Tárgy:	Tájékoztató a parkolási koncepció végrehajtásáról	**Sorszám:** I	
Előkészítette:	Gál András osztályvezető	**Döntéshozatal módja:** Egyszerű szótöbbség	
Véleményező bizottság:	Pénzügyi Bizottság	**Tárgyalás módja:** Nyilvános ülés	

Előterjesztés

Békés Város Képviselő-testülete 2010. január 28-i ülésére

Tisztelt Képviselő-testület!

Békés Város Képviselő-testülete 59/2009. (III.26.) határozatában döntött a város parkolási koncepciójának elfogadásáról azzal, hogy a javasolt beavatkozásokat a város költségvetése teherbíró képességének függvényében kell tervezni.

2009. évben a koncepció alapján a piac parkolóhely-bővítése történt meg a jégpálya leaszfaltozásával.

A 2010-es évben pályázatot nyertünk a Rendelőintézet parkolóhely-bővítésére, illetve felújítására, valamint a Rákóczi utca elején a járda- és kerékpárút felújítása mellett párhuzamos parkolók kiépítése fog megtörténni.

Kérem a T. Képviselő-testülettől az alábbi határozati javaslat elfogadását.

Határozati javaslat:

Békés város Képviselő-testülete a parkolási koncepció végrehajtásáról szóló tájékoztatót tudomásul veszi.

Határidő: értelem szerint

Felelős: Izsó Gábor polgármester

Békés, 2010. január 20.

Izsó Gábor
polgármester

……
Jogi ellenjegyző

……
Pénzügyi ellenjegyző

Békés város
Parkolási koncepciója

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

Békésen a ’90-es éveket jellemző gazdasági, társadalmi, területhasználati folyamatok a – fejlesztési elmaradásaiból és alulfinanszírozásából eredően egyébként is válságos helyzetű – városi közlekedést, a fenntarthatóságot veszélyeztető kritikus helyzetbe hozták. A fenntartható mobilitás egyik legfontosabb feltétele lenne a terhelések növekedése nélküli teljesítménynövekedés. A közlekedési környezetet ugyanakkor éppen e kívánatos feltétel ellenkezője jellemezte. Növekedett a kerékpáros és közösségi közlekedés térvesztése és növekedett az autóhasználat, miközben növekedtek az „egységnyi hozzáféréshez“ szükséges utazási hosszak és utazási idők is. Tehát több, kedvezőtlen tényező fokozta a mobilizáció terheit, miközben annak haszna (a kapcsolatépítés vagy a cserefolyamat intenzitása) változatlan, vagy alig változott.

A megnövekedett igényű és távolságú mobilitás okai és indokai a közlekedésen kívüliek. A következmények, hogy az új mobilitási igények lényegesen fogyasztják az idő- és erőforrás felhasználást, a közlekedésen belüliek, s abból erednek, hogy a közlekedési rendszer eszköztára az új feltételek követelte igényektől egyre jobban elmarad. A mennyiségében szinte változatlan közlekedési infrastruktúrát egyre több forgalomvonzó létesítmény fogyasztja, a területhasználati gyakorlat ellene hat a fenntartható közlekedéspolitikának. Az egyre romló környezetminőség oka nem a közlekedés, hanem annak rossz feltételei. A városfejlődés mai folyamata, a szuburbanizáció, a gazdasági növekedés, az életszínvonal emelkedése, az életmód megváltozása, a több szabadidő, egyaránt a helyváltoztatások, ezen belül az autóval végrehajtott helyváltoztatások számának kedvezőtlen növekedése irányába hatott. E tendenciát a közösségi közlekedés elérhetőségének csökkenése és romló szolgáltatási színvonala tovább erősítette. A város közúthálózata a növekvő autósforgalom befogadására ugyanakkor alkalmatlan, a parkolás, gépjárműtárolás kérdése pedig szinte teljesen megoldhatatlan.

A szétterülő fejlődés ugyanakkor közforgalmú szolgáltatással, sajnos nehezen követhető. A város nagyságából adódóan nem lehet hatékonyan üzemeltetni helyi autóbusz közlekedést, bár az útvonal az elmúlt években jelentősen nőtt, de hatékonyan csak az „iskolajárat” működik. Az alternatív közlekedési eszköz Békésen továbbra is a kerékpározás, melynek nagy hagyományai vannak, és az utóbbi években jelentősen bővült a kerékpárút hálózat is. A személygépkocsik száma az elmúlt 10-12 évben megkétszereződött, a személygépkocsi-utazások is közel kétszeresére nőttek. 1975-ben 84, 1991-ben 250, 2000-ben 324 személygépkocsi jutott 1000 lakosra. Míg 1994-ben a lakosok összes napi helyváltoztatásaiból a kerékpáros-közlekedés mintegy 60,0%-kal részesedett, addig 2000-ben az arány a 35%-os arányhoz közelített.

A közlekedési rendszer fejlesztésének legfontosabb elvei az alábbiak:

(1) A közlekedési rendszer működtetését és fejlesztését megalapozó közlekedéspolitika nem a spontán közlekedési szükségletek mennyiségi kielégítésére, hanem a város kiegyensúlyozott

működéséhez szükséges igények kielégítésére kell törekedjék. Ez az egyes területek és különböző közlekedési módok összehangolt, differenciált kezelését (fejlesztését, visszafogását, minőségi tényezőinek előtérbe helyezését) jelenti.
(2) Egy-egy városszerkezeti zónában a támogatandó közlekedési módot a térség környezeti eltartó képességének, a forgalom eltűrhető mértékét az adott útvonal környezeti kapacitásának kell meghatároznia.
(3) A közlekedési rendszer fejlesztése, a város gazdaságát, regionális szerepkörét jól szolgáló, a környezetével összhangot teremtő hálózat létrehozását kell hogy céljául tűzze, egyensúlyra törekedve a társadalmi-gazdasági fejlődés, valamint a környezet - és értékőrzés között.
Vezérelvei: együttes település- és közlekedéstervezés, tervezhető és fenntartható mobilitás, integrált hálózatfejlesztés és működtetés, helyváltoztatások csökkentése és befolyásolása, közlekedésminőség, környezetminőség összhangja.
(4) A közlekedésfejlesztés nem egyenlő a hálózatfejlesztéssel. A közlekedésfejlesztés, a hálózatfejlesztés és az áramlásszabályozás összhangja. Legfontosabb feladata olyan kooperatív integrált rendszerek létrehozása és hatékony működtetése, amelyek alkalmasak a különböző utazási formák és közlekedési eszközök közötti magas szintű kapcsolódások megteremtésére, a közforgalmú közlekedés és a magánközlekedés várospolitikai célokba ágyazott összekapcsolására.

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

A közterületen épített közlekedési létesítmények esztétikája, és a közterületen zajló közlekedés színvonala a közterület minőségét meghatározzák. Az emberek naponta közlekednek, ezért a közlekedés feltételei, a használók életminőségére, hangulatára, időbeosztására, teljesítőképességére közvetlenül hatnak.

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

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

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

A közlekedés fejlesztésének és szabályozásának egyik legfontosabb feladata a környezeti viszonyok javítása, a forgalombiztonság növelése, a közlekedés káros hatásainak mérséklése. A környezet-érzékeny területek védelmére széles körben kell alkalmazni a területi forgalomcsillapítás módszereit. Az új környezetbarát közlekedési formák elterjesztése az

életkörülmények minőségjavításának fontos eszköze. E közlekedési formák fejlesztésében a kerékpáros közlekedésnek nagyobb lehetőségeket, a gyalogosközlekedésnek pedig elsőbbséget kell kapnia.

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

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

Specifikus célok:
a) A közlekedés káros hatásainak csökkentése a közlekedési légszennyezés, a közlekedési zajterhelés, és a közlekedési rezgések területén egyaránt
b) A csillapított forgalmú zónák elterjesztése védett közlekedési övezetek, lakó-pihenő övezetek és korlátozott sebességű területek kialakításával.
c) A városközpontban egy - a jelenleginél kiterjedtebb - humanizált környezet a jelenlegi utcán parkoló autók mintegy 30%-nak "eltüntetése", a közúti zsúfoltság csökkentése és az utcaburkolatok - különösen járdaburkolatok - igényes kialakítása segítségével.
d) A gyalogosközlekedés körülményeinek javítása önálló gyalogos létesítmények megvalósítása mellett, a közúthálózat fejlesztéséhez, rekonstrukciójához kötve az utcák gyalogos járdáinak környezet jellegéhez alkalmazkodó formálásával. A városközpontban az elmúlt évek során kiterjedt, igényesen kialakított gyalogos rendszer további fejlesztésével.
e) A kerékpáros közlekedés infrastruktúrájának fejlesztése a helyváltoztatásokon belül a kerékpározás 60%-os részesedésének 2015-ig történő elérése. A hálózat távlati fejlesztésével a város területén a teljes ellátottság megteremtése, amelyhez távlatban legalább 40 km, középtávon mintegy 25 km útvonal valósítandó meg.

Az egyéni és a közösségi közlekedés integrált rendszerének fejlesztési célja az utazási, szállítási ráfordítások csökkentése, a lakosság időmérlegének javítása. Mint ahogy laza beépítésű külső területek feltárása nem tervezhető nagy kapacitású tömegközlekedéssel, a sűrű beépítésű belső városi területek közlekedése sem alapozható döntően az autós közlekedésre. A kerékpáros- és tömegközlekedés és a magánközlekedés várossűrűséghez alkalmazkodó összekapcsolása ezért a fejlesztési stratégia fontos szempontja.

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

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

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

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

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

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

Békésen a személygépkocsi ellátottság növekedését a közúton kívüli parkoló felületek létesítése nem követte. Az álló gépjárművek elhelyezésének kérdése a város – ezen belül kiemelten a városközpont – elsőszámú közlekedési problémája. Különös súlya van ezért annak, hogy a városban egy olyan átfogó parkoláspolitikára alapozott rendszer és szabályozás jöjjön létre, amely a központi területek szigorú parkolás-szabályozása mellett magába foglalja a magánközlekedés és közösségi közlekedés közötti eszközváltásra alkalmas P+R rendszerek kiépülését is (itt elsősorban a lakótelepi parkolókra gondolunk).

Ezek alapján a parkolási rendszer fejlesztésének legfontosabb feladatai:

- a kerékpáros- és tömegközlekedéssel jól feltárt (sűrű, városias) térségekben a lakóterületi parkolás megoldása akár garázsok építésével is (biztonságos, védett helyen hagyható az autó és kerékpáros, ill. tömegközlekedéssel kezdhető az utazás),
- a tömegközlekedéssel érintőlegesen feltárt laza beépítésű térségek kiszolgálására P+R parkolók hálózatának kiépítése és intermodális (szállítási módokat összekapcsoló) rendszerbe integrálása (a gépkocsival kezdett utazás vonzó eszközváltási kínálattal találkozzék),
- a városközpontban („célzónában“) a parkolási lehetőségek szelektív biztosítása, szigorú - de a központ versenyképességét nem akadályozó - szabályozása (lakossági parkolás megoldása, rövid idejű kereskedelmi parkolás biztosítása, tartós parkolás távoltartása).

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

A parkolás-gazdálkodás első számú feladata hogy eszköze legyen a közlekedéspolitika érvényesítésének, az utazási szokások befolyásolásának, a közterületi rend biztosításának. Emellett azonban szerepe és hatásai kiterjeszthetők. A város üzleti, kereskedelmi életére történő ráhatás tudatosításával finanszírozási forrásai bővíthetők. A közös érdek felismerésével a gazdaság piaci szereplőinek szélesebb köre tehető érdekeltté a parkolási üzletben úgy, hogy az alapvető közlekedéspolitikai szempontok se sérüljenek.

A város parkolási helyzetének normalizálása nagy jelentőségű, mégis az ehhez szükséges területek rendelkezésre bocsátása a legtöbb esetben akadályokba ütközik. Közterületeken a parkolófelületek folyamatosan csökkennek, a közterületen kívüli felszíni

területeket általában más – legtöbbször kereskedelmi – funkciók foglalják el (további parkolási igényt gerjesztve), a közterület alatti garázsépítéseket pedig finanszírozási illetve környezeti szempontok akadályozzák. A parkolók befogadóképessége ezért igen lassan nő. Egyes, eddig jól működő parkolók, a térségükbe települt kereskedelmi, szolgáltató létesítmény hatására eredeti rendeltetésüket elvesztették. Másutt a lakóterületek parkolási igénye kebelezte be az e célra épített parkolókat.

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

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

SPECIFIKUS CÉLOK:

-városközpont komplex parkolás-gazdálkodásának megvalósítása a város egészére kiterjedő parkolási rendszer megvalósításával,

- a parkolási igények egy részének városközponttól történő távoltartásával, a közterületi rend biztosítása, a járda- és zöldfelületeken történő gépkocsi tárolás megszüntetése,
- a lakossági parkolás előnyben részesítése,
- a tartós parkolás utcafelületen kívüli megoldása,
- a felszíni parkolás időkorlátozása,
- a garázs férőhelyek növelése,
- az időszabályozással a parkolási igények egy részének távoltartása,
- a kereskedelmi zónákban a lakossági nappali parkolás – kedvezményezett – garázsba irányítása,
- a turista- és idegenforgalmi autóbuszok várakozásának, parkolásának megoldása

Békés Város Képviselő-testülete 2007. októberi ülésén tárgyalta a parkolási helyzetet és 327/2007. (X. 31.) határozatában döntött arról, hogy a város parkolási koncepcióját elkészítteti.

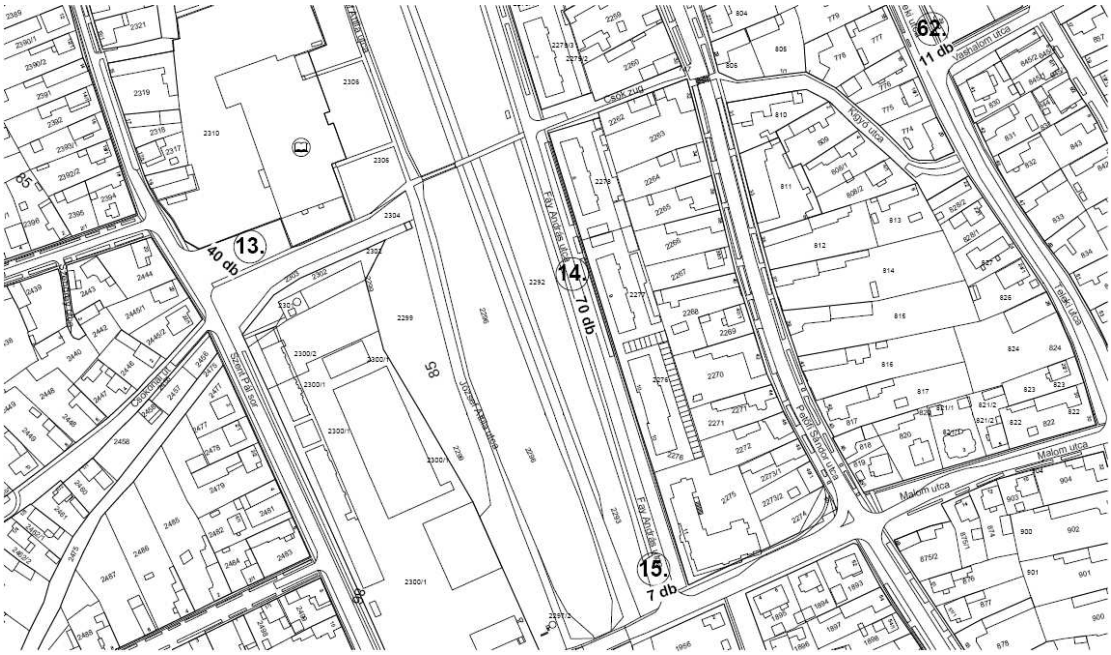
A Képviselő-testület 2001-ben elfogadta a városközpont részletes közlekedési rendezési tervét, valamint 21/2006. (V. 26.) rendeletében a városközpont szabályozási tervét. Bár mindkét terv érinti a parkolás egyre nehezebb helyzetét, megoldást egyik sem javasol.

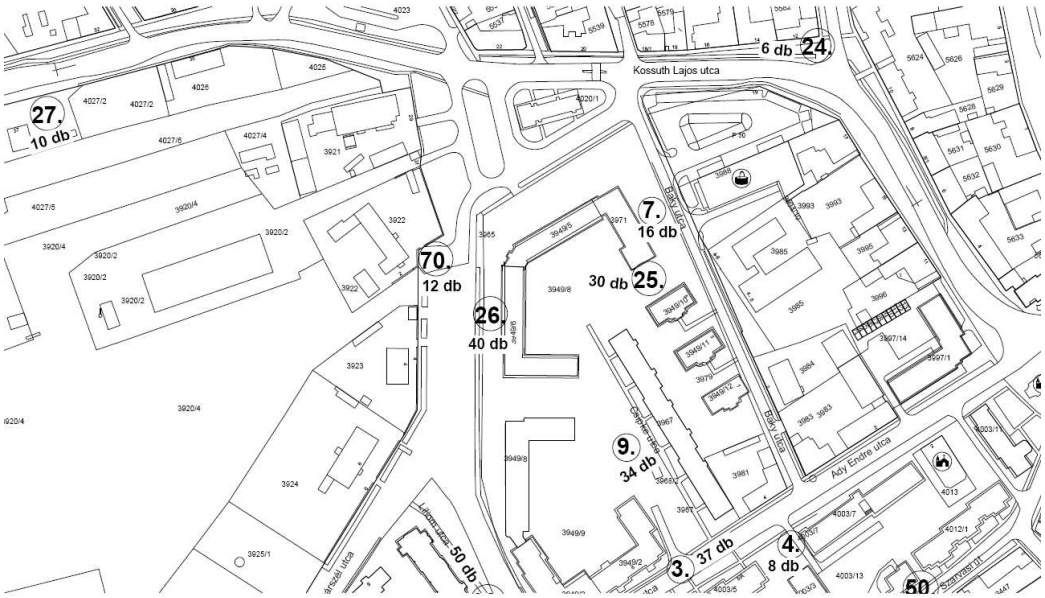
Meglévő Parkolók				
	Helye	Férőhely	Anyaga	Megjegyzés
1.	Ady 14 tömbbelső	30	szórt	normál kiépítése szükséges
2.	Ady ABC és környéke	18	aszfalt	párhuzamos
3.	Ady u.	37	aszfalt	KHT úttal párhuzamos
4.	Ady u. 3-5 tömbbelső	8	szórt és kiép.len	rendezetlen beállás
5.	Agrárinnovációs központ	6	aszfalt	merőleges
6.	Bagoly előtt	15	díszkő	szabályozott beállás
7.	Baky u. Pennyvel szemben	16	aszfalt	merőleges
8.	Csíkos u. Iskola előtt	15	aszfalt	merőleges
9.	Csipke u. (Ady 6 előtt)	34	aszfalt +szórt	merőleges

10.	DÁNFOK étterem előtt	12	aszfalt	merőleges
11.	DÉMÁSZ parkoló	11	aszfalt	rendezetlen beállás
12.	DÉMÁSZ parkoló (Rákóczin)	9	beton	ferde beállású
13.	Dr. Hepp F. tagiskola	40	beton	merőleges
14.	Fáy u.	70	aszfalt	nem kijelölt parkolóban
15.	Fáy u. 11 előtti parkoló	7	aszfalt	merőleges
16.	Gyógyszertár Csabai u.	8	aszfalt	merőleges
17.	Hunyadi u.11 Vektor előtt	8	aszfalt	merőleges
18.	Irányi D. u. Rendőrség	10	aszfalt	merőleges
19.	Kalász sor ABC előtt	8	aszfalt	merőleges
20.	Karacs T. utca	76	vegyes	vegyes
21.	Katolikus templom mögött	13	aszfalt	merőleges
22.	Korona u. 5 (piaci hídnál)	50	kiépítetlen	a piac miatt szükséges!
23.	Kossuth L. u. 1. sz előtt	12	aszfalt	kerékpárutat zavarja
24.	Kossuth u. 12	6	beton	merőleges
25.	Kossuth u. 23 tömbbelső	30	aszfalt	merőleges
26.	Kossuth u. 23 Vásárszél felől	40	aszfalt	merőleges
27.	Kossuth u. vasútállomás ter.	10	kiskockakő	vegyes beállás
28.	Kossuth u. 38 Napkerék előtt	8	aszfalt	merőleges
29.	Kőrösi Cs, u. Fürdő előtt	30	aszfalt	párhuzamos
30.	Lengyel L. u. 1	11	aszfalt	merőleges
31.	Liget bejárat	12	aszfalt	merőleges
32.	Liliom u.parkoló	50	szórt	ferde beállású
33.	Művelődési központ (torony előtt)	10	gyephézagos	ferde beállású
34.	Piac fizető parkoló	120	salak	rendezetlen beállás
35.	Polgármesteri Hivatal	17	szórt	
36.	Posta előtt	19	aszfalt	merőleges
37.	Rákóczi u 33	9	aszfalt	KHT útra merőleges
38.	Rákóczi u 61	10	Szórt	KHT útra merőleges
39.	Rákóczi u. 2 előtt	6	aszfalt	párhuzamos
40.	Református templom előtt	10	aszfalt	nem kijelölt parkolóban
41.	Rendelő Intézet	16	aszfalt	
42.	Rendelő Intézet belső	8	beton	merőleges
43.	Rendelő Intézet orvosi	16	beton	merőleges
44.	Sportcsarnok	20	aszfalt és gyephéz.	merőleges és ferde
45.	Sportcsarnok Csíkos u. felől	19	aszfalt	merőleges
46.	Szánthó A. u. (Karacs T. 8.sz)	10	aszfalt	merőleges
47.	Szánthó A. u. Dübögő felől	10	díszkő	merőleges
48.	Szánthó A. u. eleje	20	vegyes	merőleges és ferde
49.	Szarvasi u. 12-20. előtt	36	gyephézagos	merőleges
50.	Szarvasi u. 2-6 sz. előtt	16	aszfalt	párhuzamos
51.	Szarvasi u. 6-8 között	6	gyephézagos	rendezetlen beállás
52.	Szarvasi u. 8 előtt	10	gyephézagos	merőleges
53.	Szarvasi u. Fonó	8	szórt	KHT útra merőleges
54.	Szarvasi u. Kat. Temető	6	aszfalt	párhuzamos
55.	Szarvasi u. Ref.temető	18	vegyes	KHT útra merőleges
56.	Széchenyi tér 11-13	20	szórt	merőleges

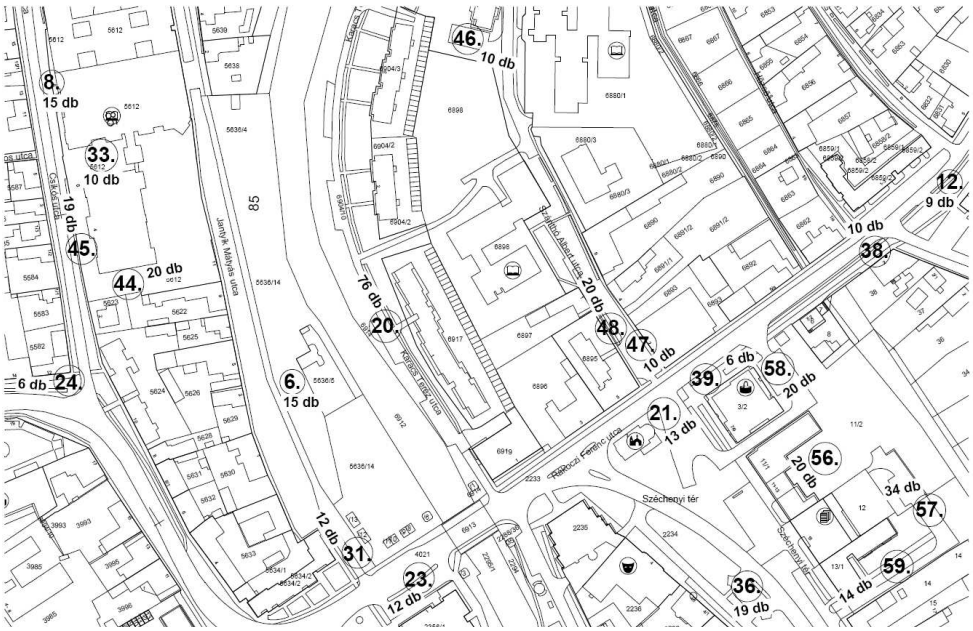
	tömbbelső			
57.	Széchenyi tér 15-17 mögött	34	aszfalt és beton	merőleges
58.	Nagyáruház mögött	20	aszfalt	merőleges
59.	Széchenyi tér 17 bevezető út	14	aszfalt	párhuzamos
60.	Szociális otthon (Farkas Gy. u.)	10	aszfalt	merőleges
61.	Táborhely u. Vízmű előtt	25	vegyes	merőleges
62.	Teleki u. Imaház előtt	11	aszfalt	merőleges
63.	Teleki u. Zeneiskola előtt	17	vegyes	merőlegesen állnak be
64.	Vashalom u.	6	aszfalt	merőleges
65.	Veres P. tér	15	aszfalt	merőleges
66.	Verseny u. 4.	8	aszfalt	merőleges
67.	Verseny u. Levéltár előtt	25	beton	merőleges
68.	Verseny u. volt Strat. előtt	5	aszfalt	merőleges
69.	Oláh Mihály u. Fonó	6	szórt	merőleges
		1346		

Meglévő parkolók térképvázlatai

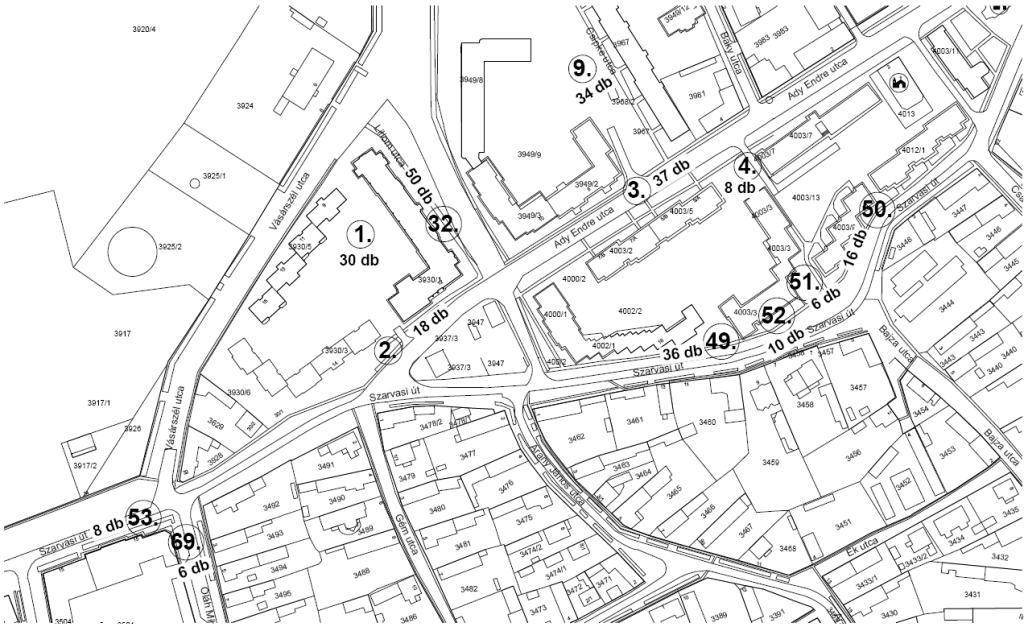


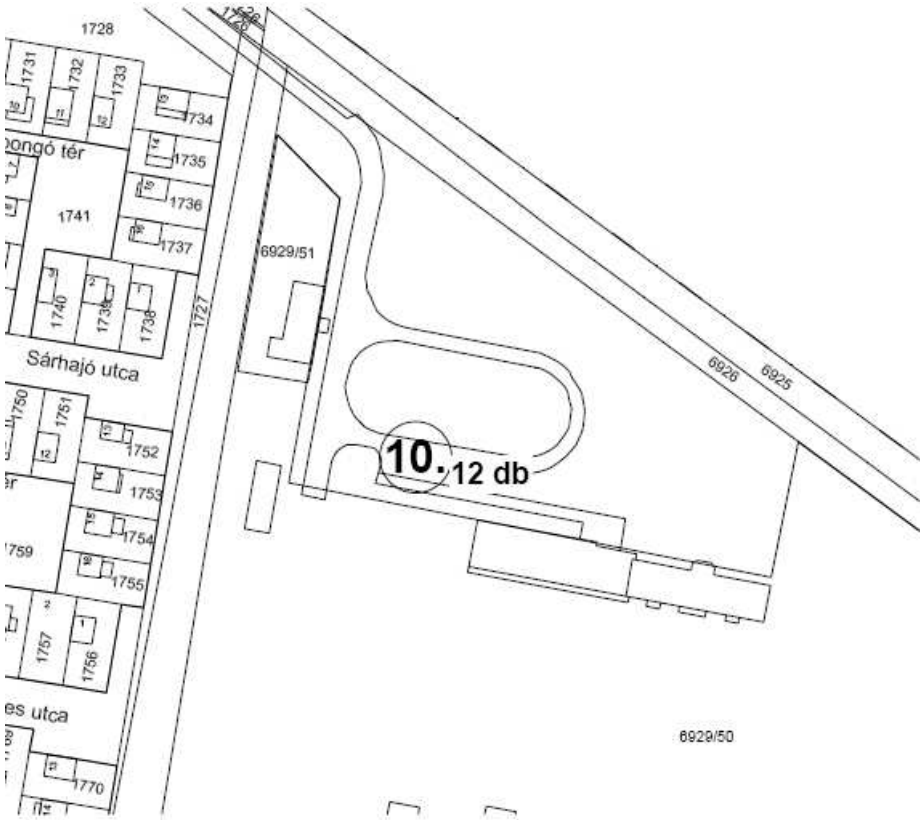

Kossuth Lajos utca
Ady Endre utca
Lehmann utca
Bárky utca
Csillag utca
27.
10 db
70.
12 db
26
40 db
30 db
25.
7.
16 db
6 db
24.
9.
34 db
3.
37 db
4.
8 db
50

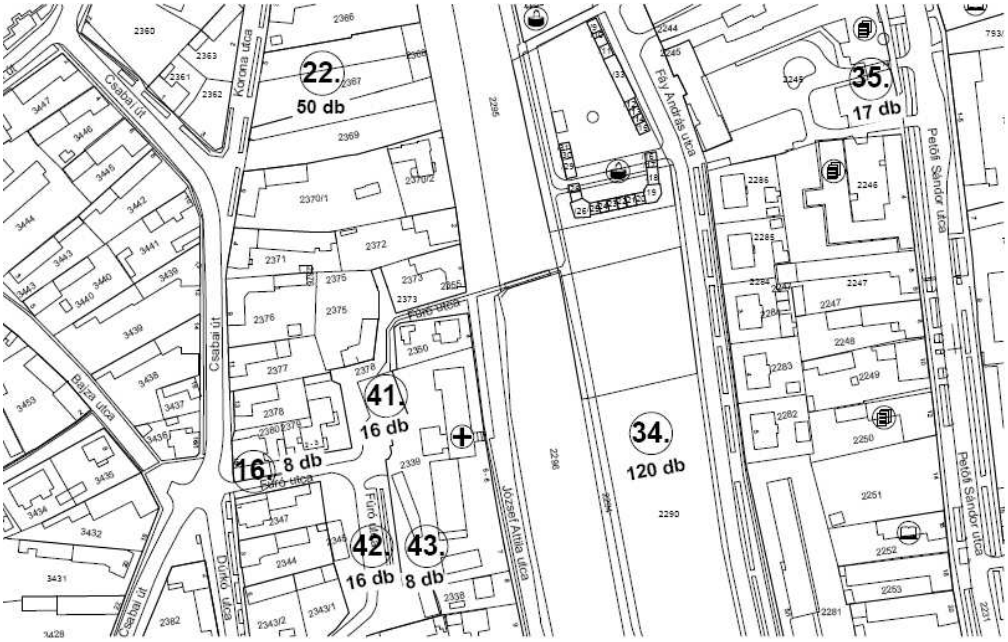
Dr. Veres Endre utca
Rákóczi Ferenc utca
Ady Endre utca
Sas utca
Iskola utca
Lorántffy Zsuzsanna utca
Rózsa utca
37.
9 db
87
18
10 db


8.
15 db
33.
10 db
45.
44.
20 db
19 db
6 db
24.
6.
15 db
12 db
31.
23.
12 db
20.
76 db
46.
10 db
20 db
48.
47.
10 db
39.
6 db
58.
20 db
21.
13 db
56.
20 db
34 db
57.
59.
14 db
36.
19 db
38.
10 db
12.
9 db
Széchenyi tér

Törökvész út
4654
4789
4790
4791
4792
4793
4794
4795
61.
25 db
Táborhely utca
4556/1
4556/2
4556/3
4556/6
Táncsics út
4558
4559

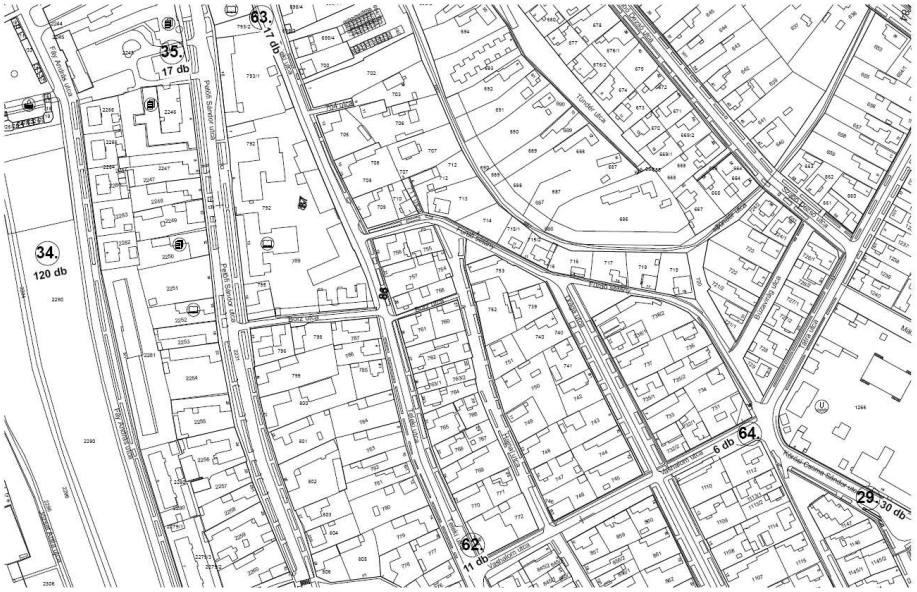

1. 30 db
2. 18 db
3. 37 db
4. 8 db
9. 34 db
32. 50 db
49. 36 db
50. 16 db
51. 6 db
52. 10 db
53. 8 db
69. 6 db
Szarvasi út
Ady Endre utca
Vásárszál utca
Gém utca
Bajza utca
Ék utca


10. 12 db
6929/51
6929/50
6928
6925
1727
Sárhajó utca
1741
1728


22.
50 db
35.
17 db
41.
16 db
16.
8 db
34.
120 db
42.
16 db
43.
8 db
Csabai út
Korona utca
Fáy András utca
Petőfi Sándor utca
Bajza utca
Dunántúli út
Dunántúli utca
Furo utca
József Attila utca
Pécsi utca
Csabai út

68.
5 db
67.
25 db
54.
6 db
55.
18 db
Szarvas út
Babits utca
Mikszáth Kálmán utca
Járó utca
Kinizsi sor

65.
15 db
Veres Péter tér
Farkas Gyula utca
60.
10 db
Arvíz utca
Dessewffy utca
Csatlakozó út
Rákóczi Ferenc utca
Fülöp utca
Pacsirta utca
Tél utca
Kálvária József utca
Kis Ir Szep utca
10 db
38.
85


63.
11 db
35.
17 db
34.
120 db
62.
11 db
64.
6 db
29.
30 db

Szükséges Parkolók száma					
Helye	Szükséges parkolóhely jellege	Szükséges férőhely	Helye	Szükséges parkolóhely jellege	Szükséges férőhely
Kossuth u. 1.	Lakótömb	24	Széchenyi tér 5.	G-COOP	7
Kossuth u. 2	Lakótömb	30	Széchenyi tér 2.	Főtéri ABC	8
Kossuth u. 10.	Lakótömb	12	Széchenyi tér 7.	Virágbolt	2
Kossuth u. 10/A	Lakótömb	24	Széchenyi tér 2.	Anett ruházati üzlet	2
Kossuth u. 7.	Lakótömb	39	Széchenyi tér 2.	Juhász cukrászda	2
Kossuth u. 23. I.	Lakótömb	32	Széchenyi tér 2.	Európa ruházati üzlet	2
Kossuth u. 23. II.	Lakótömb	31	Széchenyi tér 1.	Széchenyi presszó	3
Kossuth u. 23. III-IV.	Lakótömb	56	Széchenyi tér 9.	Ráció bútorház	19
Karacs T. 1.	Lakótömb	65	Széchenyi tér 5.	Rossmann	21
Karacs T. 2.	Lakótömb	26	Széchenyi tér 5.	Szász ruházati üzlet	4
Karacs T. 3.	Lakótömb	39	Széchenyi tér 8.	Kínai bolt	10
Karacs T. 4.	Lakótömb	26	Széchenyi tér 2.	Photo Hall	3
Karacs T. 5.	Lakótömb	14	Széchenyi tér 11.	RU-Yi áruház	35
Karacs T. 6.	Lakótömb	14	Széchenyi tér 4/1.	Magyar Posta	5
Karacs T. 7.	Lakótömb	14	Széchenyi tér 8.	Manna cipőbolt	7
Karacs T. 8.	Lakótömb	30	Kossuth u. 22.	Háztartási bolt	4
Fáy András u. 1-5.	Lakótömb	20	Kossuth u. 2.	XM	2
Fáy András u. 5/1.	Lakótömb	68	Kossuth u. 2.	Cukrászda	3
Fáy András u. 6,7,8,9.	Lakótömb	72	Kossuth u. 2.	Kozmetika	1
Fáy András u. 10	Lakótömb	42	Kossuth u. 2.	Kozmetika	1
Fáy András u. 11.	Lakótömb	34	Kossuth u. 38.	OFT Centrum autósüzlet	2
Széchenyi tér 1.	Lakótömb	18	Kossuth u. 12.	Lazarus kézműves bolt	3
Széchenyi tér 2.	Lakótömb	32	Kossuth u.	Rétes kuckó	1
Széchenyi tér 8.	Lakótömb	51	Kossuth u.	Brill ékszerüzlet	1
Széchenyi tér 11.	Lakótömb	33	Kossuth u.	Papír- Írószer, Nyomtatvány	
Széchenyi tér 17.	Lakótömb	31	Kossuth u. 12.	Kisfaló Büfé	2
Ady u. 3.	Lakótömb	40	Kossuth u. 6.	Bónusz Diszkont	2
Ady u. 5.	Lakótömb	26	Kossuth u. 6.	Roberto Férfi Divat	2
Ady u. 6.	Lakótömb	84	Kossuth u. 32.	Műszaki bolt	2
Ady u. 7.	Lakótömb	26	Kossuth u. 2.	Szfinx Divatáru és Esküvői	6
Ady u. 8.	Lakótömb	42	Kossuth u. 17.	Anett Tours	2
Ady u. 10.	Lakótömb	32	Kossuth u. 17.	Szeki horgászbolt	4
Ady u. 12.	Lakótömb	60	Kossuth u. 1.	Trend sport bolt	1
Ady u. 14.	Lakótömb	56	Kossuth u. 26.	Nyugati autósbolt	1
Piac tér 1.	Lakótömb	24	Kossuth u. 20.	Rehabil mintabolt	3
Veres P tér 6.	Lakótömb	30	Kossuth u. 3.	DM	67
Veres P tér 7.	Lakótömb	30	Kossuth u. 24.	Purina	4
Veres P tér 8.	Lakótömb	30	Kossuth u. 35/1.	Autós bolt	2
Veres P tér 9.	Lakótömb	49	Kossuth u. 1.	Nagyfal áruház	20

Baki u. 1.	Lakótömb	11	Kossuth u. 2.	Tündi butik	5
Baki u. 3.	Lakótömb	11	Kossuth u. 2.	Magdi cipőjavító	3
Baki u. 5.	Lakótömb	11	Kossuth u.	Caprigiani fagyizó	2
Rákóczi u. 3.	Lakótömb	39	Kossuth u. 37/1	Fatesco	15
Szarvasi u. 2.	Lakótömb	18	Kossuth u. 48.	Pizza Mobil Kp.	6
Szarvasi u. 4.	Lakótömb	32	Kossuth u. 27.	Éva büfé	3
Szarvasi u. 8.	Lakótömb	30	Kossuth u. 8.	Tüskevár söröző	8
Szarvasi u. 12.	Lakótömb	56	Kossuth u.	Linett fehérnemű	1
Szarvasi u. 16.	Lakótömb	28	Fáy A. u. 11.	Újság	1
Szarvasi u. 20.	Lakótömb	28	Fáy A. u. 11.	Sumpi munkaruha bolt	3
Vásárszél u. 4.	Lakótömb	8	Fáy A. u. 11.	Pietro ABC	10
Vásárszél u. 9-15..	Lakótömb	44	Piac tér 1.	Antikvárium	3
Ék u. 2.	Lakótömb	10	Piac tér 1/4.	FI-FI butik	1
Ady u.1.	Vegyesiparcikk üzlet	1	Piac tér 3.	Csapó vegyesbolt	2
Ady u. 12.	Élésker ABC	4	Piac tér 3.	Flamingó divatáru	2
Ady u. 14.	Shamel sportruházat	2	Piac tér	Piac játékterem kaszinó	11
Ady u. 14.	Hang szerviz	2	Piac tér 1/4.	Szám-tech	4
Ady u. 14.	Háztartási vegyiárú	2	Múzeum köz 4.	Fotó Optika	2
Ady u. 14.	Zöldség gyümölcs	2	Múzeum köz 1.	Abonyi könyvesbolt	3
Ady u. 2.	Rutex vegyesbolt	2	Múzeum köz 3.	Vodafone	3
Ady u. 14.	Fantázia lakástextil	3	Múzeum köz 5.	Egeresi GSM	2
Ady u. 1.	Zsinóros közösségi ház	20	Múzeum köz 9.	Shamel sportruházat	3
Ady u. 14.	Sárga Rózsa Virág-ajándék	2	Csabai u. 60.	ABC	4
Széchenyi tér 8.	Baromfi mintabolt	2	Szarvasi u. 15.	Szosznyák bútorház	5
Széchenyi tér 2.	Datolya	2	Szarvasi u. 44.	Táp takarmány bolt	1
Széchenyi tér 8.	Fekete-fehér divat	2	Szarvasi u. 2.	Origó videótéka	4
Széchenyi tér 8.	Pántlika rövidáru	2	Szarvasi u. 15.	Klub Fonó	18
	Összesen:	1780		Összesen:	243
		Mindösszesen:	2023		

A fentiekből elsőre levonható következtetés, hogy mintegy (2023-1346=) 677 db parkolóhely hiányzik. Ezt a számot csökkenti a fenti táblázatban szereplő tömblakásoknál a meglévő garázsok száma, amely kb. 250 db, így a csúcsigény 427 db, de az egyidejűség nem áll fenn, tehát kb. 200 db parkoló (garázs) megépítése lényegesen csökkentené a problémát.

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. A multinacionális üzletláncok üzletpolitikája éppen ezért az, hogy az előírtnál nagyobb számú parkolót építenek, mert nem akarják, hogy egy vásárló is tovább hajtson, ha nincs üres hely. Az OTÉK szerinti szabályozás lényege, hogy saját telken kell megvalósítani a parkolóhelyeket, ami viszont városunk esetében különösen az üzleteket érintően messze nem valósult meg, viszont az önkormányzattól éppen ők követelik meg közpénzből közterületen való megépítésüket. A telken belüli gépjármű-elhelyezési kötelezettség pénzbeni megváltásáról, a parkoló alap kezeléséről és felhasználásáról szóló 34/2008. (X. 1.) KT rendelet alapján az ez utáni esetekben már lesz fedezete a közterületi parkolóépítésnek, amennyiben saját telken ez nem valósulhat meg.

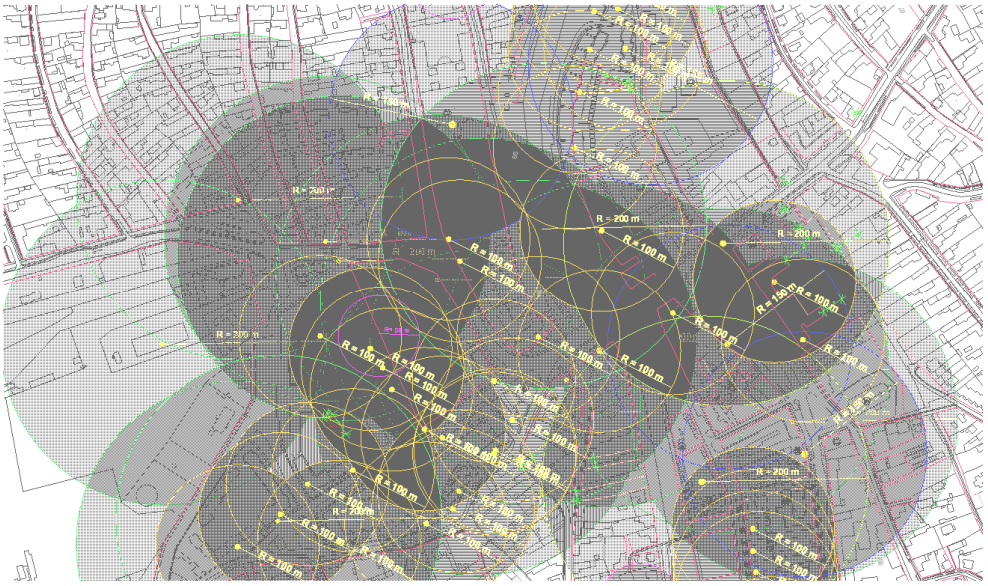
A Képviselő-testület 68/2008. (II. 28.) határozatában az alábbi döntéseket hozta meg:

a. A közlekedésben részt vevők közötti prioritási sorrend:
   1. gyalogosok
   2. kerékpárosok
   3. tömegközlekedés
   4. áruszállítás
   5. személygépjárművek
   6. tehergépkocsik

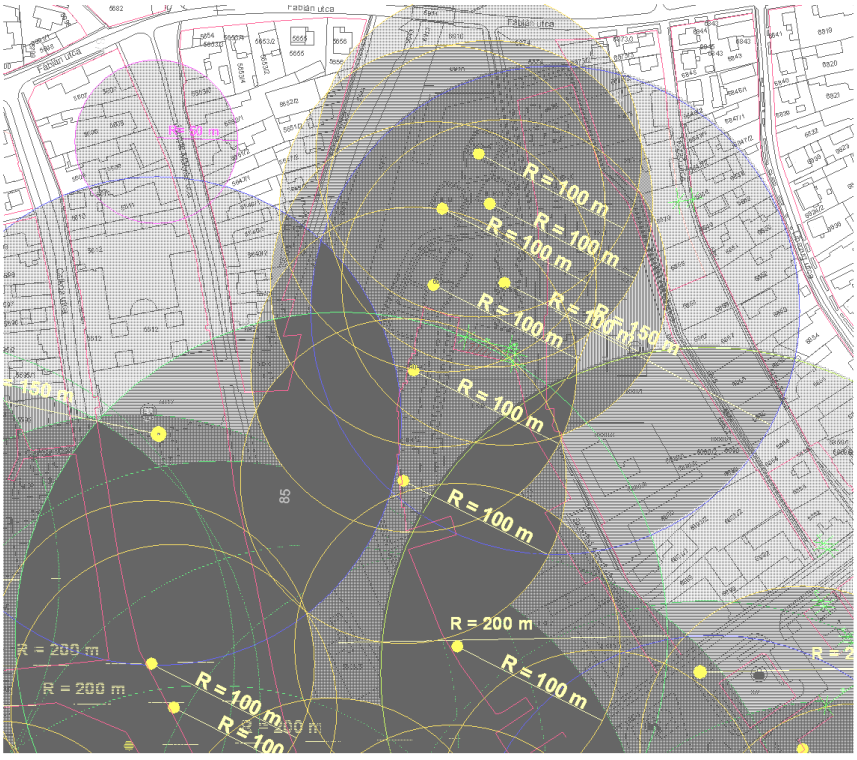
b. A parkolóhelytől való tolerálható távolság:

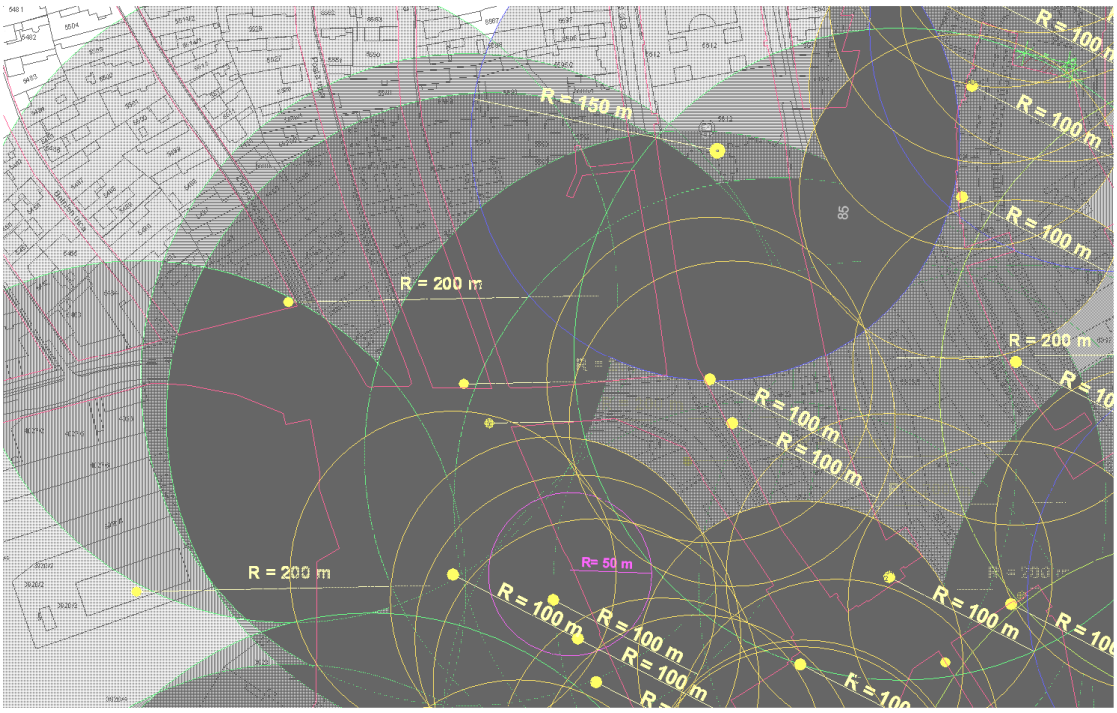
Egészségügyi intézménynél:	50 m (± 10%)
Egyéb közintézménynél:	150 m (± 10%)
Tömbházas övezetnél tárolási célú:	100 m (± 10%)
Üzleteknél:	200 m (± 10%)

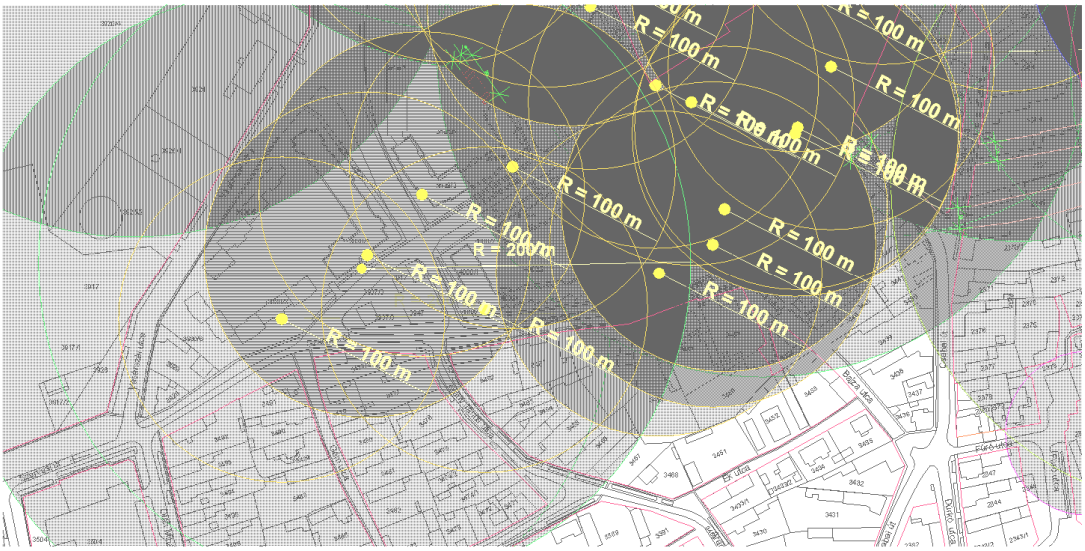
Ezeket az alapadatokat felhasználva elkészültek a városközpont parkolóhely-igény térképei, melyek az alábbiak (sajnos nyomtatott formában, ebben a méretarányban nem teljesen élvezhető a képek minősége, így a szöveges értékelést kérjük figyelembe venni, a képek jobb minőségben megtalálhatóak a www.bekesvaros.hu oldalon):


R = 200 m
R = 100 m

R = 100 m


R = 100 m
R = 100 m
R = 100 m
R = 100 m
R = 100 m
R = 150 m
R = 100 m
R = 100 m
R = 200 m
R = 100 m
R = 200 m
R = 200 m
R = 100 m


R = 150 m
R = 200 m
R = 200 m
R = 200 m
R= 50 m
R = 100 m


R = 100 m
R = 200 m

A parkolóhely-igény és a parkolóhely térképek összevetéséből az alábbi következtetések szűrhetőek le:
Parkolóhely építés szükséges az alábbi helyeken és célból:

a) Széchenyi tér 11-21. szám közötti ingatlanok (üzletek, tömblakások)
b) Szánthó A. utca eleje (iskola, üzletek)
c) Piac tér (üzletek, tömblakások)
d) Karacs Teréz utca eleje (üzletek, tömblakások)
e) Jantyik utca eleje (iskola, üzletek)
f) Csíkos utca eleje (iskola, tömblakások)
g) Ady utcai lakótelep (tömblakások, kis üzletek)

A közlekedésben részt vevők közötti prioritási sorrendet, a parkolóhelytől való tolerálható távolságot, valamint a koncepció elején található tanulmányt figyelembe véve a fenti igények kielégítésére az alábbi javaslataink vannak:

a) Földhivatal mögötti területen garázs- és parkolóépítés, 50 db,
b) Megvásárolt Szánthó A. utca 1. telken parkolóépítés 60 db,
c) Egyirányúsítással a burkolaton párhuzamos parkolás, Korona u. 7. sz. alatti telken parkolóépítés, 100 db,
d) A lakótömböknél már meglévő nagyszámú garázs nem lett figyelembe véve, ezért nem tartjuk jelentősnek a problémát,
e) Iskola elhelyezése, volt börtön helyén garázsok építése, 15 db
f) Jantyik u. 9. sz. alatti ingatlan megvásárlása, telkén parkolóépítés, 50 db
g) Vásárszél u. garázsépítések, 30 db

A végleges, rajzos beavatkozási javaslat a társadalmi egyeztetés lebonyolítása után kerül megfogalmazásra, illetve kidolgozásra.

Békés, 2009. január 21.

Gál András sk. osztályvezető	Barna Barbara sk. műszaki ügyintéző	Csökmei László Erik sk. főépítész