övezet bevezetésének lehetősége

A hasonló települések turisztikai célú fizető várakozási övezet bevezetéseinek eddigi tapasztalata alapján megállapítható, hogy a parkoló díj bevételeknek a 70%-át teszik ki a költségek.

Amennyiben az önkormányzat fizető parkoló övezeteket kíván bevezetni, a jogszabályi előírás szerinti **telítettségi vizsgálatot igazolni szükséges**. Díjfizetési kötelezettség olyan várakozási területen, olyan időszakra rendelhető el, amelyen az adott időszakban a járművek **várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága** (a továbbiakban: telítettség) **a 70%-ot meghaladja**. A telítettség mértékét a tulajdonos önkormányzat megrendelésére megfelelő – a Magyar Mérnöki Kamara által igazolt – jogosultsággal rendelkező szakember bevonásával kell elvégezni, a legnagyobb forgalmú évszakban, két egymást követő héten, a tervezett díjfizetési időszaknak megfelelően, a jogszabályban rögzített módszertan szerint.
A parkolási vizsgálat (mind a statikus, mind a dinamikus) annak a kérdésnek az eldöntését hivatott megkönnyíteni, hogy szükséges-e, lehetséges-e, érdemes-e a parkolás gazdálkodást bevezetni a település közterületeinek egyes részein (a korlátozott idejű várakozásra vonatkozó rendelet megalkotásával), és amennyiben bevezetésre kerül a parkolás gazdálkodás, az milyen feltételrendszerrel engedje meg a várakozást az erre kijelölt területen.

A parkolási vizsgálaton belül **a statikus forgalomfelvétel feladata**, hogy, meghatározza egy adott területen rendelkezésre álló parkolóhelyek számának (parkoló kapacitásának) mekkora hányada foglalt egy (jellemző) időpontban.
A parkolási vizsgálaton belül **a dinamikus forgalomfelvétel feladata**, hogy meghatározza egy adott területen rendelkezésre álló parkolóhelyeket igénybevevő járművek várakozási idejének jellemzőit.
A dinamikus forgalomfelvétel keretében két tényező kerül vizsgálatra, egyrészt az egyes funkcionálisan elkülönülő területeken a parkolási igény napi változása (lefutása), másrészt a területen a rövid és hosszú idejű várakozások arányának meghatározása (forgási sebesség).

A beruházási költségek tekintetében elmondható, hogy a legnagyobb tételt a parkolójegy-automaták telepítése jelenti. Új automaták esetében darabonként 1,5 millió Ft-os tétellel lehet számolni, míg használtan beszerzett automaták kisebb ételben már 750 000 Ft körül elérhetők. **Az új automaták darabja telepítéssel együtt 2 millió Ft-ba is kerülhet.**

A Parkolóüzemeltetés terén a javasolt szervezeti keretek az alábbiak lehetnek:

- Üzemeltető: Önkormányzat
- Díjszedési mód:

- kézi díjszedés
- mobil fizetés
  - Díj mértéke:
- óradíj II. zónában: 250 Ft,
- óradíj III. zónában: 500 Ft
- napidíj: az óradíjak ötszöröse
  - Létszámszükségletek:
- 2 fő parkolóőr
- hivatali munkatársak munkakörében részfeladat: pénztáros, közterület-felügyelő, hatósági ügyintéző
  - Elsődleges cél: nem a bevétel generálása, hanem a forgalomszabályozás, a helyi lakosok nyugodt életvitelének fenntartása

7.6. PARKOLÁSRA NEM SZÁNT TERÜLETEK VÉDELME (ÖVEZETI/VONALI/PONTSZERŰ)

A parkolásra alapvetően nem alkalmas, annak mégis nagyban kitett területek védelmére az alábbi lehetőségeket vizsgáltuk:

- lakó-pihenő övezet
- környezetvédelmi övezet
- járművek behajtásának tilalma
- megállási tilalom
- várakozási tilalom
- korlátozott várakozási övezet

7.6.1. Lakó-pihenő övezet

A közúti közlekedés károsító hatásainak mérséklése és a forgalom biztonságának növelése érdekében jelölhető ki. A lakó-pihenő övezetekben csak egyenrangú útkereszteződések lehetnek,a megengedett maximális sebesség 20 km/h, 3,5 t-nál nagyobb össztömegű járművek csak kivételes esetben hajthatnak be, a járművek meghatározott köre hajthat csak be, elsősorban az ott lakók, vagy oda látogatók. Ha az utcában nincs kiépített járda, akkor járművel várakozni csak az erre a célra kijelölt területeken szabad.

7-9. kép: Lakó-Pihenő övezet tábla jelentése

Jelen koncepcióterv célja a parkolási rend felülvizsgálata mellett, a település utcáinak megvédése a többlet parkolási igénytől, melyre egyik lehetséges megoldás a Lakó-pihenő övezet kijelölése.

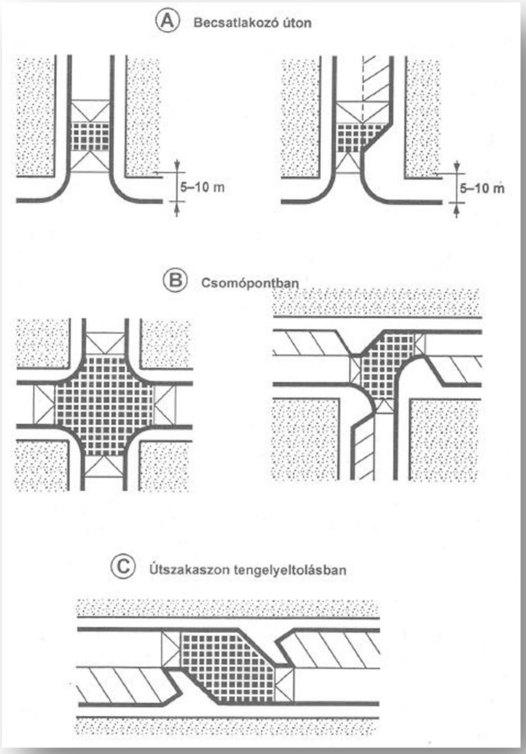
Az övezetekben el kell érni, hogy az abba belépő járművezetők felismerjék és felfogják a korlátozás tényét és mértékét, ezáltal az övezetekben engedélyezett maximális sebességet betartsák.

A sebességcsökkentéssel kapcsolatos lehetőségeket és megoldásokat egy tervezési útmutató adja meg részletesen: e-UT 03.07.13 Közutakon alkalmazható sebességcsökkentő eszközök.

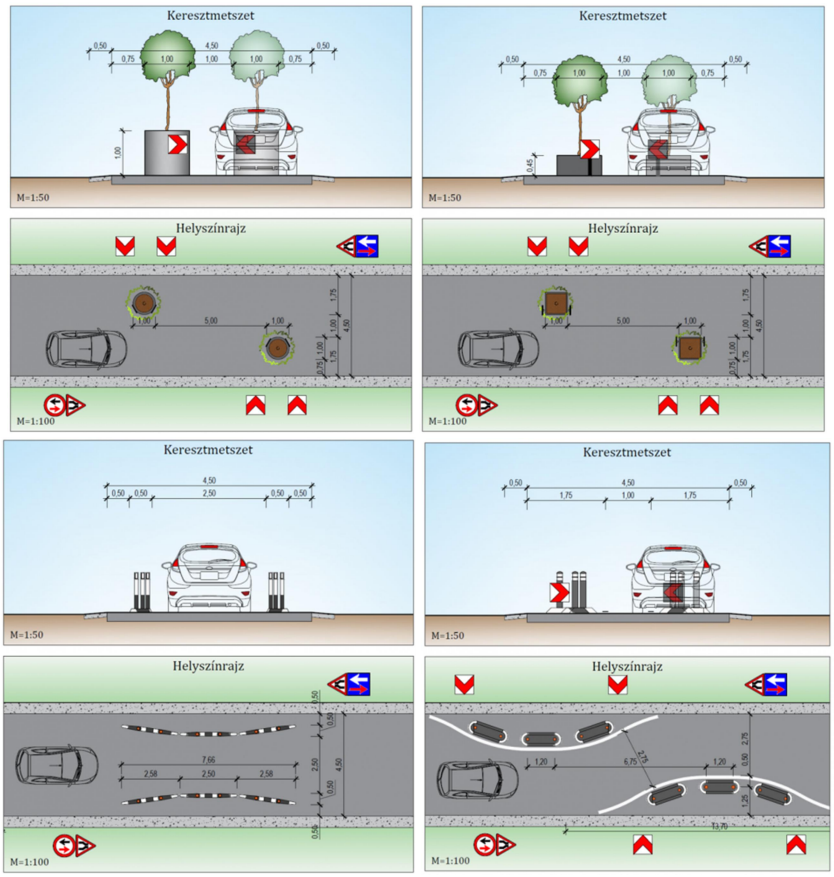
A sebességcsökkentésre szolgáló elemek tervezését a csomópontoknál kell kezdeni. Különös gondot kell fordítani a belső utak határoló úthoz történő csatlakozásának tervezésekor.

A sebességcsökkentésre az alábbi módszerek állnak rendelkezésre:

- a járműben függőleges lengéseket keltő eszközök: hosszú küszöbök, sebességcsökkentő bordák
- a járműben vízszintes lengéseket keltő eszközök: sávelhúzások, pályaelhúzások, útpályaszűkítés
- kombinált sebességcsökkentő elemek: behajtóküszöbök útszűkítéssel, csomópont burkolatszintjének felemelése rámpás ráhajtással, burkolatszint emelése csomópontokban, pályaelhúzással, tengelyugratás sávszűkítéssel



7-1. ábra: Lakó-pihenő övezetben a sebességcsökkentő elemek kombinált alkalmazása



7-2. ábra: kútgyűrű, növényláda, kerékvető, forgalomterelő oszlopok[16]

[16] https://erdmost.hu/cikk/megoldasokat-keresnek-forgalomcsillapitasra-felsovolgyi-uton

7-10. kép: útpályaszűkítés kútgyűrűvel – Budakalász, Erdőhát utca

7-11. kép: útpályaszűkítés tengelyugratással, épített szigetekkel – Budapest X. kerület, Nemes utca

7-12. kép: útpályaszűkítés kombinált megoldással – Budapest II. kerület, Szépvölgyi út

A Lakó-pihenő övezetek kialakításának jellemzőit egységesítve a kívánt hatás szerinti csoportosítást javasolt alkalmazni. Az egységesítés, a könnyen tanulható és felismerhető jellemzők **érdekében a kiépítettség minden szintje hasonló, azonban a hatás szempontjából egyre drasztikusabb.** A különböző elvárt hatások

elérését célzó hatás szintek (I. „jelzés értékű”; II. „enyhe” és III. „szigorú”) egyben koncepcionális változatok is minden egyes zónára. Cél a településszerte egységes megjelenés, egyfajta Lakó-pihenő övezet arculat létrehozása, ami egyértelmű a helyi lakosságnak és a turista forgalomnak is.

- **jelzés értékű**, mely gyakorlatilag nem kényszeríti a járművezetőt, de felhívja a figyelmet a csillapított közlekedésre,
- **enyhe**, mely szükségessé teszi a járművezető reagálását, (kormányzás, lassítás stb.) de még nem kényszerít,
- **szigorú**, mely révén a pálya csak a megkívánt sebesség alkalmazásával válik járhatóvá;

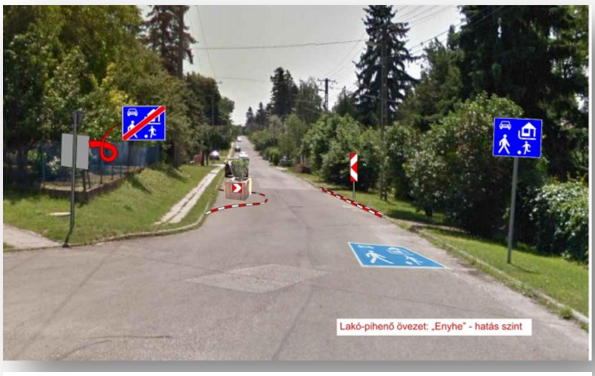
„Jelzés értékű” – hatás szint jellemzői:

- kordonpontokon forgalomtechnikai jelzések alkalmazása, „Lakó-pihenő övezet” (122. ábra), illetve „Lakó-pihenő övezet vége” (123. ábra) jelzőtáblák kihelyezése
- színes (torzított alakú) „Lakó-pihenő övezet” burkolati jel festése
- mindkét oldalon a kiemelt szegély piros-fehér sávozású figyelmeztető festése (ahol nincs kiemelt szegély javasolt rövid szakaszon kiépíteni azt az egységes megjelenés érdekében!)
- minden csomópontban egyenrangú utak kereszteződése, ún. jobbkéz szabály kialakítása
- csomópontok között, ún. megszakítás nélküli útszakaszokon nincs beavatkozás

7-13. kép: Lakó-pihenő övezet jelzés értékű kijelölés az övezeti kordonponton

„Enyhe” – hatás szint jellemzői:

- kordonpontokon forgalomtechnikai jelzések alkalmazása, „Lakó-pihenő övezet” (122. ábra), illetve „Lakó-pihenő övezet vége” (123. ábra) jelzőtáblák kihelyezése
- színes (torzított alakú) „Lakó-pihenő övezet” burkolati jel festése
- útpályaszűkítés felfestéssel a csomóponti területtől mintegy 10-15 méterre, javasolt 2,75 m (max. 3,00 m) széles forgalmi sáv meghagyása
- a kiemelt szegély, illetve a szűkítő burkolati jel piros-fehér sávozású figyelmeztető festése (ahol nincs kiemelt szegély javasolt rövid szakaszon kiépíteni azt az egységes megjelenés érdekében!) A sávszűkítés költséghatékonyan készülhet kútgyűrűs, vagy virágládás megoldással is, ebben az esetben piros-fehér figyelemfelkeltő festéssel kell a szűkítést kijelölni.
- minden csomópontban egyenrangú utak kereszteződése, ún. jobbkéz szabály kialakítása
- kritikus belső csomópontok területének pályaszintemelése
- csomópontok között, ún. megszakítás nélküli útszakaszokon nagyjából 150 méterenként, emlékeztető jelleggel sebességcsillapító eszköz alkalmazása (jellemzően forgalomtechnikai eszközökkel, javasolt a tengelyugratás vagy pályaszűkítés előnyben részesítése, az olcsó dűbelezett előregyártott borda alkalmazását érdemes kerülni.)

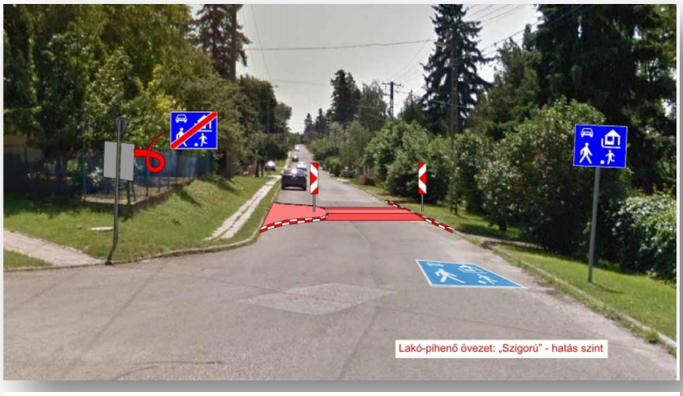


7-14. kép: Lakó-pihenő övezet enyhe értékű kijelölés az övezeti kordonponton

„Szigorú” – hatás szint jellemzői:

- kordonpontokon forgalomtechnikai jelzések alkalmazása, „„Lakó-pihenő övezet” (122. ábra), illetve „Lakó-pihenő övezet vége” (123. ábra) jelzőtáblák kihelyezése

- színes (torzított alakú) „Lakó-pihenő övezet” burkolati jel festése
- épített útpályaszűkítés a csomóponti területtől mintegy 10-15 méterre, javasolt 2,75 m (max. 3,00 m) széles forgalmi sáv meghagyása, ezt a bejárati kaput célszerű pályaszintemeléssel kombináltan kiépíteni
- mindkét oldalon a kiemelt szegély piros-fehér sávozású figyelmeztető festése (ahol nincs kiemelt szegély javasolt rövid szakaszon kiépíteni azt az egységes megjelenés érdekében!)



7-15. kép: Lakó-pihenő övezet szigorú értékű kijelölés az övezeti kordonponton

- minden csomópontban egyenrangú utak kereszteződése, ún. jobbkéz szabály kialakítása
- kritikus belső csomópontok területének pályaszintemelése
- csomópontok között, ún. megszakítás nélküli útszakaszokon nagyjából 75 méterenként, kényszerítő jelleggel sebességcsillapító eszköz alkalmazása (jellemzően forgalomtechnikai eszközökkel, javasolt a tengelyugratás vagy pályaszűkítés előnyben részesítése, az olcsó dűbelezett előregyártott borda alkalmazását érdemes kerülni.) Alkalmazhatóak a költségesebb épített menetdinamikai küszöbök és az épített útpálya szűkítések.

7.6.2. Környezetvédelmi övezet (zóna)

Az övezet kijelölését tartalmazó forgalomtechnikai tervet valamennyi érintett közút kezelőjének jóvá kell hagynia. A jelzőtábla azt jelzi, hogy az úton (övezetben) a gépkocsik nem közlekedhetnek. A kiegészítő jelzőtábla jelzi azon környezetvédelmi igazolólaphoz tartozó – a hatósági jelzésen (rendszámtáblán) elhelyezett–matrica színét, amellyel rendelkező gépkocsira a behajtás tilalma vonatkozik. A közút kezelője a behajtási tilalom alól felmentést adhat.

A közúti közlekedés hozzávetőlegesen egyharmad részben járul hozzá a környezet finompor-terheléséhez. A városokban, azok vonzáskörzeteiben és a forgalmas utak mentén a finompor-kibocsátások részaránya gyakran jóval 50% felett van. Emiatt, az egészség védelmében, egy európai irányelv született, amely az önkormányzatok számára környezetvédelmi zónák létesítését engedélyezi településük vonzáskörzeteiben.
Ahol környezetvédelmi zónát hoznak létre, ott az azon történő áthaladáshoz, illetve a zónában történő közlekedéshez környezetvédelmi matrica szükséges. A matrica hiányában tilos a környezetvédelmi zónákba behajtani. A hatóságok az előírást megszegőket pénzbírsággal büntetik.
A lehetséges közlekedési tilalmak a személygépkocsikat, tehergépkocsikat és buszokat érinthetik. Kivételt képeznek a motorkerékpárok és háromkerekű gépjárművek, a munkagépek, a mező- és erdőgazdasági vontatók, a mobil gépek/készülékek, a veteránautók, a fogyatékkal élők gépjárművei, valamint a külön engedéllyel közlekedő gépjárművek.
A gépjárműveket – károsanyag-kibocsátásuk alapján - négy csoportba sorolják:

- Az 1. és a 2. csoportba tartozó gépjárművek nem kaphatnak finompormatricát. Ilyenek a szabályozott katalizátor nélküli személygépkocsik, az EURO 1, EURO 2 vagy rosszabb fokozatú személygépkocsik és az EURO 1, EURO 2 vagy rosszabb fokozatú tehergépkocsik.
- Az összes többi gépjármű (3., 4. csoport) kaphat környezetvédelmi matricát, amely a besorolásnak megfelelően sárga, illetve zöld lehet.

A környezetvédelmi zónákat Németország számos településén alkalmazzák már.

7.6.3. Járművek behajtásának tilalma

Abban az esetben lehet elrendelni, ha azt a forgalom biztonsága vagy egységesítése, a környezet védelme, vagy az út állapotának megóvása indokolja. Az érintett úton levő úticélú járművek behajtását kiegészítő táblák (kivéve célforgalom, kivéve áruszállítás) alkalmazásával kell lehetővé tenni. A közút kezelője eseti behajtási hozzájárulással felmentést adhat a korlátozással érintett területen lakó, ott telephellyel rendelkező, vagy oda (onnan) áruszállítást végző természetes személy vagy jogi személy részére, ezt „kivéve engedéllyel” kiegészítő táblával lehet jelölni.

7.6.4. Megállási tilalom, várakozási tilalom

Olyan helyen kell elrendelni, ahol a részben, vagy teljes egészében az úttesten megálló (várakozó) jármű a forgalomban jelentős fennakadást okozna. Megállási tilalom hatálya alól sem kiegészítő táblával, sem más módon kivétel nem adható. Ahol a járművek megállását vagy várakozását az útpadkán is meg kell tiltani, ezt a tilalmat a jelzőtáblával együtt elhelyezett kiegészítő táblával kell jelezni. A várakozási tilalom hatálya alól felmentett járművek meghatározott körét feltüntető kiegészítő tábla elhelyezhető. A kiegészítő táblán egyértelművé kell tenni, hogy a mentesítés kikre terjed ki.

7.6.5. Korlátozott várakozási övezet

Olyan területet szabad kijelölni, amelynek teljes úthálózatán, az útterületen rendelkezésre álló várakozóhelyek száma a várakozási igényektől jelentősen elmarad. A várakozás feltételei (időszak, időtartam) kiegészítő táblán jelezhetők. „Kivéve engedéllyel” kiegészítő táblát nem lehet kihelyezni, de bizonyos kivételekekkel együtt is alkalmazható. Ebben az esetben a várakozás feltételeire a kiegészítő táblán feltüntetettek az irányadók.

7.6.6. Jelzőtáblák elhelyezése

A jelzőtáblákat az úttest mellett, menetirány szerint a jobb oldalon helyezik el. A jelzőtáblát a bal oldalon, vagy az úttest felett megismételhetik. A közúti jelzőtáblák csak szaktervező által készített és közútkezelői hozzájárulással ellátott dokumentációk (forgalomtechnikai terv, diszpozíciós vázlat) alapján helyezhetők ki.

8. TERVEZETT FEJLESZTÉSEK

8.1. ALAPELVEK

A változatok kidolgozása során az alábbi alapelveket vettük figyelembe:

- **A település számára a legkedvezőbb változat a Levendulás környékén a parkolási lehetőség csökkentése**
- **Fizető övezetek kijelölése, a díjpolitika meghatározása során olyan díjszabást kell választani, amelyek a parkolni szándékozók túlnyomó többsége számára elfogadható megoldást nyújtanak, így nem késztetik őket a szabályok áthágására**
- **A helyi lakosok és a hozzájuk érkező vendégek számára (meghatározott darabszámban) továbbra is biztosítani kell az ingyenes parkolást, az intézményekhez, szolgáltatásokhoz való korlátozások nélküli hozzáférést a hétvégi időszakba is.**
- **Az ingyenes parkolókat igénybe vevő turisták számára közvetített szolgáltatások nyújtása, lovaskocsikázással, kerékpárkölcsönzéssel, esetleg elektromos buszokkal juthatnak el a kiválasztott túristaútvonalaikhoz.**
- **Lehetőség szerint a zöldterületeken még idényszerűen se lehessen várakozni, a zöldterületek károsítása csak így kerülhető el. Ehhez szükség van a zöldterületre való behajtást, az ott történő várakozást kimondottan tiltó, ahhoz szankciót rendelő rendelete megalkotására.**

A parkolásra alapvetően nem alkalmas, annak mégis nagyban kitett területek védelmére az alábbi lehetőségeket vizsgáltuk:

- lakó-pihenő övezet
- környezetvédelmi övezet
- járművek behajtásának tilalma
- megállási tilalom
- várakozási tilalom
- korlátozott várakozási övezet

A védett övezetekben (Lakó-pihenő övezet) az alábbi alapelveket vettük figyelembe:

- A vonatkozó útügyi műszaki előírások és tervezési útmutatók alapján a forgalomcsillapított övezetek csak meghatározott építési övezeti besorolású területeken jelölhetők ki.
- Lakó-pihenő övezetet tisztán lakó, vagy üdülő funkciójú területen célszerű létesíteni (gyermek- és oktatási intézmény elhelyezkedhet az övezetben).
- Az övezetek egyértelműen lehatárolt egységet képezzenek. Az övezet jól elkülöníthető legyen az azt körülvevő határoló forgalmi utaktól.
- Az övezeti kordonpontok kialakítása egy adott övezet esetében lehetőleg egyforma legyen a jobb felismerhetőség és egyértelmű szabályozás miatt. Az azonos módon kialakított övezeti be- és kilépési pontok az övezet egységes megjelenését eredményezik.
- A kiugróan nagy forgalmú határoló utakkal körbevett övezetek esetében különösen szükséges a forgalomcsillapítást határozottabban előidéző műszaki megoldás alkalmazása az övezeti kordonpontoknál. Az ilyen utakkal határolt övezetek be- és kilépési pontjait emiatt építési

beavatkozással javasolt kialakítani. Csupán forgalomtechnikai beavatkozással az alacsonyabb forgalmú határoló és belső utakkal rendelkező övezetek kordonpontjait javasolt megvalósítani.

- A forgalomcsillapított övezetek forgalomtechnikai és/vagy építési beavatkozással egyaránt kijelölhetők. Lakó-pihenő övezetnél (a szigorúbb forgalomszabályozásból fakadóan) az épített forgalom-, illetve sebességcsökkentő elemeket kell előnyben részesíteni.
- Forgalomtechnikai beavatkozás alatt könnyen kihelyezhető és (adott esetben) eltávolítható, kevésbé költséges elemek telepítését kell érteni. Ilyen beavatkozások: jelzőtáblák kihelyezése; útburkolati jelek felfestése; küszöbök elhelyezése ráépítéssel, tengely ugratások, útpályaszűkítés kútgyűrűvel (esztétikai okokból esetlegesen a kútgyűrű növényesítésével, vagy kútgyűrű helyett növényládák, utcabútorok alkalmazásával).
- Az építési beavatkozás biztosabb megoldás, ami nagyobb időtávra megoldja a forgalom-, illetve sebességcsillapítást. Hátránya a forgalomtechnikai beavatkozáshoz képest, hogy jóval költségesebb és nehezebben eltávolítható. Épített megoldások: épített menetdinamikai küszöb; útpályaszűkítés épített szigetekkel. Természetesen bizonyos forgalomtechnikai eszközök az épített elemeknél is elengedhetetlenek (pl.: jelzőtáblák, útburkolati jelek).

8.2. VÁLTOZATOK

Az alapelvek figyelembe vételével, forgalomszabályozási szempontból a parkolási rend felülvizsgálatával kapcsolatos **javaslatok összesen 4 változatban kerültek kidolgozásra**. Az egyes változatok térképi megjelenítését a rajzi mellékletek mutatják be, az egyes változatok részletes bemutatása szövegesen pedig az alábbiakban található:

8.2.1. I. VÁLTOZAT

Legszigorúbb változat, ami tiltja a település turisztikailag vonzó területének személygépjárművel történő elérését **behajtási tilalom** bevezetésével. A település 3 területre lenne osztva a korlátozások szerint a terület felhasználás alapján:

1. **Lakóterületek (falusias és kertvárosias) – Vonali behajtási tilalom** az országos közutak mentén (kvázi területi korlátozás), a területekre csak az **engedéllyel** rendelkezők hajthatnak be szabad- és munkaszüneti napokon. Munkanapokon a behajtás mindenki számára lehetséges. Az engedélyt az önkormányzat adná a lakcímmel rendelkezőknek, akik további vendégkártyákkal fogadhatják a látogatókat, akik így bemehetnek a területre. Ilyen területek:
    - Határ út – Mária utca - Budai út - Kossuth tér - Fő utca - Templom utca - Kántor utca – Kőfuvaros utca - Kevélyhegyi út által határolt terület (a település nyugati fele, a Papi földekkel, a Kevélyhegyi úttal, ebbe a területbe esik a Mesevölgy Óvoda is, ami hétvégén és munkaszüneti napokon nem üzemel, így a behajtási korlátozás nincs hatással az intézmény működésére)
    - Fő utcától északkeletre fekvő lakóterület a József Attila utca - Kántor utca vonalig (Lazarét)
    - Budai út és Fő utca közötti lakóterület (Fő utca felől csak egy belépési pont van, az Ilona utca, egyébként a Borosjenői-patak határolja a lakóterületet)

2. **Közcélú/forgalomvonzó területek (többségében nem lakóterületek, melyek elérését biztosítani kell) – Vonali behajtási tilalom** (kvázi területi korlátozás), a területekre csak **célforgalomban** lehet behajtani szabad- és munkaszüneti napokon. Munkanapokon a behajtás mindenki számára lehetséges. A célforgalmi megközelítés biztosítása a területeken található forgalomvonzó

létesítmények miatt szükséges, a behajtást ezért nem lehet engedélyhez kötni. Sok forgalomvonzó létesítmény hétvégén is üzemel, így célforgalomban a szolgáltatások igénybe vevőit be kell engedni. Ilyen terület:

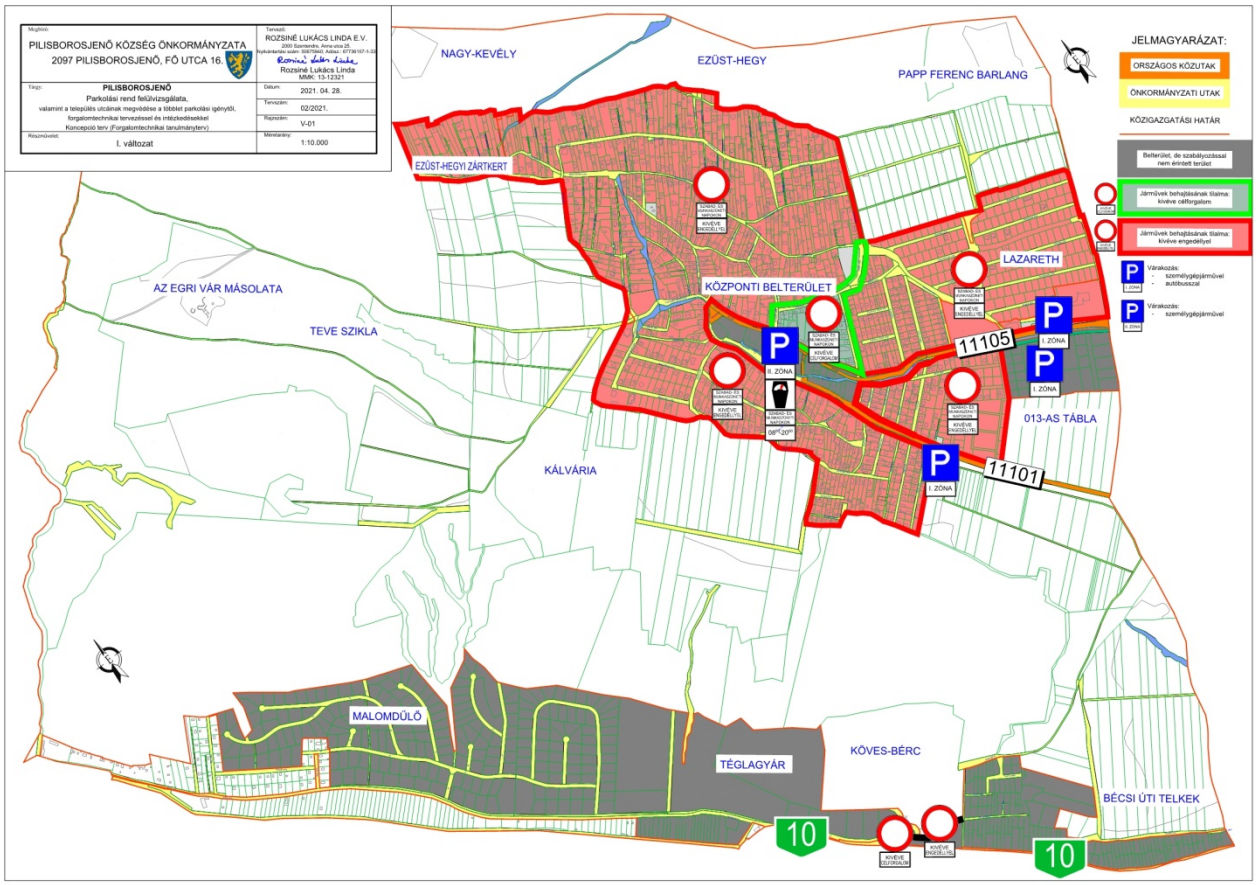
- Fő utca-József Attila utca-Iskola utca-Templom utca által határolt terület (a felsorolt utcákat is beleértve). Ezen a területen található a Templom utca menti fodrászat, söröző, butik és élelmiszerbolt (Coop mini), az Ady utca sarkán lévő élelmiszerbolt (Pöttöm ABC), valamint a MEDITOP Gyógyszeripari Kft. telephelye az Ady utca és a József Attila utca között. Emellett a temető megközelítését is biztosítani kell a közforgalomnak célforgalomban a Kántor utcán keresztül.

3. **Közcélú/forgalomvonzó területek (melyek elérését biztosítani kell) – Tilalommentes** terület, ahol olyan közcélú forgalomvonzó létesítmények vannak, melyek elérését akadálytalanul szükséges biztosítani. Ilyen területek/utak:
    - Budai út – Fő utca – Borosjenői-patak által határolt terület. Ezen a területen található a Polgármesteri Hivatal, az Egészségház, a Művelődési Ház és a posta. A Polgármesteri Hivatal és az Egészségház, valamint a Fő utca túloldalán lévő óvoda mellett összesen 3 db, különálló bejárattal rendelkező parkoló üzemel összesen ~50 db férőhellyel. A parkolókat csak szabad- és munkaszüneti napokon (amikor elsősorban a turistaforgalomra számítani kell) fizetős parkolóként kell kijelölni reggel 8 óra és este 20 óra között (II. ZÓNA). A 3 parkoló közel van egymáshoz, így 2 db automata elég lehet. A posta előtti rendezetlen parkolás jelenlegi állapotában maradna, esetleg a várakozóhelyeket lehetne felfesteni. A Budai út Borosjenői-patak menti szakasza mellett vonali várakozási tilalom bevezetése javasolt a padkán történő várakozás tiltásával együtt.
    - Országos közutak: 11101 j. út (Budai út) és 11105 j. út (Fő utca). Az országos utak mentén a lakott terület határánál 3 db parkoló üzemel vagy fog üzemelni, melyeknél ingyenes parkolás biztosítása javasolt a turistaforgalom odavonzása miatt (I. ZÓNA). Az országos közutak Pilisborosjenőre bevezető szakaszai mellett információs/tájékoztató táblák kihelyezése szükséges.

Bécsi út (10. sz. főút) – Hegyalja út – Tücsök utca által határolt terület

A Bécsi út érintett szakaszának a lakóterületen és a Tücsök utcán keresztül történő kikerülése miatt az alábbi intézkedések javasoltak:

- A Köves-bérc melletti lakóterület közvetlen kapcsolattal rendelkezik a Bécsi útra. A kapcsolatot biztosító út Bécsi úti csomópontjánál **vonali behajtási tilalom** bevezetése javasolt. A behajtó útról ágazik le a Köves-bérci bánya bejáró útja, a bányáig a behajtást a célforgalom számára biztosítani kell. A bánya behajtójának csomópontja után szintén **vonali behajtási tilalom** bevezetése szükséges, de erre a szakaszra már csak engedéllyel lehet behajtani állandó jelleggel (hét közben és hétvégén egyaránt). Az engedélyt az önkormányzat adná a lakcímmel rendelkezőknek, akik további vendégkártyákkal fogadhatják a látogatókat, akik így bemehetnek a területre.
- A Bécsi út kikerülése Üröm felől a Tücsök utcáról nyíló, illegális földút kitaposáson keresztül történik. Mivel az illegális földút nem közút, ezért az forgalomtechnikai eszközökkel nem szabályozható. A Tücsök utcáról letérő kikerülési lehetőséget **fizikailag meg kell szüntetni** (Tücsök utca menti növénytelepítés: fasor, cserje; út menti árok létesítése).



8-1. ábra: Tervezett fejlesztések: I. változat

8.2.2. II. VÁLTOZAT

Szigorú változat, ami a település turisztikailag vonzó területének személygépjárművel történő elérését behajtással nem tiltja, de a turisták várakozását igen **várakozási tilalom** bevezetésével. A település 3 területre lenne osztva a korlátozások szerint a terület felhasználás alapján:

1. **Lakóterületek (falusias és kertvárosias) – Övezeti várakozási tilalom** az országos közutak mentén (területi korlátozás), az övezetekbe csak az Önkormányzat által kiadott **parkolási bérlettel** rendelkezők várakozhatnak szabad- és munkaszüneti napokon. Munkanapokon a várakozás mindenki számára lehetséges. A parkolási bérletet az önkormányzat adná a lakcímmel rendelkezőknek, akik további vendégkártyákkal fogadhatják a látogatókat, akik így várakozhatnak a területen. Ilyen területek:
    - Határ út – Mária utca - Budai út - Kossuth tér - Fő utca - Templom utca - Kántor utca – Kőfuvaros utca - Kevélyhegyi út által határolt terület (a település nyugati fele, a Papi földekkel, a Kevélyhegyi úttal, ebbe a területbe esik a Mesevölgy Óvoda is, ami hétvégén és munkaszüneti napokon nem üzemel, így a behajtási korlátozás nincs hatással az intézmény működésére)
    - Fő utcától északkeletre fekvő lakóterület a József Attila utca - Kántor utca vonalig (Lazarét)
    - Budai út és Fő utca közötti lakóterület (Fő utca felől csak egy belépési pont van, az Ilona utca, egyébként a Borosjenői-patak határolja a lakóterületet)

2. **Közcélú/forgalomvonzó területek (többségében nem lakóterületek, melyek elérését biztosítani kell) – Vonali behajtási tilalom** (kvázi területi korlátozás), a területekre csak **célforgalomban** lehet behajtani szabad- és munkaszüneti napokon. Munkanapokon a behajtás mindenki számára

lehetséges. A célforgalmi megközelítés biztosítása a területeken található forgalomvonzó létesítmények miatt szükséges, a behajtást ezért nem lehet engedélyhez kötni. Sok forgalomvonzó létesítmény hétvégén is üzemel, így célforgalomban a szolgáltatások igénybe vevőit be kell engedni. Ilyen terület:

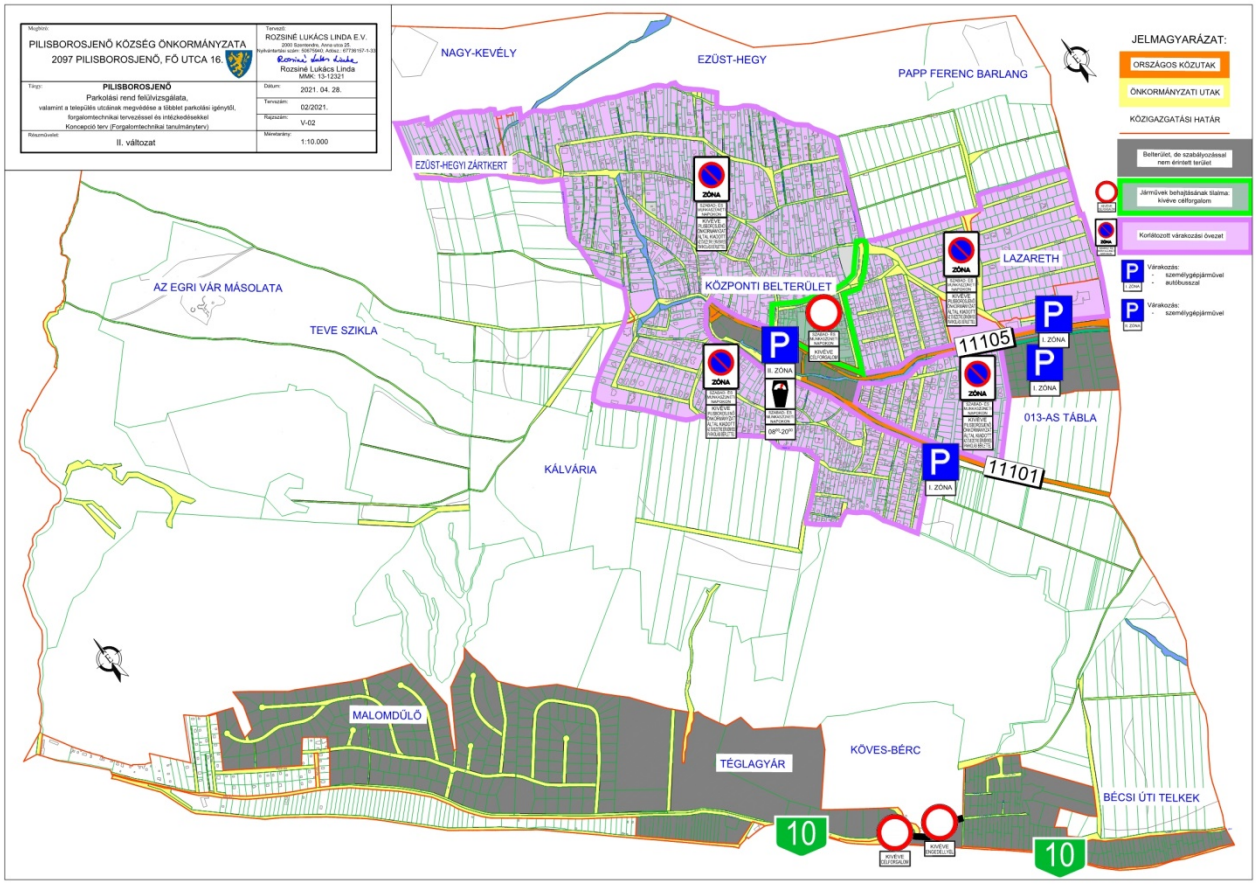
- Fő utca-József Attila utca-Iskola utca-Templom utca által határolt terület (a felsorolt utcákat is beleértve). Ezen a területen található a Templom utca menti fodrászat, söröző, butik és élelmiszerbolt (Coop mini), az Ady utca sarkán lévő élelmiszerbolt (Pöttöm ABC), valamint a MEDITOP Gyógyszeripari Kft. telephelye az Ady utca és a József Attila utca között. Emellett a temető megközelítését is biztosítani kell a közforgalomnak célforgalomban a Kántor utcán keresztül.

3. **Közcélú/forgalomvonzó területek (melyek elérését biztosítani kell) – Tilalommentes** terület, ahol olyan közcélú forgalomvonzó létesítmények vannak, melyek elérését akadálytalanul szükséges biztosítani. Ilyen területek/utak:
    - Budai út – Fő utca – Borosjenői-patak által határolt terület. Ezen a területen található a Polgármesteri Hivatal, az Egészségház, a Művelődési Ház és a posta. A Polgármesteri Hivatal és az Egészségház, valamint a Fő utca túloldalán lévő óvoda mellett összesen 3 db, különálló bejárattal rendelkező parkoló üzemel összesen ~50 db férőhellyel. A parkolókat csak szabad- és munkaszüneti napokon (amikor elsősorban a turistaforgalomra számítani kell) fizetős parkolóként kell kijelölni reggel 8 óra és este 20 óra között (II. ZÓNA). A 3 parkoló közel van egymáshoz, így 2 db automata elég lehet. A posta előtti rendezetlen parkolás jelenlegi állapotában maradna, esetleg a várakozóhelyeket lehetne felfesteni. A Budai út Borosjenői-patak menti szakasza mellett vonali várakozási tilalom bevezetése javasolt a padkán történő várakozás tiltásával együtt.
    - Országos közutak: 11101 j. út (Budai út) és 11105 j. út (Fő utca). Az országos utak mentén a lakott terület határánál 3 db parkoló üzemel vagy fog üzemelni, melyeknél ingyenes parkolás biztosítása javasolt a turistaforgalom odavonzása miatt (I. ZÓNA). Az országos közutak Pilisborosjenőre bevezető szakaszai mellett információs/tájékoztató táblák kihelyezése szükséges.

Bécsi út (10. sz. főút) – Hegyalja út – Tücsök utca által határolt terület

A Bécsi út érintett szakaszának a lakóterületen és a Tücsök utcán keresztül történő kikerülése miatt az alábbi intézkedések javasoltak:

- A Köves-bérc melletti lakóterület közvetlen kapcsolattal rendelkezik a Bécsi útra. A kapcsolatot biztosító út Bécsi úti csomópontjánál **vonali behajtási tilalom** bevezetése javasolt. A behajtó útról ágazik le a Köves-bérci bánya bejáró útja, a bányáig a behajtást a célforgalom számára biztosítani kell. A bánya behajtójának csomópontja után szintén **vonali behajtási tilalom** bevezetése szükséges, de erre a szakaszra már csak engedéllyel lehet behajtani állandó jelleggel (hét közben és hétvégén egyaránt). Az engedélyt az önkormányzat adná a lakcímmel rendelkezőknek, akik további vendégkártyákkal fogadhatják a látogatókat, akik így bemehetnek a területre.
- A Bécsi út kikerülése Üröm felől a Tücsök utcáról nyíló, illegális földút kitaposáson keresztül történik. Mivel az illegális földút nem közút, ezért az forgalomtechnikai eszközökkel nem szabályozható. A Tücsök utcáról letérő kikerülési lehetőséget **fizikailag meg kell szüntetni** (Tücsök utca menti növénytelepítés: fasor, cserje; út menti árok létesítése).



8-2. ábra: Tervezett fejlesztések: II. változat

8.2.3. III. VÁLTOZAT

Közepes szigorúságú változat (az I. és IV. változat kombinációja), ami tiltja a település turisztikailag vonzó területének személygépjárművel történő elérését az **átmenő forgalom tiltásának** bevezetésével. A település 3 területre lenne osztva a korlátozások szerint a terület felhasználás alapján:

1. **Lakóterületek (falusias és kertvárosias) – Övezeti korlátozás** az országos közutak mentén lakó-pihenő övezetek kijelölésével, a területekre csak az **ott lakók és oda látogatók, valamint a kerékpárosok** (egyéb kivételek a KRESZ szerint) hajthatnak be, **az átmenő forgalom nem**. Ilyen területek:
    - Budai úttól délnyugatra fekvő lakóterület teljes egészében
    - Fő utcától északkeletre fekvő lakóterület a József Attila utca-Kántor utca vonalig (Lazarét)
    - Budai út és Fő utca közötti lakóterület (Fő utca felől csak egy belépési pont van, az Ilona utca, egyébként a Borosjenői-patak a határolja a lakóterületet)
    - Északi lakóterület a Prohászka Ottokár utca-Fő utca-Templom utca-Kántor utca vonalig

2. **Közcélú/forgalomvonzó területek (többségében nem lakóterületek, melyek elérését biztosítani kell) – Vonali behajtási tilalom** (kvázi területi korlátozás), a területekre csak **célforgalomban** lehet behajtani szabad- és munkaszüneti napokon. Munkanapokon a behajtás mindenki számára lehetséges. A célforgalmi megközelítés biztosítása a területeken található forgalomvonzó létesítmények miatt szükséges, a behajtást ezért nem lehet engedélyhez kötni. Sok forgalomvonzó létesítmény hétvégén is üzemel, így célforgalomban a szolgáltatások igénybe vevőit be kell engedni. Ilyen terület:
    - Fő utca-József Attila utca-Iskola utca-Templom utca által határolt terület (a felsorolt utcákat is beleértve). Ezen a területen található a Templom utca menti fodrászat, söröző, butik és

élelmiszerbolt (Coop mini), az Ady utca sarkán lévő élelmiszerbolt (Pöttöm ABC), valamint a MEDITOP Gyógyszeripari Kft. telephelye az Ady utca és a József Attila utca között. Emellett a temető megközelítését is biztosítani kell a közforgalomnak célforgalomban a Kántor utcán keresztül.

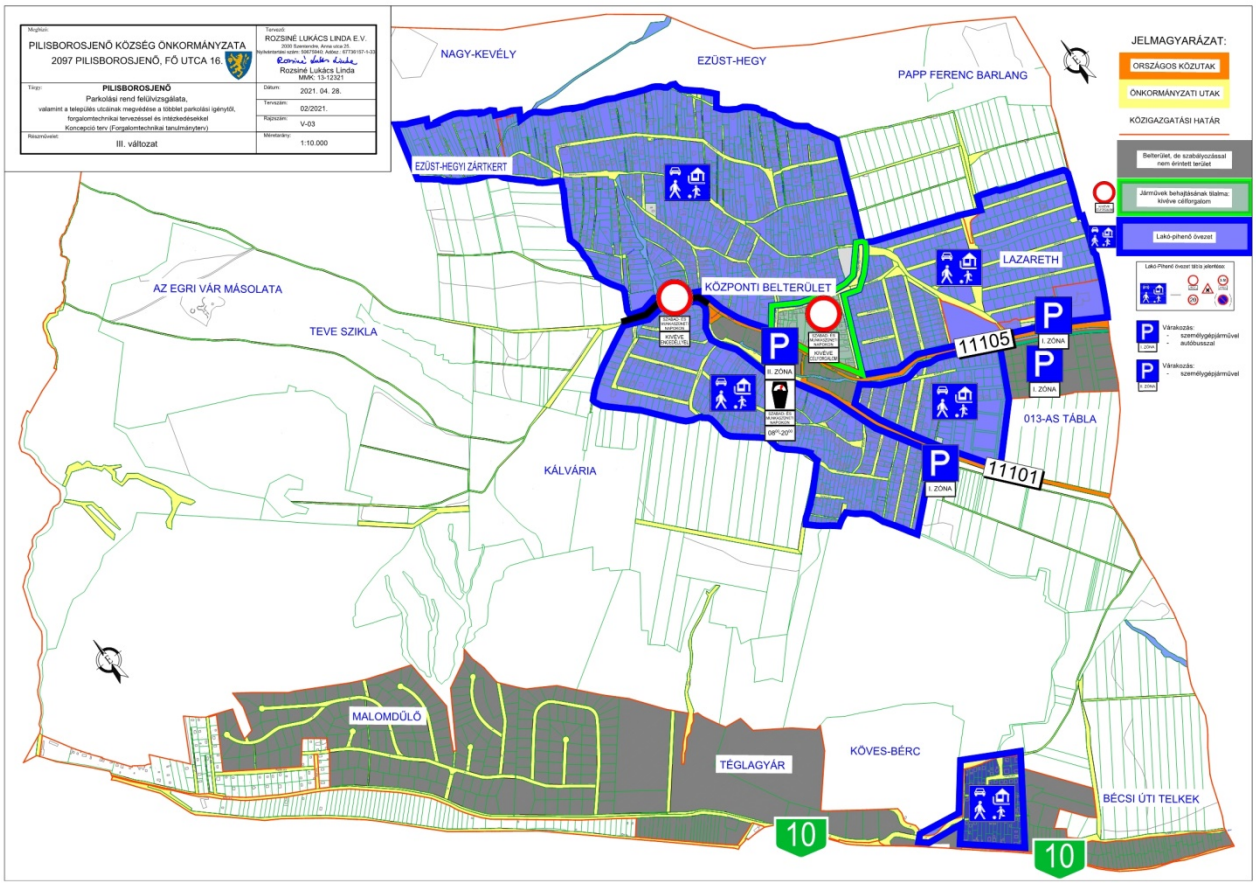
A Mesevölgy Óvodához vezető Prohászka Ottokár utca lakó-pihenő övezetbe vonása nem javasolt, a terület felhasználás alapján településközponti területhez vezet (de lehet az is egy alváltozat, hogy a teljes nyugati terület lakó-pihenő övezet). Ezért az utcában **vonali behajtási tilalom** kerülne bevezetésre, így az utcába csak az **engedéllyel** rendelkezők hajthatnak be szabad- és munkaszüneti napokon. Munkanapokon a behajtás mindenki számára lehetséges. Az engedélyt az önkormányzat adná a lakcímmel rendelkezőknek, akik további vendégkártyákkal fogadhatják a látogatókat, akik így bemehetnek az utcába. A Mesevölgy Óvoda hétvégén és munkaszüneti napokon nem üzemel, így a behajtási korlátozás nincs hatással az intézmény működésére.

3. **Közcélú/forgalomvonzó területek (melyek elérését biztosítani kell) – Tilalommentes** terület, ahol a közcélú forgalomvonzó létesítmények vannak, melyek elérését akadálytalanul szükséges biztosítani. Ilyen területek/utak:
    - Budai út – Fő utca – Borosjenői-patak által határolt terület. Ezen a területen található a Polgármesteri Hivatal, az Egészségház, a Művelődési Ház és a posta. A Polgármesteri Hivatal és az Egészségház, valamint a Fő utca túloldalán lévő óvoda mellett összesen 3 db, különálló bejárattal rendelkező parkoló üzemel összesen ~50 db férőhellyel. A parkolókat csak szabad- és munkaszüneti napokon (amikor elsősorban a turistaforgalomra számítani kell) fizetős parkolóként kell kijelölni reggel 8 óra és este 20 óra között (II. ZÓNA). A 3 parkoló közel van egymáshoz, így 2 db automata elég lehet. A posta előtti rendezetlen parkolás jelenlegi állapotában maradna, esetleg a várakozóhelyeket lehetne felfesteni. A Budai út Borosjenői-patak menti szakasza mellett vonali várakozási tilalom bevezetése javasolt a padkán történő várakozás tiltásával együtt.
    - Országos közutak: 11101 j. út (Budai út) és 11105 j. út (Fő utca). Az országos utak mentén a lakott terület határánál 3 db parkoló üzemel vagy fog üzemelni, melyeknél ingyenes parkolás biztosítása javasolt a turistaforgalom odavonzása miatt (I. ZÓNA). Az országos közutak Pilisborosjenőre bevezető szakaszai mellett információs/tájékoztató táblák kihelyezése szükséges.

Bécsi út (10. sz. főút) – Hegyalja út – Tücsök utca által határolt terület

A Bécsi út érintett szakaszának a lakóterületen és a Tücsök utcán keresztül történő kikerülése miatt az alábbi intézkedések javasoltak:

- A Köves-bérc melletti lakóterület közvetlen kapcsolattal rendelkezik a Bécsi útra. A kapcsolatot biztosító út és a bánya behajtó útjának csomópontjától **övezeti korlátozás** bevezetése javasolt lakó-pihenő övezet kijelölésével, a területekre csak az **ott lakók és oda látogatók, valamint a kerékpárosok** (egyéb kivételek a KRESZ szerint) hajthatnak be, **az átmenő forgalom nem**. A lakó-pihenő övezet a Bécsi úti csomóponttól nem jelölhető ki, mivel a bánya elérését biztosítani kell. A lakó-pihenő övezet csak a bánya bejárata után jelölhető ki, addig a forgalom szabadon behajthat a Bécsi útról.
- A Bécsi út kikerülése Üröm felől a Tücsök utcáról nyíló, illegális földút kitaposáson keresztül történik. Mivel az illegális földút nem közút, ezért az forgalomtechnikai eszközökkel nem szabályozható. A Tücsök utcáról letérő kikerülési lehetőséget **fizikailag meg kell szüntetni** (Tücsök utca menti növénytelepítés: fasor, cserje; út menti árok létesítése).



8-3. ábra: Tervezett fejlesztések: III. változat

8.2.4. IV. VÁLTOZAT

Legenyhébb változat, ahol a település turisztikailag vonzó területének személygépjárművel történő elérése **biztosított lenne**, de csak koncentráltan a Prohászka Ottokár utcán keresztül. A többi terület **védve lenne az átmenő forgalomtól**. A település 2 területre lenne osztva a korlátozások szerint a terület felhasználás alapján:

1. **Lakóterületek (falusias és kertvárosias) – Övezeti korlátozás** az országos közutak mentén lakó-pihenő övezetek kijelölésével, a területekre csak az **ott lakók és oda látogatók, valamint a kerékpárosok** (egyéb kivételek a KRESZ szerint) hajthatnak be, **az átmenő forgalom nem**. Ilyen területek:
    - Budai úttól délnyugatra fekvő lakóterület teljes egészében
    - Fő utcától északkeletre fekvő lakóterület a József Attila utca-Kántor utca vonalig (Lazarét)
    - Budai út és Fő utca közötti lakóterület (Fő utca felől csak egy belépési pont van, az Ilona utca, egyébként a Borosjenői-patak a határolja a lakóterületet)
    - Északi lakóterület a Prohászka Ottokár utca-Fő utca-Templom utca-Kántor utca vonalig

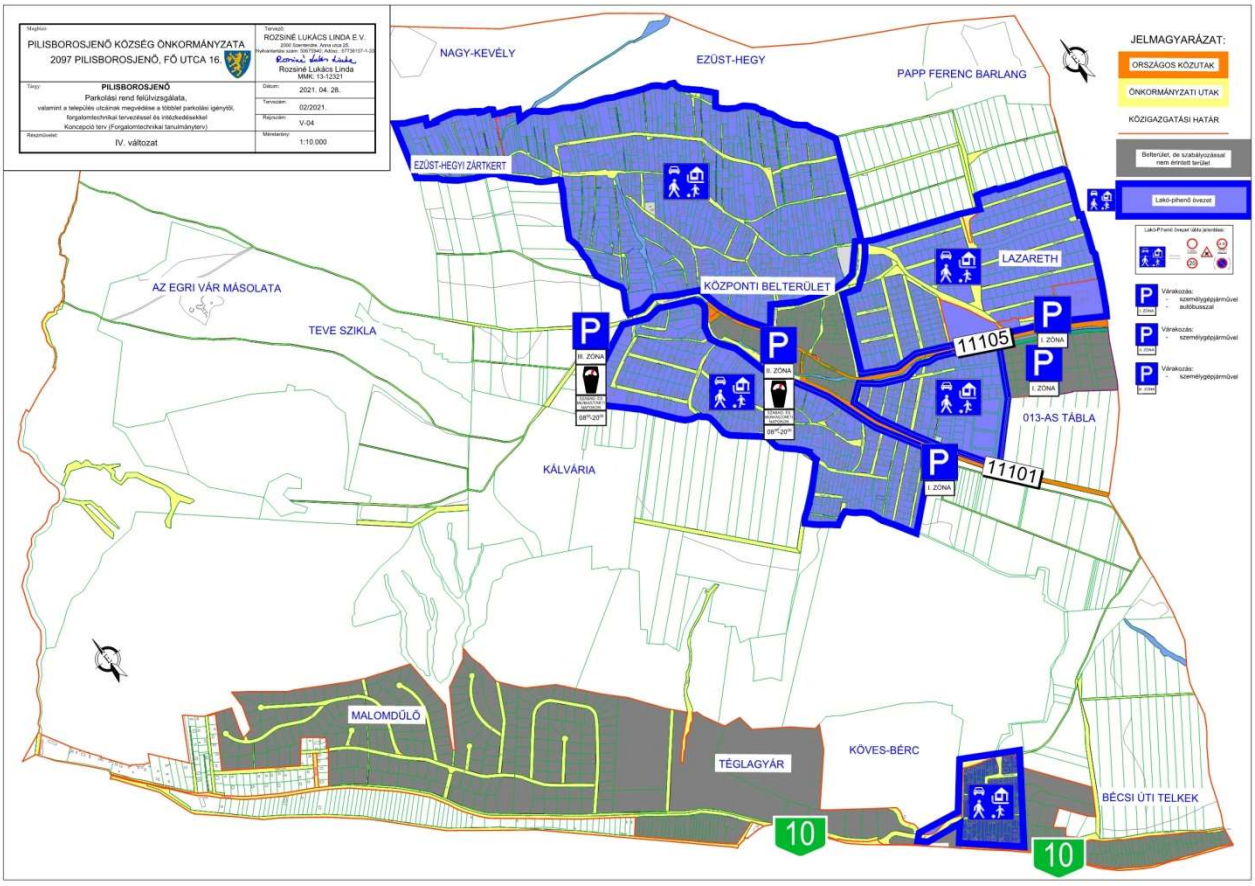
2. **Közcélú/forgalomvonzó területek (melyek elérését biztosítani kell) – Tilalommentes** terület, ahol a közcélú forgalomvonzó létesítmények vannak, melyek elérését akadálytalanul szükséges biztosítani. Ilyen területek/utcák/utak:
    - Fő utca-József Attila utca-Iskola utca-Templom utca által határolt terület (a felsorolt utcákat is beleértve). Ezen a területen található a Templom utca menti fodrászat, söröző, butik és élelmiszerbolt (Coop mini), az Ady utca sarkán lévő élelmiszerbolt (Pöttöm ABC), valamint a MEDITOP Gyógyszeripari Kft. telephelye az Ady utca és a József Attila utca között. Emellett a temető megközelítését is biztosítani kell a közforgalomnak a Kántor utcán keresztül.

- Prohászka Ottokár utca – Az utca a település nyugati oldalán kijelölt településközponti terület megközelítését szolgálja. Az utca végében lévő levendulamezővel szemben (vagy annak a területnek a távlati beépítése esetén máshol) parkolót kell kialakítani, ami díjfizetéssel üzemelne szabad- és munkaszüneti napokon reggel 8 óra és este 20 óra között (III. ZÓNA; további lehetőség, hogy hét közben is fizetős legyen).
- Budai út – Fő utca – Borosjenői-patak által határolt terület. Ezen a területen található a Polgármesteri Hivatal, az Egészségház, a Művelődési Ház és a posta. A Polgármesteri Hivatal és az Egészségház, valamint a Fő utca túloldalán lévő óvoda mellett összesen 3 db, különálló bejárattal rendelkező parkoló üzemel összesen ~50 db férőhellyel. A parkolókat csak szabad- és munkaszüneti napokon (amikor elsősorban a turistaforgalomra számítani kell) fizetős parkolóként kell kijelölni reggel 8 óra és este 20 óra között (II. ZÓNA). A 3 parkoló közel van egymáshoz, így 2 db automata elég lehet. A posta előtti rendezetlen parkolás jelenlegi állapotában maradna, esetleg a várakozóhelyeket lehetne felfesteni. A Budai út Borosjenői-patak menti szakasza mellett vonali várakozási tilalom bevezetése javasolt a padkán történő várakozás tiltásával együtt.
- Országos közutak: 11101 j. út (Budai út) és 11105 j. út (Fő utca). Az országos utak mentén a lakott terület határánál 3 db parkoló üzemel vagy fog üzemelni, melyeknél ingyenes parkolás biztosítása javasolt a turistaforgalom odavonzása miatt (I. ZÓNA). Az országos közutak Pilisborosjenőre bevezető szakaszai mellett információs/tájékoztató táblák kihelyezése szükséges.

Bécsi út (10. sz. főút) – Hegyalja út – Tücsök utca által határolt terület

A Bécsi út érintett szakaszának a lakóterületen és a Tücsök utcán keresztül történő kikerülése miatt az alábbi intézkedések javasoltak:

- A Köves-bérc melletti lakóterület közvetlen kapcsolattal rendelkezik a Bécsi útra. A kapcsolatot biztosító út és a bánya behajtó útjának csomópontjától **övezeti korlátozás** bevezetése javasolt lakó-pihenő övezet kijelölésével, a területekre csak az **ott lakók és oda látogatók, valamint a kerékpárosok** (egyéb kivételek a KRESZ szerint) hajthatnak be, **az átmenő forgalom nem**. A lakó-pihenő övezet a Bécsi úti csomóponttól nem jelölhető ki, mivel a bánya elérését biztosítani kell. A lakó-pihenő övezet csak a bánya bejárata után jelölhető ki, addig a forgalom szabadon behajthat a Bécsi útról.
- A Bécsi út kikerülése Üröm felől a Tücsök utcáról nyíló, illegális földút kitaposáson keresztül történik. Mivel az illegális földút nem közút, ezért az forgalomtechnikai eszközökkel nem szabályozható. A Tücsök utcáról letérő kikerülési lehetőséget **fizikailag meg kell szüntetni** (Tücsök utca menti növénytelepítés: fasor, cserje; út menti árok létesítése).



8-4. ábra: Tervezett fejlesztések: IV. változat

9. JAVASLAT

9.1. A VIZSGÁLT LEHETŐSÉGEK ELŐNYEI, HÁTRÁNYAI

PARKOLÁSRA NEM SZÁNT TERÜLETEK VÉDELME SZERINT	ELŐNYÖK	HÁTRÁNYOK
Lakó-pihenő övezet		
Környezetvédelmi övezet	A behajtásra jogosultak köre megfelel a céloknak	Mivel nincs, vagy nagyon csekély az átmenő forgalom, ezért a szabályozás a behajtásra vonatkozóan **túlszabályozásnak** minősül. **Ellenőrzés** szempontjából nehezen kezelhető. **Várakozni** (amennyiben nincs járda, csak a kijelölt területen lehet, ez korlátozza a lakók lehetőségeit.
Járművek behajtásának tilalma	A behajtásra korlátozottak köre egyértelmű.	Mivel nincs, vagy nagyon csekély az átmenő forgalom, ezért a szabályozás a behajtásra vonatkozóan **túlszabályozásnak** minősül.

		Az oda látogatók behajtásának lehetőségét is korlátozza. A **célforgalmi behajtás** csak a járművek megállításával ellenőrizhető. **Az engedéllyel történő behajtás** nagy adminisztratív hátteret igényel.
Megállási tilalom	Egyértelműen tiltja a várakozást.	Megállási tilalom alól **kivétel nem adható** sem a lakókra, sem dolgozókra vonatkozóan, csak idő és távolság kiegészítéssel látható el.
Várakozási tilalom	Egyértelműen tiltja a várakozást. Az engedély megléte ellenőrizhető.	
Korlátozott várakozási övezet	Egyértelműen tiltja a várakozást. Az engedély megléte ellenőrizhető, önkormányzati rendelettel a település lakóinak felmentés adható. Övezeti jellege miatt jól kommunikálható, a parkolási célú behajtás megelőzhető.	

Az önkormányzat részéről a célok elérése leginkább a korlátozott várakozási övezettel, valamint a járművek behajtásának tiltásával, kivéve célforgalom kombinálásával a legalkalmasabb, <u>tehát javasolt a II. változat megvalósítása.</u>

9.2. II. VÁLTOZAT JAVASOLT MEGVALÓSÍTÁSA

A korlátozott várakozási övezet kialakításánál minden behajtási kordonponton jól láthatóan ki kell táblázni az övezet elejét és végét, megfontolandó az útpadkán is kiegészítő tábla elhelyezése. A II. változatot javasolt ütemezetten kialakítani, 0. ütemben a parkolási problémákkal leginkább rendelkező területek védelmével kell kezdeni a megvalósítást.

Az övezetben ingatlannal rendelkezők, vagy a településen állandó, esetleg ideiglenes lakcímmel rendelkezők számára lehetővé kell tenni a felmentést. Ezek legyenek:

- rendszámra szólók
- az engedélyek adott ingatlan címére szóljanak, így mindenki a saját ingatlanja előtt jogosult várakozni, és nem lesz érdekelt abban, hogy az engedélyt „sokszorosítsa”
- az ellenőrzés a szélvédő mögé kihelyezett engedély alapján, vagy megfelelő technológiai háttér esetén az önkormányzat adatbázisában történő ellenőrzéssel történjen
- az övezeti szabályozást hangsúlyossá kell tenni (jelzés értékű, enyhe, szigorú hatásokkal)
- a zöldterületre való behajtást, az azon történő várakozásra vonatkozó szabályozást az önkormányzatnak rendeletben kell kezelnie, a rendelethez szankciót kell megállapítani

- csak és kizárólag következetes ellenőrzés és szankcionálás esetén érhető el a kívánt hatás

9.3. FIZETŐ ÖVEZET BEVEZETÉSÉNEK JAVASLATA

Az Ófaluban (központi belterületen) lévő, meglévő parkolókat fizető övezetbe kell vonni, a szezonálisan erős parkolási igény miatt.

A fizető övezeteket pontos területi lehatárolása mind a parkolási rendeletben (térképvázlattal), mind a helyszínen táblázással jelezni kell.
A parkolási rendeletben rögzített díjköteles időszakot egyértelművé kell tenni, és a helyszínen táblázással is jelölni kell.
A parkolási rendeletben szereplő díjakat és mentességeket, kedvezményeket a helyszínen táblázással is egyértelműsíteni kell.

A fizető övezetek bevezethetőségére terhelési vizsgálatot kell készíteni, a díjfizető zóna bevezethetőségének megalapozása érdekében.
A parkolási rendeletet meg kell alkotni.
A parkolási rendelet mellett, a zöldterületre való behajtást, az ott történő várakozást kimondottan tiltó, ahhoz szankciót rendelő rendelete megalkotása is javasolt.

A díjstruktúra meghatározása során kezelni kell a különböző célcsoportok eltérő igényeit (kirándulni érkezők hosszabb idejű parkolása, illetve a Levenduláshoz, lovardába érkezők – részben helyi lakosok – rövidebb idejű parkolása) közötti konfliktusokat. Ennek lehetséges módja például a Levendulás parkoló időkorlátos rendszerben történő üzemeltetése, vagy egy adott időszak(pl. első 1 óra) díjmentessé tétele.
Javasolt a Levendulás környékén kevesebb férőhellyel rendelkező, drágább díjfizetési zónába tartozó övezet kijelölése.
Az Ófaluban (központi belterületen) lévő parkolókban fizetendő várakozási díjaknak lényegesen alacsonyabbnak kell lennie, mint a Levendulás környékén lévő parkolóknak, a település kedvelt kirándulóhelyeitől legmesszebb lévő, kijelölt várakozóhelyeknek pedig ingyenesnek kell lennie, hogy kellőképpen ösztönözzék a járművezetőket a távolabbi, de olcsóbb parkolók igénybevételére.

Középtávon azt is el kell dönteni, hogy amennyiben a fizető parkolási övezetek bevezetése mellett születik döntés az önkormányzat részéről, akkor a díjfizetés módját is ki kell választani. Szóba jöhet:

- kézi díjszedés
- parkolóautómata
- sorompós, beléptetős rendszer

Továbbá a parkolók szolgáltatási szintjét is ki kell választani: burkolt, vagy burkolatlan parkolófelületek. A burkolattól függően lehet a parkolóhelyeket kijelölni felfestéssel, vagy bójázással, szalagozással.

A Levendulás környékén szóba jöhet az ideiglenes, szezonális parkolóüzemeltetés abban a másfél hónapban, amikor a Levendula virágzás van, ebben az esetben a zöldterületek használatára vonatkozó rendeletben is gondolni kell erre, ezen időszakban elképzelhető egy zöldterületen történő parkolás kijelölése is.
A hasonló települések turisztikai célú fizető várakozási övezet bevezetéseinek eddigi tapasztalata alapján megállapítható, hogy a parkoló díj bevételeknek a 70%-át teszik ki a költségek.

Amennyiben az önkormányzat **fizető parkoló övezeteket kíván bevezetni, a jogszabályi előírás szerinti telítettségi vizsgálatot igazolni szükséges**. Díjfizetési kötelezettség olyan várakozási területen, olyan időszakra rendelhető el, amelyen az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága (a továbbiakban: telítettség) a 70%-ot meghaladja. A telítettség mértékét a tulajdonos önkormányzat megrendelésére megfelelő – a Magyar Mérnöki Kamara által igazolt – jogosultsággal rendelkező szakember bevonásával kell elvégezni, **a legnagyobb forgalmú évszakban, két egymást követő héten, a tervezett díjfizetési időszaknak megfelelően, a jogszabályban rögzített módszertan szerint.**

A beruházási költségek tekintetében elmondható, hogy a legnagyobb tételt a parkolójegy-autómaták telepítése jelenti. Új automaták esetében darabonként 1,5 millió Ft-os tétellel lehet számolni, míg használtan beszerzett automaták kisebb ételben már 750 000 Ft körül elérhetők**. Az új autómaták darabja telepítéssel együtt 2 millió Ft-ba is kerülhet.**

A Parkolóüzemeltetés terén a javasolt szervezeti keretek az alábbiak lehetnek:

- Üzemeltető: Önkormányzat
- Díjszedési mód:
  - kézi díjszedés
  - mobil fizetés
- Díj mértéke:
  - óradíj II. zónában: 250 Ft,
  - óradíj III. zónában: 500 Ft
  - napidíj: az óradíjak ötszöröse
- Létszámszükségletek:
  - 2 fő parkolóőr
  - hivatali munkatársak munkakörében részfeladat: pénztáros, közterület-felügyelő, hatósági ügyintéző
- Elsődleges cél: nem a bevétel generálása, hanem a forgalomszabályozás, a helyi lakosok nyugodt életvitelének fenntartása

9.4. TÁJÉKOZTATÁS

A problémák összegzése alapján is látható, hogy kulcsfontosságú a tájékoztatás, a kommunikáció szerepe. Szükséges, hogy már az útnak indulás előtt is lehessen információt szerezni a településen lévő parkolási lehetőségekről, a helyszínen a parkolóhely választása során amennyiben telített a parkoló, legyen információ a további, alternatív parkolási lehetőségekről.

A szabálytalan parkolások elkerülésének minimalizálása érdekében egyértelműsíteni kell jelzőtáblákkal is, hogy hol lehet, és hol nem lehet megállni.
A kommunikáció során nagy hangsúlyt kell fektetni, hogy a korlátozott várakozási övezetekbe nem érdemes behajtani sem a kirándulóknak, ugyanis ott tilos a parkolás és büntetik az engedéllyel nem rendelkezőket.

Az alábbi tájékoztatás javasolt az előzetes tájékoztatásra:

- önkormányzat honlapján: parkolási térkép, magyarázat és javaslatok, díjköteles időszakok és díjak egyértelmű megfogalmazása
- Turista útvonalakat jelölő honlapokon: parkolási térkép, magyarázat és javaslatok, díjköteles időszakok és díjak egyértelmű megfogalmazása

Az alábbi tájékoztatás javasolt a helyszíni tájékoztatásra:

- előjelző, tájékoztató táblák
- térképek
- tájékoztató anyag (szórólap, plakát)
- molinok kihelyezése

A településre bevezető két országos úthálózat mellett javasolt az egyes parkolási létesítményekbe navigáló, információs táblák elhelyezése.

Alapvetően arra kell törekedni, hogy a fontos döntési pontokban, ahol még több létesítmény is elérhető, mindenképp megjelenjenek a településen lévő parkolási lehetőségek, információk.

Első lépésként a parkolási létesítménybe tartó turista forgalmat a statikus információs táblával is megfelelő mértékben lehet tájékoztatni.

9-1. kép: Parkolásra vonatkozó Információs tábla, mintakép
(Szentendre, 11. sz. főút mellett elhelyezett parkolási információs tábla)

9.5. ELLENŐRZÉS

Szükséges továbbá az egyértelmű, közérthető jelzőrendszer kialakítása, táblázással, felfestéssel, a várakozási szabályokról annak érdekében, hogy mindenki számára egyértelmű legyen hol lehet, és milyen feltételekkel parkolhatnak a településre érkezők.

Lényeges, hogy a bevezetendő szabályokat be is kell tartatni. A szabálysértések következetes szankcionálása, és ennek esetleges nyilvánossá tétele.

9.6. MEGVALÓSÍTÁS, ÜTEMEZÉS

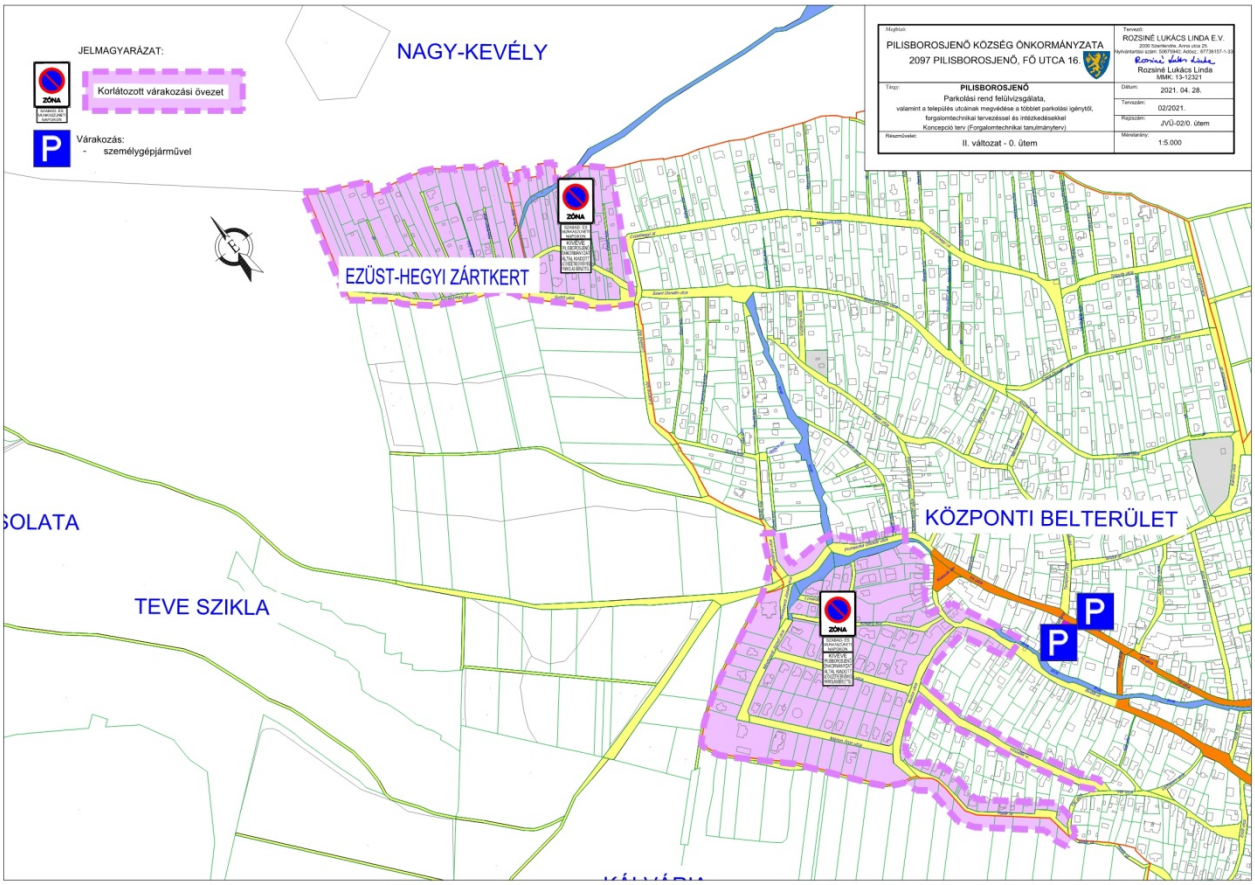
A javasolt parkolási rendszer teljes kiépítése, az övezetek rendszerek kiterjedése, előkészítési időigénye és nem utolsó sorban költsége miatt nem lehet egyszerre megvalósítani. A teljes rendszer kialakításának

időigénye jelentős anyagi forrás birtokában is több év. **Javasolt tehát a kiépítést ütemezetten megvalósítani**. A kiépítési ütemeket célszerű összehangoltan kezelni, a település vezetés (politikai és műszaki elvek) és a lakosság érdekeit egyeztetve.

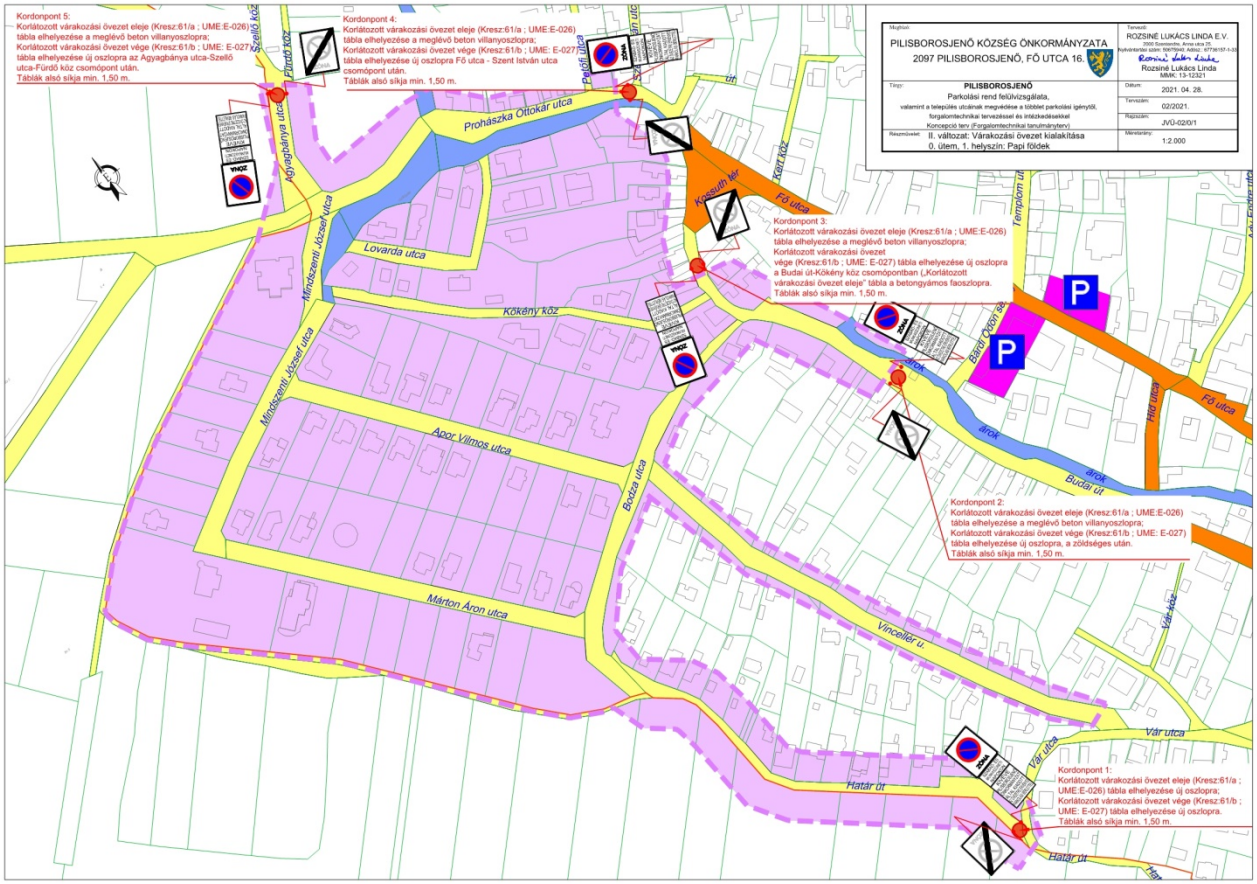
A megvalósítást három ütemre javasolt tagolni:
0. ütem: azonnal megvalósuló fejlesztés
I. ütem: 1 éven belül megvalósuló fejlesztés
II. ütem: 1-2 éven belül megvalósuló fejlesztés
III. ütem: 2 éven túl megvalósuló fejlesztés

9.6.1. 0. megvalósítási ütem

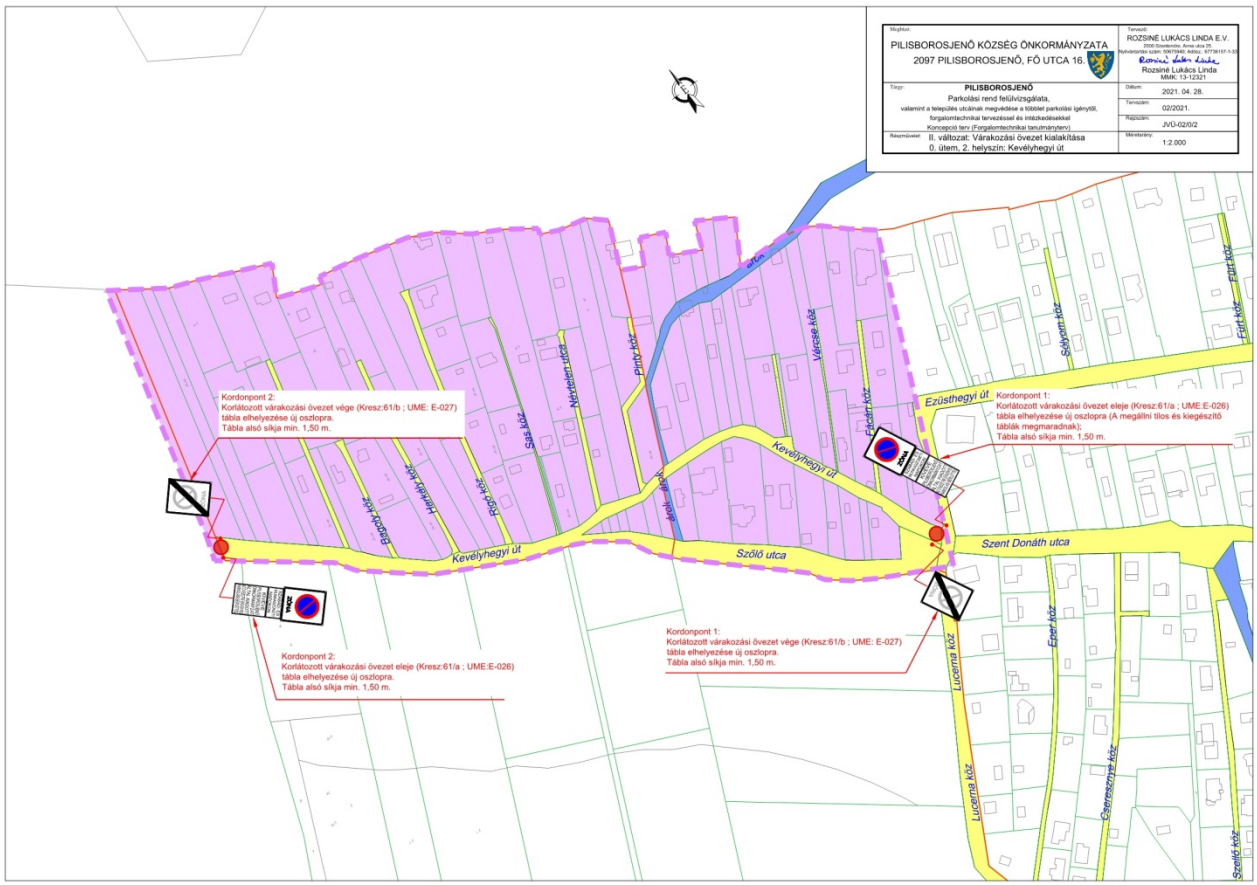
Az azonnal megvalósítható fejlesztés között a korlátozott várakozási övezetet a Papi földeken és a Kevélyhegyi úton lehet bevezetni, ezáltal a parkolás szempontjából gócpontnak számító Levendulás környéki terület védett övezetbe vonható. Ezen időszakban kell a település parkolási rendeletét megalkotni.



9-2. kép: II. változat, 0. ütem



9-3. kép: II. változat: Várakozási övezet kialakítása; 0. ütem, 1. helyszín: Papi földek



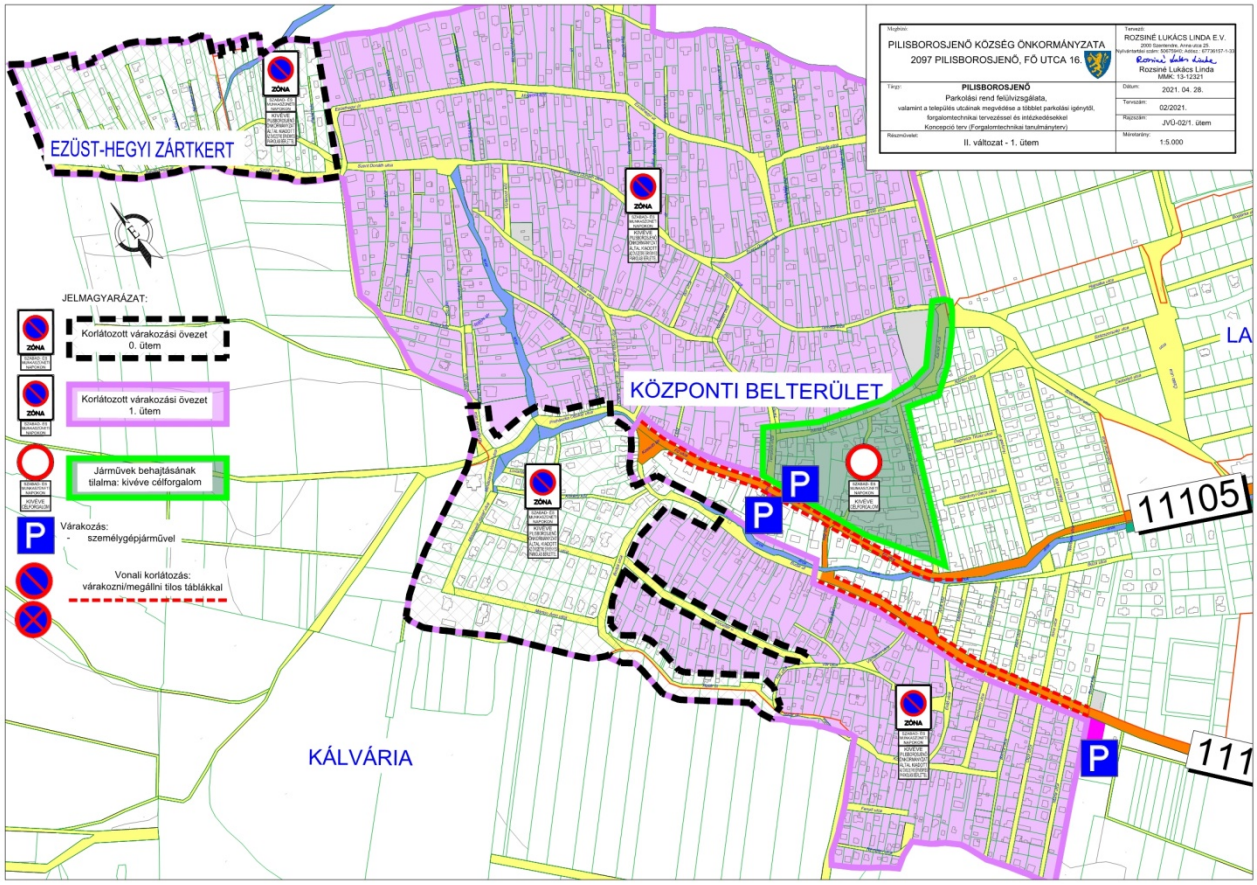
9-4. kép: II. változat: Várakozási övezet kialakítása; 0. ütem, 2. helyszín: Kevélyhegyi út

9.6.2. I. megvalósítási ütem

Az 1 éven belül megvalósítható fejlesztések leginkább a **forgalomtechnikai beavatkozások**. A parkolási nehézségek kezelésére a védett övezetek bevezetése is pozitív változást fog hozni a település életébe.

Ezen időszakban kell a település parkolási rendeletét módosítani, korrigálni a kibővített várakozási övezet lehatárolásával, valamint a zöldterületre való behajtásra, ott történő várakozást kimondottan tiltó, ahhoz szankciót rendelő rendeletet megalkotni.

A 0. ütemben megvalósított kialakítást ki lehet terjeszteni az alábbi területekre, a 0. ütemben kialakított övezet tanulságait feldolgozva, annak előnyeit-hátrányait figyelembe véve bővíthetőek a forgalomtechnikai beavatkozások. Szóba jöhet a Fő út és a Budai út mellett mindkét oldalon vonali korlátozás, várakozni tilos-, esetleg megállni tilos táblák elhelyezésével. Ezeknek a tábláknak a kihelyezéséhez a Magyar Közút NZrt. közútkezelői hozzájárulását be kell szerezni.

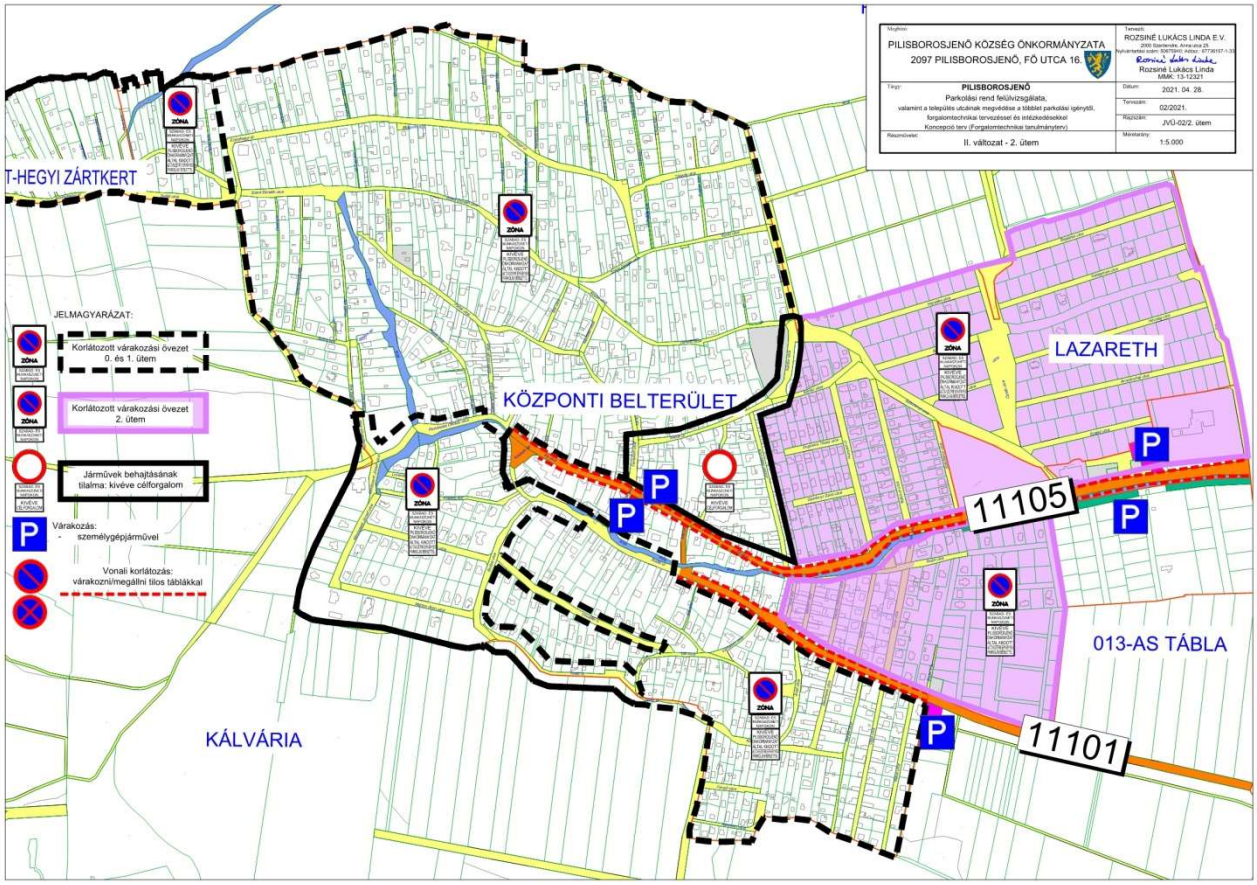


9-5. kép: II. változat: Várakozási övezet kialakítása; 1. ütem

9.6.3. II. megvalósítási ütem

Az 1-2 éven belül megvalósítható fejlesztések során **az építési engedéllyel megvalósítható beruházásokat** javasolt végrehajtani. Ilyenek az új, település központi részétől távolabbi parkolóhelyek engedélyeztetései és kiépítései.

A korlátozott várakozási övezetet tovább lehet terjeszteni az alábbi területekre.



9-6. kép: II. változat: Várakozási övezet kialakítása; 2. ütem

9.6.4. III. megvalósítási ütem

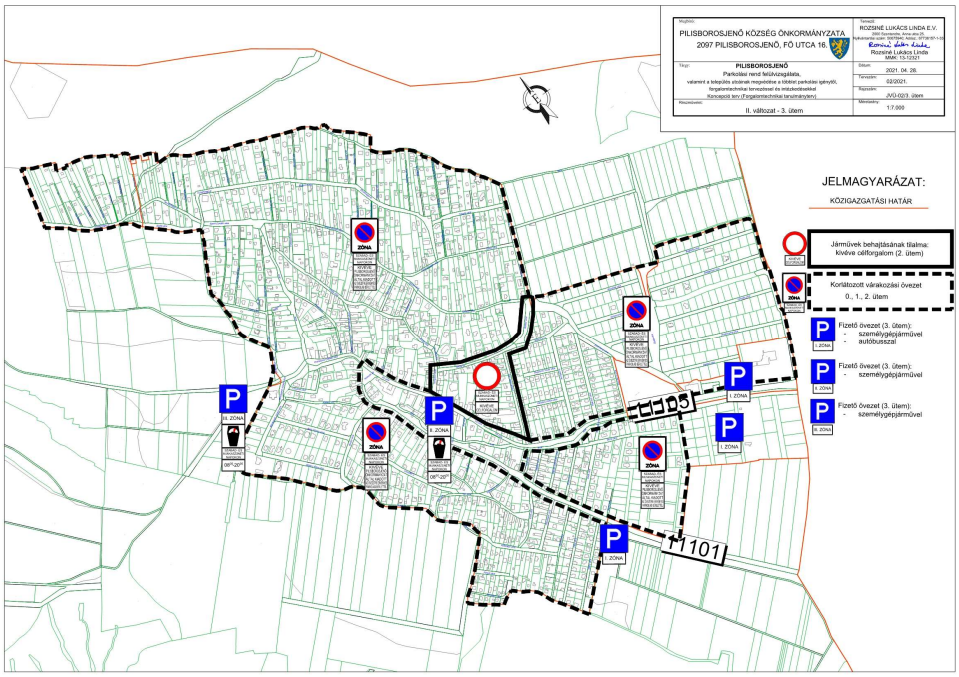
A 2 éven túl megvalósuló fejlesztések főleg az anyagi forrásokat igénylő, költségesebb beruházásokat tartalmazza. Ez leginkább **a fizető várakozási övezetek bevezetése**.

A fizető várakozási övezetek bevezetése során 3 zóna kijelölése javasolt:

- **1. zóna: a bekötő utaknál (Budai út, Fő utca), a település elején kialakított parkolók:** Legalacsonyabb parkolási díj ebben a zónában lenne vagy ingyenes parkolás. Ez ösztönözné a turistát, hogy itt parkoljon. A helyi lakosok parkolási ingyenessége itt érvényes lenne.

- **2. zóna: a településközpontban az intézményeknél:** Közepes parkolási díj. Elsődleges cél, hogy azok tudjanak parkolni, akiknek dolguk van a központban. Amennyiben kialakítható az igényeken túl többlet hely, oda jöhetnek a turisták, de magasabb díjért. A helyiek parkolási ingyenessége ebben a zónában egyértelműen érvényes lenne.

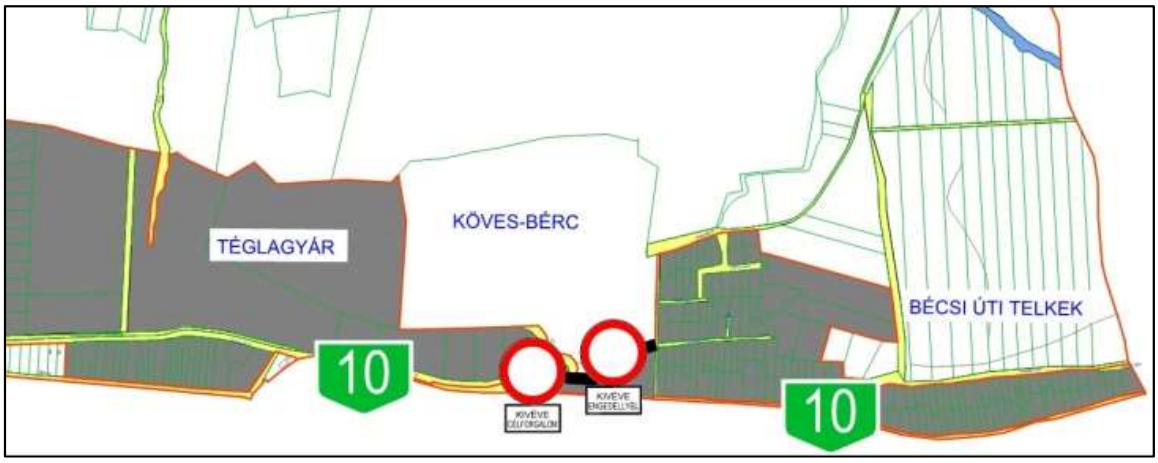
- **<u>3. zóna:</u> Levendulás környékén (opcionális):** Legmagasabb parkolási díj. Csak a turistáknak lenne kijelölve, helyieknek nem lenne kedvezmény (közelben laknak, gyalog vagy kerékpárral is könnyen elérhetik a turista célpontokat).



9-7. kép: II. változat: Várakozási övezet kialakítása; 3. ütem

9.6.5. <u>Bécsi út (10. sz. főút) – Hegyalja út – Tücsök utca által határolt terület</u>

A Bécsi út érintett szakaszának a lakóterületen és a Tücsök utcán keresztül történő kikerülése miatt javasolt intézkedés bevezetése bármelyik ütemben megvalósítható.



9-8. kép: II. változat (Bécsi út (10. sz. főút) – Hegyalja út – Tücsök utca által határolt terület)

10. JOGSZABÁLYI KÖRNYEZET

A forgalomcsillapított övezetekre, a közúti jelzőtáblákra, a védett övezetekre az alábbi rendeletek vonatkoznak:

- 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ)
- 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről
- 83/2004. (VI. 4.) GKM rendelet a közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményeiről

A díjköteles várakozási területekre az alábbi rendeletek vonatkoznak:

- 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről
- 2011. évi CLXXXIX. törvény Magyarország helyi önkormányzatairól
- 1999. évi LXIII. törvény a közterület-felügyeletről
- 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről
- 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ)
- 83/2004. (VI. 4.) GKM rendelet a közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményeiről
- 2011. évi CC. törvény a nemzeti mobil fizetési rendszerről
- 356/2012. (XII. 13.) Korm. rendelet a nemzeti mobil fizetési rendszerről szóló törvény végrehajtásáról

10.1. 1/1975. (II. 5.) KPM-BM EGYÜTTES RENDELET

10.1.1. A közúti jelzőtáblákra vonatkozó közös rendelkezések

10. §[…]

(3) A jelzőtáblákat – a (4)–(7) bekezdésben említett kivétellel – az úttest mellett, menetirány szerint a jobb oldalon helyezik el. A jelzőtáblát a bal oldalon, vagy az úttest felett megismételhetik.

(6) A megállási és a várakozási tilalmat, valamint a várakozóhelyet jelző táblát az úttest mellett, menetirány szerint a jobb és a bal oldalon egyaránt elhelyezhetik. E jelzőtáblák hatálya az úttestnek arra az oldalára terjed ki, amelyik mellett azokat elhelyezték.

10.1.2. A járművek forgalmára vonatkozó tilalmi jelzőtáblák

14. § (1) A járművek forgalmát tiltó vagy korlátozó jelzőtáblák:

n) „**Mindkét irányból behajtani tilos**” (40. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az útra mindkét irányból tilos behajtani;

z/3. **„Környezetvédelmi övezet (zóna**)” (53/e. ábra); a jelzőtábla azt jelzi, hogy a **„Környezetvédelmi övezet (zóna) vége**” (53/f. ábra) jelzőtábláig az úton (övezetben) a gépkocsik nem közlekedhetnek. A kiegészítő jelzőtábla jelzi (53/g. ábra) azon környezetvédelmi igazolólaphoz tartozó – a hatósági jelzésen (rendszámtáblán) elhelyezett – matrica színét, amellyel rendelkező gépkocsira a behajtás tilalma vonatkozik. A behajtási tilalom alól az út kezelője felmentést adhat. A kiegészítő jelzőtáblán „Kivéve engedéllyel” felirat is elhelyezhető.

(3) Ha az (1) bekezdés n)–y) és z/2. pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő táblán „Kivéve célforgalom” felirat van, a tilalom nem vonatkozik arra a járműre, melynek úti célja a táblával megjelölt úton vagy övezetben van.

(9) Ha az (1) bekezdés a)–d), f)–g), z/1., z/2. és z/3. pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla időszakot jelöl meg, a tilalom csak ebben az időszakban áll fenn.

(14) Ha az (1) bekezdés n) pontjában említett jelzőtábla alatt „Kivéve engedéllyel”, „Kivéve taxi”, vagy „Kivéve ..... (tömegközlekedési vállalat)” feliratú kiegészítő tábla van, az útra engedéllyel rendelkező vagy a kiegészítő táblán feltüntetett járművel, továbbá kerékpárral és állati erővel

vont járművel szabad behajtani. Az engedélyt az út kezelője adja ki, a korlátozással érintett területen lakó, ott telephellyel rendelkező, vagy oda (onnan) áruszállítást végző természetes személy és jogi személy részére.

10.1.3. Megállási és várakozási tilalmat jelző táblák

15. § (1) A járművek megállását vagy várakozását tiltó jelzőtáblák:

a) „Megállni tilos” (60. ábra); a tábla azt jelzi, hogy – a forgalmi vagy műszaki okból szükséges megállást kivéve – megállni, valamint várakozni tilos;

b) „Várakozni tilos” (61. ábra); a tábla azt jelzi, hogy várakozni tilos, a jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő táblán levő felirat jelezheti, hogy a várakozási tilalom a járművek meghatározott körére nem terjed ki;

c) "Korlátozott várakozási övezet" (61/a) ábra); a tábla azt jelzi, hogy az úton "Korlátozott várakozási övezet vége" (61/b) ábra) tábláig a várakozás a 113. és 114. ábra szerinti kiegészítő táblán feltüntetett időtartamig, illetőleg feltételekkel engedélyezett.

(4) Ha az (1) bekezdésben említett jelzőtáblák alatt elhelyezett kiegészítő tábla időszakot jelöl meg, a tilalom csak ebben az időszakban áll fenn.

(5) Ha az (1) bekezdés b) pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla időtartamot jelöl meg, a jelzőtábla csak a megjelölt időtartamot meghaladó várakozást tiltja.

(7) Az (1) bekezdésben említett jelzőtáblák alatt elhelyezett kiegészítő jelzőtábla (63/a ábra) az útpadkán történő megállási (várakozási) tilalomra is utal.

(8) Az (1) bekezdés c) pontjában említett "Korlátozott várakozási övezet" jelzőtábla a 14. § (14) bekezdésében meghatározott jelzőtáblával és kiegészítő táblával együtt is alkalmazható. Ebben az esetben a várakozás feltételeire a kiegészítő táblán feltüntetettek az irányadók.

10.1.4. Tájékoztatást adó jelzőtáblák

17. § (1)

j) „Lakó-pihenő övezet” (122. ábra);

122. ábra

k) „Lakó-pihenő övezet vége” (123. ábra);

123. ábra

10.1.5. Közlekedés lakó-pihenő övezetben

39/A. § (1) Lakó-pihenő övezetbe - a „Lakó-pihenő övezet" jelzőtáblától a „Lakó-pihenő övezet vége" jelzőtábláig terjedő területre - csak a következő járművek hajthatnak be:

a) kerékpár,

b) az ott lakókat vagy az oda látogatókat szállító személygépkocsi, a személygépkocsi kivételével a legfeljebb 3500 kg megengedett legnagyobb össztömegű gépkocsi, a betegszállító gépjármű, motorkerékpár, a motoros tricikli és ezekhez kapcsolt pótkocsi, segédmotoros kerékpár, állati erővel vont jármű és kézikocsi, a kommunális szemét szállítására szolgáló jármű, továbbá az oda áruszállítást végző legfeljebb 3500 kg megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsi,

c) az ott lakók és oda költözők költöztetését végző tehergépkocsi,

d) az oda látogatókat szállító autóbusz,

e) az oda építő- és tüzelőanyagot szállító tehergépkocsi és hozzákapcsolt pótkocsi,

f) az út- és közmű építésére vagy fenntartására, köztisztasági, rendvédelmi, betegszállítási, közegészségügyi feladat, illetőleg postai gyűjtő- és kézbesítő szolgálat ellátására szolgáló jármű, ha ez feladata ellátása érdekében elkerülhetetlen,

g) a mozgáskorlátozott személy által vezetett vagy az őt szállító jármű és annak vezetője.

(2) A lakó-pihenő övezetben járművel legfeljebb 20 km/óra sebességgel szabad közlekedni.

(3) A lakó-pihenő övezetben a vezetőnek fokozottan ügyelnie kell a gyalogosok (különösen a gyermekek) és a kerékpárosok biztonságára. Ha az úton járda nincs,

a) a gyalogosok az utat teljes szélességében használhatják, a járművek forgalmát azonban szükségtelenül nem akadályozhatják,

b) járművel várakozni csak az erre kijelölt területen szabad.

10.1.6. Megállás

40. § (1) Járművel megállni – ha közúti jelzésből vagy a (2)–(5) bekezdés rendelkezéséből más nem következik – csak az úttest menetirány szerinti jobb szélén, azzal párhuzamosan, egy sorban szabad. […]

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

(5) Tilos megállni:

[…]

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

10.1.7. Várakozás

41. § (1) A 40. § rendelkezéseit értelemszerűen alkalmazni kell a várakozásra is.

(2) Tilos várakozni [a 40. § (5) bekezdésében említetteken túlmenően]:

[…]

c) ahol a jármű az útmenti ingatlanra való behajtást vagy az onnan történő kihajtást – az ingatlannal rendelkezni jogosult hozzájárulása nélkül – akadályozza;

d) ahol a jármű szabályosan várakozó másik jármű megközelítését vagy elindulását akadályozhatja;

10.2. 20/1984. (XII. 21.) KM RENDELET

10.2.2. Lakó-pihenő övezetek kijelölése

10.2.2.1. Lakó-pihenő övezetben

a) az azt határoló utaknak le kell vezetniük a terület átmenő forgalmát,

b) az övezet úthálózatának jól el kell különülnie a környezet úthálózatától,

c) annak kialakításakor (beépítésekor) jól felismerhető építési (környezeti) egységet kell alkotni,

d) nagy forgalmú, illetve nagy áruszállítási vonzattal járó ipari vagy mezőgazdasági üzemek, létesítmények, közintézmények nem lehetnek.

10.2.2.2. Lakó-pihenő övezetekben csak egyenrangú útkereszteződések lehetnek, az övezetet tömegközlekedési járat vagy vasúti pálya nem keresztezheti.

11. Forgalomcsillapítás

11.1. Lakott területek határán, településközpontokban, kijelölt gyalogos-átkelőhelyeknél, gyermekintézmények környezetében, tömegközlekedési eszközök megállóhelyeinél, jelentős keresztirányú gyalogos mozgások környezetében, illetve ahol azt a közlekedésbiztonsági helyzet indokolja, **a forgalom csillapítását építési beavatkozással** (például sávelhúzással, járdaszigetek építésével) **is elő lehet segíteni.**

11.2. A lakó-pihenő övezet és a korlátozott sebességű övezet bejáratát az úttest szintjének küszöbszerű megemelésével vagy más építési beavatkozással (például középszigetek, útszűkületek, optikai kapuk) **lehet jelezni.** Hasonló fizikai eszközök (sebességcsökkentő bordák, oszlopok, utcabútorok, elhúzások stb.) helyezhetők el az övezetek úttestén a járművek várakozására szolgáló útfelületek kijelölése, illetve a járműforgalom számára megengedett sebesség betartatása érdekében, azonban ezek az eszközök nem akadályozhatják a megengedett sebességgel történő folyamatos haladást. Útkereszteződésekben, nagyobb gyalogosforgalmat keltő létesítmények környezetében, továbbá járdák, gyalog- vagy kerékpárutak átvezetésénél az úttest szintje megemelhető.

11.3. Település egészére kiterjesztett korlátozott sebességű övezetben, az elsőbbséggel rendelkező úton forgalomcsillapításra kizárólag a burkolatszint emelése nélküli megoldások, elsősorban sávelhúzások (kapuzatok) alkalmazhatók.

11.4. A forgalomcsillapítás eszközeinek tervezésére és kiépítésre vonatkozóan a hatályos útügyi műszaki előírásokban foglaltakat be kell tartani.

10.3. **A Környezetvédelmi övezetre** (zónára) vonatkozó közlekedési szabályok hatályát a „Környezetvédelmi övezet (zóna)" jelzőtáblával (KRESZ 53/e. ábra) kell jelezni és a „Környezetvédelmi övezet (zóna) vége" jelzőtáblával (KRESZ 53/f. ábra) kell megszüntetni. Az övezet kijelölését tartalmazó forgalomtechnikai tervet valamennyi érintett közút kezelőjének jóvá kell hagynia.

10.4. A közút kezelője a „Környezetvédelmi övezet (zóná)"-ba (KRESZ 53/e–53/g. ábra) történő, valamint a KRESZ 14. § (1) bekezdés n)–t) és z/2. pontjában felsorolt behajtási tilalom alól felmentést adhat.

34. Egyes járműfajták behajtásának korlátozása

34.1. Járművek (egyes járműfajták) behajtásának tilalmát abban az esetben lehet elrendelni, ha azt

a) a forgalom biztonsága vagy egységesítése,

b) a környezet védelme,

c) az út állapotának megóvása indokolja.

A tilalom bevezetése esetén az átmenő forgalom részére megfelelő tehermentesítő utat kell biztosítani.

34.5. Ha a 34.1. pontban említett szempontok a behajtási tilalom elrendelését teszik indokolttá, de nem célszerű megtiltani azoknak a járműveknek a forgalmát, amelyek úti célja az érintett úton van, a járművek behajtását a KRESZ 14. § (3), (4) és (11) bekezdésében említett kiegészítő táblák alkalmazásával kell lehetővé tenni. A 34.1. pontban elrendelt korlátozás alól a közút kezelője eseti behajtási hozzájárulással felmentést adhat a korlátozással érintett területen lakó, ott telephellyel rendelkező, vagy oda (onnan) áruszállítást végző természetes személy vagy jogi személy részére.

35. Megállás, várakozás

35.1. Megállási, illetve várakozási tilalmat olyan helyen kell elrendelni, ahol a részben, vagy teljes egészében az úttesten megálló (várakozó) jármű a forgalomban jelentős fennakadást okozna. Megállási vagy várakozási tilalom elrendelésénél figyelmet kell fordítani a tilalom alá eső terület közelében lévő várakozási lehetőségekre. Megállási tilalom hatálya alól sem kiegészítő táblával, sem más módon kivétel nem adható.

35.5. Ahol a KRESZ 40. § (5) bekezdésében elrendelt tilalmat jelzőtáblával is jelezni kell, a jelzőtábla alatt – ha van útpadka – minden esetben el kell helyezni a járművek útpadkán történő megállásának tilalmára utaló kiegészítő táblát.

35.6. Ha a megállási, illetve a várakozási tilalom elrendelésének indoka csak bizonyos napokon, illetve napszakokban áll fenn, a tilalmat erre az időszakra kell korlátozni.

35.7. Ahol a járművek megállását vagy várakozását az útpadkán is meg kell tiltani, ezt a tilalmat a jelzőtáblával együtt elhelyezett kiegészítő táblával (KRESZ 63/a. ábra) kell jelezni […]

35.8. A várakozási tilalom hatálya alól felmentett járművek meghatározott körét feltüntető kiegészítő tábla

35.13. Korlátozott várakozási övezetnek olyan területet szabad kijelölni, a) amelynek teljes úthálózatán, az útterületen rendelkezésre álló várakozóhelyek száma a várakozási igényektől jelentősen elmarad, és az igények kielégítése csak időbeni korlátozással érhető el, b) amelynek környezetében a járművek várakozása az úttesten vagy útterületen kívül már biztosított, c) ahol a kijelölt várakozóhelyek korlátozott idejű igénybevételének elrendeléséhez szükséges feltételek adottak, d) ahol a mozgáskorlátozottakat szállító gépkocsik részére a helyi igényeknek megfelelő számú várakozóhely van.
A várakozás feltételei (időszak, időtartam) kiegészítő táblán jelezhetők.

10.3. 83/2004. (VI. 4.) GKM RENDELET A KÖZÚTI JELZŐTÁBLÁK MEGTERVEZÉSÉNEK, ALKALMAZÁSÁNAK ÉS ELHELYEZÉSÉNEK KÖVETELMÉNYEIRŐL

4. A jelzőtáblák megtervezésének általános szabályai

4.2. A közúti jelzőtáblák csak szaktervező által készített és közútkezelői hozzájárulással ellátott dokumentációk (forgalomtechnikai terv, diszpozíciós vázlat) alapján helyezhetők ki.

5. A jelzőtáblák elhelyezése az út mentén

5.1. A jelzőtáblákat – az 5.2–5.4. pontokban említett kivételekkel – az úttest mellett, a menetirány szerinti jobb oldalon kell elhelyezni.

5.2. A „Megállni tilos”, „Várakozni tilos”, illetőleg „Várakozóhely” jelzőtáblát mindig az útnak azon az oldalán kell elhelyezni, amelyik oldalon a megállást vagy a várakozást megtiltják, illetőleg a várakozást megengedik.

VI. Fejezet

Különleges szabályokat jelző táblák (E)

18.3. Korlátozott várakozási övezet

a) Korlátozott várakozási övezetnek olyan területet szabad kijelölni, amelynek egész területén tilos a várakozás.

Megjegyzés: Ilyen övezet lehet például egy idegenforgalmi szempontból fontos műemléki terület (városközpont), ahol a várakozó járművek a városképet zavarnák stb.

b) A korlátozott várakozási övezet létesítésekor gondoskodni kell ba) az övezeten belül, de a közúton kívül, vagy

bb) az övezet határán kívül, de annak közvetlen közelében a tilalom miatt el nem helyezhető járművek számának megfelelő méretű várakozóhelyről.

c) A korlátozott várakozási övezet területén belül kivételesen és indokolt esetben egyes helyeken a várakozás megengedhető. Ebben az esetben a várakozóhely kezdetén kívül a várakozóhely végét is meg kell jelölni.

d) Nem alkalmazható ez a jelzőtábla az olyan területek jelzésére, ahol a várakozás feltételekhez kötötten (pl. meghatározott ideig és/vagy díjfizetési kötelezettséggel stb.) megengedett.

e) A „Korlátozott várakozási övezet" jelzőtáblát az olyan területre bevezető minden út elején el kell helyezni, amely – több, egymással összefüggő útszakaszból álló – területen a várakozást megtiltották.

f) A várakozási tilalom alá eső terület kijáratainál a „Korlátozott várakozási övezet vége" jelzőtáblákat kell alkalmazni.

18.7. Lakó-pihenő övezet

a) A „Lakó-pihenő övezet kezdete" jelzőtáblát az ilyennek kijelölt területre bevezető minden út elején kell elhelyezni.

b) A „Lakó-pihenő övezet vége" jelzőtáblát az ilyennek kijelölt területről kivezető minden út végén kell elhelyezni.

10.4. 1988. ÉVI I. TÖRVÉNY A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSRŐL

Tv. 2. § (1) A törvény hatálya kiterjed Magyarország területén

[…]

e) a közutakon, valamint az állami és helyi önkormányzatok tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánutakon, tereken, parkokban és egyéb közterületeken kialakított várakozási területen járművekkel történő várakozás rendjére.

[…]

Tv. 8. § (1) A közúti közlekedéssel összefüggő

[…]

c) önkormányzati feladat a helyi közutakon, a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánúton, valamint a tereken, parkokban és egyéb közterületeken járművel történő várakozás biztosítása.

Tv. 9/D. § (1) A járművekkel a közutakon, valamint az állami és helyi önkormányzatok tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánutakon, tereken, parkokban és egyéb közterületeken történő várakozás a közutak, valamint az állami és helyi önkormányzatok tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánutak, terek, parkok és egyéb közterületek közlekedési célú használatának minősül.

(2) A helyi közutakon, a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánúton, valamint tereken, parkokban és egyéb közterületeken járművel történő várakozás biztosítását célzó közszolgáltatást a tulajdonos, illetve a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (a továbbiakban: Mötv.) 16/A. §-a szerinti szolgáltató köteles ellátni. (3) A járművek helyi közutakon, a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánúton, valamint

tereken, parkokban és egyéb közterületeken történő várakozása a tulajdonos, illetve a Mötv. 16/A. §-ában meghatározott szolgáltató és a várakozási terület igénybevevője közötti polgári jogi jogviszony. A várakozási díj és a pótdíj megfizetéséért a jármű üzembentartója felel.

(4) A helyi önkormányzat […] a Mötv. 16/A. §-ában meghatározott gazdasági társasággal a (2) bekezdés szerinti közszolgáltatás ellátására szerződést köthet. A szerződésnek tartalmaznia kell:

a) a szolgáltató által ellátandó közfeladatot és egyéb tevékenységet,

b) a várakozási területet, amely tekintetében a szolgáltató a közfeladat ellátására köteles,

c) a tulajdonos és a szolgáltató közötti kapcsolattartás részletes szabályait,

d) a szolgáltató által ellátott feladatok ellenértékének meghatározását,

e) a nyilvántartási, adatszolgáltatási és elszámolási kötelezettségek teljesítésének módját és formáját,

f) a ráfordítások és nyereségek meghatározásának szempontjait,

g) a szerződés időtartamát.

(5) A (4) bekezdés szerinti szerződést – annak módosításaival egységes szerkezetben – az önkormányzat és a gazdasági társaság a hatálybalépését követő 30. napon a honlapján közzéteszi.

(6) A (3) bekezdés szerinti polgári jogi viszony alapján a parkolási szolgáltatást igénybe vevő által megfizetett várakozási díj és pótdíj összege a helyi önkormányzatot illeti meg. A szolgáltató legalább a szolgáltatás ellátásához szükséges költségekre jogosult.

Tv. 15/A. § (1) Forgalomszervezési, valamint a 13. § (2) bekezdésében meghatározott indokok alapján, az e törvényben meghatározott keretek között

a) a helyi közutak, valamint a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánutak, terek, parkok és egyéb közterületek vonatkozásában a helyi önkormányzat rendeletében, […]

[…] kijelölhet olyan várakozási területet, amelynek a járművel történő, várakozási célú használatáért várakozási díjat kell fizetni. (2) A díj fizetési kötelezettség alá eső várakozási területen – a lehetőségekhez képest egyenlő megoszlásban, illetve a mozgáskorlátozottak által jellemzően igénybe vett közintézmények elérhető közelségében – minden megkezdett ötven várakozási helyből ki kell jelölni legalább egy, a mozgáskorlátozottak számára fenntartott várakozási helyet.

(3) Díjfizetési kötelezettség olyan várakozási terület tekintetében és időszakra rendelhető el, amelyen az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága (a továbbiakban: telítettség) a 70%-ot meghaladja. A 70%-os telítettségi mutatót nem kell alkalmazni e törvény hatálybalépése előtt kijelölt várakozási területek tekintetében.

(4) A várakozási díj mértékét a helyi önkormányzat (fővárosban a fővárosi önkormányzat) rendeletében egy órára vonatkozó várakozási díjként határozza meg. A várakozási díj mértékének meghatározása során figyelemmel kell lenni a szolgáltatás és ellenszolgáltatás egyenértékűségére.

A várakozási díjat úgy kell megállapítani, hogy legalább a ráfordításokra és a működéshez szükséges kiadásokra fedezetet biztosítson. A várakozási díj mértékét a várakozási terület jellemzői, így különösen: a várakozási terület településen belüli adottságai, infrastruktúra, különböző fizetési lehetőségek biztosítása, figyelembevételével kell meghatározni.

(5) Az egy órára vonatkozó várakozási díj személygépkocsi, három-vagy négykerekű motorkerékpár, valamint három- vagy négykerekű segédmotoros kerékpár várakozása esetén – a tárgyév január 1. napjától tárgyév december 31. napjáig terjedő időszakban – nem haladhatja meg az állami adóhatóság által az előző naptári év szeptemberében és az azt megelőző tizenegy hónapban egy liter ESZ 95-ös ólmozatlan benzin üzemanyagköltség-elszámolással kapcsolatosan alkalmazható áraként havonta közzétett ár egyszerű számtani átlagának a kétszeresét.

(6) Autóbusz, vontató, tehergépkocsi, mezőgazdasági vontató, lassú jármű és pótkocsi várakozása esetén a várakozási díjnak a legmagasabb összege az (5) bekezdésben megjelölt díjak háromszorosa, járműszerelvény várakozása esetén az (5) bekezdésben megjelölt díjak hatszorosa lehet.

(7) A minimálisan fizetendő várakozási díj az adott várakozási területen érvényes egy órai díj alapján számított,

a) jegykiadó automatából váltott jegy, sorompóval biztosított parkoló esetén 15 percnek megfelelő összeg,

b) mobiltelefonos parkolási díjfizetési rendszer használata esetén 15 percnek megfelelő összeg, kivéve, ha a díjfizetés leállítására irányuló kérés a díjfizetés megkezdése utáni első percben megtörténik,

c) előre váltott és a gépjárművezető által érvényesített jegy esetén 30 percnek megfelelő összeg,

d) kézi díjbeszedés esetén egy órának megfelelő összeg.

A minimális fizetendő várakozási díjat a kerekítés szabályai szerint, 5 forintra kell kerekíteni, az érvényességi időt ehhez kell igazítani.

(8) A helyi önkormányzat (fővárosban a fővárosi önkormányzat) rendeletében megállapíthatja a várakozási területen a díjköteles várakozás megengedett leghosszabb időtartamát, amely nem lehet egy óránál kevesebb.

Tv. 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.

Tv. 15/E. § (1)

(2) A várakozási díjakból és pótdíjakból eredő bevételeket és azok felhasználását a helyi önkormányzatnak nyilván kell tartania. A nyilvántartást az önkormányzat honlapján közzé kell tenni. Az adatok közzétételéért, folyamatos hozzáférhetőségéért és hitelességéért az önkormányzat polgármestere felel. A közzététel elmulasztása esetén, továbbá ha a közzététel nem teljes vagy nem időszerű, külön jogszabály szerint a törvényességi felügyelet gyakorlására jogosult szerv eljárása kezdeményezhető.

10.5. 2011. ÉVI CLXXXIX. TÖRVÉNY MAGYARORSZÁG HELYI ÖNKORMÁNYZATAIRÓL

13. § (1) A helyi közügyek, valamint a helyben biztosítható közfeladatok körében ellátandó helyi önkormányzati feladatok különösen:

1. településfejlesztés, településrendezés;

2. településüzemeltetés (köztemetők kialakítása és fenntartása, a közvilágításról való gondoskodás, kéményseprő-ipari szolgáltatás biztosítása, a helyi közutak és tartozékainak kialakítása és fenntartása, közparkok és egyéb közterületek kialakítása és fenntartása, gépjárművek parkolásának biztosítása);

[…]

16/A. § A helyi közutakon, a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánutakon, valamint tereken, parkokban és egyéb közterületeken közúti járművel történő várakozási (parkolási) közszolgáltatást

a) a helyi önkormányzat,

b) kizárólag e közszolgáltatási feladat ellátására alapított költségvetési szerv,

c) 100%-os önkormányzati tulajdonban álló gazdasági társaság, továbbá e gazdasági társaság 100%-os tulajdonában álló gazdasági társaság,

d) önkormányzati társulás, vagy

e) a közterület-felügyelet láthatja el külön törvényben szabályozottak szerint.

10.6. 1999. ÉVI LXIII. TÖRVÉNY A KÖZTERÜLET-FELÜGYELETRŐL

27. § E törvény alkalmazása során

a) közterület: a közhasználatra szolgáló minden olyan állami vagy önkormányzati tulajdonban álló terület, amelyet rendeltetésének megfelelően bárki használhat, ideértve a közterületnek közútként szolgáló és a magánterületnek a közforgalom számára a tulajdonos (használó) által megnyitott és kijelölt részét, továbbá az a magánterület, amelyet azonos feltételekkel bárki használhat;

10.7. 20/1984. (XII. 21.) KM RENDELET AZ UTAK FORGALOMSZABÁLYOZÁSÁRÓL ÉS A KÖZÚTI JELZÉSEK ELHELYEZÉSÉRŐL

35.10. Ahol a rendelkezésre álló várakozóhelyek számához viszonyítva rendszeresen sok jármű kíván várakozni és a várakozások túlnyomó többsége rövid tartamú, a meghatározott időtartamot meghaladó várakozást kell megtiltani. Ez történhet

[…]

b) várakozást ellenőrző óra, vagy jegykiadó automata működtetésének elrendelésével (KRESZ 113. ábra),

c) tárcsa használatának elrendelésével (KRESZ 114. ábra).

35.11. A 35.10. pont b) alpontjában említett esetben a várakozást ellenőrző órát minden várakozóhelyhez el kell helyezni, jegykiadó automaták elhelyezésénél biztosítani kell, hogy a parkolóhelyek legalább 80%-ától az automata 75 méteres gyaloglással elérhető legyen.

[…]

35.14. Várakozási övezetnek olyan területet szabad kijelölni, amelynek teljes úthálózatán az útterületen rendelkezésre álló várakozóhelyek száma a várakozási igényektől jelentősen elmarad, és az igények kielégítése csak feltételekkel érhető el. A várakozás feltételeit (időszak, időtartam, várakozási díj, a 35.10. pont szerint a díjfizetés módja) kiegészítő táblán kell jelezni.

A jegykiadó automatákon legalább a következő információkat fel kell tüntetni:

a) a várakozási díj, valamint a pótdíj összege,

b) a díjfizetés időszaka és a megengedett leghosszabb várakozási időtartam,

c) a fizetés módja (készpénz, parkoló kártya, bankkártya, mobiltelefon, stb),

d) a működtető neve és elérhetősége,

e) a díj szedését szabályozó jogszabály megjelölése.

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. 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 – parkoló automatánál 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 meglevő 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. 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.

10.8. 1/1975. (II. 5.) KPM–BM EGYÜTTES RENDELET A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS SZABÁLYAIRÓL (KRESZ)

Tájékoztatást adó jelzőtáblák

17. § (1) A tájékoztatást adó jelzőtáblák a következők:

[…]

e) „Várakozóhely” (110. ábra); a tábla a járművek kijelölt várakozóhelyét jelzi, a tábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla jelezheti a várakozó helyen kötelező elhelyezkedés módját (pl. a jobb oldali kerekekkel a járdára állva kell várakozni) (111. ábra), vagy azt, hogy a várakozóhely kizárólag bizonyos járművek (pl. csak személygépkocsik 112. ábra, csak kerékpárok 112/c. és 112/f. ábra, mozgáskorlátozott személyt szállító jármű 115. ábra és 115/a. ábra) részére van fenntartva. Ahol a várakozást ellenőrző óra van, kiegészítő tábla (113. ábra) jelezheti azt az időszakot, amelyben a várakozást ellenőrző óra (parkométer) vagy jegykiadó automata működtetése kötelező, vagy a kiegészítő tábla jelezheti azt is, hogy várakozni csak meghatározott időtartamig és a 41. § (4)–(5) bekezdésében foglaltak megtartásával szabad (113. és 114. ábra). A mozgáskorlátozottakat szállító járművek részére fenntartott várakozóhelyet kiegészítő tábla (115. ábra) vagy külön jelzőtábla (115/a. ábra) jelezheti;

[…]

e/2. ,,Várakozási övezet (zóna)'' (112/d. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az úton a várakozás megengedett vagy – 113. és 114. ábra szerinti kiegészítő táblán feltüntetett módon – a ,,Várakozási övezet (zóna) vége'' (112/e. ábra) jelzőtábláig a várakozás feltételekhez kötött.

[…]

18. § (1) Az útburkolati jelek:

[…]

j) várakozóhely (155–156. ábra); az egy gépkocsi várakozására szolgáló helyet jelöli meg;

(2) […]

[…]

c) a többi útburkolati jel fehér.

10.9. 83/2004. (VI. 4.) GKM RENDELET A KÖZÚTI JELZŐTÁBLÁK MEGTERVEZÉSÉNEK, ALKALMAZÁSÁNAK ÉS ELHELYEZÉSÉNEK KÖVETELMÉNYEIRŐL

4.2. A közúti jelzőtáblák csak szaktervező által készített és közútkezelői hozzájárulással ellátott dokumentációk (forgalomtechnikai terv, diszpozíciós vázlat) alapján helyezhetők ki.

[…]

5. A jelzőtáblák elhelyezése az út mentén 5.1. A jelzőtáblákat – az 5.2–5.4. pontokban említett kivételekkel – az úttest mellett, a menetirány szerinti jobb oldalon kell elhelyezni.

[…]

VI. Fejezet

Különleges szabályokat jelző táblák (E)

[…]

18.4. Várakozási övezet

a) Várakozási övezetnek olyan területet szabad kijelölni, amelynek egész területén a várakozás **feltétel nélkül, vagy feltételekhez kötötten (pl. meghatározott ideig és/vagy díjfizetési kötelezettséggel** stb.) megengedett. b) Nem alkalmazható ez a jelzőtábla az olyan területek jelzésére, ahol a várakozás tilos.

c) A „Várakozási övezet” jelzőtáblát arra a területre bevezető minden út elején el kell helyezni, amely – több, egymással összefüggő útszakaszból álló – területen a várakozást feltételhez kötötték.

d) A várakozási övezet kijáratainál a „Várakozási övezet vége” jelzőtáblákat kell alkalmazni.

10.10. 2011. ÉVI CC. TÖRVÉNY A NEMZETI MOBIL FIZETÉSI RENDSZERRŐL

A parkolási közszolgáltatás központosított mobil értékesítésű szolgáltatás.

A szolgáltató köteles mobil fizetési rendszer útján biztosítani az értékesítést, a nemzeti mobil fizetési szervezet útján.

10.11. 356/2012. (XII. 13.) KORM. RENDELET A NEMZETI MOBIL FIZETÉSI RENDSZERRŐL SZÓLÓ TÖRVÉNY VÉGREHAJTÁSÁRÓL

A nemzeti mobil fizetési szervezet a szolgáltatóval szerződést köt, melynek keretében a szolgáltatást – díj ellenében - továbbértékesíti.

A továbbértékesítési díj az ügyfél által fizetendő díj nettó összegének 10%-a A nemzeti mobil fizetési szervezet által nyújtott szolgáltatások .

11. EGYEZTETÉSEK

A koncepcióterv és forgalomtechnikai tanulmányterv készítése során több alkalommal került sor egyeztetésre az önkormányzat illetékes képviselőivel. A tervezést megelőzően a Megrendelő képviselőivel helyszíni bejárásra és egyeztetésre került sor. A dokumentáció kidolgozása az egyeztetésen elhangzottak figyelembe vételével, a Megrendelő által kért és elfogadott tervi kialakításokat tartalmazza, és a Megrendelői adatszolgáltatás alapján készült. A megbízói döntésre a bemutatott változatok kiválasztásánál volt szükség. A kidolgozott és bemutatott négy változatból a Megrendelő számára a legelőnyösebb változat került bővebb kidolgozásra.

12. RAJZI MELLÉKLETEK

A tanulmányterv készítése során az alábbi rajzi mellékletek készültek:

12.1. KONCEPCIÓ TERV:

- KT-01: Településképi szempontból meghatározó területek (M=1:10.000)
- KT-02: Forgalomvonzó területek (M=1:10.000)

12.2. FORGALOMTECHNIKAI TANULMÁNYTERV:

Változatok:

- V-01: I. változat (M=1:10.000)
- V-02: II. változat (M=1:10.000)
- V-03: III. változat (M=1:10.000)
- V-04: IV. változat (M=1:10.000)

Javasolt változat:

- JV-02: II. változat (M=1:5.000)

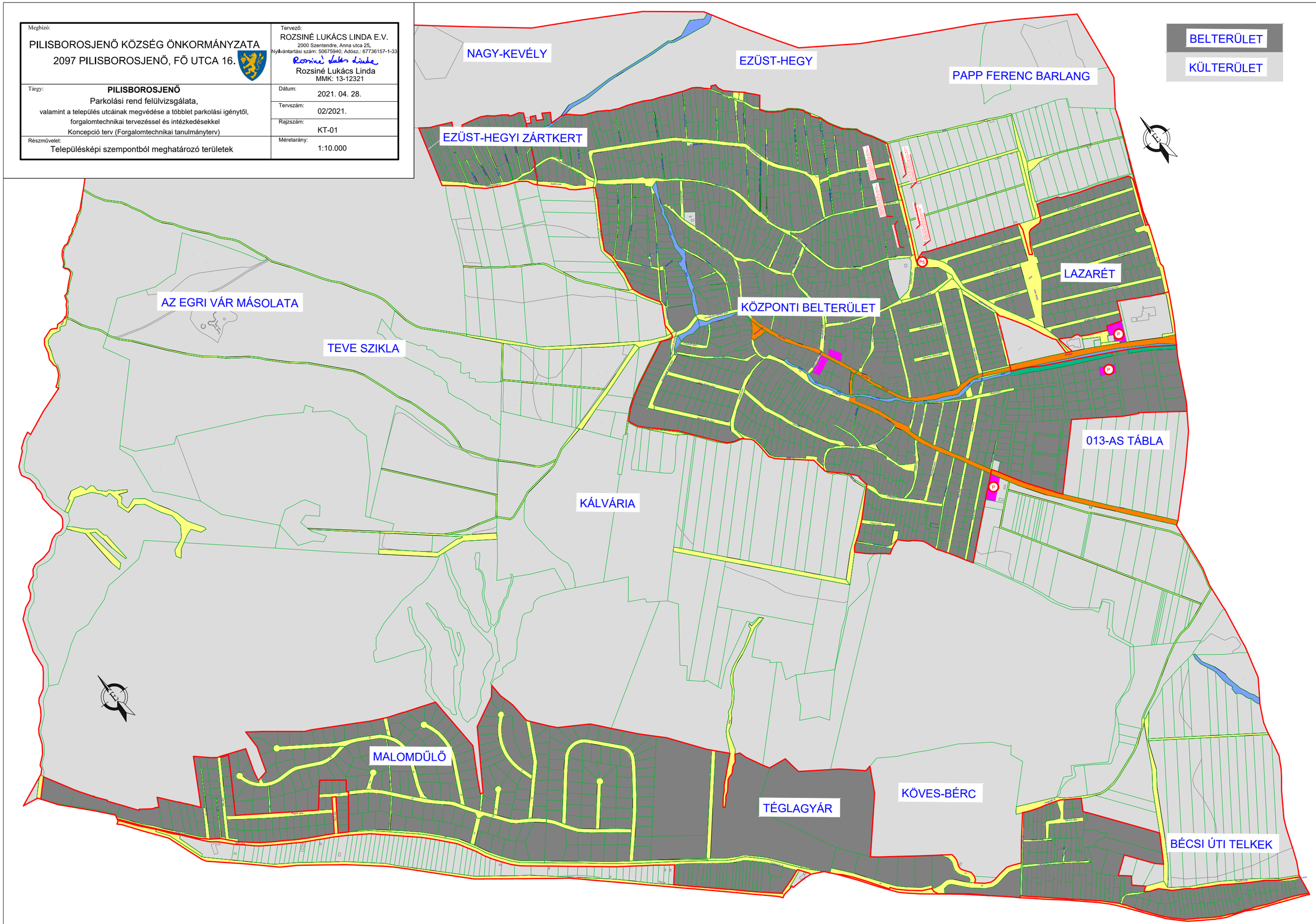
Javasolt változat ütemezett kiépítése:

- JVÜ-02: II. változat: Várakozási övezet kialakítása; 0. ütem (M=1:5.000)
- JVÜ-02/0/01: II. változat: Várakozási övezet kialakítása;
  0. ütem, 1. helyszín: Papi földek (M=1:2.000)
- JVÜ-02/0/02: II. változat: Várakozási övezet kialakítása;
  0. ütem, 2. helyszín: Kevélyhegyi út (M=1:2.000)
- JVÜ-02/1: II. változat: Várakozási övezet kialakítása; 1. ütem (M=1:5.000)
- JVÜ-02/2: II. változat: Várakozási övezet kialakítása; 2. ütem (M=1:5.000)
- JVÜ-02/2: II. változat: Várakozási övezet kialakítása; 3. ütem (M=1:7.000)

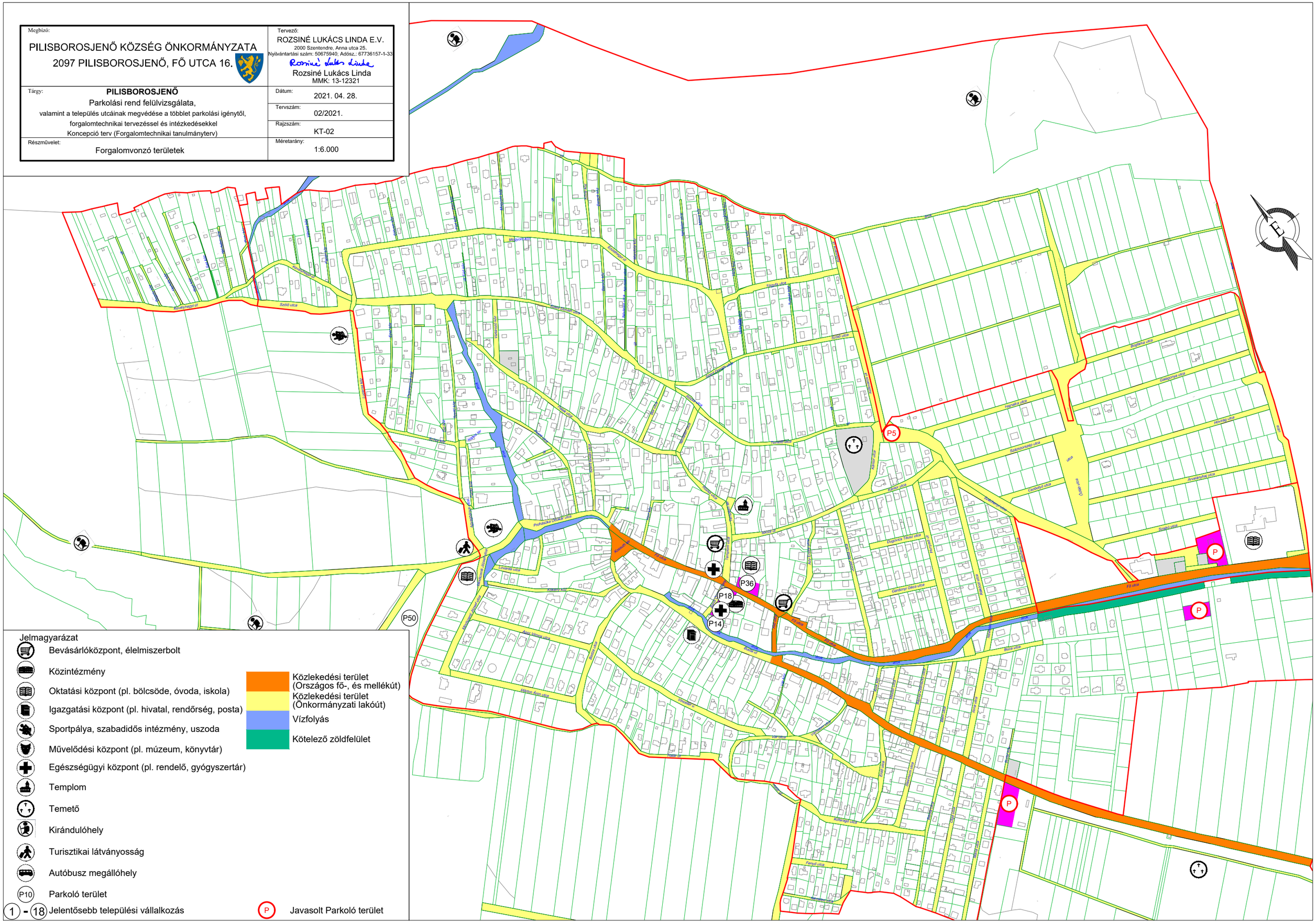
Javasolt forgalomlassítás a Kőfuvaros utcában:

- F-01: Javasolt forgalomlassítás a Kőfuvaros utcában (M=1:1.000)

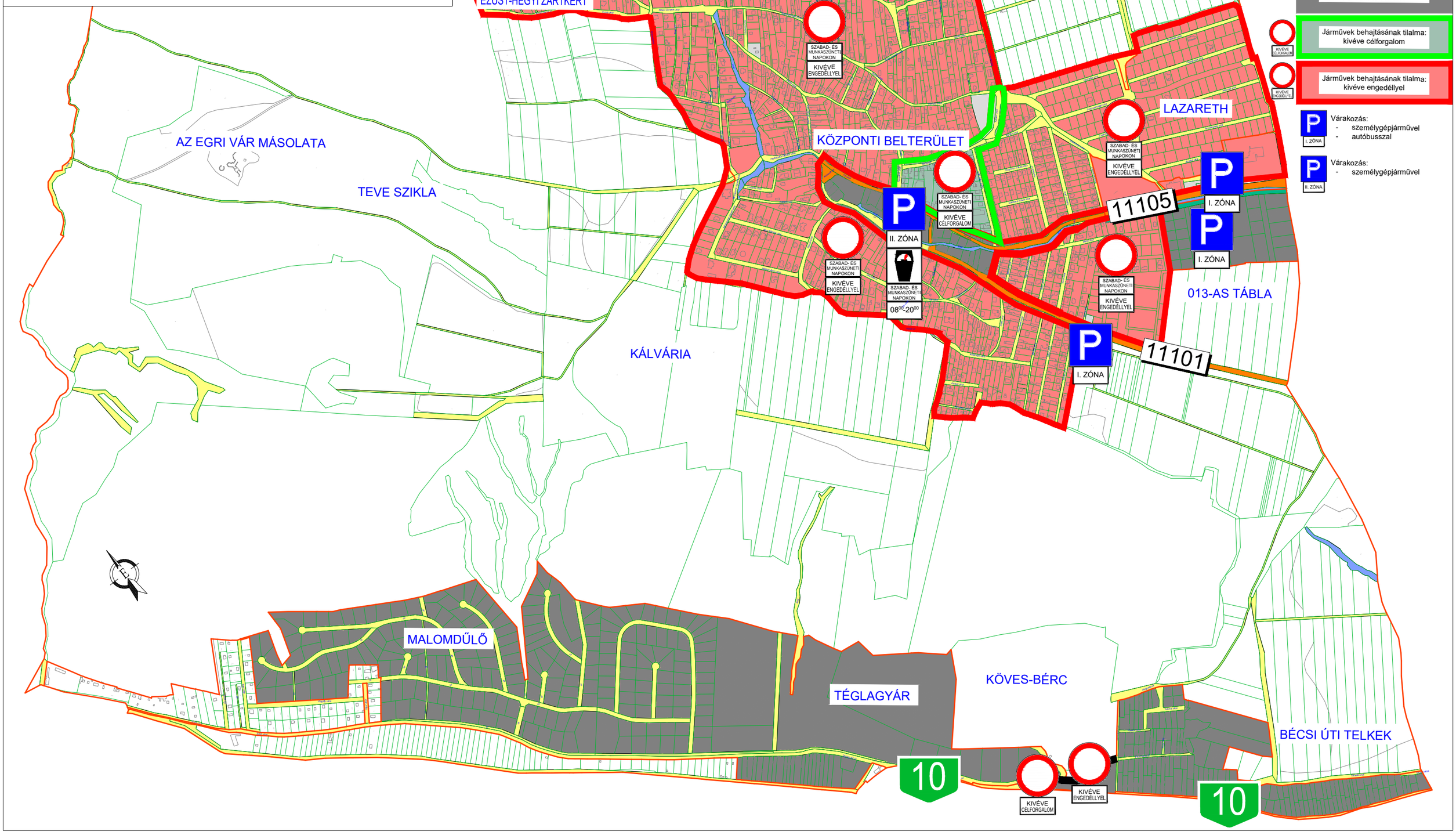
Megbízó:	Tervező:
PILISBOROSJENŐ KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA 2097 PILISBOROSJENŐ, FŐ UTCA 16.	ROZSINÉ LUKÁCS LINDA E.V. 2000 Szentendre, Anna utca 25. Nyilvántartási szám: 50675940; Adósz.: 67736157-1-33 Rozsiné Lukács Linda Rozsiné Lukács Linda MMK: 13-12321
Tárgy: **PILISBOROSJENŐ** Parkolási rend felülvizsgálata, valamint a település utcáinak megvédése a többlet parkolási igénytől, forgalomtechnikai tervezéssel és intézkedésekkel Koncepció terv (Forgalomtechnikai tanulmányterv)	Dátum: 2021. 04. 28. Tervszám: 02/2021. Rajzszám: KT-01
Részművelet: Településképi szempontból meghatározó területek	Méretarány: 1:10.000



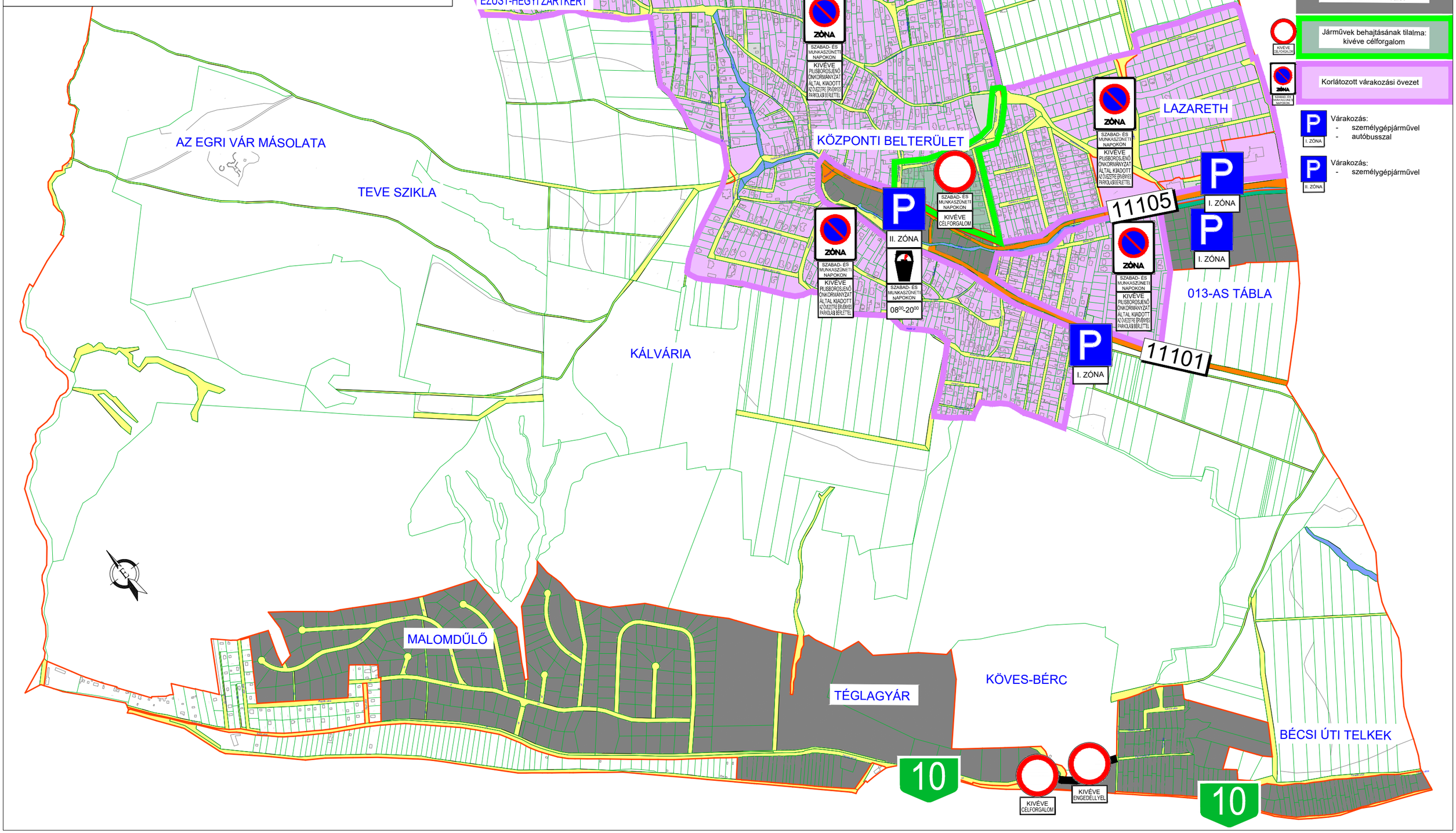
Megbízó:	Tervező:
PILISBOROSJENŐ KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA 2097 PILISBOROSJENŐ, FŐ UTCA 16.	ROZSINÉ LUKÁCS LINDA E.V. 2000 Szentendre, Anna utca 25. Nyilvántartási szám: 50675940, Adósz.: 67736157-1-33 Rozsiné Lukács Linda Rozsiné Lukács Linda MMK: 13-12321
Tárgy: **PILISBOROSJENŐ** Parkolási rend felülvizsgálata, valamint a település utcáinak megvédése a többlet parkolási igénytől, forgalomtechnikai tervezéssel és intézkedésekkel Koncepció terv (Forgalomtechnikai tanulmányterv)	Dátum: 2021. 04. 28. Tervszám: 02/2021. Rajzszám: KT-02
Részművelet: Forgalomvonzó területek	Méretarány: 1:6.000


Jelmagyarázat
Bevásárlóközpont, élelmiszerbolt
Közintézmény
Oktatási központ (pl. bölcsöde, óvoda, iskola)
Igazgatási központ (pl. hivatal, rendőrség, posta)
Sportpálya, szabadidős intézmény, uszoda
Művelődési központ (pl. múzeum, könyvtár)
Egészségügyi központ (pl. rendelő, gyógyszertár)
Templom
Temető
Kirándulóhely
Turisztikai látványosság
Autóbusz megállóhely
P10 Parkoló terület
1 - 18 Jelentősebb települési vállalkozás
Közlekedési terület (Országos fő-, és mellékút)
Közlekedési terület (Önkormányzati lakóút)
Vízfolyás
Kötelező zöldfelület
P Javasolt Parkoló terület
P5
P36
P18
P14
P50
P
Fő utca
Szabadság utca
Petőfi utca
Kossuth utca
Szőlő utca
Rákóczi utca
Ady Endre utca
Móricz Zsigmond utca
Szent István utca
Szent László utca
Szent Imre utca
Szent Erzsébet utca
Szent Gellért utca
Szent Orsolya utca
Szent Margit utca
Szent Mihály utca
Szent Péter utca
Szent Pál utca
Szent Lőrinc utca
Szent Istvánhegy utca
Szent Imre utca
Szent Erzsébet utca
Szent Gellért utca
Szent Orsolya utca
Szent Margit utca
Szent Mihály utca
Szent Péter utca
Szent Pál utca
Szent Lőrinc utca
Szent Istvánhegy utca
Szőlő utca
Rákóczi utca
Kossuth utca
Petőfi utca
Szabadság utca
Fő utca
Ady Endre utca
Móricz Zsigmond

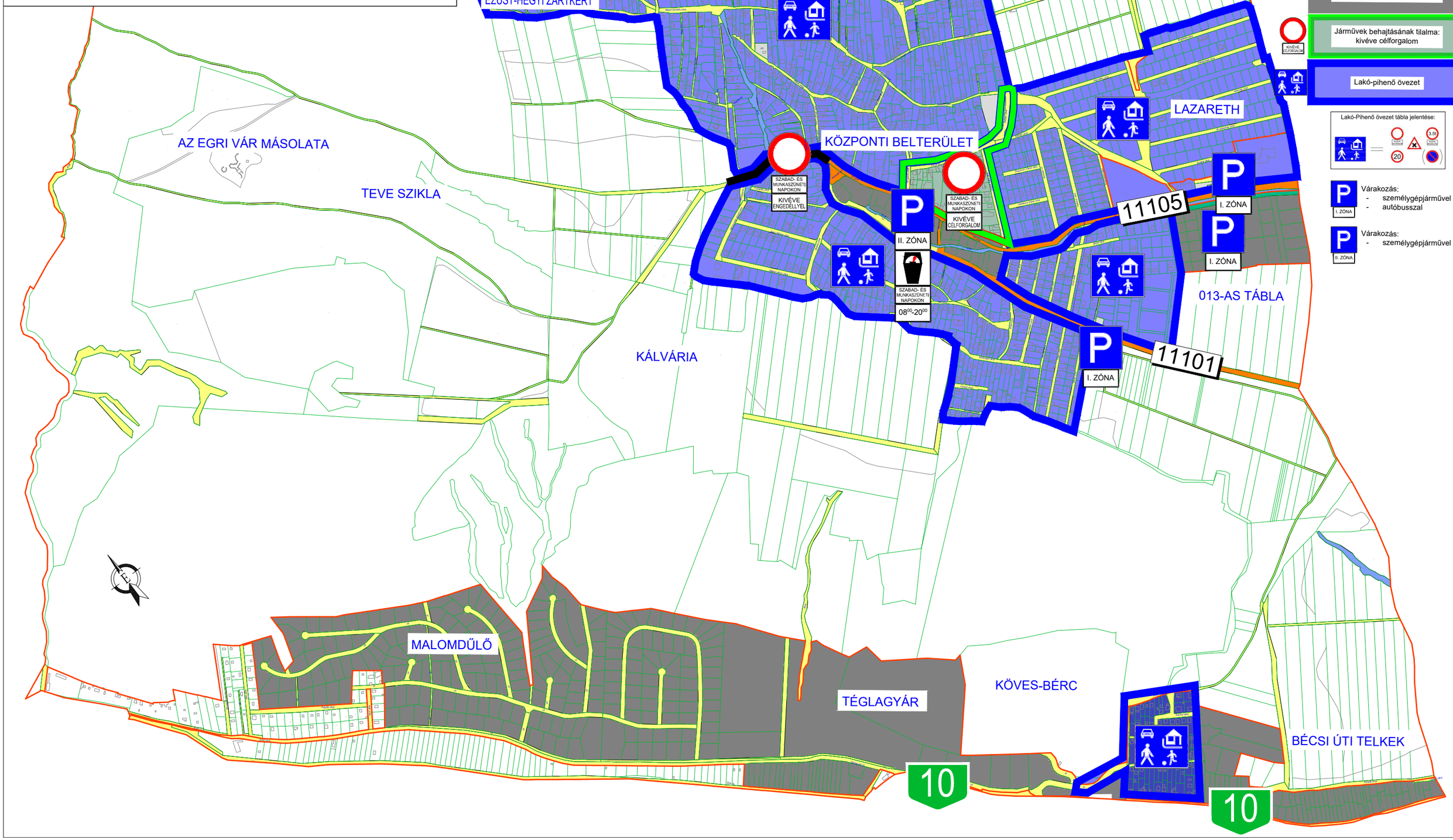
Megbízó:	Tervező:
PILISBOROSJENŐ KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA 2097 PILISBOROSJENŐ, FŐ UTCA 16.	ROZSINÉ LUKÁCS LINDA E.V. 2000 Szentendre, Anna utca 25. Nyilvántartási szám: 50675940; Adósz.: 67736157-1-33 Rozsiné Lukács Linda Rozsiné Lukács Linda MMK: 13-12321
Tárgy: **PILISBOROSJENŐ** Parkolási rend felülvizsgálata, valamint a település utcáinak megvédése a többlet parkolási igénytől, forgalomtechnikai tervezéssel és intézkedésekkel Koncepció terv (Forgalomtechnikai tanulmányterv)	Dátum: 2021. 04. 28. Tervszám: 02/2021. Rajzszám: V-01
Részművelet: I. változat	Méretarány: 1:10.000



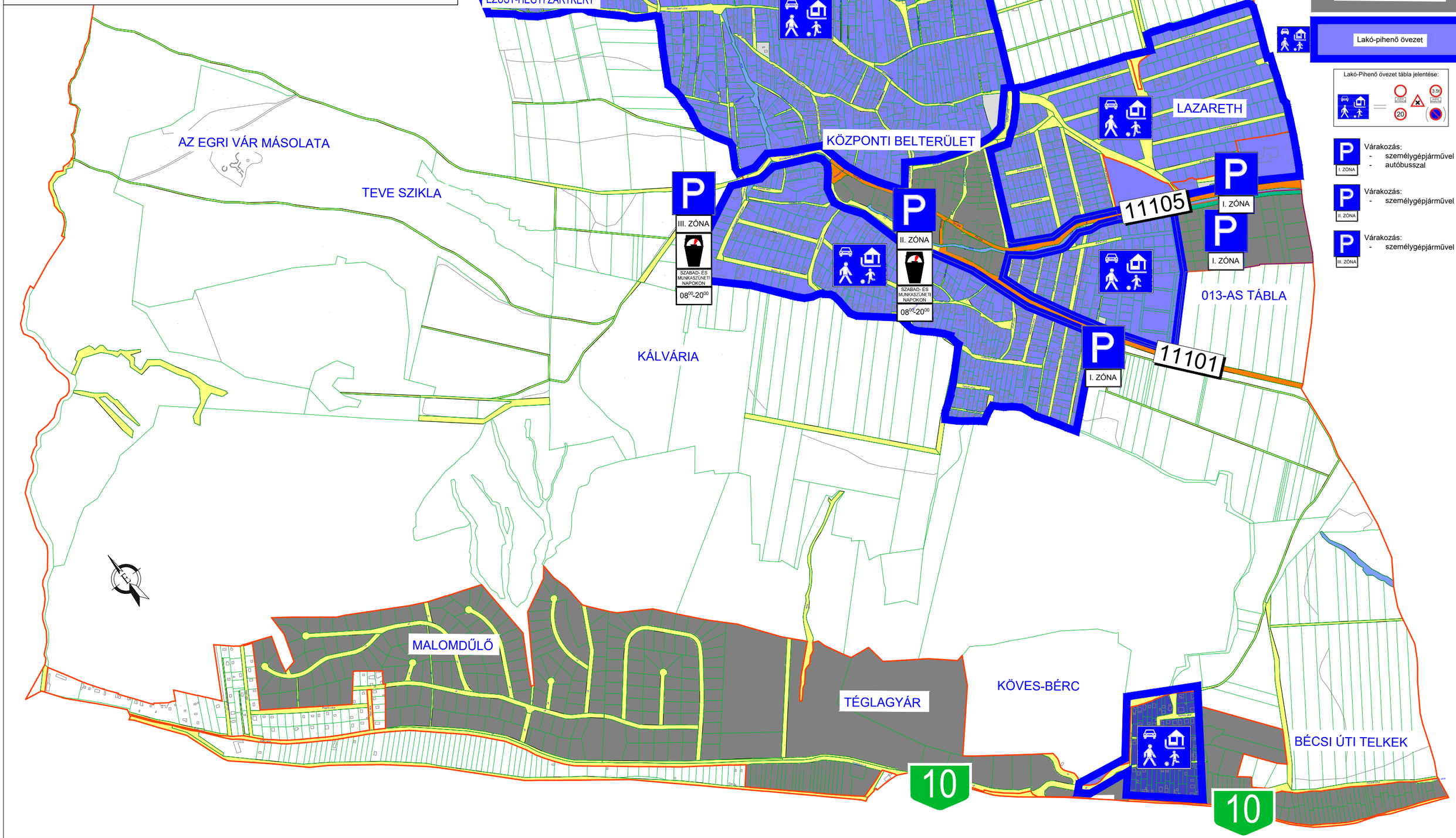
Megbízó:	Tervező:
PILISBOROSJENŐ KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA 2097 PILISBOROSJENŐ, FŐ UTCA 16.	ROZSINÉ LUKÁCS LINDA E.V. 2000 Szentendre, Anna utca 25. Nyilvántartási szám: 50675940; Adósz.: 67736157-1-33 Rozsiné Lukács Linda Rozsiné Lukács Linda MMK: 13-12321
Tárgy: **PILISBOROSJENŐ** Parkolási rend felülvizsgálata, valamint a település utcáinak megvédése a többlet parkolási igénytől, forgalomtechnikai tervezéssel és intézkedésekkel Koncepció terv (Forgalomtechnikai tanulmányterv)	Dátum: 2021. 04. 28. Tervszám: 02/2021. Rajzszám: V-02
Részművelet: II. változat	Méretarány: 1:10.000



Megbízó:	Tervező:
PILISBOROSJENŐ KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA 2097 PILISBOROSJENŐ, FŐ UTCA 16.	ROZSINÉ LUKÁCS LINDA E.V. 2000 Szentendre, Anna utca 25. Nyilvántartási szám: 50675940; Adósz.: 67736157-1-33 Rozsiné Lukács Linda Rozsiné Lukács Linda MMK: 13-12321
Tárgy: **PILISBOROSJENŐ** Parkolási rend felülvizsgálata, valamint a település utcáinak megvédése a többlet parkolási igénytől, forgalomtechnikai tervezéssel és intézkedésekkel Koncepció terv (Forgalomtechnikai tanulmányterv)	Dátum: 2021. 04. 28. Tervszám: 02/2021. Rajzszám: V-03
Részművelet: III. változat	Méretarány: 1:10.000



Megbízó:	Tervező:
PILISBOROSJENŐ KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA 2097 PILISBOROSJENŐ, FŐ UTCA 16.	ROZSINÉ LUKÁCS LINDA E.V. 2000 Szentendre, Anna utca 25. Nyilvántartási szám: 50675940; Adósz.: 67736157-1-33 Rozsiné Lukács Linda Rozsiné Lukács Linda MMK: 13-12321
Tárgy: **PILISBOROSJENŐ** Parkolási rend felülvizsgálata, valamint a település utcáinak megvédése a többlet parkolási igénytől, forgalomtechnikai tervezéssel és intézkedésekkel Koncepció terv (Forgalomtechnikai tanulmányterv)	Dátum: 2021. 04. 28. Tervszám: 02/2021. Rajszám: V-04
Részművelet: IV. változat	Méretarány: 1:10.000



Megbízó:	Tervező:
PILISBOROSJENŐ KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA 2097 PILISBOROSJENŐ, FŐ UTCA 16.	ROZSINÉ LUKÁCS LINDA E.V. 2000 Szentendre, Anna utca 25. Nyilvántartási szám: 50675940; Adósz.: 67736157-1-33 Rozsiné Lukács Linda Rozsiné Lukács Linda MMK: 13-12321
Tárgy: **PILISBOROSJENŐ** Parkolási rend felülvizsgálata, valamint a település utcáinak megvédése a többlet parkolási igénytől, forgalomtechnikai tervezéssel és intézkedésekkel Koncepció terv (Forgalomtechnikai tanulmányterv)	Dátum: 2021. 04. 28. Tervszám: 02/2021. Rajzszám: JVÜ-02/0. ütem
Részművelet: II. változat - 0. ütem	Méretarány: 1:5.000

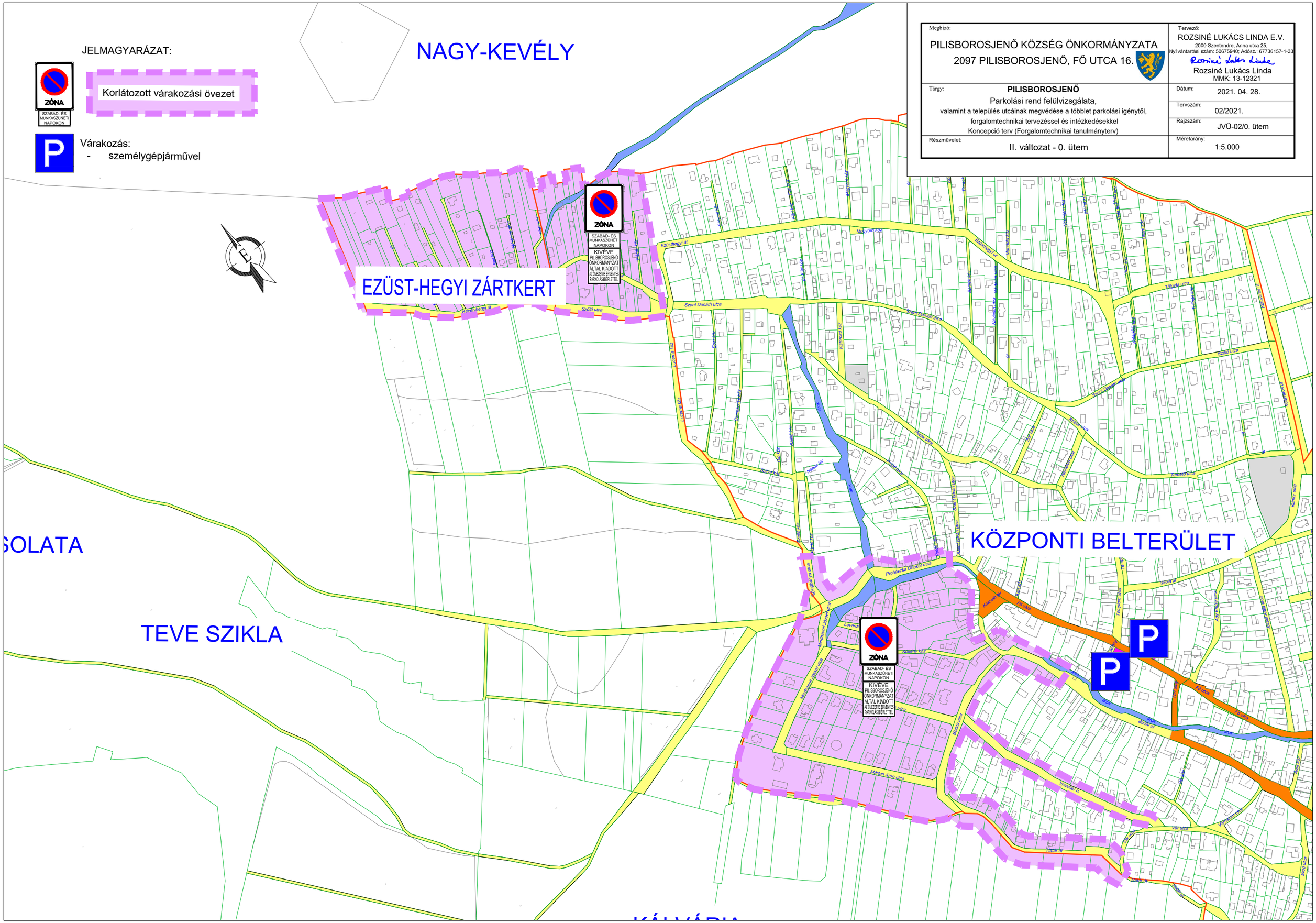
JELMAGYARÁZAT:

ZÓNA
SZABAD- ÉS MUNKASZÜNETI NAPOKON

Korlátozott várakozási övezet

P

Várakozás:
- személygépjárművel


NAGY-KEVÉLY
EZÜST-HEGYI ZÁRTKERT
ZÓNA
SZABAD- ÉS MUNKASZÜNETI NAPOKON
KIVÉVE PILISBOROSJENŐ ÖNKORMÁNYZAT ÁLTAL KIADOTT ÁZ ÖVEZETRE ÉRVÉNYES PARKOLÁSI BERLETTEL
Kevélyhegyi út
Szőlő utca
Ezüsthegyi út
Szent Donáth utca
Molyvető köz
Vízelővő köz
Lucerna köz
Szőlő utca
Rozsda utca
Tanyaház utca
Tanyaház köz
Kőrösi Csoma Sándor utca
Kőrösi Csoma Sándor köz
Kőrösi Csoma Sándor út
Prohászka Ottokár utca
Lovarda köz
Kossuth köz
Kossuth út
Fő utca
Tanyaház utca
Iskola út
Hajó utca
Budai út
Budai köz
Máriás Áron utca
Vincellér u.
Vár utca
Vár köz
Vár út
Fenár út
Kálvária utca
Erdő utca
Erdő köz
Erdő út
Temető utca
Temető köz
Temető út
Szőlő köz
Szőlő út
Szőlő sor
Szőlő szer
Szőlő szer köz
Szőlő szer út
Szőlő szer utca
Szőlő szer köz
Szőlő szer út
Szőlő szer utca
Szőlő szer köz
Szőlő szer út
Szőlő szer utca

Megbízó: PILISBOROSJENŐ KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA 2097 PILISBOROSJENŐ, FŐ UTCA 16.	Tervező: ROZSINÉ LUKÁCS LINDA E.V. 2000 Szentendre, Anna utca 25. Nyilvántartási szám: 50675940; Adósz.: 67736157-1-33 Rozsiné Lukács Linda Rozsiné Lukács Linda MMK: 13-12321
Tárgy: **PILISBOROSJENŐ** Parkolási rend felülvizsgálata, valamint a település utcáinak megvédése a többlet parkolási igénytől, forgalomtechnikai tervezéssel és intézkedésekkel Koncepció terv (Forgalomtechnikai tanulmányterv)	Dátum: 2021. 04. 28. Tervszám: 02/2021. Rajszám: JVÜ-02/0/1
Részművelet: II. változat: Várakozási övezet kialakítása 0. ütem, 1. helyszín: Papi földek	Méretarány: 1:2.000

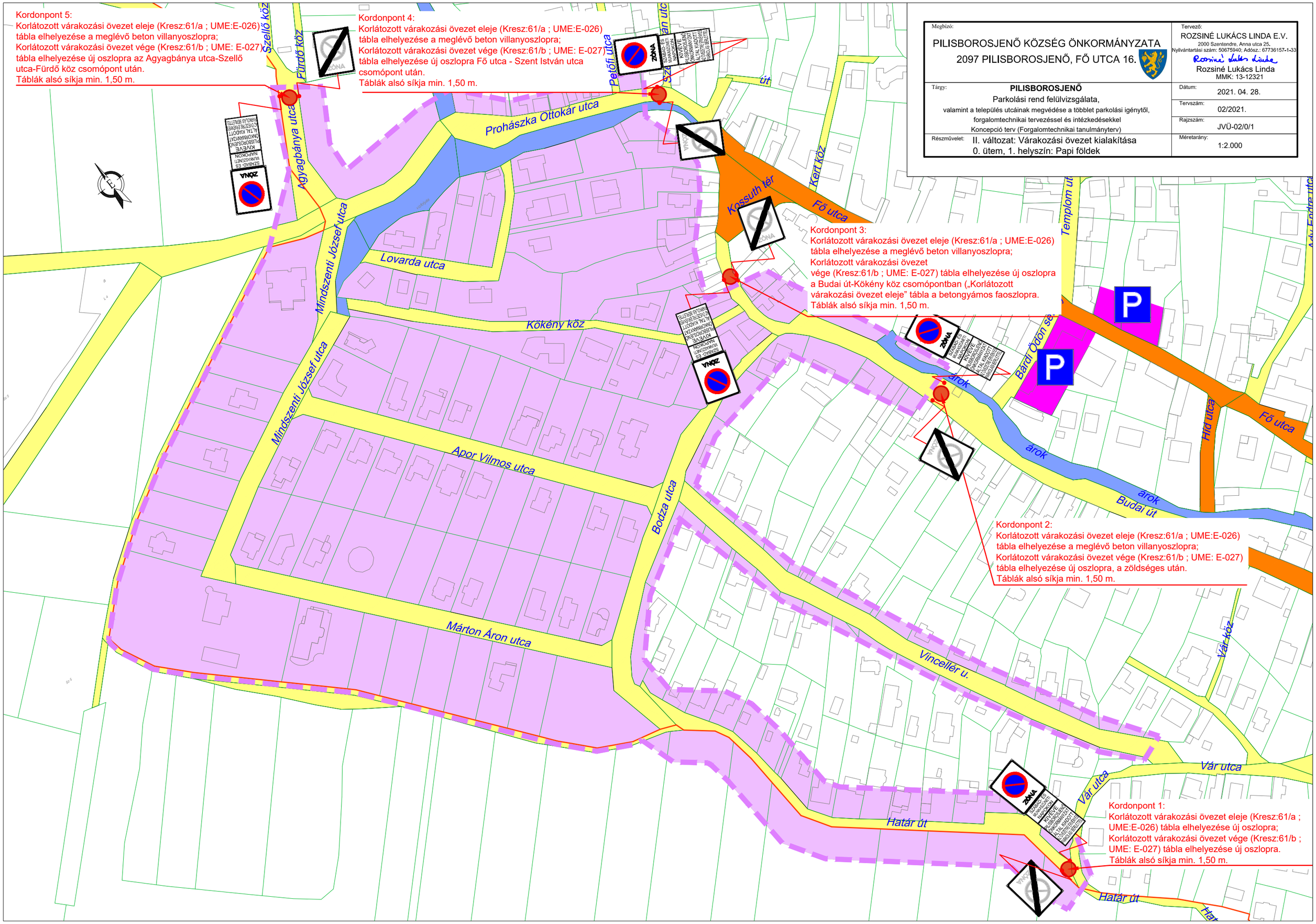
Kordonpont 5:
Korlátozott várakozási övezet eleje (Kresz:61/a ; UME:E-026) tábla elhelyezése a meglévő beton villanyoszlopra;
Korlátozott várakozási övezet vége (Kresz:61/b ; UME: E-027) tábla elhelyezése új oszlopra az Agyagbánya utca-Szellő utca-Fürdő köz csomópont után.
Táblák alsó síkja min. 1,50 m.

Kordonpont 4:
Korlátozott várakozási övezet eleje (Kresz:61/a ; UME:E-026) tábla elhelyezése a meglévő beton villanyoszlopra;
Korlátozott várakozási övezet vége (Kresz:61/b ; UME: E-027) tábla elhelyezése új oszlopra Fő utca - Szent István utca csomópont után.
Táblák alsó síkja min. 1,50 m.

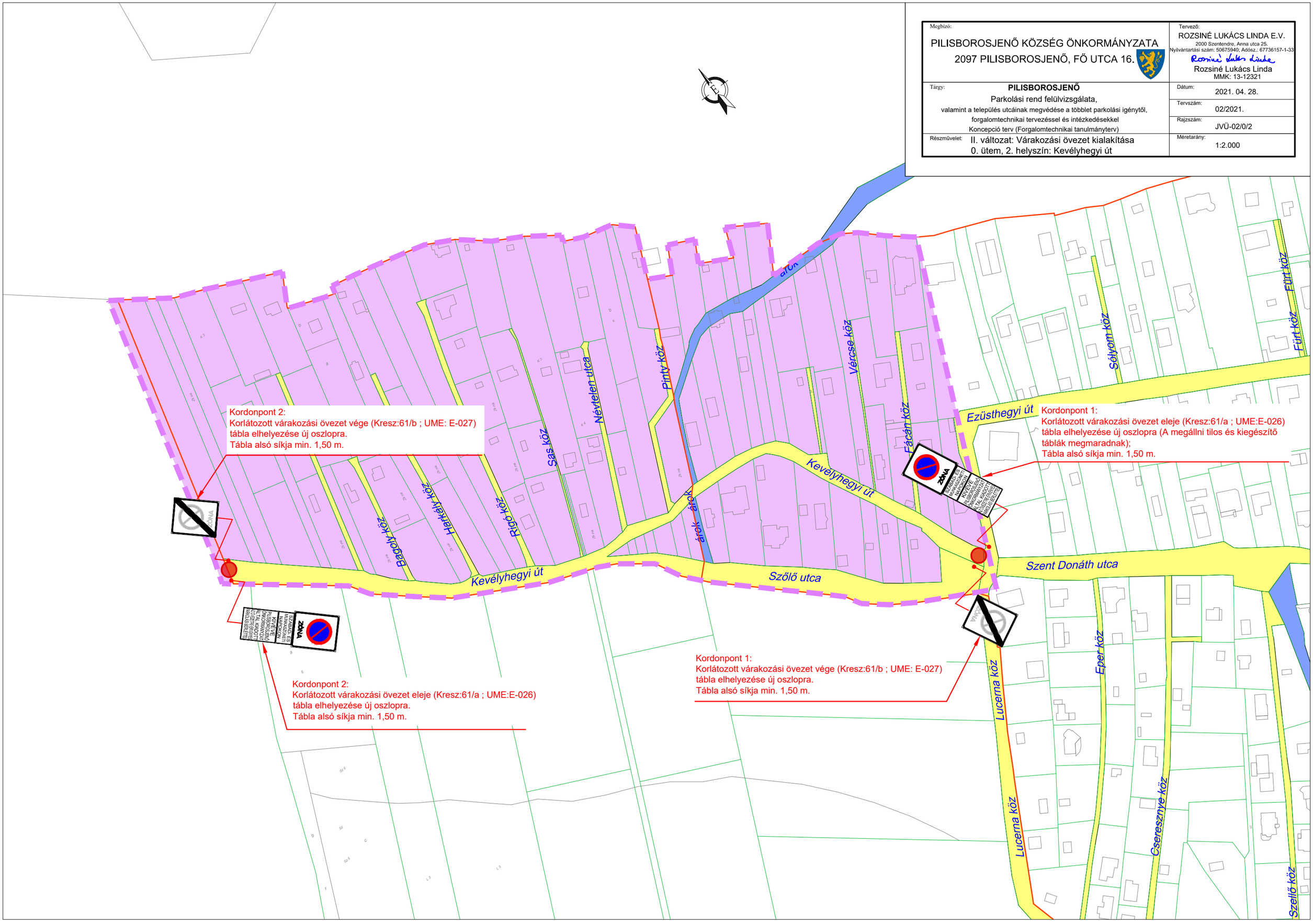
Kordonpont 3:
Korlátozott várakozási övezet eleje (Kresz:61/a ; UME:E-026) tábla elhelyezése a meglévő beton villanyoszlopra;
Korlátozott várakozási övezet vége (Kresz:61/b ; UME: E-027) tábla elhelyezése új oszlopra a Budai út-Kökény köz csomópontban („Korlátozott várakozási övezet eleje" tábla a betongyámos faoszlopra.
Táblák alsó síkja min. 1,50 m.

Kordonpont 2:
Korlátozott várakozási övezet eleje (Kresz:61/a ; UME:E-026) tábla elhelyezése a meglévő beton villanyoszlopra;
Korlátozott várakozási övezet vége (Kresz:61/b ; UME: E-027) tábla elhelyezése új oszlopra, a zöldséges után.
Táblák alsó síkja min. 1,50 m.

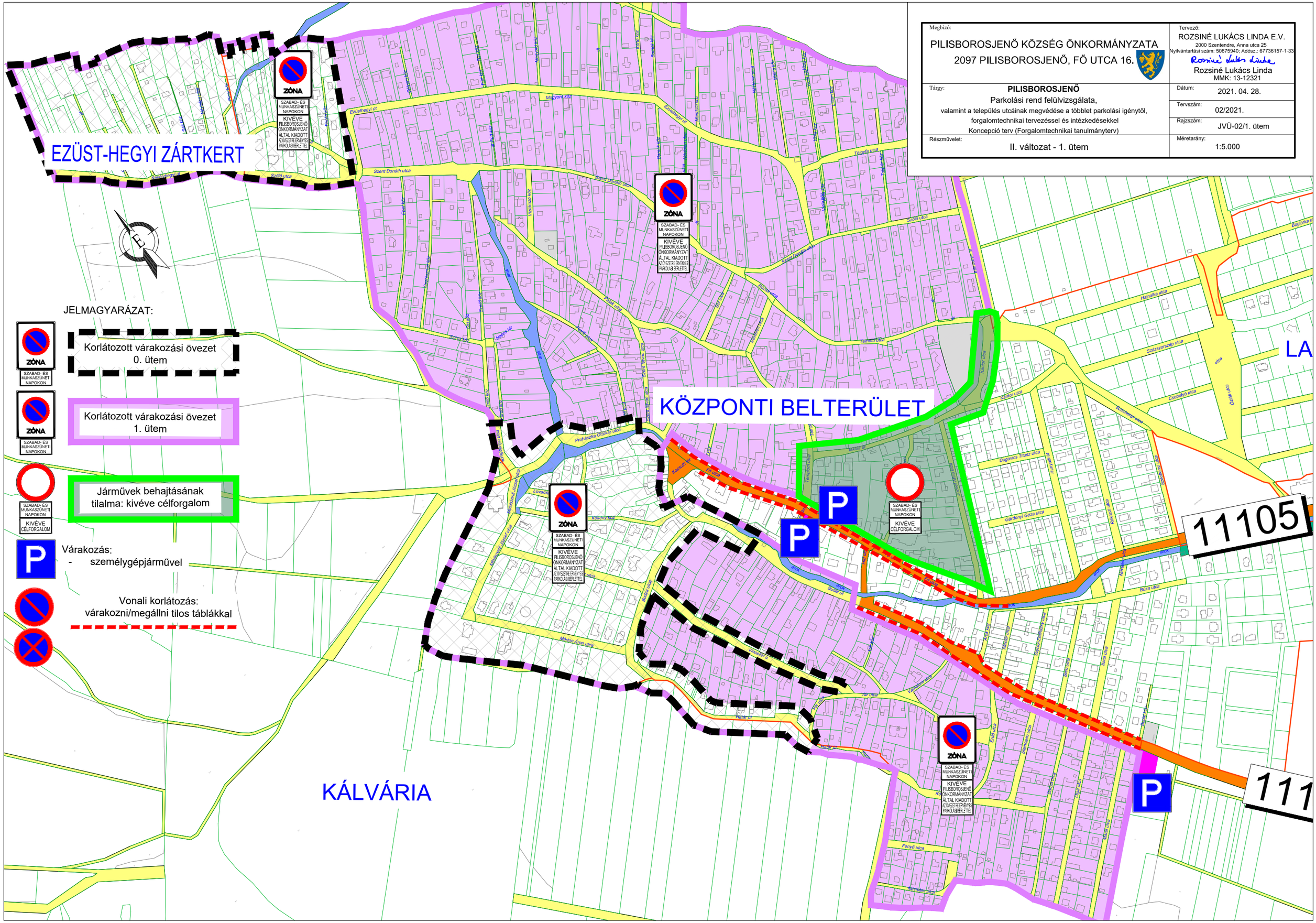
Kordonpont 1:
Korlátozott várakozási övezet eleje (Kresz:61/a ; UME:E-026) tábla elhelyezése új oszlopra;
Korlátozott várakozási övezet vége (Kresz:61/b ; UME: E-027) tábla elhelyezése új oszlopra.
Táblák alsó síkja min. 1,50 m.



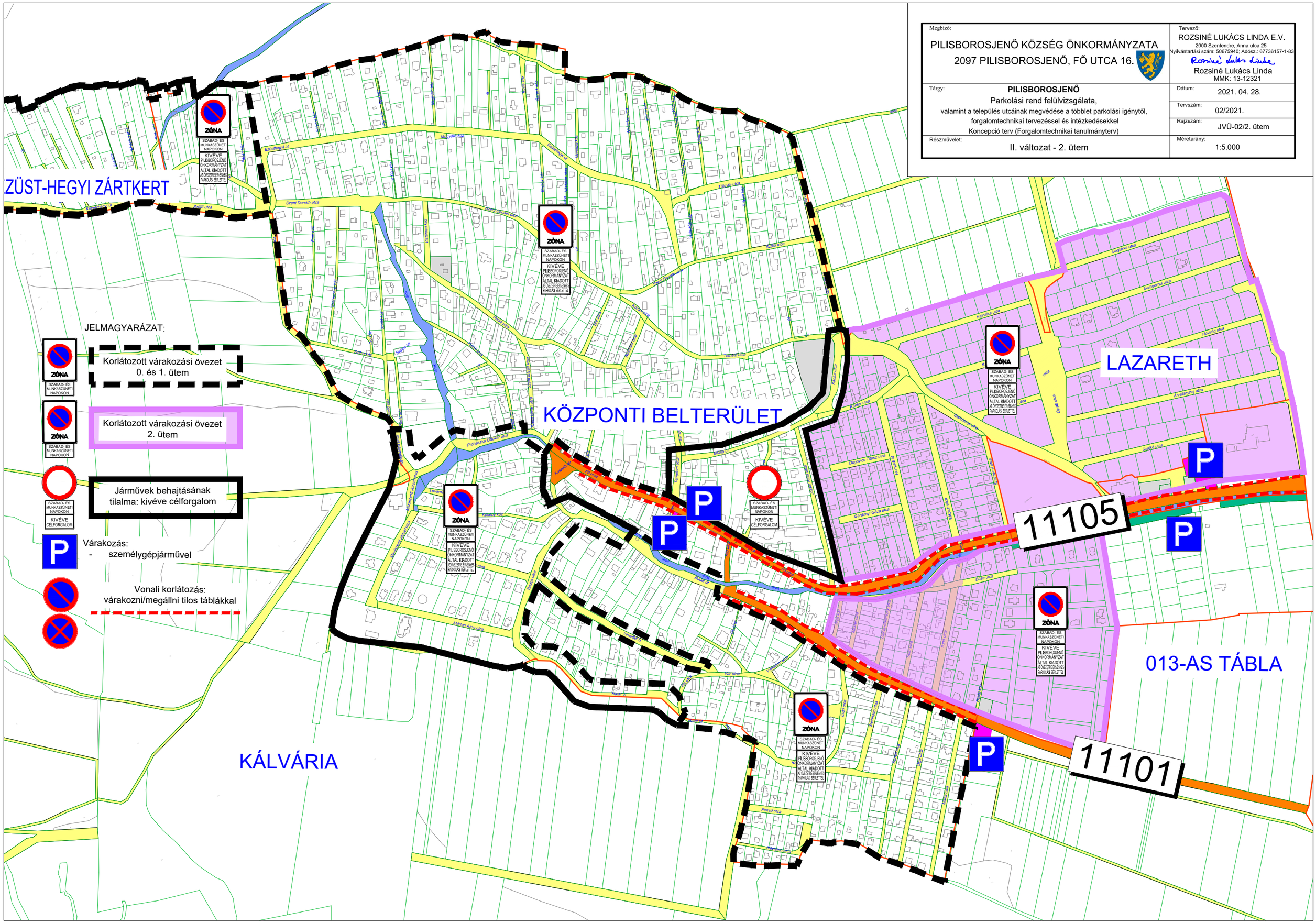
Megbízó:	Tervező:
PILISBOROSJENŐ KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA 2097 PILISBOROSJENŐ, FŐ UTCA 16.	ROZSINÉ LUKÁCS LINDA E.V. 2000 Szentendre, Anna utca 25. Nyilvántartási szám: 50675940; Adósz.: 67736157-1-33 Rozsiné Lukács Linda Rozsiné Lukács Linda MMK: 13-12321
Tárgy: **PILISBOROSJENŐ** Parkolási rend felülvizsgálata, valamint a település utcáinak megvédése a többlet parkolási igénytől, forgalomtechnikai tervezéssel és intézkedésekkel Koncepció terv (Forgalomtechnikai tanulmányterv)	Dátum: 2021. 04. 28. Tervszám: 02/2021. Rajzszám: JVÜ-02/0/2
Részművelet: II. változat: Várakozási övezet kialakítása 0. ütem, 2. helyszín: Kevélyhegyi út	Méretarány: 1:2.000



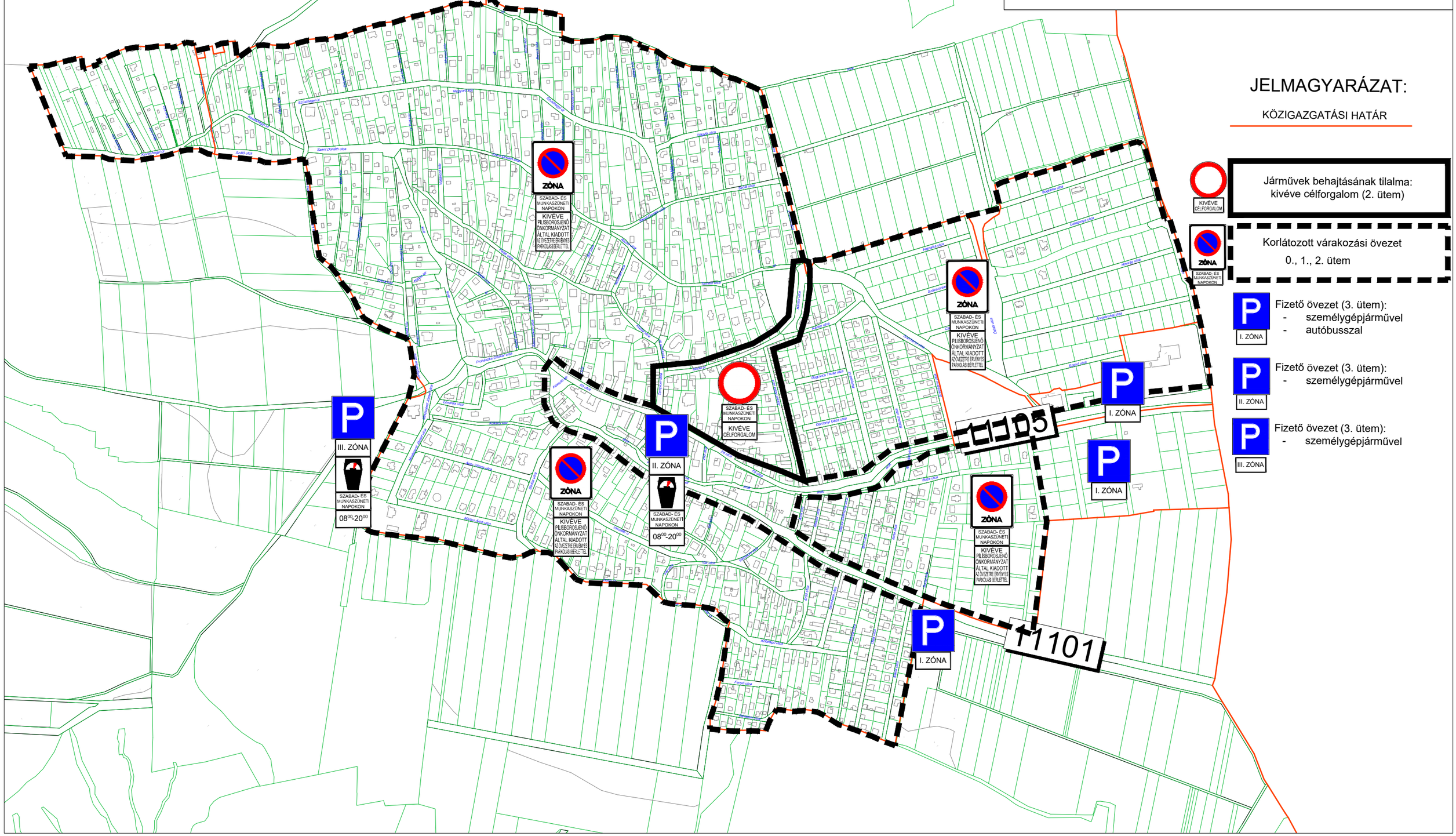
Megbízó:	Tervező:
PILISBOROSJENŐ KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA 2097 PILISBOROSJENŐ, FŐ UTCA 16.	ROZSINÉ LUKÁCS LINDA E.V. 2000 Szentendre, Anna utca 25, Nyilvántartási szám: 50675940; Adósz.: 67736157-1-33 Rozsiné Lukács Linda Rozsiné Lukács Linda MMK: 13-12321
Tárgy: **PILISBOROSJENŐ** Parkolási rend felülvizsgálata, valamint a település utcáinak megvédése a többlet parkolási igénytől, forgalomtechnikai tervezéssel és intézkedésekkel Koncepció terv (Forgalomtechnikai tanulmányterv)	Dátum: 2021. 04. 28. Tervszám: 02/2021. Rajzszám: JVÜ-02/1. ütem
Részművelet: II. változat - 1. ütem	Méretarány: 1:5.000


EZÜST-HEGYI ZÁRTKERT
KÖZPONTI BELTERÜLET
KÁLVÁRIA
JELMAGYARÁZAT:
Korlátozott várakozási övezet 0. ütem
Korlátozott várakozási övezet 1. ütem
Járművek behajtásának tilalma: kivéve célforgalom
Várakozás:
- személygépjárművel
Vonali korlátozás: várakozni/megállni tilos táblákkal
ZÓNA
SZABAD- ÉS MUNKASZÜNETI NAPOKON
KIVÉVE PILISBOROSJENŐ ÖNKORMÁNYZAT ÁLTAL KIADOTT AZ ÖVEZETRE ÉRVÉNYES PARKOLÁSI BERLETTEL
KIVÉVE CÉLFORGALOM
P
11105
111
Szent Donáth utca
Szőlő utca
Fő utca
Kántor utca
Hajnalka utca
Csobolyó utca
Gárdonyi Géza utca
Dugovics Titusz utca
Bozsa utca
Prohászka Ottokár utca
Kokény köz
Máriás Anna utca
Fenyő utca
Erdő utca
Szőlő utca
Tolgyfa utca
Rozsa utca
Tanítók utca
Szilfa utca
Szelfavirág utca
Szőlőhegy utca
Szőlőhegy köz
Ezüsthegyi út
Magyarok útja
Nádas ér
Vízelvező köz
Szent László utca
Szent Donáth utca
Hajnal utca
Fő utca
Kántor utca
Kántor köz
Kántor ér
Kántor ér
Kántor ér
Bozsa utca
Bozsa köz
Bozsa ér
Bozsa ér
Bozsa ér

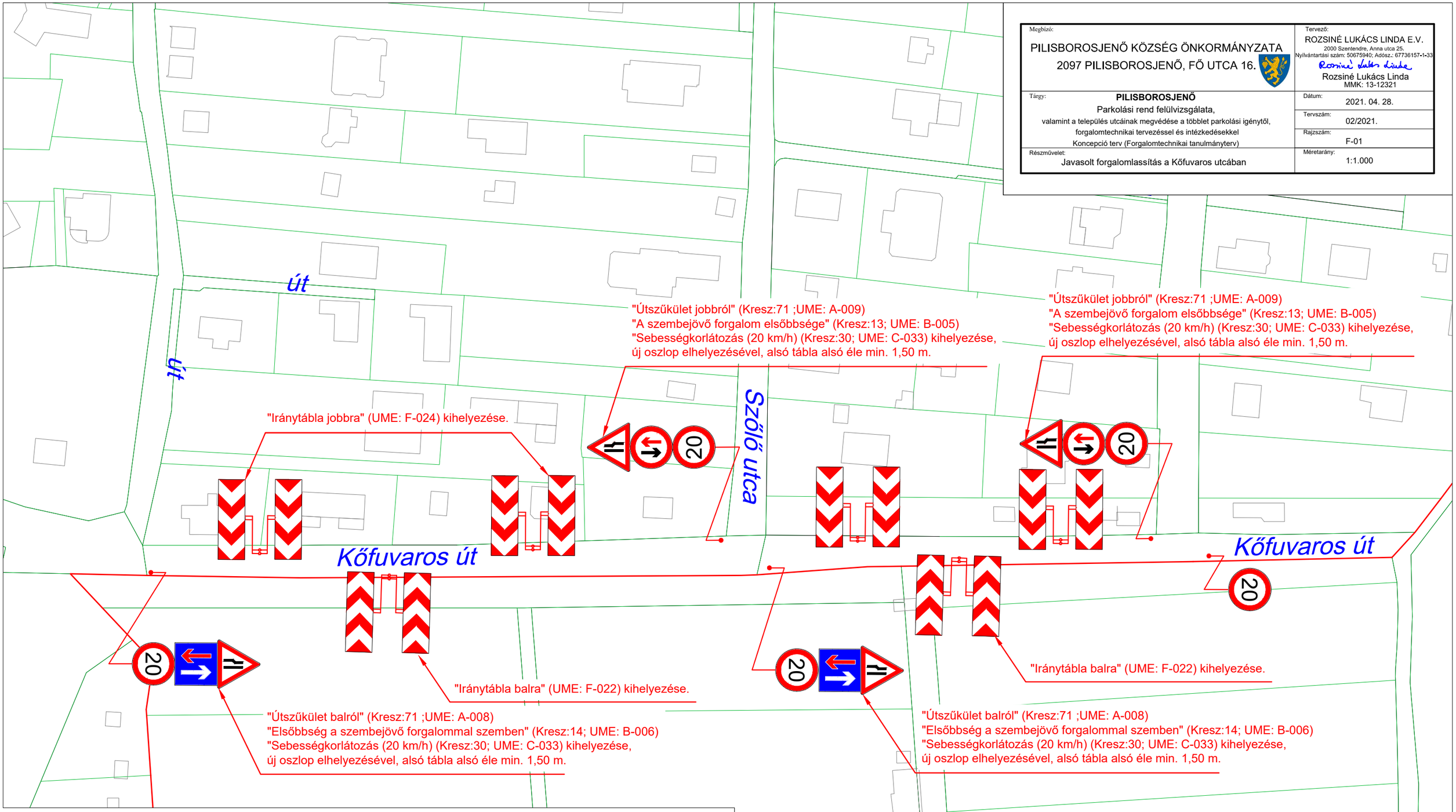
Megbízó:	Tervező:
PILISBOROSJENŐ KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA 2097 PILISBOROSJENŐ, FŐ UTCA 16.	ROZSINÉ LUKÁCS LINDA E.V. 2000 Szentendre, Anna utca 25, Nyilvántartási szám: 50675940; Adósz.: 67736157-1-33 Rozsiné Lukács Linda Rozsiné Lukács Linda MMK: 13-12321
Tárgy: **PILISBOROSJENŐ** Parkolási rend felülvizsgálata, valamint a település utcáinak megvédése a többlet parkolási igénytől, forgalomtechnikai tervezéssel és intézkedésekkel Koncepció terv (Forgalomtechnikai tanulmányterv)	Dátum: 2021. 04. 28. Tervszám: 02/2021. Rajzszám: JVÜ-02/2. ütem
Részművelet: II. változat - 2. ütem	Méretarány: 1:5.000

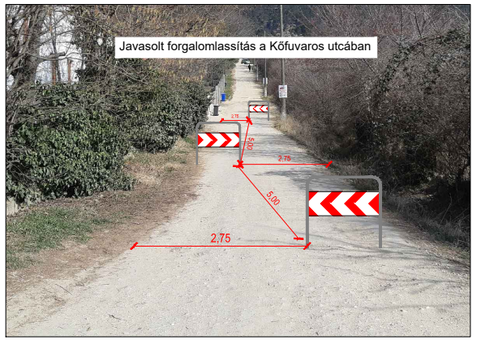


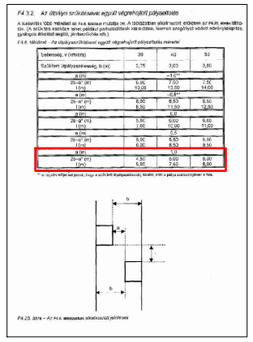
Megbízó:	Tervező:
PILISBOROSJENŐ KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA 2097 PILISBOROSJENŐ, FŐ UTCA 16.	ROZSINÉ LUKÁCS LINDA E.V. 2000 Szentendre, Anna utca 25. Nyilvántartási szám: 50675940; Adósz.: 67736157-1-33 Rozsiné Lukács Linda Rozsiné Lukács Linda MMK: 13-12321
Tárgy: **PILISBOROSJENŐ** Parkolási rend felülvizsgálata, valamint a település utcáinak megvédése a többlet parkolási igénytől, forgalomtechnikai tervezéssel és intézkedésekkel Koncepció terv (Forgalomtechnikai tanulmányterv)	Dátum: 2021. 04. 28. Tervszám: 02/2021. Rajzszám: JVÜ-02/3. ütem
Részművelet: II. változat - 3. ütem	Méretarány: 1:7.000



Megbízó:	Tervező:
PILISBOROSJENŐ KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA 2097 PILISBOROSJENŐ, FŐ UTCA 16.	ROZSINÉ LUKÁCS LINDA E.V. 2000 Szentendre, Anna utca 25. Nyilvántartási szám: 50675940; Adósz.: 67736157-1-33 Rozsiné Lukács Linda Rozsiné Lukács Linda MMK: 13-12321
Tárgy: **PILISBOROSJENŐ** Parkolási rend felülvizsgálata, valamint a település utcáinak megvédése a többlet parkolási igénytől, forgalomtechnikai tervezéssel és intézkedésekkel Koncepció terv (Forgalomtechnikai tanulmányterv)	Dátum: 2021. 04. 28. Tervszám: 02/2021. Rajzszám: F-01
Részművelet: Javasolt forgalomlassítás a Kőfuvaros utcában	Méretarány: 1:1.000







F4 3.2. Az útburkolat szélesítésével egyszerű végrehajtott pályaátalakítás

A kialakítás 1000 méterenként az F-4.4. ábrával megegyező, de A 1000/2000 méter alatti szakaszok esetében az F4.4. ábra szerinti útburkolat, (A szélesítés szélükön lenne, pótolva a parkolósávban más módon, hiányzó szegélyt vagy más szélesítési megoldás, gyalogos átvezető megfelelő, jórészben más.)

F 4.4. táblázat – Az útburkolat szélesítésével egyszerű végrehajtott pályaátalakítás méretei

Sebesség, v (km/óra)	30	40	50
Szűkület átjárószélessége, b (m)	3,75	3,85	3,85
a (m)	–	15,0*	–
$2b-a^2/(v)$ (m)	6,00	7,00	7,70
l (m)	13,00	13,00	14,00
a (m)	–	15,0*	–
$2b-a^2/(v)$ (m)	6,60	8,60	8,90
l (m)	8,50	11,50	12,50
a (m)	–	6,0	–
$2b-a^2/(v)$ (m)	5,90	6,00	6,60
l (m)	2,60	10,00	10,00
a (m)	–	6,0	–
$2b-a^2/(v)$ (m)	6,00	6,50	6,90
l (m)	5,00	8,50	9,50
a (m)	–	5,0	–
$2b-a^2/(v)$ (m)	5,90	6,00	6,20
l (m)	6,90	7,60	8,00

* a szűkítés végső szélessége, hogy a szűkítés átjárószélessége b legyen, a pálya szélszélességéig a fokozatosan szűkítve.

F4 23. ábra – Az F4.4. ábrasorban szélesítésre jelölt szakasz