

MONOR VÁROS PARKOLÁSI KONCEPCIÓJA

Pro Régió Ügynökség

2021. január

MEGBÍZÓ



Monor Város Önkormányzata

Cím: 2200 Monor, Kossuth Lajos u. 78-80.

Tel.: központ (29) 612-300, (29) 612-310

Fax: (29) 612-311

E-mail: titkarsag@monor.hu

Honlap: <http://www.monor.hu/>

GENERÁLTERVEZŐ



Pro Régió Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési és Szolgáltató Nonprofit Korlátolt Felelősségű Társaság

Cím: 1146 Budapest, Hermina út 17.

Tel.: központ (+36-1) 471-8955, ügyfélszolgálat (36-1) 471-8959

Fax: (+36-1) 471-8975

E-mail: proregio@proregio.hu

Honlap: <http://www.proregio.hu>

SZAKÁGI TERVEZŐK

Guzmics István

Cím: 1214 Budapest, Nyuszi sétány 2.

Tel.: +36 20 383 5155

E-mail: guzmics.istvan@upcmail.hu

MIKROLINE Mérnöki és Szolgáltató Kft.

Cím: 1114 Budapest, Bartók Béla út 35.

Tel.: +36 30 274 6261

E-mail: mikorline@mikroline.hu

ALÁÍRÓLAP

MEGREDELŐ

MONOR VÁROS ÖNKORMÁNYZATA

Darázsi Kálmán

polgármester

Monor Város Önkormányzata

Gubán Sándor

főépítész

Monor Város Önkormányzata

GENERÁLTERVEZŐ

PRO REGIO NONPROFIT KFT.

Dr. Gordos Tamás

szakmai igazgató

Pro Régió Nonprofit Kft.

TERVEZŐK

Guzmics István
okl. településmérnök

településtervező

guzmics.istvan@upcmail.hu

Dulicz László
okl. építőmérnök

közlekedéstervező

Mikroline Mérnök és Szolgáltató Kft.
laszlo.dulicz@mikroline.hu

Bóta-Bachraty Zsófia
okl. építésmérnök

tervező munkatársa

Pro Regio Nonprofit Kft.
bota-bachraty.zsofia@proregio.hu

Varga Zsolt
okl. építőmérnök

közlekedéstervező

Mikroline Mérnök és Szolgáltató Kft.
zsolt.varga@mikroline.hu

Lukács Kata

Mikroline Mérnök és Szolgáltató Kft.
kata.lukacs@mikroline.hu

Rékasi Bálint

Mikroline Mérnök és Szolgáltató Kft.

TARTALOM

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ	6
ELŐZMÉNYEK.....	12
1 HELYZETFELTÁRÁS	13
1.1 Előzmények, meglévő parkolási rendszer feltérképezése, működési tapasztalat, pénzügyi vizsgálata (forgalmi és parkolási anomáliák, rakodási gondok, negatív parkolómérleg, túlzott parkolási igény, ellenőrzés/szankcionálás hiányosságai, tájékoztatás hiányosságai, jelenlegi szabályozás, stb.).....	13
1.1.1 Előzmények.....	13
1.1.2 Az üzemeltetés pénzügyi áttekintése	14
1.1.3 Jelenlegi parkolási rendszer és szabályozás.....	16
1.1.4 Forgalmi és parkolási anomáliák	19
1.1.5 Ellenőrzés/szankcionálás	26
1.1.6 Tájékoztatás.....	26
1.2 A település helye a településhálózatban, térségi kapcsolatok	29
1.2.1 Monor pozíciója	29
1.2.2 Monor vonzáskörzete	30
1.2.3 Fejlesztési és rendezési környezet.....	31
1.3 A hatályos településfejlesztési koncepció, integrált településfejlesztési stratégia vonatkozó és parkolással összefüggő helyi rendeletek megállapításai	33
1.4 A településrendezési eszközök vonatkozó megállapításai	40
1.5 Társadalmi mobilitás értékelése, parkolási szükséglettel való összefüggései.....	44
1.6 Célterületek (intézmények, munkahely, egyéb forgalomvonzó, forgalomgeneráló létesítmények) beazonosítása, ezzel összefüggésben a parkolási problémák vizsgálata.....	48
1.6.1 Célponttól való gyalogos távolság	48
1.6.2 Gépjárművel való megközelíthetőség	50
1.6.3 Terület, kapacitás.....	52
1.6.4 Önkormányzati tulajdonú ingatlanok vizsgálata	55
1.6.5 Szabályozás (HÉSZ) vizsgálata a célterületekre fókuszálva.....	57
2 HELYZETELEMZŐ ÉS ÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ	61
2.1 A vizsgált tényezők elemzése, egymásra hatásuk összevetése	61
2.2 A vizsgálatok alapján a tényleges állapotok elemzése, egymásra hatásuk összevetése, folyamataik elemzése	64
2.3 Problématérkép/értéktérkép.....	71
2.4 SWOT analízis.....	73

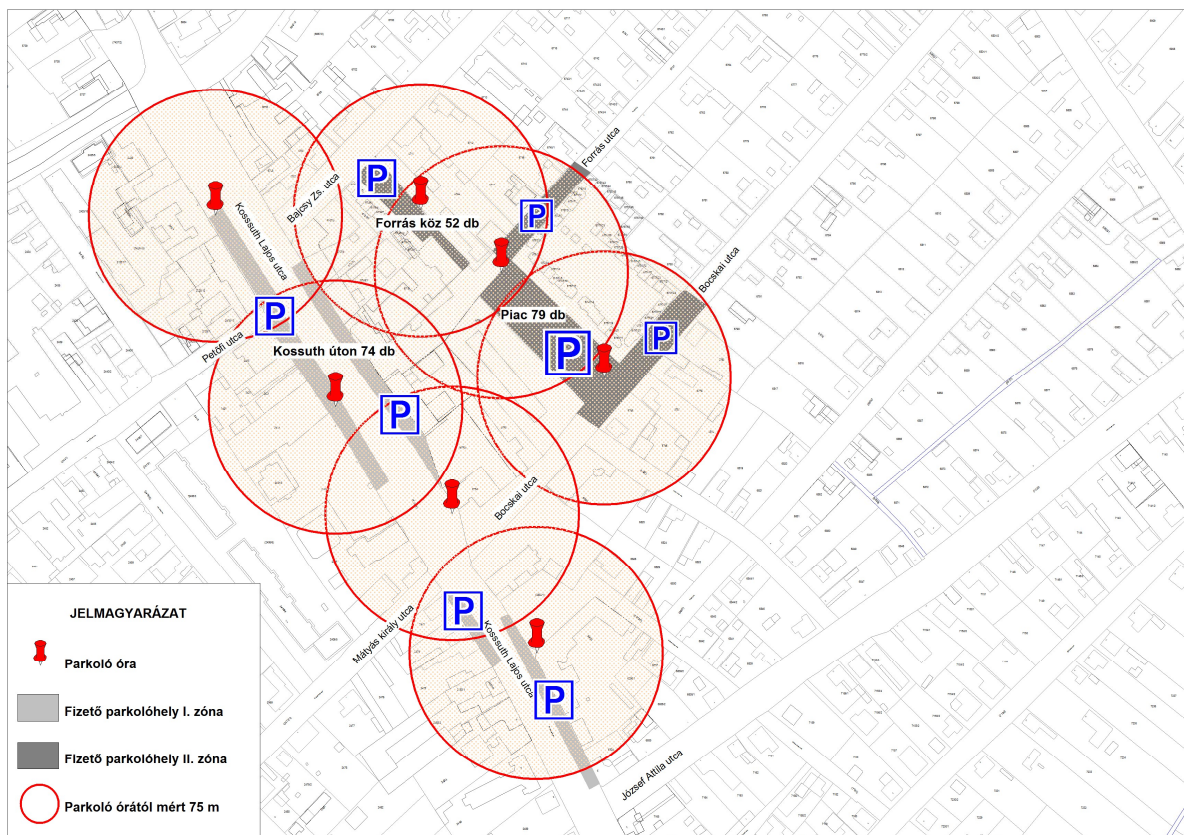
3	CÉLOK	75
3.1	A településen belüli parkolás fejlesztését szolgáló célok meghatározása.....	75
3.1.1	Tervezési alapelvek.....	75
3.1.2	Célrendszer	77
3.1.3	Átfogó célok.....	80
3.2	Részcélok és a beavatkozások területei egységeinek meghatározása - parkolási akcióterületek kijelölése	83
3.2.1	Részcélok	83
3.2.2	Területi célok	88
4	JAVASLAT A PARKOLÁSSAL ÖSSZEFÜGGŐ FELADATOKRA, INTÉZKEDÉSEKRE A KIJELÖLT AKCIÓTERÜLETEKEN	89
4.1	Ingyenes és fizető és potenciális parkolók lehetőségei (meglévők bővíthetősége, új parkolók kialakítása, ellenőrizhetőség).....	89
4.2	Térségi szerepkörből adódó parkolási feladatok kezelése	93
4.3	Családi házas lakóterületek parkolás szabályozása	95
4.4	Tehergépjármű parkolási kérdések.....	96
4.5	Oktatási intézmények környezetében „K+R” (Kiss and Ride) parkolási rendszer bevezetése	97
4.6	Kerékpár és mikromobilitási eszközök tárolási kérdései	100
4.7	Strázsahely parkolási fejlesztése.....	101
4.8	Építési szabályozási kérdések	102
5	ÜTEMEZÉS	103
6	KOCKÁZATOK, LEHETŐSÉGEK	104
7	MELLÉKLETEK.....	106
7.1	1. számú melléklet: Fizető parkolás rendjéről szóló önkormányzati rendelet	106
7.2	2. számú melléklet: Monor közösségi közlekedési térképe.....	108
7.3	3. számú melléklet: Monor belterületi útfelújítása a 478/2020. (XI. 03.) Korm. rendelet alapján.....	109

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Monor Város parkolási koncepciója a település jelenlegi parkolási problémáira, illetve a jövőben várható kihívásokra kíván szakmai megoldásokat nyújtani.

A településszerkezet miatt a városon belül magas arányú az egyéni gépjármű használat, amit tovább erősít a járásközponti feladatkör, illetve a budapesti elővárosi közlekedésben betöltött szerep. Utóbbi a településen kívülről is nagy számú közlekedőt vonz, akik nagy része egyéni gépjárművel érkeznek a városba.

A parkolási koncepció készítése során elkészült a jelenlegi parkolási rendszer vizsgálata a településszerkezet és a meglévő közlekedési rendszer figyelembe vételével. Elemeztük a meglévő fizető parkolást, az üzemeltetési modellt és feltártuk a településen belül tapasztalható parkolási problémákat.



A fizető parkolási rendszer Monoron

Forrás: saját szerkesztés

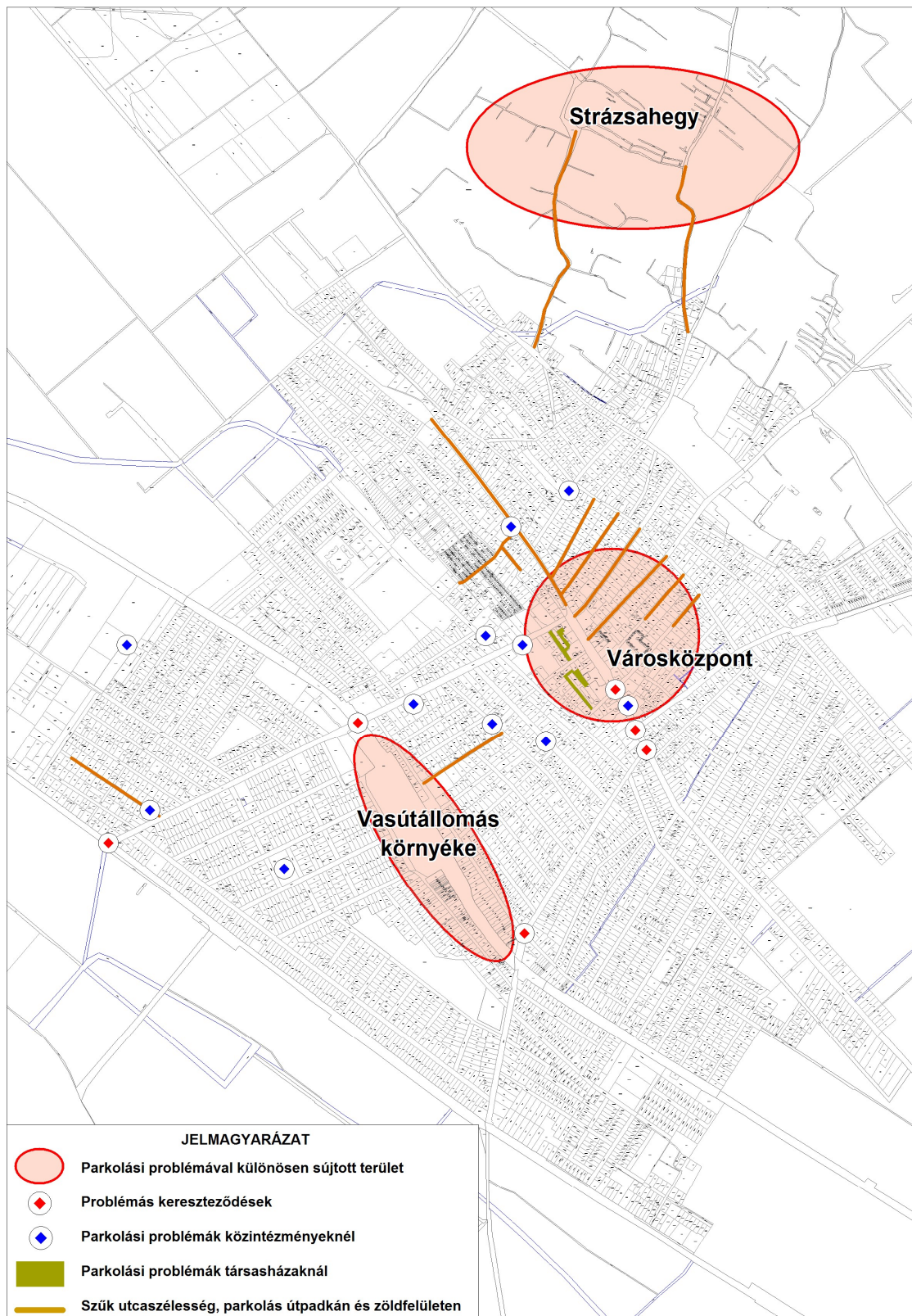
A részletes vizsgálatok eredményeként elkészült a település parkolási probléma és érték térképe és meghatározásra került a parkolás célrendszere.

Kiemelten három településrészen jelentkeztek koncentrált parkolási problémák.

Belváros: A tágabb Belváros területén – beleértve a Piac területét is – tártunk fel közlekedési problémákat.

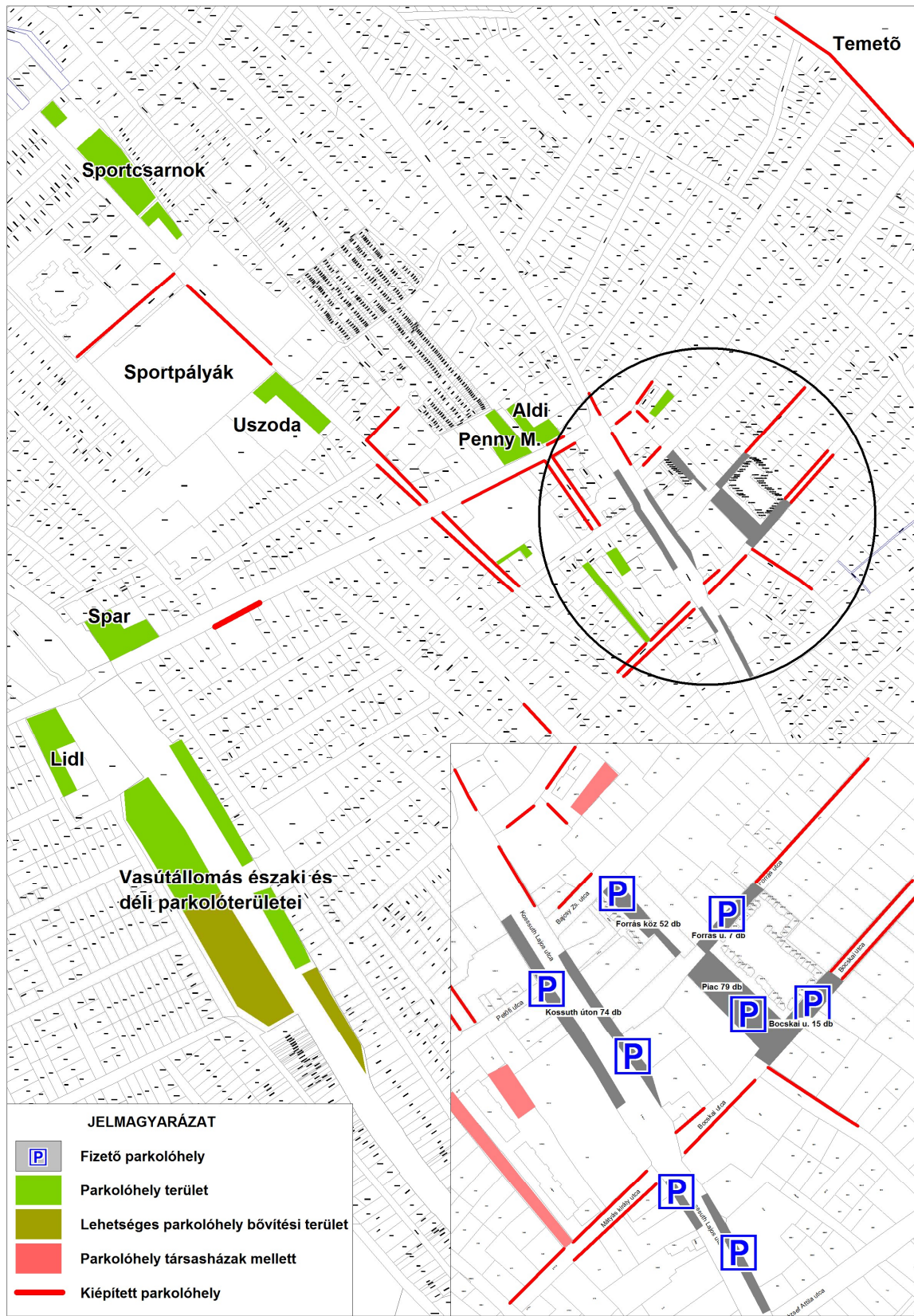
Vasútállomás: Főként a térségi szerepkörből adódó parkolási feladatokat azonosítottuk.

Strázsahegy: A városrészben a turisztikai és vendékforgalomból eredő parkolási problémák figyelhetők meg.



Monor parkolási problématérképe

Forrás: saját szerkesztés



Monor parkolási értéktérképe
 Forrás:saját szerkesztés



Hosszú távú célok	Jövő-kép	A közösségi hagyományaira és értékeire támaszkodó, stabil gazdasági alapokon nyugvó, élhető kisváros		
	Átfogó célok	Társadalom	Közlekedés	Környezet
		Á1: Aktív, befogadó és szolidáris helyi közösség	Á2: Társadalmi mobilitást kiszolgáló, biztonságos közlekedési rendszer	Á3: Vonzó és élhető kisvárosi környezet
Részcélok	A város népességmegtartó és népességvonzó erejének erősítése			
	A növekvő térségi központi szerepkört kiszolgáló közlekedésfejlesztés			
	A lakosság szemléletformálása, a személygépkocsi használat visszaszorítása	A helyi közösségi közlekedés fejlesztése		Rendezett és fenntartható közterületi rendszer kialakítása
	A kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételeinek javítása			
	A Kossuth úton és belvárosi társasházaknál történő közcélú parkolás keretfeltételeinek rögzítése	A fizető parkolási zónák bővítése, a kapcsolódó rendszerelemek fejlesztése		
Területi célok	Strázsa-hegy komplex fejlesztése			
	Monori vasútállomás környezetének átfogó közlekedésfejlesztése			
	Monor városközpontjában a parkolási feltételek javítása			
	Oktatási intézmények környezetében parkolási viszonyok rendezése			

A parkolási koncepció célrendszere

Forrás: saját szerkesztés



A részletes vizsgálatokban feltárt és az elkövetkezendő időszak feladatai alapján Monor város területén a parkolási rendszer fejlesztése kapcsán három fontos akcióterületek jelölhetők ki:

- **Belváros**

A belvárosi akcióterületen a tágabb belvárost értjük, mely magában foglalja a Kossuth Lajos utca, Deák Ferenc utca környékét, a Piac és Autóbusz Pályaudvar térségét, illetve az egyéb belvárosi területeket.

- **Vasútállomás**

A település térségi szerepkörével összefüggésben jelentős szerepe van a budapesti agglomerációs közlekedésben. Az elővárosi közlekedés miatt egyedi közlekedési feladatkörök jelentkeznek, melyek a belvárosi terület mellett a vasútállomás környezetében jelentenek parkolási feladatokat.

- **Strázsahegy**

A Strázsahegy területén szabályozott, rendezett parkolóterületek megépítése szükséges az alábbi helyszíneken: Locsodi utca, Szent Orbán tér, Strázsahegyi dűlő, Bereki dűlő, Mendei út.

A fent kijelölt akcióterületeken kívül kiemelt figyelmet kell fordítani az **oktatási és egészségügyi intézmények környezetére**. Előbbiek, mivel a településen több helyen megtalálhatók, így fejlesztésük akcióterületi kijelöléssel nem kezelhető. Ezen intézmények környezetében egységes szemléletű akciótervek készítése javasolt.

A parkolási koncepció részeként az általánosan megfogalmazott fejlesztési irányok mellett 17 konkrét fejlesztési javaslatot is adtunk. Ezek egy része egy-egy akcióterületen belüli, más részük pedig átfogó, az egész településre vonatkozó fejlesztési javaslat.

A javaslatok között szerepel építéssel vagy egyéb infrastrukturális fejlesztéssel járó, a parkoló kapacitást növelő intézkedés, de szerepelnek szemléletformálással, a közlekedési módváltásra ösztönző javaslatok is.

A javaslataink közül kiemeljük a belvárosi díjfizető rendszer kiterjesztését és a díjfizetés differenciált kialakítását, melyhez szükséges elemnek tartjuk a parkoló területek elérhetőségére vonatkozó tájékoztatási táblarendszer kiépítését.

Szintén fontos elemnek tartjuk a kerékpáros közlekedés fejlesztését, ezáltal a közlekedési módváltás befolyásolására alkalmas kerékpártárolási rendszer kiépítését.

Monor közlekedésében is meghatározó az oktatási intézményekhez kapcsolódó közlekedési és parkolási szokásrend. Ennek befolyásolására, a közlekedési kultúra és a közlekedésbiztonság javítására szintén adtunk javaslatokat, melyek az oktatási intézmények közelében kijelölt rövid idejű parkolóhelyek kialakítását, illetve az egyes intézményekbe járó tanulók és szülei közlekedési szokásait felmérő és a közlekedési módváltásukat befolyásoló „Biztonságos út az óvodába, iskolába” fejlesztés sorozat elindítását javasoljuk.



1. javaslat	Fizető parkolási zóna kiterjesztése
2. javaslat	Differenciált parkolási díjfizetés kialakítása
3. javaslat	Belvárosi parkolási infrastruktúra fejlesztése
4. javaslat	Parkolási tájékoztatási rendszer kiépítése
5. javaslat	Vasútállomás P+R parkoló bővítése, rendezése
6. javaslat	Vasútállomás környéki parkolás szabályozása
7. javaslat	Rendelőintézet környéki parkolásszabályozás
8. javaslat	Családiházak lakóterületeken közterületi szabályozás kialakítása
9. javaslat	Tehergépjármű parkolás rendelet szintű szabályozása
10. javaslat	Koncentrált tehergépjármű tároló kialakítása
11. javaslat	K+R parkolórendszer létrehozása
12. javaslat	„Biztonságos út az óvodába, iskolába” program elindítása
13. javaslat	Kerékpártámaszok fejlesztése
14. javaslat	Kerékpár boxok telepítése
15. javaslat	Intézményi kerékpártárolás fejlesztésének támogatása
16. javaslat	Strázsahegy parkolófejlesztés
17. javaslat	HÉSZ módosítási javaslatok

A parkolási koncepció javaslatai*Forrás: saját szerkesztés*

ELŐZMÉNYEK

Monor Város Önkormányzatának Képviselő-testülete a 372/2020 (IX.17.) KT határozat alapján és felhatalmazására, a Közbeszerzési és Beszerzési Szabályzatának IV. része szerint meghívásos és egyfordulós pályázatot írt ki Monor Város parkolási koncepciójának elkészítésére.

Monor Város 2020.október 15-i soros, Képviselő-testületi ülésén a 478/2020 (X.15.) KT határozatban döntött arról, hogy Monor Város parkolási koncepciójának elkészítésével a Pro Regio Nonprofit Kft-t bízta meg.

A parkolási koncepció kidolgozásának célja a parkolási problémák feltérképezése, egységes megoldása.

A koncepció elkészítéséhez az alábbi hatályban lévő, helyi dokumentumok, rendeletek szolgálnak előzményként:

- Monor Város Településfejlesztési Koncepció
- Monor Város Integrált Településfejlesztési Stratégia
- Parkolással összefüggő helyi rendeletek:
 - 28/2004. (XI. 29.) számú rendelet: Monor város közigazgatási területén a közterület-használat rendjéről
 - 25/2004. (X. 28.) számú rendelet: A járművek elhelyezésének helyi szabályairól
 - 25/2010. (IX. 23.) számú rendelet: A város-rehabilitációhoz kapcsolódó feladatok ellátásáról
 - 29/2012. (VII. 19.) számú rendelet: A taxiállomás igénybevételének rendjéről
 - 23/2017. (XII. 15.) számú rendelet: A Helyi Építési Szabályzatról
 - 7/2018. (II. 26.) számú rendelet: A településképp védelemről
 - 18/2020. (IX. 18.) számú rendelet: A településfejlesztéssel, településrendezéssel és településképp-érvényesítéssel összefüggő partnerségi egyeztetés helyi szabályairól

1 HELYZETFELTÁRÁS

1.1 ELŐZMÉNYEK, MEGLÉVŐ PARKOLÁSI RENDSZER FELTÉRKÉPEZÉSE, MŰKÖDÉSI TAPASZTALAT, PÉNZÜGYI VIZSGÁLATA (FORGALMI ÉS PARKOLÁSI ANOMÁLIÁK, RAKODÁSI GONDOK, NEGATÍV PARKOLÓMÉRLEG, TÚLZOTT PARKOLÁSI IGÉNY, ELLENŐRZÉS/SZANKCIONÁLÁS HIÁNYOSSÁGAI, TÁJÉKOZTATÁS HIÁNYOSSÁGAI, JELENLEGI SZABÁLYOZÁS, STB.)

1.1.1 Előzmények

Monoron 2009 július 1-je óta fizetős a parkolás, a hatályos önkormányzati rendeletben meghatározott zónákban és feltételek mellett. Ekkor született meg Monor Város Önkormányzata Képviselő-testületének a 17/2009 (V.25.) számú rendelete „A fizető parkolás rendjéről”, mely rendelet azóta többször is módosításra került. A hatályos rendelet lényegi kivonata az 1.sz. mellékletben található.

A fizetős parkolás – mindenkori hatályos rendeletben megfogalmazott - üzemeltetésére az önkormányzat határozott idejű haszonbérleti szerződést kötött a Park-Ferr Kft.-el. Az üzemeltetési időszak alatt azonban olyan irányú jogszabályváltozások történtek¹, melyek értelmében magáncég nem működtethet fizető parkolási rendszert. Ennek megfelelően a Park-Ferr Kft. 2019. július 31.-én lejáró határozott idejű szerződésének meghosszabbítására nem volt lehetősége már az önkormányzatnak, bár az együttműködés mindkét fél részéről kielégítő volt.

A fentiek miatt szükségessé vált a fizető parkolás üzemeltetési feladatainak újragondolása. Ennek eredményeként a képviselő-testület úgy döntött, hogy a fizető parkolás jövőbeni üzemeltetését a városüzemeltetésért felelős önkormányzati társaság, a Kövál Közüzemi és Vállalkozási Nonprofit Zrt.-nek adja át. Az üzemeltetési feladatok átadás-átvétele kapcsán az önkormányzat egyezsége jutott a Park-Ferr Kft.-el, melynek értelmében megszületett a 380/2019. (VI. 20.) KT határozat. E szerint a Képviselő-testület elfogadta a Park-Ferr Kft. árajánlatát, mely alapján 200.000 Ft+Áfa/darab összegben megvásárolja a Kft-től a kihelyezett 7 db parkolóórát, valamint ezekhez kapcsolódóan a 7 db pénzkazettát és az 1 db érmeszámláló gépet, a működési tartalék terhére 1 822 450 Ft értékben. Egyidejűleg döntöttek arról is, hogy a megvásárolt eszközöket átadják a KÖVÁLZrt. részére az üzemeltetési feladatainak ellátására. (Forrás: 2019. évi költségvetési rendelet 6.sz. módosítás, I./6. sz. melléklet)

Ez a megállapodás egyértelműen előnyös volt az önkormányzatnak, mivel a fizető parkolás üzemeltetése addig nyereséges üzlet volt Monoron, s ebből kiindulva joggal volt feltételezhető, hogy

¹ 2011. évi CLXXXIX. törvény szól a Magyarország helyi önkormányzatairól, mely törvény 2014-ben történt módosításának eredménye: 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.



a szolgáltatás fenntartása, továbbvitele nem fog többletkiadásba kerülni. Az üzlet szempontjából fontos volt az a tény, hogy a városban már működő parkolóórák megvásárlása az új beszerzésű fizetőautomaták árának töredékéért történhetett meg.

A fentieket követően végül is 2019. szeptember 16-i kezdőnappal kezdhetette meg a KÖVÁL Zrt. a fizető parkolás üzemeltetését Monoron. A KÖVÁL Zrt. számos közhasznú tevékenysége mellé kapta meg Monor város területén lévő parkolóórák üzemeltetését. A feladat ellátásához szükséges ráfordításokat az Önkormányzat átalányáras üzemeltetési szerződés keretében biztosítja, az éves üzleti tervben foglaltaknak megfelelően. A beszedett parkolási díj összege a tulajdonos Önkormányzat bankszámlájára kerül befizetésre.

1.1.2 Az üzemeltetés pénzügyi áttekintése

A KÖVÁL Zrt. 2020. február 28.-án közreadott „Egyszerűsített éves beszámoló Közhasznú mellékletében” követhető nyomon a parkolás üzemeltetésének pénzügyi háttere.

MONORI PARKOLÓÓRÁK ÜZEMELTETÉSE 2019. SZEPT.16. – 2019.DEC.31.		
BEVÉTEL (FT)	KÖLTSÉGEK (FT)	EREDMÉNYEK
3 007 000	3 406 000	-399 000

KÖVÁL Zrt. mérlegkimutatása a fizetős parkolás üzemeltetése tekintetében
 Forrás: https://kovalzrt.hu/kotelezo_kozzetel/; 2019 mérleg. pdf - Közhasznú beszámoló
 1. számú melléklete

KÖLTSÉGEK MEGOSZLÁSA	ÖSSZEG
Anyagköltség	472 389 Ft
Igénybevett szolgáltatás	1 137 208 Ft
Egyéb szolgáltatás	18 382 Ft
Anyagjellegű ráfordítások összesen	1 627 979 Ft
Béreköltség	1 391 928 Ft
Személyi jellegű egyéb kifizetések	149 664 Ft
Bérbírlékok	154 624 Ft
Személyi jellegű ráfordítás összesen	1 696 216 Ft
Értékcsökkenési leírás	81 610 Ft
Üzemi eredmény	-398 805 Ft

A fizetős parkolás üzemeltetésének költségmegoszlása 2019.09.16.-2019.12.31.
 Forrás: https://kovalzrt.hu/kotelezo_kozzetel/; 2019 mérleg. pdf - Közhasznú beszámoló
 1. számú melléklete



A KÖVÁL Zrt. 2019 évben 3,5 hónapon keresztül üzemeltette a monori fizetős parkolást. Ezen idő alatt közel mínusz 400 000 Ft-os üzemi veszteséget mutatott ki a mérlegében. Az eltérés az üzleti tev és a tényadatok közötti különbségből ered, mert a bevételi oldalon csak a beszedett készpénz-forgalom jelenik meg, míg például a mobilfizetés útján keletkezett bevétel közvetlenül az önkormányzat számlájára kerül.

A költségoldalon megjelenő igénybevett szolgáltatás a parkolóórák általános karbantartását, eseti hibaelhárítását, illetve az automatákban lévő pénz – külső céggel történő -biztonságos szállítását takarja. A személyi jellegű költségek pedig 2 fő (8 órás és 4 órás munkaidőben) alkalmazottal összefüggésben keletkező kiadás.

Az önkormányzat és KÖVÁL Zrt. között 2020. február 13.-án került aláírásra az a megállapodás, mely „Általános városüzemeltetési- és egyéb tevékenységek végzésére” vonatkozik. Ebben szerepel a parkolási feladatok ellátását tartalmazó üzleti terv is. (l. alábbi táblázat)

Az üzleti terv alapján 2020-ban havi nettó 1 039 670 Ft + 27% ÁFA átalányösszegű számla benyújtására volt jogosult a KÖVÁL Zrt. a parkolási feladatok ellátására, azaz éves szinten 12 476 000 Ft összegben (12 476 000 Ft =12 x 1 039 670 Ft).

KÖLTSÉGEK ÉS BEVÉTELEK MEGOSZLÁSA	ÖSSZEG
Anyagköltség	700 000 Ft
Igénybevett szolgáltatás	2 183 000 Ft
Egyéb szolgáltatás	132 000 Ft
Anyagjellegű ráfordítások összesen	3 015 000 Ft
Béreköltség	6 654 000 Ft
Személyi jellegű egyéb kifizetések	433 000 Ft
Bérráulékok	1 335 000 Ft
Személyi jellegű ráfordítás összesen	8 422 000 Ft
Igazgatási költség	1 040 000 Ft
Anyagjellegű és személyi ráfordítások és igazgatási költségek mindösszesen	12 477 000 Ft
Bevételek	12 477 000 Ft
Önkormányzati támogatás	-
Bevételek összesen	12 477 000 Ft
Bevételek – Kiadások egyenlege	0 Ft

A fizetős parkolás üzemeltetésének üzleti terve 2020 évre

Forrás: önkormányzati adatszolgáltatás



Az eredeti táblázat hibás összeadást tartalmaz ráfordítás oldalán (12 476 ezerFt szerepel benne), ezért a bevételeket is megemeltük egyezer forinttal, hogy az egyenleg valóban nulla legyen!

A jelen koncepció írásáig a COVID-19 vírus miatt 2020-ban több hónapon keresztül – központilag szabályozott módon – ingyenessé kellett tenni a parkolást a városban. Ennek következtében az eredeti megállapodást a felek módosították 2020.06.25.-én. A módosítás lényege értelmében a fenti táblázat összegei csökkentek, de az az alapelv változatlan maradt, hogy önkormányzat nem ad támogatást az üzemeltetéshez.

Az ingyenes parkolás kötelező biztosítása miatt a parkolással összefüggő pénzügyi elemzés nem lehet teljes körű egy egész évre vonatkozóan. Emellett a tanulmány elkészítésének határideje időben előbbre esik, mint a KÖVÁL Zrt. 2020 évre vonatkozó beszámolójának elkészítése, ezért abból sem lehet érdemi következtetést levonni.

Mint az fentebb is látható volt a 2019. év is csonka év volt, ami szintén nem teszi lehetővé a pénzügyi folyamatok korrekt vizsgálatát, igaz a 3,5 hónap idejű üzemeltetés számviteli veszteséget jelentett.

A fizető parkolás díj mértékének 2020 tavaszi duplájára történt emelésével, valamint a fizető parkolói zónák esetleges kibővítésével a parkolási rendszer üzemeltetése még inkább nyereségessé tehető.

A KÖVÁL Zrt. előtt a Park-Ferr Kft. üzemeltette a parkolást Monoron, az önkormányzattal kötött haszonbérleti szerződés alapján. Ennek megfelelően a cég vállalta az automata parkoló rendszer teljes körű létrehozását, melynek telepített eszközei és technológiája a cég tulajdonában maradtak. (Ezeket vásárolta meg a későbbiek során az önkormányzat a cégtől.) A szerződés szerint a cég volt jogosult a parkolók használati díjának beszedésére, míg az önkormányzat felé haszonbérleti díj fizetésére volt kötelezett. Ennek mértéke – figyelemmel arra, hogy a cég saját költségén alakította és működtette a parkoló rendszert – első évben 1.400.000 Ft/év+ÁFA volt, mely évenként emelkedéssel az ötödik évre már elérte a 2.400.000 Ft/év+ÁFA volt. A szerződés 10 év határozott időtartamú volt, melyen belül az első öt év után értékelték az együttműködést a felek. Mivel a szerződés alapján a 10 éves üzemeltetés végig fennállt feltételezhető, hogy mindkét fél megelégedésére történt az üzemeltetés, annak ellenére, hogy a haszonbérleti díj ezt követően is emelkedett.

A korábbi gyakorlat bemutatása azért volt indokolt, mert ebből lehet következtetni a pénzügyi folyamatokra. Mivel a cég szerette volna folytatni az üzemeltetést, ezért elég nyilvánvaló, hogy az neki pénzügyileg megérte, vagyis nyereséges vállalkozása volt.

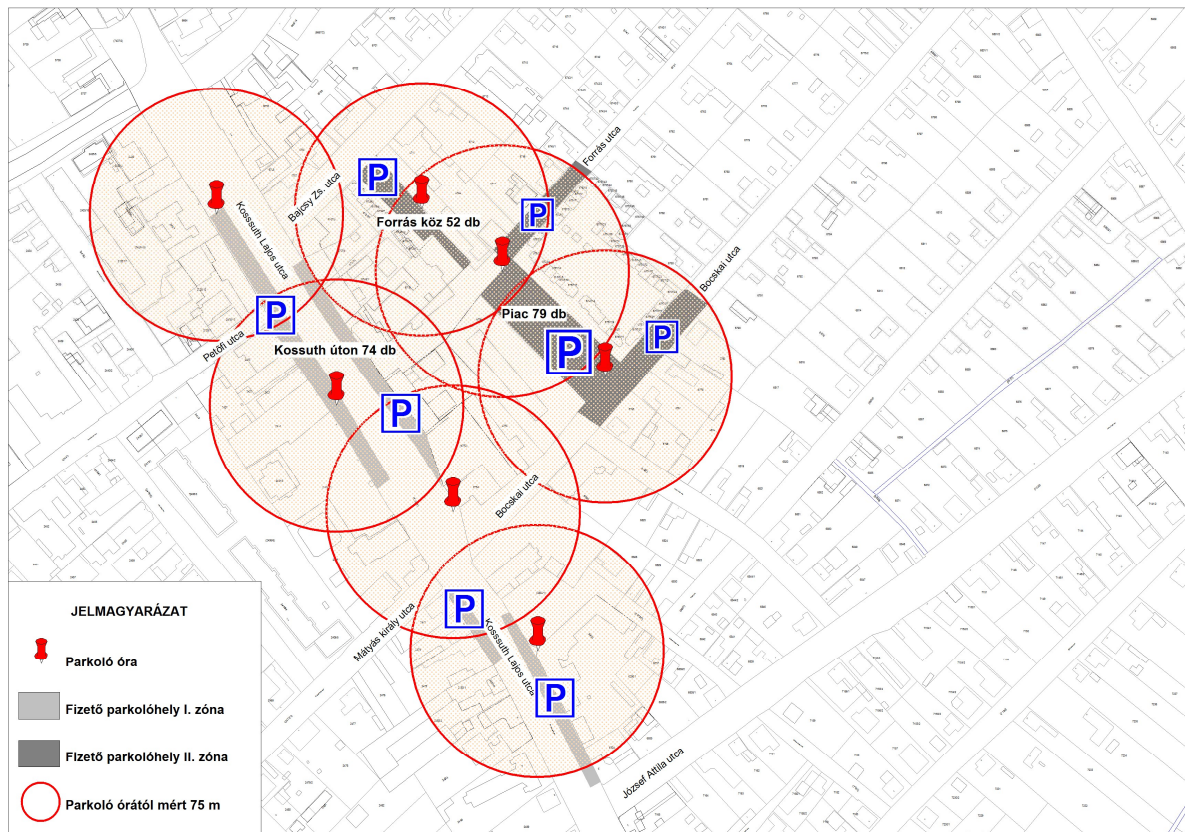
1.1.3 Jelenlegi parkolási rendszer és szabályozás

Parkolóórák elhelyezkedése

Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szól a 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet. Ennek értelmében a várakozást ellenőrző órát minden várakozóhelyhez el kell helyezni, továbbá a jegykiadó automaták elhelyezésénél biztosítani kell, hogy a parkolóhelyek legalább 80%-ától az automata 75 méteres gyaloglással elérhető legyen.

A Monoron kihelyezett 7 db jegykiadó automata esetében ez az előírás teljesül. A meglévő parkoló órák nem okos rendszerűek, nincsenek központi rendszerre kapcsolva, miközben műszaki specifikumuk miatt nem is továbbfejleszthetők.





A fizető parkolási rendszer Monoron

Forrás: saját szerkesztés

Kihhasználtság

Az I. zóna kihasználtsága eltérő mértékű a Kossuth Lajos utcában. Az Ady E. utca és Bocskai utca közötti szakaszon (Monor városközpont) hozzávetőlegesen 90%-os a kapacitáskihasználtság, míg innen a József A. utcáig tartó szakaszon (itt van a Kossuth Általános Iskola) mintegy 50%-os.

Az I. zónán belül a 90%-os kapacitáskihasználtság egyik okozója a Kossuth utca melletti Rendőrkapitányság, olyan értelemben, hogy a rendőrségi gépjárművek több parkolóhelyet is – szinte állandó jelleggel – elfoglalnak. A rendőrség nem fizet a parkolóhelyek használatáért, s érthető okokból nem is kerül sor emiatt szankcionálásra. Eredetileg a Rendőrkapitányság előtti terület volt átadva parkolási célra, amit időközben a rendőrség „kinőtt” és elkezdte a kiépített fizető parkolóhelyeket is használni. A rendőrségen dolgozók a Forrás-közben lévő parkolókat használják a magáncélú gépjárműveik elhelyezésére, ahol szerdán fizetni kell a piacnap miatt. Ezt nehezményezik a rendőrségi dolgozók, fizetési kedvezménytszeretnének elérni.

A rendőrség mellett a Járási Bíróság, Járási Ügyészség, a Katasztrófavédelem is szeretne ingyenes parkolóhelyek használni a Kossuth utcán. (A Járási Ügyészség új épületbe költözik József A. utcán, ennél fogva kikerül a városközpontból, csökkentve – ügyészségi dolgozók és ügyfelek általi - parkolási igényt a Kossuth utcán.)

A probléma akut, ezért egyeztetések szükségesek a parkolóhelyek használatának mikéntjéről, mert ezáltal bevételtől esik el a város.

A II. zóna kihasználtsága a piacnapokon (szerda és szombat 06.00- 13.00 óra) 100%-os mértékű. Ezen a két napon túlzott parkolási igény mutatkozik a fizető parkolóhelyek iránt, még a piachoz csatlakozó környező utcák (Forrás u., Bocskai u., Dobó u.) kiépített parkolóhelyei is telítettek. A fizető zónán kívüli utcákon szintén rengeteg a parkoló gépjármű, s ezeken helyeken jellemzően az útpadkán történik a parkolás. Ezzel nemcsak az útpadka és/vagy közterületi zöldfelület rongálódik, amortizálódik, de emellett balesetveszélyes is, mert az egyébként is szűk utcákon akadályozza a kétirányú forgalmat.

A II. zóna kihasználtsága a piacnapokon kívüli időszakban alacsony, 20-30%-os, ami negatív parkolómérleget jelent. A piac város belüli elhelyezkedése és kétnapos nyitvatartása rendkívüli fluktuációt eredményez a parkolóhelyek igénybevétele tekintetében.

Szabályozás

Monor Város Önkormányzata Képviselő-testületének 17/2009 (V.25.) számú rendelete szól „A fizető parkolás rendjéről”. A hatályos rendelet lényegi kivonata az 1.sz. mellékletben található.

Kijelölt parkolózónák a városban:

- a) I. zóna: Kossuth Lajos utca Ady E. utca és József A. utca közötti szakaszának mindkét oldala.
- b) II. zóna:
 - 1.) Piactéri várakozóhelyek (a Forrás utca és a Bocskai utca között),
 - 2.) Bocskai utca mindkét oldala a Piac vonalában,
 - 3.) Forrás utca mindkét oldala a Piac vonalában,
 - 4.) Forrás-köz mindkét oldala.

Díjfizetési időszak:

- I. zóna: munkanapokon 08.00-17.00 óra között
- II. zóna: szerda és szombat 06.00- 13.00 óra között.

Parkolási díj: 200 Ft/óra

A rendelet utolsó módosítása 2020. május 1-től hatályos. Ebben a módosításban került felemelésre a parkolási díj a korábbi 100 Ft/óra díjról, 200 Ft/óra díjra. A parkolási díj duplájára történő emelése elsősorban drasztikusnak tűnhet, ugyanakkor az emeléssel elért óradíj – más, Monorhoz hasonló lakosságszámú, méretű településsel összehasonlítva – még mindig kedvező, nem túlzott mértékű. A lakosság részéről sem érkeztek ezzel összefüggésben panaszok.

A város fizető parkolása mellett számos helyen található kisebb-nagyobb kapacitású kijelölt parkolóhely (lásd. 1.3. fejezet). Ugyanakkor több olyan belterületi út is van a városban, melyen annak ellenére parkolnak – jellemzően a padkára felállva -, hogy ott nincs kijelölt parkolóhely (pl. Mátyás király utca, Petőfi utca vasútállomás felől, stb.).

1.1.4 Forgalmi és parkolási anomáliák

Forgalmi anomáliák

A Monor elkerülését biztosító M4 gyorsforgalmi út átadásával némileg csökkent a város déli határánál húzódó 4. sz. főút forgalma. Korábban rendszeresek voltak a 4. sz. főúton a torlódások, elsősorban a munkanapok reggeli, majd délutáni időszakában. A 4. sz. főúton haladó nagy forgalom miatt nehéz volt rákanyarodni a főútra az Ady E. utcáról és viszont. Hasonlóan nehéz volt, időszakosan jelenleg is rákanyarodni a 4. sz. főútra a Kistói út végén lévő körforgalomnál is.

Továbbra is jelentős probléma a város egyik legforgalmasabb útján, az Ady E. utcán lévő szintbeni vasúti kereszteződés. Az ország egyik legfontosabb, jelentős elővárosi utasforgalmat is bonyolító vasútvonala halad át Monoron. Ennek megfelelően a járatsűrűség igen magas, vagyis a vasúti átjáró rendszeresen, hosszabb ideig lezárva van, megakasztva, feltorlasztva a közúti forgalmat. Majd a szabad jelzést követően hirtelen terhelődik rá az Ady utcára és környezetére, a városközpontra a forgalom. Korábban a 4. sz. főút felől Monor városközpontja és északi területei csak szintbeni vasúti kereszteződésen áthaladva volt elérhető. A Kistói útnál megépített közúti aluljáró csak részben orvosolta a szintbeni vasúti kereszteződésekkel jelentkező, rendszeres várakozást, kellemetlenséget. Az Ady E. utcai szintbeni kereszteződést mielőbb külön szintű kereszteződéssé szükséges átépíteni. A Liszt Ferenc repülőtér elérését javító, már engedélyezési tervvel rendelkező Kőbánya-Kispest és Monor közötti gyorsvasút tervezett megépítése is indokoltá teszi ennek megépítését (a közúti felüljáró megépítését tartalmazza a fejlesztési terv!). A gyorsvasút monori végpontjaként tervezett intermodális központ az egész város közlekedési rendszerének újragondolását teszi szükségessé, aminek jelentős kihatása lesz, úgy a meglévő forgalmi anomáliák feloldására, mint a parkolási rendszer átszervezésére. Idekapcsolódik, hogy a gyorsvasút építési terv magában foglal egy 88 férőhelyes P+R parkoló létesítését is a vasútvonaltól délre.

Monoron az országos közutak (Kossuth L. utca, Ady E. utca, Kistói út, József A. utca, Móricz Zs. utca stb.) és a fontosabb gyűjtőutak kivétel a legtöbb gyűjtő- és lakóutca koronaszélessége nem alkalmas a biztonságos kétirányú forgalom lebonyolítására. A legtöbbször az útpadka használata szükséges a gépjárművel történő, egymás melletti elhaladáshoz. Ilyen esetekben az útpadkán, az út melletti zöldfelületen parkoló gépjármű további forgalmi akadályt jelent. Az állandó jellegű forgalmi terhelés miatt az útpadkák – azok rendszeres karbantartása, megerősítése ellenére – megsüllyednek, kátyusodnak, így azok forgalomlevezetésre alkalmatlanná, balesetveszélyessé válnak. Jó példa erre az rossz padkaállapotra a Péteri út, ahol a kétoldali parkolás, leszűkült útfelület gyakran megakasztja a kétirányú forgalmat. De a Polgármesteri Hivatal, Monori Járási Hivatal elérését biztosító Deák F. utcában is kedvezőtlenek a kétirányú forgalom haladásának feltételei, pedig az útpadka stabilizálása, megerősítése nemrég történt meg.

A kétirányú forgalom levezetésének nehézségei miatt a városban néhány utca egyirányúsítva lett, főként ott ahol a meglévő emelt útszegély miatt az útpadka használat nem lehetséges (pl. Forrás u.), vagy azoknál a lakóutcáknál, ahol a forgalomlevezetés megszervezése ésszerű kompromisszumokkal megoldható volt (Dózsa Gy. u, Petőfi S. u.).

A városon belül számos olyan kereszteződés van, melyeken való áthaladás nehézkes, sokszor hosszabb várakozási idő kell hozzá. Ilyen forgalmas, nehezen átjárható kereszteződések:



- Kossuth L. utca - József A. utca „T-alakú” védett kereszteződése: A városon áthaladó országos közút szakasza, ezen keresztül érhető el a Monori járás északi települései (Gomba, Bénye, Káva). Így jelentős, főleg a vasútállomásra tartó ingázóforgalom érinti, ráadásul a helyközi buszjáratok is erre közlekednek. A munkanapok reggeli időszakában torlódások alakulnak ki.
- Kossuth L. utca - Kistói út „T-alakú”, védett kereszteződése: Az előbbi kereszteződéstől alig 100 m-re fekszik, így együtthatásuk miatt jelentős a forgalomáramlásban betöltött szerepük. A Kossuth utcával párhuzamosan haladó kerékpárút tovább bonyolítja a kereszteződésen való áthaladást.
- Kossuth L. utca - Mátyás király utca / Bocskai utca védett, négyágú kereszteződés: A városközpont legforgalmasabb és közlekedési szempontból legösszetettebb csomópontja. Fontos forgalomáramlási irányokat szolgál ki (piac, iskola, közintézmények, templomok, stb.). Külön nehezíti az áthaladást a Kossuth utca mentén haladó, nagy forgalmú kerékpárút, valamint az iskola, templom megközelítését elősegítő, kijelölt gyalogátkelőhely. Ezért legtöbbször hosszabb várakozási idő szükséges a kereszteződésen történő áthaladáshoz.
- Kistói út – Móricz Zs. utca védett, négyágú kereszteződés: A városközpontot és a 4. sz. főutat összekötő Kistói út - a vasútvonal alatt átvezetett közúti aluljáróval, mellette haladó kerékpárúttal - jelentős forgalmat bonyolít le. A Móricz Zs. utca pedig a vasútállomáshoz vezető országos közút. A két út kereszteződésében – az aluljáróból érkező gépjárművek nehéz észlelése miatt – sokszor megtorpan a forgalom a kanyarodni szándékozók miatt, így a Móricz utcát visszatorkasztja.

Parkolási anomáliák

Monoron az Okos Város Stratégiához készült, 500 fős közvéleménykutatás során a parkolást nevezte legnagyobb gondnak a lakosság.

Monoron bizonyos célterületek esetében jelentkeznek parkolási anomáliák, s némelyeknél csak időlegesen, napszaktól függően, vagy éppen munkanapon, máshol pedig munkaszüneti napon (szombati piac). Az alábbiakban tételesen áttekintjük a parkolással összefüggő, a városban leginkább problémás területeket.

- 1. Deák F. utca:** A Kossuth L. utca és Deák F. utca sarkán található Monor Város Polgármesteri Hivatala, továbbá ugyanebben az épület működik a Pest Megyei Kormányhivatal Monori Járási Hivatala. A Monori Járási Hivatalhoz tartozó települések: Bénye, Csévharaszt, Gomba, Gyömrő, Káva, Monor, Monorierdő, Nyáregyháza, Pánd, Péteri, Pilis, Vasad; A felsorolt települések lakossága ebben az épületben tudja személyesen elintézni magánügyeit, hivatali dolgait (Kormányablak, foglalkoztatási, gyámügyi, népegészségügy, hatósági osztály, stb.), ami jelentős gépjármű terhelést jelent és nagyszámú parkolóhely igényt generál. A monori lakosságon kívül sok ezer embernek jelent célterületet Monoron belül ez az épület, amelynek közelében szeretnének - lehetőleg ingyenesen - parkolni. Ezen túlmenően a Járási Hivatalban dolgozók többsége nem monori lakos, így ők is gépkocsival érkeznek a munkahelyükre, tovább rontva az amúgy is rossz parkolási feltételeket.



A hivatalok ügyfélfogadási idejében²ugyanis rendszeresen parkolóhely-hiány mutatkozik, ezért a hivatal melletti parkolóhelyek telítettek, s a Deák F. utcában az út mentén, a padkán történik a parkolás. A hivatal melletti két elektromos töltőállomás egyenlőre kevésbé kihasznált.

A hivataltól 250 m távolságra a Forrás-közben található nagyobb számú parkolóhely, mely szerda délelőtt kivételével (ez piacnap, ezért fizető parkoló, de telített szokott lenni) alkalmas lehet oldani a Deák F. utcában jelentkező túlzott parkolóigényt. Ugyanakkor a nem monori ügyfelek erről – tájékoztatás hiányában –nem nagyon tudnak, ezért igyekeznek minél közelebb leparkolni a hivatalhoz. Más részről kényelmi szempontok miatt az ügyfelek többsége nem hajlandó 200-250 métert gyalogolni, pedig ezzel jelentősen lehetne javítani a Deák F. utcában mutatkozó parkolási anomáliát.

2.Vasútállomás és környező utcák:

Monor vasútállomása az ország 10 legforgalmasabb vasútállomásai közé tartozik, hiszen fontos elővárosi forgalmat is lebonyolít. Az ingázók (Budapestre iskolába, munkába járók) Monorról és Monori járás településeiről veszik igénybe a vonatközlekedést. Mivel Monor az elővárosi vonatok egyik végállomása, másrészt mert az adott településen nem áll meg minden vonat, ezért a vasút melletti településekről (pl. Monorierdő, Pilis) is idejönnek az ingázók gépkocsival.

Nagyon sokan, még a monori lakosok is gépjárművek közelítik meg az állomást, s ott leparkolva vonattal ingáznak a főváros irányába. Ennek megfelelően rengeteg gépjármű keres parkolási lehetőséget, lehetőleg minél közelebb az állomáshoz. A vasútállomás melletti MÁV tulajdonú üzemi-rakodóterületek jelenleg üresen, kihasználatlanul állnak, s a MÁV hallgatóságos hozzájárulásával, szokásjog alapján parkolóként funkcionálnak.

Amennyiben e parkolóterületek megtelnek, úgy a vasútállomáshoz vezető utak (pl. Petőfi S. u., Móricz Zs. u.) szélén, az útparkára, járdára parkolnak az emberek. Emellett jelentős MÁV területek állnak üresen a vasútállomás déli oldalán, ahonnan gyalogos aluljárón keresztül lehet megközelíteni a vasúti peronokat. E parkolási célra is használható területeken kevesebb gépjármű parkol, mert a járás északi településeiről gépjárművel érkezőknek körülményesebb ezek elérése (Kistói úton lévő közúti aluljárón keresztül), s jellemzően abban bíznak, hogy úgy is lesz szabad parkoló az állomáshoz közelebb lévő északi oldali parkolóknak.

A vasútállomás fejlesztésére 300 millió Ft lett elkülönítve, de ennek keretében nem kerül sor a meglévő parkolóterületek felújítására, bővítésére. Van azonban olyan terv, mely a parkolóhelyek számának bővítését, megduplázását további MÁV rakodó-üzemi területek bevonásával képzei el az északi oldalon, a meglévő parkoló mellett, annak folytatásaként.

(A KÖVÁL Zrt. szerződéses jogviszonyban áll a MÁV Zrt.-el, a vasútállomás és környezetének üzemeltetésére, vagyis ellátja a zöldterület fenntartását, karbantartását, téli síkosságmentesítést végez stb. A szerződés 2020 november 30.-án lejár, a megújítandó

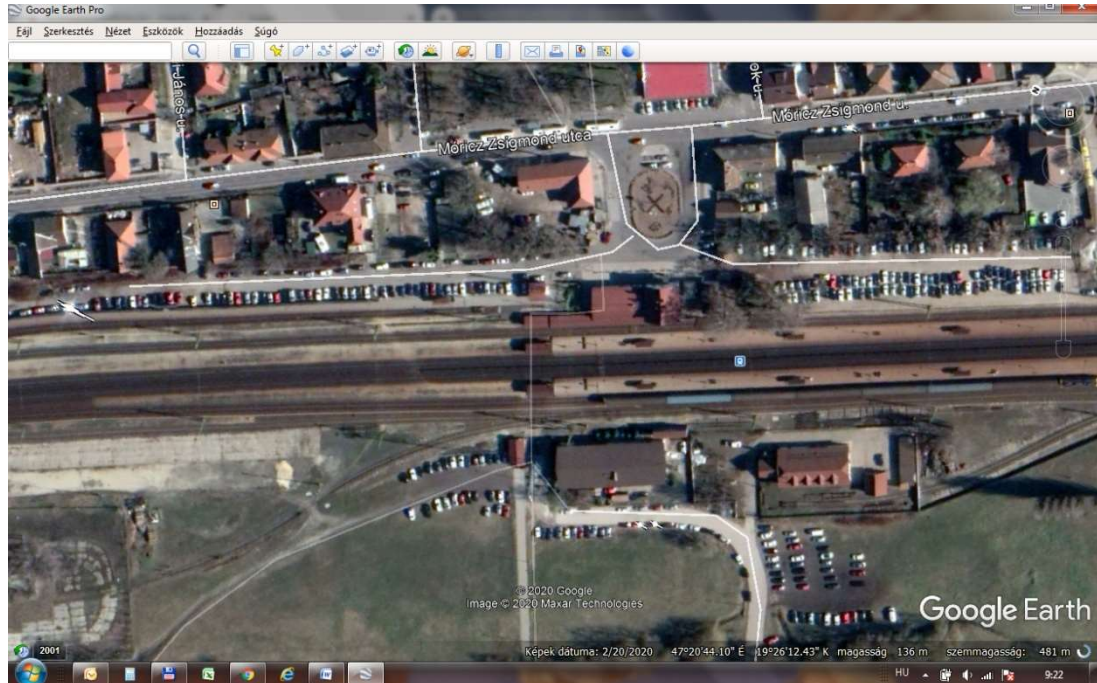
² Polgármesteri Hivatal általános ügyfélfogadási rendje:

Hétfő: 13:00-18:00 óráig; Szerda: 8:00-12:00-ig és 13:00-16:30-ig; Péntek: 8:00-12:00-ig

Monori Járási Hivatal: Egyes osztályai eltérő időben, de jellemzően hétfő-szerda-péntek, de a foglalkoztatási osztály kedden és csütörtök délelőtt is fogadnak ügyfeleket.



szerződésben – a tervek szerint – már csak a zöldterület karbantartását fogja elvégezni a cég. Ez azért is fontos, mert a MÁV parkolóterületein, amennyiben rendezett körülmények biztosítottak, úgy lehetőség van több gépjármű elhelyezésére.)



Monori vasútállomás parkolóhelyei

Forrás: Google Earth

3. Köznevelési és közoktatási intézmények környezete:

Eltérő jellegű és időszakosan jelentkező problémák mutatkoznak Monor város közintézményeinél. Ebben a pontban közintézményeken belül a monori bölcsőde, óvodái és általános iskolái körül kialakult parkolási helyzet kerül áttekintésre. Ugyanis ezek azok az intézmények, ahova a szülők gyakran gépjárművelviszik a gyerekeket, így az intézmény közelében a parkolás kérdése releváns.

A reggeli órákban a várakozási idő kisebb, gyorsabban megoldható a gyermek bejutása az intézménybe, míg délután a várakozási idő hosszabb, elhúzódik, mert a gyermek esetlegesen később jön ki az épületből, ezért a parkolóhelyek forgási sebessége lelassul. Látványosan rosszabbak ekkor a parkolási feltételek az intézmények környezetében.

- Monori Bölcsőde (Virág u. 33.): A közelmúlt fejlesztés eredménye a bölcsőde előtt, a Virág utcában 11 db párhuzamos parkolóhely létesítése. A parkolási igényeket részben kielégítette, de a reggeli érkezési és a délutáni távozási időszakban mutatkozik parkolóhiány, ezért az útpadkára, az épülettel szemben található, burkolt felületre állnak fel a szülők.
- Monori Kossuth Lajos Óvoda (Kossuth L. u. 39.): Nincs kialakított parkolója, vagy a Kossuth utca mentén az útpadkán várakoznak, ami balesetveszélyes, vagy az egyirányú Krúdy utcába befordulva, a járdára felállva parkolnak, de itt is csak korlátozott számban megoldható mindez.

- Monori Napsugár Óvoda (Jászai M. tér 1.): A Jászai M. téri óvoda egy oktatási és nevelési intézményeket magában foglaló komplex intézménytömb. Az intézménytömböt négy oldalról határoló utak mentén vannak kiépített parkolóhelyek, kivéve az óvoda előtt, ahol csak az út két oldalán az útpadkán lehet parkolni. Ezek az útpadkák rendre telítettek a reggeli és délutáni órákban.
- Monori Szivárvány Óvoda (Toldi u. 5.): Nincs kialakított parkoló az épület előtt, így a Toldi utca mentén mindkét oldalon az útpadkán, zöldfelületen várakoznak a szülők. Nincs elegendő parkolóhely az intézménynél.
- Monori Tesz-Vesz Óvoda (Katona J. u. 26.):Az épület előtt mindkét oldalon van párhuzamos parkolási lehetőség kb. 6 + 3 autónak. A Katona utca útkorona-szélessége megfelelő, így az út mentén, a padkán történő várakozás nem okoz forgalmi problémákat.
- Monori Petőfi Óvoda (Petőfi S. u. 29.): Az óvoda előtt közterületen, útpadkán van lehetőség parkolni, illetve az intézmény belső udvarában van kialakítva néhány parkolóhely. A jelenlegi állapot nem kielégítő, fejlesztésre, bővítésre szorul.
- Mesevár Óvoda (Bajcsy Zs. u. 11.): A nem régen átadott új óvoda közvetlen közelében nincsenek kiépített parkolók, a gépjárművekkel az útpadkán, fedett szikasztó árkon lehet várakozni. Mintegy 80 m távolságra van azonban a Forrás-köz parkolója, amely várakozási célra megfelelő, ugyanakkor ez a helyszín a szerda délelőtti piacnapon fizető parkoló. A Bajcsy Zs. utcán - az elkészült engedélyezési terveknek megfelelően – 30 db párhuzamos parkolóhely létesülhet a jövőben, ami jelentősen javíthatja az óvoda körüli parkolási feltételeket.
- Jászai Mari Általános Iskola (Jászai M. tér 1.): Az óvodával egy intézménytömböt alkot, mellette három oldalt vannak kiépített parkolóhelyek (Mező utca felől merőleges beállítású zöldbeton burkolatú), de az útpadka is parkolási célt szolgál, mert eseti jelleggel nem elégséges a meglévő, kiépített parkolóhely.
- Kossuth Lajos Általános Iskola (Kossuth L. u. 98.): A Kossuth utca mentén a fizető zónába tartoznak az intézmény előtti kiépített parkolóhelyek. Iskolakezdekor, rendezvények alkalmával telített, illetőleg a városközpontba érkezők is használják. A közelben nem adódik parkoló bővítési lehetőség, ezért iskolaidőben, reggelte túlszűfolt. Az iskolai dolgozók, tanárok az intézmény mögötti utcákban (Batthyány u., Árpád u.) helyezik el a gépjárműveiket, ahol nem kell a parkolásért fizetni.
- Nemzetőr Általános Iskola (Nemzetőr u. 22-26.):Az iskola előtt a járdával, útburkolattal egybeépített parkolósáv található, ahova párhuzamosan lehet parkolni, mintegy 10 gépjárművel. Az iskolával szemben a Földhivatal oldalán murvás, széles útpadkán lehet parkolni. Iskolakezdekor idején túlzott parkoló igény mutatkozik.
- Ady Úti Általános Iskola (Ady E. u.48-52.): Az iskola előtt szilárd burkolatú, kisebb részben murvás parkolóhelyek találhatóak. Az út másik oldalán magas padkájú, facsemetésű zöldfelület van, a szülők ennek ellenére felállnak a területre, mert iskolakezdekor és a tanítás végén nincs elegendő parkolóhely az intézmény előtt, annak közelében. Külön probléma, hogy szülők egyszerűen megállnak az Ady E. utcán, míg a gyermek kiszáll, s ezzel feltorlasztják a forgalmat. A környező Jókai utca és a mellette lévő faipari cég előtti terület is ideiglenes várakozási övezetté alakul ezen



időszak alatt. Jellemző az emberi hozzáállásra, hogy a 150 m-re lévő SPAR parkolót nem használják ki ilyenkor, inkább a karbantarott zöldfelületet amortizálják.

A középiskolákba már önállóan, jellemzően szülői kíséret nélkül mennek a tanulók, ennél fogva esetükben a fenti jellegű parkolási probléma nem merül fel. Kivéve azon eseteket, amikor a lakhely és az iskola távolsága olyan nagyságú (a helyi buszjárat használata pedig nem alkalmas alternatíva), hogy a szülők inkább gépjárművel viszik el a gyermeküket, s ezzel parkolási igényük lesz.

Ugyanakkor például az Ady E. utcán fekvő József Attila Gimnázium (JAG) esetében rendszeresen a parkolási problémák, hiszen az iskolában dolgozó tanárok, alkalmazottak szintén igényelnek parkolóhelyeket, melyek csak az iskola előtt, vagy annak közelében érhetőek el korlátozott számban. Ráadásul ezeket a parkolóhelyeket azok is használják, akik nem a tanítással összefüggésben érkeznek a környékre, tovább szűkítve a parkolási lehetőségeket. A túlzott parkolási igény a JAG esetében általános probléma különösen a szülőket is megszólító iskolai rendezvények alkalmával. A JAG nagyléptékű fejlesztése hamarosan elkezdődhet, melynek keretében az intézmény belső udvarán lesz lehetőség az ott dolgozóknak parkolni. A JAG előtt az Ady E. utcán parkolóhelyek építése van folyamatban, de az újonnan épülő 38 db parkolóhely várhatóan nem szolgálja ki teljesen a felmerülő igényeket.

A város más közintézményeinél – Polgármesteri Hivatal kivételével, 1.pont - nem jellemző az állandó jellegű parkolási probléma. Ugyanakkor például a Nemzetőr utcában, a Földhivatalnál is indokolt lenne a parkolási célra használt, meglévő murvás közterületen ingyenes parkolóhelyek kialakítása.

4. Városi piac és környezete:

A piac és térsége a II. parkolási zónába tartozik, ennek fizető területei:

- 1.) Piacéri várakozóhelyek (a Forrás utca és a Bocskai utca között),
- 2.) Bocskai utca mindkét oldala a Piac vonalában,
- 3.) Forrás utca mindkét oldala a Piac vonalában,
- 4.) Forrás-köz mindkét oldala.

A II. zónában szerda és szombati napokon kell 06.00- 13.00 óra között a parkolásért fizetni. Az ún. piacnapokon a piacnál található fizető és nem fizető parkolóhelyek is telítettek, a kihasználtságuk 100%-os, ráadásul parkolóhely hiánya miatt számos szabálytalanul (útpadkára, zöldfelületre felálló) parkoló gépjármű is látható.

A fizető zónába csatlakozó nem fizető útszakaszokon (Bocskai u., Forrás u., Dobó u.) kiépített parkolóhelyek is rendre foglaltak. Érthető okokból mindenki igyekszik minél közelebb leparkolni a piachoz, hogy a bevásárolt áruval ne kelljen sokat gyalogni, ezért gyakori a forgalmi fennakadás, akadályoztatás. (A COVID-19 járvány miatt központilag elrendelt ingyenes parkolás különösen problémássá teszi a piac közelében történő parkolást.)





A piac fizető parkolója piacnapon

Forrás: saját szerkesztés



A piac és a Forrás-köz fizető parkolója nem piacnapon

Forrás: saját szerkesztés

5. Kossuth L. utca: A kijelölt parkolóhelyek általában 90%-os kihasználtságúak. A 3 órában maximált várakozási idő elegendő az ügyintézéshez, bevásárláshoz, de ennek ellenére gyakori, hogy nem lehet szabad parkolóhelyet találni a Kossuth utcának az Ady és Bocskai utca közötti fizető szakaszán. Szűkíti a parkolóhely kínálatot ezen szakaszon a Rendőrkapitányság gépjárműveinek helyfoglalása. A rendőrség ingyen parkol fizető parkolóhelyeken és napközben szinte állandóan több ilyen helyet elfoglalnak a Kossuth utcán. Más intézmények is (Bíróság, Ügyészség, Katasztrófavédelem) kezdeményezik az ingyenes parkolás biztosítását a Kossuth utcán. Sürgős egyeztetés szükséges az érintett felek között a parkolási feltételek körül kialakult problémák rendezése céljából.

6. Egyéb: A parkolásra sajátos hatása van Monoron a motorizáció térnyerésének. Ugyanis sok olyan háztartás van már, ahol egynél több gépjárművet tartanak forgalomban. Korábban a családi házas övezetekben a maximálisan előírt beépítési százalékot mind nagyobb mértékben ki akarták használni a lakosok, s ennek megfelelően több helyen csak egy gépjármű elhelyezését tudják megoldani jelenleg a telken belül. A többi gépjárművel

kiszorulnak a közterületre (útpadka, zöldfelület), ahol az amúgy is szűk keresztmetszetű utcákon tovább rontják a kétirányú forgalomáramlást. Emellett rövid távon tönkre teszi az útpadkát, zöldfelületet.

1.1.5 Ellenőrzés/szankcionálás

Az ellenőrzést a KÖVÁL Zrt. végzi saját alkalmazottaival. Két fő végzi az ellenőrzést, egyik 8 órás, a másik 4 órás munkaidőben. (Jelenleg 1 fő alkalmazása kerül elszámolásra a COVID-19 járvány miatt.) Alapvetően – a folyamatos ellenőrzés hiánya ellenére – kedvező a fizetési hajlandóság a fizető parkolóhelyek használatáért. A büntetésekből származó bevétel marginális, elenyésző arányú az összbevételhez képest. A lakosság elfogadta a parkolási rendszer felállítását és üzemeltetését, ezzel kapcsolatos észrevétel, javaslat nem érkezett, még a 2020 tavaszi parkolási díj jelentős emelése után sem.

A közterület-felügyelők elvileg jogosultak szankcionálni, büntetni, de nem ez a mérvadó hozzáállás a szabálytalankodókkal szemben. Az emberi megközelítés, a szóbeli figyelmeztetés elegendőnek tűnik, a szabályvétők alacsony száma is ezt mutatja.

Emellett a város számos pontján tapasztalni az útpadkák, zöldfelületek parkolási célú igénybevételét (pl. Ady Általános Iskolánál a tanítás kezdetekor és végén), amihez kapcsolódó ellenőrzés, vagy büntetés nagyon esetleges. Eltérő nézőpontok vannak az ilyen esetek szankcionálása kapcsán, hiszen van aki a közterületfelügyelet hatékonyabb fellépését látja megoldásnak, s van aki inkább a fizikai akadály létesítését preferálja. (Az Ady E. utca mentén – az Ady iskolát is érintően – facsemetéket ültettek el, részben olyan célból is, hogy az út menti zöldfelületek parkolási célú használatát korlátozzák. Sajnos a szülők szeretnek a lehető legközelebb megállni az iskola bejáratához, s ekkor minden létező módon parkolnak le, tönkretéve az út menti zöldfelületet is.)

Összességében a parkolási rendszer és az ehhez kapcsolódó ellenőrzés jól működik, s a lakosság partner ennek fenntartásában, üzemeltetésében.

1.1.6 Tájékoztatás

Monor városon belüli fizető parkolási feltételekről elsősorban a kihelyezett kresz táblák alapján lehetséges tájékozódni. Mindkét parkolózóna elején és végén, jól láthatóan elhelyezett jelzőtáblák hívják fel a figyelmet a parkolási fizetési kötelezettségre, illetőleg annak megszűnésére.

A parkoló órákon részletes információk érhetőek el a fizetéssel összefüggésben. A helyszíni tájékoztatás az előírtak szerint megfelelő, annak hiányára, vagy kétértelműségére nem volt még panasz.





Parkolójegy automata és tájékoztató tábla

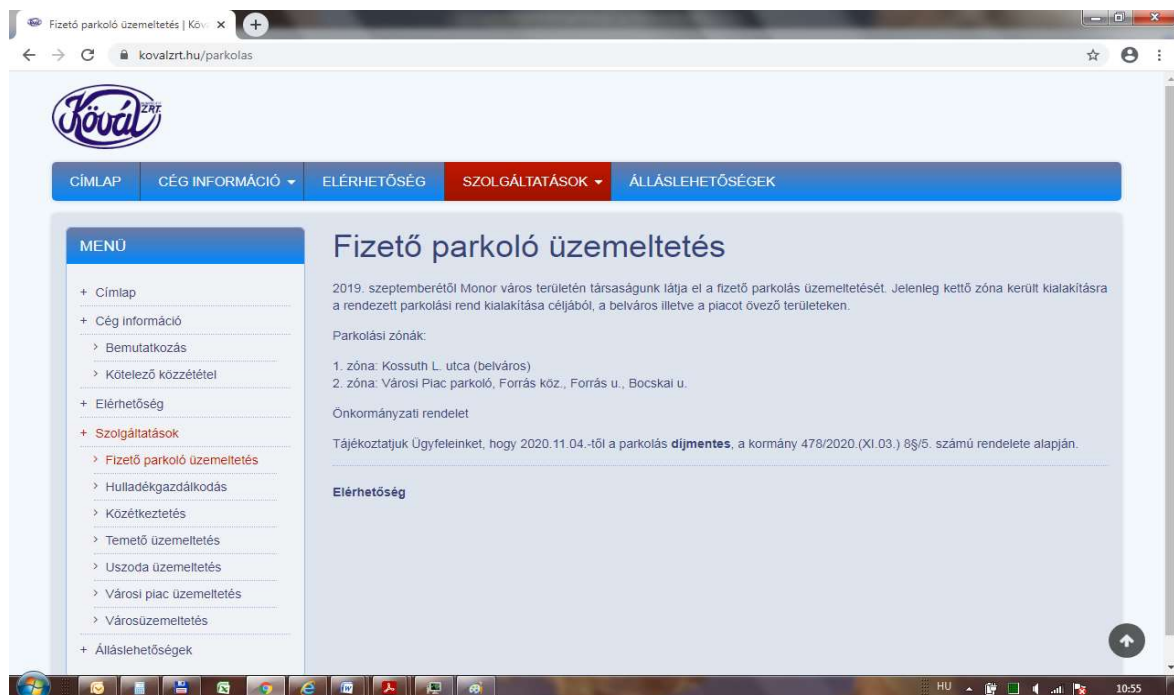
Forrás: saját szerkesztés



Fizető parkolási zónát jelző tábla

Forrás: saját szerkesztés

A parkolás üzemeltetéséért felelős KÖVÁL Zrt. honlapján (www.kovalzrt.hu) is megtalálható egy szűkszavú tájékoztató a szolgáltatásról. A tájékoztatás egyszerű figyelemfelkeltő, nem ad részletes áttekintést a szolgáltatás igénybevételéről.



A KÖVÁL Zrt. honlapja

Forrás: www.kovalzrt.hu, saját szerkesztés



A KÖVÁL Zrt. facebook oldalán (<https://www.facebook.com/K%C3%96V%C3%81L-Nonprofit-Zrt-117123853170231/>) is hozzáférhető az aktuális hírek a parkolási feltételekről, de itt is csak lényegre törően.

Monor város honlapján (www.monor.hu) nem található közvetlen link a fizető parkolási rendszerről, annak üzemeltetéséről, a parkolóhelyek igénybevételének feltételeiről. Mindig az aktuális „Hírek” felületen lehet tájékozódni a parkolási rendszerrel összefüggő újdonságokról, változásokról. Emellett az önkormányzati rendeletek között lehet rátalálni a hatályos, parkolási rendeletre, de ez csak tudatos rákeresés esetén vezet eredményre.

Amennyiben a parkolással kapcsolatosan szeretne valaki aktuális információkhoz jutni, akkor a közvetlen keresőablak használata javasolt.

Például idézet a honlapról 2020. július 1., szerda, 11:28: „Július 2-től újraindulnak a fizetős parkolók - Monor város területén – a veszélyhelyzet megszűnésével összefüggő átmeneti szabályokról és a járványügyi készülségről szóló 2020. évi LVIII. törvény 69. § (1) bekezdésének megfelelően – július 2-ától újra fizetőssé válik a parkolás az arra kijelölt helyeken. A KÖVÁL Nonprofit Zrt. által működtetett fizetős parkolók használatának díja Monor Város Önkormányzata Képviselő-testületének - a 2020. március 16. napján módosított - a fizető parkolás rendjéről szóló 17/2009. (V. 25.) önkormányzati rendelete alapján 200 Ft/óra.”

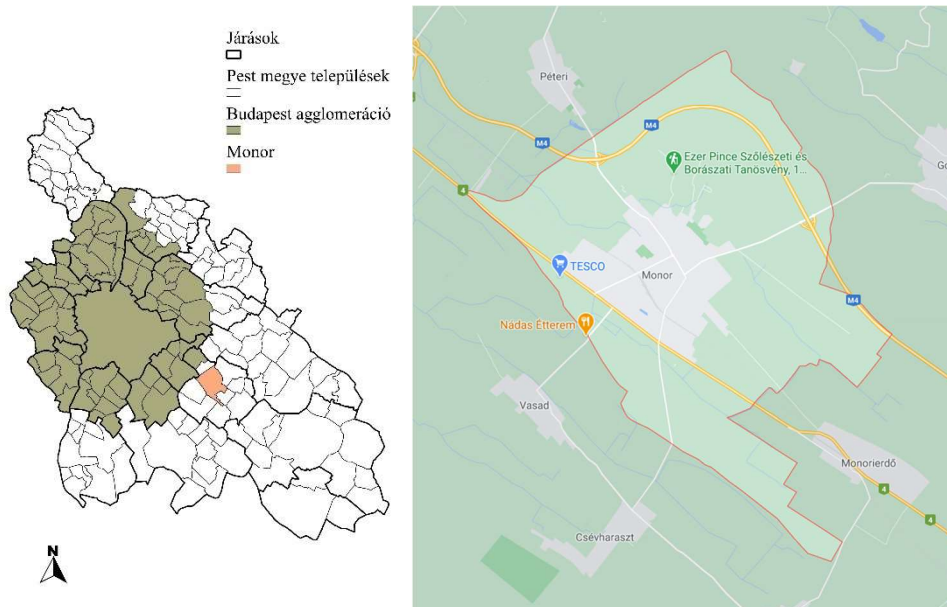
Monor városnak is van facebook oldala (<https://hu-hu.facebook.com/MonorHivatalosOldala/>), ahol rövid hírek keretében juthatunk friss információkhoz a parkolással összefüggésben.

A városi honlapon megjelenő híreket, más helyi honlap is átveszi, ezáltal a saját célközönségéhez is eljuttatja a parkolással kapcsolatos híreket. Ilyen például a <http://monor.imami.hu/helyi-hirek/holnaptol-ujra-fizetni-kell-monoron-parkolasert> honlap is.



1.2 A TELEPÜLÉS HELYE A TELEPÜLÉSHÁLÓZATBAN, TÉRSÉGI KAPCSOLATOK

Monor város a Duna-Tisza közén, Pest megye középső részén, Budapesttől délkelet irányban, 25 km-re fekszik. Közigazgatásilag a Közép-magyarországi régióhoz tartozik és egyben a nevét viselő járás székhelye is. A Budapesti agglomerációnak hivatalosan nem része, de közvetlenül kapcsolódik hozzá.



Monor elhelyezkedése

Forrás:maps.google.hu

A település közúti kapcsolatai valamennyi szomszédos település irányába kiterjednek, többirányú átjárást biztosítva, de a legmeghatározóbb az északkelet-délkelet irányú közlekedési folyosó, Budapest és Cegléd (Szolnok) között. A városra jelentős hatással van Budapest intenzív vonzása, a lakosság egy jelentős része ingázik a fővárosba.

A város déli szélén húzódik a 4-es számú országos főút, az északi részén pedig a nemrég átadott M4-es gyorsforgalmi út, így a helység könnyen megközelíthető személygépkocsival és menetrendszerinti autóbusszal is. Monor vasúti kapcsolatát az egyik legnagyobb forgalmú vasúti törzshálózati vonal (Budapest-Cegléd-Szolnok), a 100a számú vasútvonal biztosítja. Monor és környéke autóbussz-hálózata minden országos közúti irányban kapcsolatot biztosít, a településen belüli közlekedést pedig a kiépített kerékpárút hálózat segíti.

1.2.1 Monor pozíciója

Monor közigazgatási területét nyolc Pest megyei település (Péteri, Gomba, Bénye, Monorierdő, Nyáregyháza, Csévharaszt, Vasad, Üllő) határolja. Üllő kivételével az összes szomszédos település a Monori járáshoz tartozik. Üllő ezzel szemben a Vecsési járás egyik települése és a budapesti agglomeráció része.

Monor egyik legfontosabb pozíciója, hogy a Pest megyéhez tartozó Monori járás székhelye. 2013-tól 3 város (Monor, Gyömré és Pilis) és nyolc község (Bénye, Csévharaszt, Gomba, Káva, Monorierdő, Nyáregyháza, Péteri, Vasad) tartozott hozzá, majd a 2014-es önkormányzati választások során Pánd községet is a járáshoz csatolták. A járási, térségi központ szerep a városnak valódi vonzáskörzetet biztosít.

1.2.2 Monor vonzaskörzete

A vonzaskörzet szempontjából – a járási központ szerepén túl, – a legmeghatározóbb tényező, Monor közlekedési kapcsolata a környező (vagy akár messzebbi) településekkel.

MONOR VONZÁSKÖRZETE	
KERESKEDELMI	Monor fejlett kereskedelmi és szolgáltató-szférával, és infrastrukturális adottságokkal rendelkezik, így a kisebb népességű és funkció-ellátottságú települések számára széles körű szolgáltatásokat tud biztosítani. A településen szinte az összes áruházlánc üzlete megtalálható. A heti kétszer megrendezett városi piacra rengetegen jönnek a környező településekről.
EGÉSZSÉGÜGYI	Monoron egészségügyi alapellátást és járóbeteg szakellátást biztosító központ is működik. A Szakrendelőnek egészségügyi ellátási kötelezettsége van a környező településekre nézve is. Az ellátás biztosításához az infrastrukturális háttér rendelkezésre áll, de orvos és szakemberhiánnyal küzd a térség.
OKTATÁSI	A monori oktatási intézményekben tanulók esetében jellemző az „ingázás”. Míg a más településről bejáró általános iskolai tanulók aránya 9-10% ³ között mozog, addig ez az arány a középiskolai oktatásban meghaladja a 60%- ⁴ ot. A középiskolák egy lakosra jutó száma (mely Budapesttől Ceglédig itt a legmagasabb) és a magas színvonalú középiskola oktatás lehet az oka annak, hogy ez az érték évek óta meghaladja a magyarországi átlagot és más járásközpontok átlagát is. A városba települő gyárak szoros képzéseket érintő együttműködést alakítottak ki a helyi szakiskolával, így a későbbi munkalehetőség reményében még több tanulót vonzanak Monorra.
FOGLALKOZTATÁSI	Monorról a munkavállalók közel kétharmada ⁵ ingázik más településekre (főként Budapestre) dolgozni. A környező településekről a fővárosba ingázók is előszeretettel használják a Monori vasútállomás közelében található parkolókat, hiszen a vasúti közlekedés Budapestre innen a legkedvezőbb. A monori munkahelyeken dolgozó munkavállalóknak több mint egyharmada ⁶ érkezik más településekről. Az utóbbi évek során felgyorsult a monori telephelyek létesítése, mely több száz új munkahely létrejöttét eredményezte. A közelmúltban betelepült multinacionális cégek révén gyakorlatilag már munkaerő-hiánnyal szembesülünk a térségben.

³⁻⁶ KSH 2011-es Népszámlálási adatai alapján

IGAZGATÁSI	Az adminisztratív vonzáskörzet összetétele a járásközponti szerep mellett a Monor és Térsége Többcélú Önkormányzati Kistérségi Társulás (TÖKT) intézményellátó feladatköréből adódik. A Társulásban résztvevő önkormányzatok az alábbi feladatok ellátását valósítják meg: területfejlesztés, főépítész foglalkoztatása, háziorvosi ügyeleti ellátás, fogorvosi alapellátás, gyermekjóléti szolgáltatás, családsegítés, egyéb közfoglalkoztatás.
REKREÁCIÓS	A sportolási lehetőségek a szomszédos térségeket is áttekintve kiemelkedőek Monoron. A Monori Sportegyesület (MSE) szakosztályai több száz igazolt versenyzőt számlálnak és a környéken egyedülálló sportolási lehetőséget biztosítanak. A városi uszodát a környező település iskolás csoportjai is látogatják heti rendszerességgel. Monor Város Önkormányzata a Városi Sportcsarnokot 2018-ban adta át. A sportcsarnok többféle célt szolgál: multifunkciós, sport- és rendezvényközpontként működik. Ennek köszönhető, hogy az egyik legkiterjedtebb vonzáskörzete Monornak a sportoláshoz kötődik.

1.2.3 Fejlesztési és rendezési környezet

A területfejlesztési dokumentumok releváns megállapításai

Monort a következő területfejlesztési dokumentumok érintik:

- Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (továbbiakban: OFTK), ami a 1/2014. (I.3.) OGY határozat mellékleteként került elfogadásra,
- a 76/2013. (11.29.) PMO határozattal elfogadott Pest Megyei Területfejlesztési Konceptió (továbbiakban: PMFTK).

Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK)

Az OFTK, a városi közlekedés és parkolás kapcsán, az alábbi fejlesztéspolitikai feladatokat állapítja meg:

- Az utazási igény és távolság csökkentése vegyes területhasználattal, a tranzitforgalom kiszűrése (elkerülő útvonalak).
- A városi közösségi közlekedésfejlesztése, intermodális csomópontok, P+R, B+R parkolók kiépítése.
- Biztosítani kell, hogy a kis- és középvárosok a maguk köré szerveződő települések bármelyikéről elérhetőek legyenek közúton és közösségi közlekedéssel.

Pest Megyei Területfejlesztési Konceptió (PMTFK)

A PMTFK egyik stratégiai célja:

„A térség kohéziójának javítása érdekében a megye belső közlekedési kapcsolatrendszerének fejlesztése, kiemelten kezelve a térségközpontok és vonzáskörzetük közlekedését és az elővárosi közlekedést”

A konceptió, a cél eléréséhez (többek közt) az alábbi feladatokat tartja fontosnak:

- A közlekedési kapcsolati pontok (állomások, P+R és B+R parkolók, ráhordó rendszerek) és integrációs tényezők (BKSZ intézménye, egységes jegy-, tarifa és információs rendszer, menetrendi harmonizáció) kiemelt fejlesztése a megye teljes területén.
- A kerékpáros közlekedés infrastrukturális, hálózati és eszköz feltételeinek javítása, új településközi kerékpárutak építése, az intermodalitáshoz kapcsolva állomási B+R létesítmények telepítése.



A megyei területfelhasználás tervezésének követelményei között, operatív célként jelenik meg a koncepcióban hogy

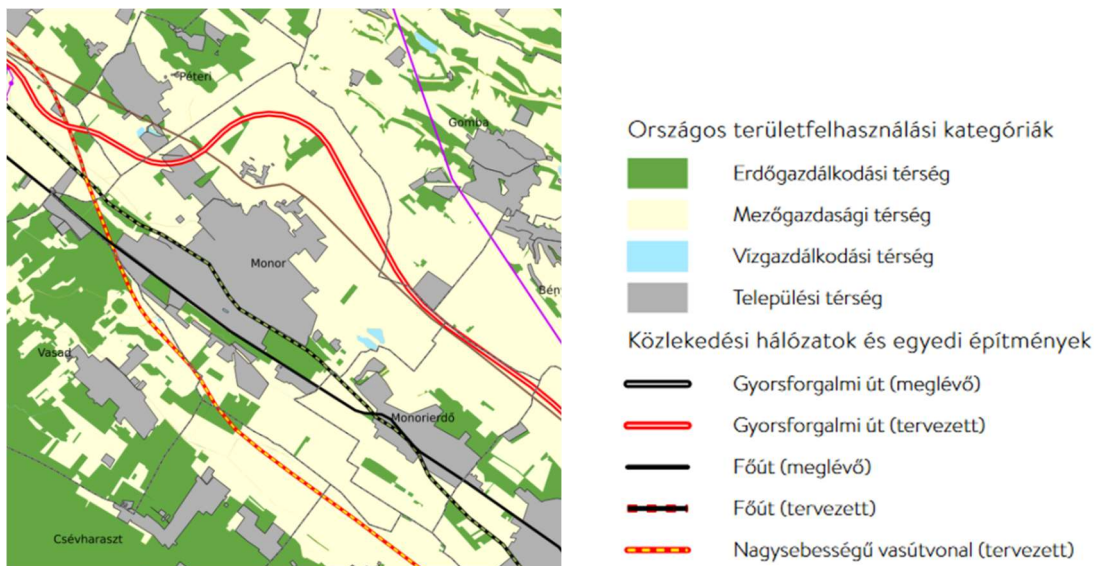
„a fejlesztések (kivéve a kombinált közlekedésre irányuló fejlesztések) megvalósítása nem növelheti többszörösére a lakott területeken, természeti és környezeti szempontból érzékeny tájakon, kiemelt táji értékekkel (természeti és kulturális) rendelkező térségekben a koncentrált parkolási igényeket. Prioritást kell, hogy élvezzenek azok a fejlesztési alternatívák, melyek ez utóbbit csökkentik.”

A területrendezési tervekkel való összefüggések vizsgálata

Monort érintő területrendezési tervek:

- Országos Területrendezési Terv (OTrT) - 2018. évi CXXXIX. törvény Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről,
- Pest Megyei Területrendezési Terv (PMTrT) - Pest Megye Területrendezési Tervéről szóló 10/2020. (VI.30.) önkormányzati rendelete.

Országos Területrendezési Terv (OTrT)

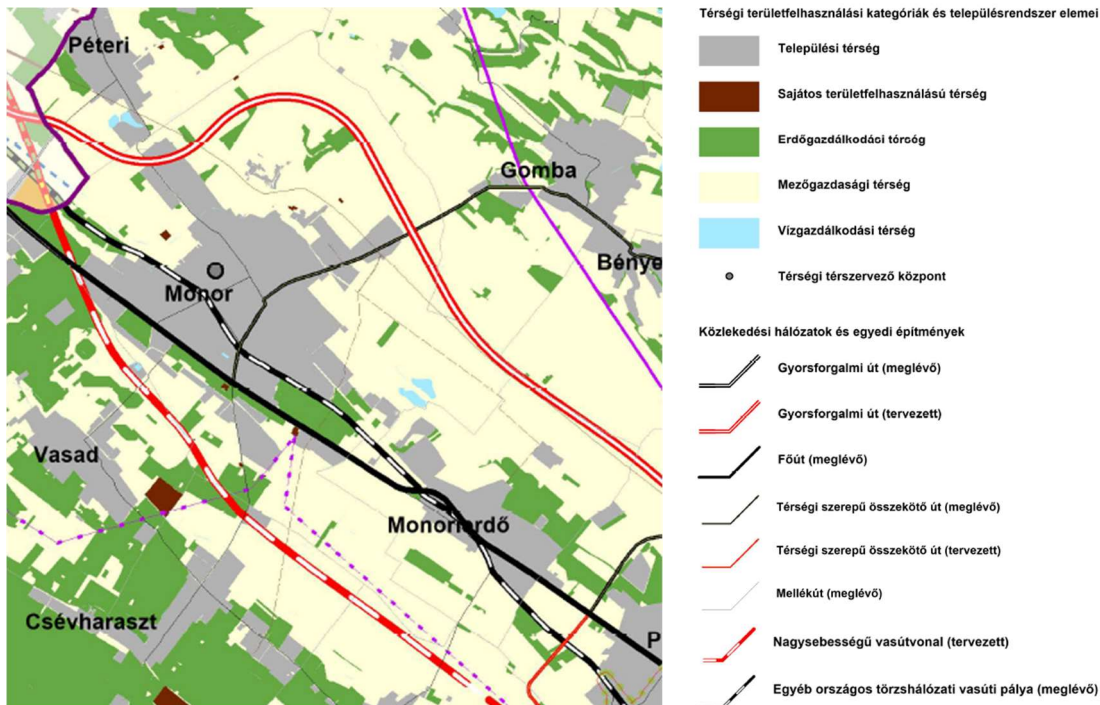


OTrT Szerkezeti Tervlap kivonata

Forrás: <https://www.e-epites.hu/>

Az Országos Területrendezési Tvről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény 2. sz. mellékletet képző „Ország Szerkezeti Terve” c. tervlapja alapján Monor belső része települési térség területfelhasználási kategóriába sorolt, míg az ezt körülölelő területek nagyrészt mezőgazdasági, kisebb részt erdőgazdálkodási területfelhasználású térségben vannak. A város DNY-i részén országos törzshálózati vasúti pálya és főút halad át, a település északi részén pedig tervezett gyorsforgalmi utat jelöl a terv.

Pest Megyei Területrendezési Terv (PMTrT)



PMTrT Szerkezeti Tervének kivonata

Forrás: www.pestmegye.hu

A megyei terv Monor jelentős részét települési térség, mezőgazdasági térség és erdőgazdálkodási térség kategóriába sorolja és a várost térségi térszervező központként jelöli. A térképen jól kirajzolódnak a tervezett és meglévő közlekedési hálózati elemek, melyek keresztül szövik a települést.

1.3 A HATÁLYOS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ, INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA VONATKOZÓ ÉS PARKOLÁSSAL ÖSSZEFÜGGŐ HELYI RENDELETEK MEGÁLLAPÍTÁSAI

a) Monor Város Településfejlesztési Konceptió⁷

A Megalapozó vizsgálat I.10.5. fejezete röviden foglalkozik a város parkolási helyzetével. Lényegében kedvező képet fest a parkolásról, hiszen kiemeli, hogy a vasútállomásnál P+R parkoló épült, az új intézményeknél megfelelő számú parkolót alakítottak ki, miközben a városközpontban (Kossuth Lajos utca mentén) és a piacnál is kellő számú, új parkolóhelyek létesültek.

A közlekedési fejezetre vonatkozó SWOT elemzés nem tesz említést a parkolással összefüggő erősségről, gyengeségről, lehetőségéről, vagy éppen veszélyről.

A hatályos település szerkezeti terv megvalósult elemei között jelenik meg a Kossuth Lajos és Ady Endre utcai parkolók kialakítása, de elmaradt fejlesztésként szerepel ugyanitt a Rendelőintézet környezetében parkoló építése is. Ez utóbbi jelenik meg egyedül parkolási hiányosságként az anyagban.

⁷ Két kötet: Megalapozó vizsgálat 2016. május; Konceptió 2017. március - készítette: Pro Régió Nonprofit Kft.

Összességében a koncepció megalapozó vizsgálata nem fogalmaz meg Monorra parkolási problémát, kivéve a Rendelőintézet térségét, valamint az azóta már a városból kiköltöztetett Galamb és kisállat vásár kapcsán jelzett időszakos parkolási túlszűfolttságot.

A Koncepció – a terv jellegéből fakadóan – kevés konkrét beavatkozást nevesít a parkolással összefüggésben. Értelemszerűen a jövőkép megfogalmazásához kapcsolódóan, továbbá a célrendszer egyes szintjein (a Társadalom – Gazdaság – Környezet témakörökhöz tartozó Átfogó célok 3 db, Részcélok 13 db, Területi célok 2 db) jelenik meg, mintegy horizontális tényező, melynek integrált fejlesztése hozzájárulhat több cél megvalósításához is. Ezzel összefüggésben fontos, hogy a koncepció célrendszerének egyes szintjei, elemei nem függetlenek egymástól, azok együttesen szolgálják a kívánt jövőkép megvalósulását.

„A jövőkép szlogenszerű mottója: A közösség hagyományaira és értékeire támaszkodó, stabil gazdasági alapokon nyugvó, élhető kisváros”

A jövőképben szereplő „élhető kisváros” megfogalmazáshoz a parkolás problémaköre szorosan illeszthető, hiszen egy parkolási anomáliákkal sújtott település lakossága az élhetőség tartalmát más megvilágításban érzékeli. (Gondoljunk bele egy fővárosi, belső kerületi lakos esetében mekkora súllyal esik latba a parkolás kérdése az életminősége szempontjából.)

A 2030-ra előrevetített jövőkép három témaköréből a „Táji, természeti, épített környezeti” jövőképhez illeszthető leginkább a parkolási koncepció mondanivalója, hiszen így fogalmaz:

„Monor táji és természeti adottságai révén különleges lakó és munkakörnyezetet biztosít. Értékeit óvja, sport és szabadidős és infrastrukturális fejlesztéseinek segítségével hozzájárul a járási központ szerepének megtartásához, bővítéséhez.”

Ezen túlmenően nyilvánvaló, hogy a társadalom és a gazdaság kapcsán a koncepcióban megfogalmazott jövőképhez is hozzájárul a megfelelő parkolás biztosítása.

A három átfogó célon belül az „Á3: Vonzó és élhető kisvárosi környezet” átfogó cél esetében a fentebb, a környezeti jövőképhez leírtak ültethetők át. Ennek kifejtésében így fogalmaznak: „A lakosság igényeinek, szükségleteinek megfelelő körülmények kialakításával növelhető a társadalom jóléte, mely hozzájárul a lakosság elégedettségéhez.” A minőségi parkolási feltételek megteremtése egyértelműen ebbe az irányba mutatnak.

A Koncepció 13 részcélt fogalmaz meg, ezek mindegyike kapcsolatba hozható a parkolással, ugyanakkor eltérő erősséggel jelenik meg bennük. Az alábbi táblázat a parkolási feltételek javításának és az egyes részcélok kapcsolati erősségét mutatja.

A KONCEPCIÓ RÉSZCÉLJAI	KAPCSOLAT ERŐSSÉGE
A térségi központi szerepkör és a városkörnyéki települések együttműködésének erősítése	X
Az épített és táji környezet értékőrző megújítása, közösségi terek fejlesztése	XX
Az idegenforgalom jövedelemtermelő és munkahely teremtő képességének növelése	XX
A város népességmegtartó és népességvonzó erejének erősítése	XXX
Magas hozzáadott értékű ágazatok letelepedésének támogatása	X
A szabadidős és kulturális kínálat bővítése, a város ismertségének növelése	XX
A társadalmi integráció feltételeinek fejlesztése	X
Kedvező és vonzó gazdasági környezet kialakítása	X
A város profiljának megfelelő oktatási (köznevelési és szakképzési) kínálat kialakítása	X
Közlekedési-, és közműhálózatok infrastrukturális fejlesztése	XXX
Az aktív kikapcsolódás és az egészséges életmód feltételeinek erősítése	X
Helyi igényekhez alkalmazkodó, minőségi egészségügyi szolgáltatások biztosítása	XX
Természeti erőforrások fenntartható hasznosítása	X

Településfejlesztési Konceptió rész céljainak hatása a parkolási feltételek javítására

Forrás: saját szerkesztés

A Konceptió célrendszerének 2 db Területi célja is van, melyek jól körülhatárolható területek közvetlen és átfogó fejlesztését célozza.

1. Strázsahegy komplex fejlesztése

A fejlesztés egyik kiemelt beavatkozása a közlekedési infrastruktúra javítása, melyen belül hangsúlyosan megjelenik a Strázsahegy új irányú elérhetőségének biztosítása, megfelelő szélességű utakkal való feltárására, továbbá kiemelten fontos az **elegendő számú parkolóhely kialakítása**.

2. Szegregált és szegregációval veszélyeztetett területek fejlesztése (Tabán)

E területi céllal összefüggésben nem releváns a jelen parkolási koncepció.

b) Monor Város Integrált Településfejlesztési Stratégia⁸

Monor város Településfejlesztési Konceptiója időben később került elfogadásra, mint az ITS. A Konceptió Megalapozó vizsgálata lényegében véve – kisebb kiegészítések, módosítások kivételével –

⁸ Két kötet: Megalapozó vizsgálat 2015. augusztus; Stratégia 2015. augusztus - készítette: Pro Régió Nonprofit Kft.

teljesen azonos az ITS Megalapozó vizsgálatával. Ennek megfelelően e helyt az ITS Megalapozó vizsgálata kapcsán ugyanazon megállapítások tehetők, mint fentebb a Konceptió Megalapozó vizsgálatánál történt.

A Stratégiában kijelölt

„1. Akcióterület – A városközpont fejlesztése” kapcsán megfogalmazott, tervezett projektek között jelenik meg

„AT1.2. – Autóbusz pályaudvar áthelyezése” projektötlet, melynek tartalma: „A helyközi VOLÁN autóbusz állomás áthelyezése a Vasútállomás déli oldalára további lehetőséget biztosít a Kossuth utca átmenő forgalmának mérséklésére, a kétsávos kiszolgáló út megépítésére, valamint **a parkolási gondok megoldására.**”

„AT1.3. – Intermodális csomópont kialakítása a vasútállomás környezetében” projektjavaslat, melynek tartalma: „A városközpont forgalmi terhelésének csökkentése érdekében a helyközi autóbusz pályaudvar belvárosból történő áthelyezése szükséges a meglévő vasútállomás szomszédságába. A vasútállomás közvetlen közelébe tervezett új intermodális közlekedési csomópont kialakítása során a nagyméretű burkolt felületek (P+R parkoló, kiszolgáló utak, járdák) ellensúlyozásaként, azok körül gyepes felületek kerülnek kialakításra.” Ez lényegében véve AT1.2. projekt továbbgondolása zöldfelületek létesítésével.

„2. Akcióterület – Strázsa-hegy – Borturizmus fejlesztése” kapcsán megfogalmazott, tervezett projektek között jelenik meg

„AT2.1. – Rendezvényterek kialakítása” projektjavaslat, melynek részbeni tartalma: „Az Orbán tér a Strázsa-hegyi pincesorok egyik fő fogadótere. A tér bővítése érdekében az önkormányzati telekvásárlás megtörtént. A városhoz közelebb eső térrész parkoló céljára használható, ahol kb. 200-220 szgk. helyezhető el. A tervezett parkoló területén a meglévő épületek bontása szükséges.”

A Stratégiában az akcióterületeken kívül megvalósítandó projektek is szerepelnek, melyekben a parkolási feltételekkel kapcsolatos javaslatok is megtalálhatók. Ilyen:

„P1. Tavasz park rekonstrukciójának folytatása: A Tavasz park rekonstrukciójának I. üteme már megtörtént, A parkba látogatók számára a Puskin utca mentén, a Gábor Áron utcától egészen a Kistói útig, valamint a Kistói út mentén a pihenőpark teljes szélességében az útra merőlegesen, megfelelően fásított, **korszerű parkolóhelyeket kell kialakítani.**”

Az ITS 14 db stratégiai célt fogalmaz meg. Az időben, 9 hónappal később elfogadott Konceptióban 13 db rész cél jelenik meg. A két tervezési dokumentum célrendszere érthető hasonlóságot mutat, csupán kisebb hangsúlyeltolódások és tartalmi átfedések vannak a megfogalmazásukban. Ezzel együtt szükséges ez esetben is áttekinteni a stratégiai célok parkolással összefüggő kohézióját. Az alábbi táblázat a parkolási feltételek javításának és az egyes stratégiai célok kapcsolati erősségét mutatja.



A ITS STRATÉGIACÉLJAI	KAPCSOLAT ERŐSSÉGE
Térségi központi szerepkör jobb kihasználása	X
Helyben megtalálható, színvonalas kulturális és közszolgáltatások megerősítése	X
Népességmegtartás (fiatal családokat támogató programok), a társadalmi leszakadás megakadályozása	X
A lakosság általános munkaerőpiaci versenyképességének növelése, képzettségi és szakképzettségi szintjének emelésével	X
Leromlott területek fejlesztése, felzárkóztatása (Tabán)	X
Kedvező és vonzó gazdasági környezetkialakítása (helyi munkahelyteremtés)	X
A város nemzetközi és országos sportéletben betöltött pozíciójának tovább erősítése (sportinfrastruktúra és szolgáltatások fejlesztése)	X
Arculatfejlesztés, városmarketing (jellegzetes helyi termékek támogatása)	X
Értékőrző környezetmegújítás	XXX
Rendezett és fenntartható közterületi rendszer kialakítása	XXX
Fenntartható közlekedési hálózatok fejlesztése	XX
Közműhálózatok fejlesztése	XX
Idegenforgalmi célú fejlesztések	XX
Strázsa-hegy komplex fejlesztése	XXX

Integrált Településfejlesztési Stratégia stratégiai céljainak hatása a parkolási feltételek javítására

Forrás: saját szerkesztés

- xxx – A stratégiai céljainak megvalósítása nagymértékben támogatja a parkolási feltételek javítását
 xx – A stratégiai céljainak megvalósítása közepes mértékben támogatja a parkolási feltételek javítását
 x – A stratégiai céljainak megvalósítása kismértékben/közvetetten támogatja a parkolási feltételek javítását

c) Parkolással összefüggő helyi rendeletek megállapításai

28/2004. (XI. 29.) számú rendelet: Monor város közigazgatási területén a közterület-használat rendjéről

E rendelet hatálya Monor város közigazgatási területén belül az ingatlan-nyilvántartásban közterületként nyilvántartott bel- és külterületi földrészletekre, továbbá a bel- és külterületi földrészletek és építmények közhasználatra átadott részére terjed ki.

A parkolással összefüggésben a rendelet áttételesen érintett, hiszen az önkormányzat tulajdonában álló közterületnek a rendeltetésétől eltérő használata engedélyköteles. Fontos, hogy a rendelet szerint nem kell közterület-használati engedélykijelölt járműparkoló helyek használatára, amennyiben a parkolóhely használata díjfizetéshez kötött. Természetesen a kialakított (nem fizetős) parkolóhelyek rendeltetészerű használata sem engedélyköteles.



A közterület engedélyhez kötött, de engedély nélküli használata esetén a közterület-felügyelők felhívására, köteles a használatot megszüntetni, és a közterület eredeti állapotát saját költségén helyreállítani.

A rendelet szellemiségéből fakadóan mivel a közterületnek a rendeltetésétől eltérő használata engedélyköteles, ezért az út menti közterületek (útpadka, zöldfelület) parkolási célra történő használata is engedélyköteles lenne. Ez nyilván nem kivitelezhető, de számos esetben, mint e fejezet „Egyéb szabályozandó felvetések” bekezdésben foglaltaknál már célszerű lehet valamiféle szabályozást, szankcionálást előírni.

25/2004. (X. 28.) számú rendelet: A járművek elhelyezésének helyi szabályairól

A rendelet célja, hogy Monor város területén szabályozza az építmények, önálló rendeltetési egységek, területek használatához szükséges járművek elhelyezésének módját. Alapvetően minden olyan építtetőre kiterjed a hatálya, aki új lakóépületet vagy más, nem lakás céljára szolgáló épületet, építményt épít, létesít, vagy meglévő épületet bővít, átalakít, fejleszt, vagy rendeltetésváltozást valósít meg. Előírja az OTÉK-ra való hivatkozással a szükséges számú személygépkocsi parkolóhely-létesítési kötelezettséget. Amennyiben az előírt számú gépkocsi-várakozóhely (parkoló) kialakítása a telken belül nem biztosítható, akkor a beruházónak, építőnek a hiányzó számú gépjármű-várakozóhelyet az Önkormányzattal kötött megállapodás alapján valósítja meg.

Ilyen tartalmú fejlesztés valósul meg jelenleg is az Ady Endre utcában (a Kossuth-Ady körforgalom és Dózsa Gy. utca közötti szakaszon), ahol az ún. Ady-ház beruházója az önkormányzattal kötött megállapodás alapján 38 db parkolóhelyet létesít az úttal párhuzamosan, annak mindkét oldalán. A gimnázium felőli oldalt 26 db (ebből 1 db mozgássérülteknek), míg Aldi-Penny felőli oldalon 11 db parkolóhely létesül. (Az Ady-ház már felépült, használatbavételi engedéllyel rendelkezik. A beruházó jelenleg végzi a megállapodásban szereplő parkolóhelyek kialakítását!) A gimnázium előtt korábban 19 db merőleges kialakítású parkolóhely volt kialakítva, ez kerül most átalakításra, illetve az út másik oldalán újak kiépítése történik, egyes szakaszokon a meglévő kerékpárút nyomvonalának korrekciójával.

Ugyanilyen tartalmú megállapodás született egy másik építési beruházáshoz, mégpedig a Monor, 6707/3 hrsz.-ú ingatlanon (természetben a Monor, Bajcsy-Zsilinszky u. 1. szám). A megállapodás szerint a beruházónak 11 db telken kívüli parkolóhely-létesítési kötelezettsége áll fenn, melyet oly módon teljesíthet, hogy a Bajcsy Zs. utcában

- 707/3 hrsz-ú ingatlan előtt 2 db-ot,
- 6706 hrsz-ú ingatlan előtt 3 db-ot,
- 6704 hrsz-ú ingatlan előtt 2 db-ot,
- 6703 hrsz-ú ingatlan előtt 4 db-ot,

létesít az engedélyezett tervek szerinti műszaki tartalommal. Ezen 11 db parkolóhely-létesítés része annak nagyobb fejlesztési tervnek, mely a Bajcsy-Zsilinszky utcában rövid távon 30 db párhuzamos beállítás várakozóhely kialakítását tartalmazza. A fejlesztéshez rendelkezésre állnak a szükséges hatósági engedélyek a kivitelezés megindításának nincsenek adminisztrációs akadályai.

A megállapodások azt is tartalmazzák, hogy az elkészült parkolóhelyek nyilvánosak, a közforgalom előtt mindenfajta korlátozás nélkül szabadon használatba vehetők. (A parkolási koncepció egyik célja



azonban, hogy meghatározza a város jövőbeni fizetős parkolási zónáit, ilyen értelemben ezen újonnan létesülő parkolóhelyek fizetős zónába történő vonása is eldöntendő kérdés!)

25/2010. (IX. 23.) számú rendelet: A város-rehabilitációhoz kapcsolódó feladatok ellátásáról

A rendelet Monor Integrált Városfejlesztési Stratégiájában (IVS) megfogalmazott célok megvalósításához kapcsolódó szervezeti kereteket és kompetenciákat részletezi, szabályozza. A városfejlesztési társaság megalapításával a rehabilitációs programban megvalósítandó fejlesztési feladatok egy kézbe kerültek. A rendelet területi hatálya a lehatárolt helyi városrehabilitációs területekre, ún. akcióterületekre terjed ki. Fontos, hogy a város-rehabilitáció során jelen parkolási koncepció céljai és konkrét, javasolt beavatkozásai legyenek figyelembe véve. Nem szerencsés olyan pl. tömbrehabilitáció, vagy egy lakóépület beruházást magában foglaló város-rehabilitációt végrehajtani, mely nem foglalkozik az adott fejlesztési terület parkolási szükségleteivel. Emellett ismert, s várhatóan jövőben is lesz olyan fejlesztés, város-rehabilitációs beavatkozás, mely nem helyben kívánja megoldani az előírt parkolás feltételek megvalósítását. Ilyen, parkolóhely megváltással járó esetekben komplex és előrelátó város-rehabilitációs tevékenység szükséges.

Összességében a városi parkolási feltételek megteremtése során közvetlen kapcsolat indokolt a tervezett város-rehabilitációs tevékenységgel, ami fordítottn is hangsúlyosan igaz.

29/2012. (VII. 19.) számú rendelet: A taxiállomás igénybevételének rendjéről

E rendelet hatálya Monor Város közigazgatási területén belüli közterületen lévő taxiállomás létesítésére, kijelölés és használatára terjed ki. Szabályozza az éves a taxi szolgáltatási tevékenység folytatására vonatkozó közterülethasználati engedély díját (18.000.- Ft/taxi gépkocsi/év).

Ugyan jelenleg Monoron egyetlen taxiállomás sincs kijelölve, de ez a jövőben változhat és ez esetben a kijelölt taxiállomásokon az egyéb célú parkolás, várakozás nem lesz megengedett, azonban mint a városi parkolási feltételek részeként szükségszerű figyelembevételük.

23/2017. (XII. 15.) számú rendelet: A Helyi Építési Szabályzatról

A helyi építési szabályzat parkolással összefüggő előírásainak áttekintése külön, az 1.4. és az 1.6.5 fejezetekben történik.

7/2018. (II. 26.) számú rendelet: A településképp védelemről

A városképhez hozzátartoznak, annak megjelenését meghatározzák a közterületek, zöldfelületek állapota. Amennyiben ezek kapcsán valamilyen beavatkozás tervezett szükséges a rendelet előírásait követni. A parkolással összefüggésben a rendelet a következők figyelembevételét követeli meg: „A 10 gépjárműnél nagyobb befogadóképességű felszíni várakozó-(parkoló) helyet fásítani kell. A parkoló felületek árnyékolását biztosító fásítást minden megkezdett 4 db várakozó-(parkoló) hely után 1 db, nagy lombkoronát nevelő, környezettűrő, kétszer iskolázott, allergén pollent nem termelő lombos fa telepítésével kell megoldani, minimum 1 m² szabad földterület biztosításával.”

A meglévő utak burkolatának felújításánál a kétoldali padkarendezés, -megerősítés szükséges, mert számos belterületi út esetében a padka és/vagy zöldterület teljesen le van amortizálva, balesetveszélyes és nem utolsó sorban településképi szempontból is kedvezőtlen. Ezért a rendeletben szerepel: „Új út építése, vagy egy utcaszakas átépítése során legalább az egyik oldalon – ha a műszaki



feltételek lehetővé teszik – fasor, vagy egyéb növényzet telepítendő, a közlekedés biztonságának figyelembe vételével.”

18/2020. (IX. 18.) számú rendelet: A településfejlesztéssel, településrendezéssel és településképvérvényesítéssel összefüggő partnerségi egyeztetés helyi szabályairól

A rendelet alapvetően a társadalmisítás tartalmát, formáit, szereplőit nevesíti, azaz minden településfejlesztési, -rendezési beavatkozás, így a parkolók létesítését is bevonja e körbe. Konkrét jövőbeni beruházásokhoz kapcsolódóan határozza meg az eljárásrendet és a nyilvánosság biztosításának módját.

Egyéb szabályozandó felvetések:

- közterületen, akár kijelölt, ingyenes parkolóhelyen hagyott, műszakilag forgalomképtelen gépjárművek kezelése (elfoglalja más autók elől a helyet, városképi szempontból sem kívánatos)
- közterületen történő parkolás – tárolás problémaköre (nehéz gépjárművel való parkolás pl. a laza útpadkán, balesetveszélyes teszi az amúgy is szűk utcákon a kétirányú forgalmat)

1.4 A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK VONATKOZÓ MEGÁLLAPÍTÁSAI

A hatályban lévő településrendezési eszközök

Monor Város Településszerkezeti Tervét és annak leírását Monor Város Önkormányzat Képviselő testülete a **668/2017. (XII.14.)** számúKt. határozattal fogadta el.

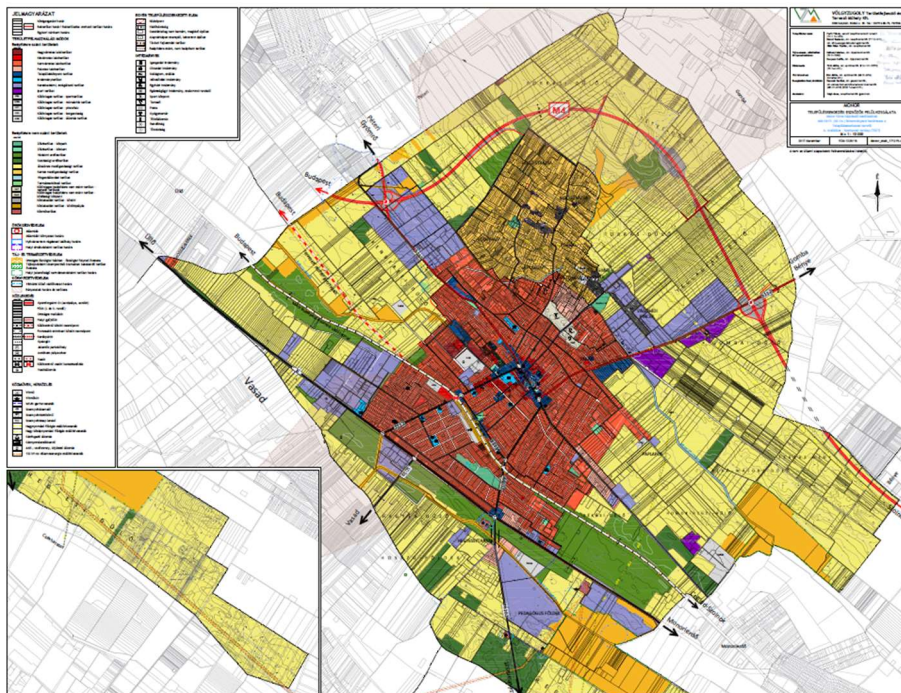
Monor Város a **23/2017. (XII.15.)** sz. rendeletével fogadta el az egységes Helyi Építési Szabályzatot (HÉSZ), és a Szabályozási Tervet. A település Képviselő-testülete ezután a 17/2018. (V. 23.), 21/2018. (VIII. 2.), 15/2019. (X. 8.), 13/2020. (VI. 29.), 17/2020. (VIII. 31.) önkormányzati rendeleteivel módosította a HÉSZ-t. A módosítások az egységes szabályzatba beépülve kerültek elfogadásra.

A szabályozási tervek és a vonatkozó (beépített) módosítások megtalálhatóak a város honlapján. A módosítások folyamatosan átvezetésre kerülnek a város térinformatikai rendszerében.

A hatályos településszerkezeti terv vonatkozó megállapításai

Monor legfőbb közlekedési tengelyeit a 4-es főút, emellett a Péteri és Monorierdő felé kapcsolatot biztosító Kossuth Lajos utca, a 4-es főutat és a városközpontot összekötő Ady Endre utca, a városközponttól a 4-es főúton keresztül Csévharaszt felé vezető Kistói, majd Csévharashti út, valamint a Gomba felé összeköttetést biztosító József Attila utca alkotják.



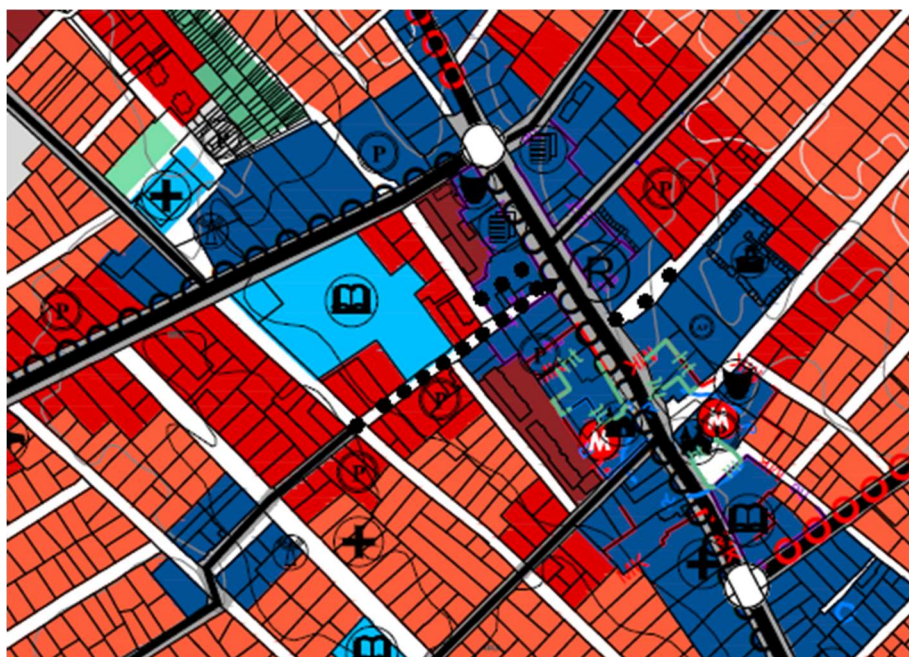


Monor Város Településszerkezeti Terve

Forrás: Monor Város honlapja

A város központi magja a Kossuth Lajos utca tengelye (az Ady Endre utca és József Attila utca közötti szakaszon), illetve a Petőfi Sándor utcának a Kossuth és a Dózsa utcák közötti része. A város legfontosabb intézményei, illetve a kereskedelmi és szolgáltató funkciók is ezen a területen koncentrálódnak. A városmag az Ady Endre, illetve a Petőfi Sándor utcák mentén a vasút irányába, a Kossuth utca mentén pedig nyugati irányban terjed. A központi területeken kívüli lakóterületek kisebb lokális alközpontokkal rendelkeznek. A települési jelentőségű funkcióiból következően a vasútállomás környezetére, illetve a sportpálya környékére jellemző a funkcióösszűsödés.

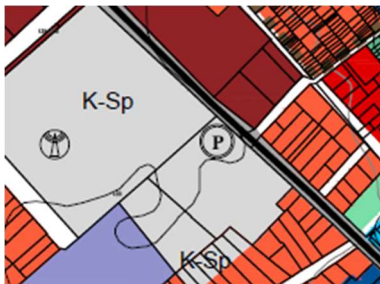
A településszerkezeti terv meghatározza a Monoron található jelentős parkolóhelyeket („P” ikonnal). A városközponti részen az alábbi parkolókat jelöli a terv:



A központi területeken kívül

- a Városi Uszodánál,
- a vasútállomás mellett,
- a Spar, Lidl és Tesco supermarketeknél,
- a Forrás vendéglőnél,
- az Eötvös u. – Csokonai u. találkozásánál,
- a Gép utcában a töltőállomás mögött,
- a Kistói út mellett, a Coop mögött,
- a 4-es út mentén

jelöl jelentős parkolóhelyeket a terv.



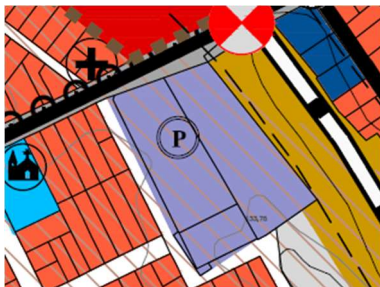
Városi Uszoda



Vasútállomás környéke



Spar supermarket



Lidl supermarket



Tesco területe



Forrás Vendéglő



Eötvös u. – Csokonai u.
találkozási



Gép utca



Kistói út és 4-es út

A parkolókra vonatkozó megállapítások a TSZT leírásban**7.5. PARKOLÓK**Meglévő

- Kossuth Lajos utca - utcával párhuzamos parkolóállások
- Deák Ferenc utca - utcára merőleges parkolóállások (Polgármesteri hivatal mellett)
- Deák Ferenc utca - Polgármesteri hivatal mögött kialakított közterületi parkoló
- Balassa Bálint utca - utcával párhuzamos és utcára merőleges parkolóállások (szakorvosi rendelőintézet mellett)
- Balassi Bálint utca - uszoda előtt kialakított közterületi parkoló
- Piac téren kialakított közterületi parkoló

Tervezett

- Zólyom utca - szakorvosi rendelőintézet mögött kialakítandó közterületi parkoló

A Helyi Építési Szabályzat vonatkozó megállapításai**20. TEREPRENDEZÉS, RÉZSŰ, TÁMFAL, KERÍTÉS****25. §**

- (4) Településközpont-, gazdasági- és különleges területen – a (6) bekezdésben foglaltak betartása mellett - a gépjármű parkolóhelyek és fogadótér biztosítása érdekében az utcafronti kerítés telken belül is elhelyezhető.

(...)

25. KISVÁROSIAK LAKÓTERÜLET**30. §**

- (4) Kisvárosias lakóterület építési övezeteinek építési telkein 3-nál több lakás elhelyezése esetén lakásonként telken belül 1,5 parkoló biztosítása szükséges.

(...)

26. KERTVÁROSIAK LAKÓTERÜLET**31. §**

- (4) Kertvárosias lakóterület építési övezeteinek építési telkein 3-nál több lakás elhelyezése esetén lakásonként telken belül 1,5 parkoló biztosítása szükséges.

(...)

28. TELEPÜLÉSKÖZPONT TERÜLET**33. §**

- (5) Településközpont terület építési övezeteinek építési telkein 3-nál több lakás elhelyezése esetén lakásonként telken belül 1,5 parkoló biztosítása szükséges.

(...)

32. KÜLÖNLEGES TERÜLETEK**37. §**

- (2) A különleges terület építési övezeteiben önálló gépjárműtároló épület elhelyezése nem megengedett.



(...)

51. KÖZLEKEDÉSI TERÜLETEK ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSAI

56. §

- (9) Közlekedési terület zöldfelületként fenntartandó részén felszíni parkoló legfeljebb a lehatárolás 20%-án létesíthető, gépjármű-közlekedésre alkalmas kapubehajtó és bejárat megközelítési helye szilárd vagy nem szilárd burkolattal kialakítható.
- (10) A közlekedési területek burkolatlan felületeit, ahol ezt műszaki okok nem akadályozzák, zöldfelületként kell kialakítani, a forgalomtechnika és a forgalombiztonság figyelembevételével.

1.5 TÁRSADALMI MOBILITÁS ÉRTÉKELÉSE, PARKOLÁSI SZÜKSÉGLETTEL VALÓ ÖSSZEFÜGGÉSEI

A társadalmi mobilitás értékelése nem abban a klasszikus értelemben történik, miszerint a társadalmi mobilitás az a jelenség, amikor az egyén vagy a család társadalmi helyzete megváltozik, hanem a mobilitásnak a mozgékony, mozgalmasság fogalma köré épül. Egy város parkolási rendszerének egésze, vagy magának parkolási feltételeknek a milyensége nem hozható direkt kapcsolatba az egyén társadalmi helyzetének megváltozásából fakadó mobilitás fogalmával⁹. Értelmezésünkben az egyén, a család mobilitását a tekintetben vizsgáljuk, hogy milyen motivációk befolyásolják a közlekedési módválasztást. Mik lehetnek Monoron azok a személyes preferenciák, melyek a közlekedés mód- és eszközválasztást meghatározzák.

Ezeket a preferenciákat számos tényező befolyásolja, úgy mint a város földrajzi adottsága, kiterjedtsége, vagy a térségi szerepkörből fakadó utazási igények, a közösségi és egyéni (gyalogos, kerékpáros) közlekedési feltételei.

Földrajzi adottságok:

Monor tipikus kisváros, nagy (46,79 km²) területi kiterjedtséggel. A belterülete ezen belül 8,6 km², ami már akkora távolságokat jelent a város egyes városrészei között, vagy a külső városrészek és városközpont között melyek jelentősen befolyásolják az utazási szokásokat. A város külső lakott területeiről a városközpont távolsága a 1,5 – 2 km-t is eléri, ezért a lakosok előszeretettel használják a gépjárművet a városon belül elintézendő dolgaik érdekében. A gyaloglás szinte kizárt ilyen távolság legyőzésére főként, ha bevásárlást követően csomagokkal kell megtenni a visszafelé utat. A kerékpár is csak korlátozottan vehető számításba, mert áruszállításra kevésbé alkalmas, míg a helyi autóbusszjárat használata körülményes (menetrend, viszonylatszervezés). Elsősorban adminisztrációs ügyintézés esetén irányadó a kerékpár, esetleg a gyaloglás, szinte minden más esetben a személygépjármű a legalkalmasabb utazási eszköz. Ezzel pedig együtt jár városban több helyen tapasztalható forgalmi és parkolási anomália.

⁹ Egyetlen értelmezhető kapcsolódási pont a településre történő oda- vagy elvándorlás, mely közvetlenül hat az adott település közlekedési viszonyaira, azon belül is a parkolási szükségletekre. Nyilvánvaló, ha egy település lakosság száma folyamatosan nő – a társadalmi mobilitás ilyen irányú megnyilvánulása okán -, akkor annak közvetlen hatása lesz a parkolási feltételekre, s annak megfelelő, időben történő kezelése elengedhetetlen.



Térségi szerepkör:

A mobilitás formái és tartalma elsősorban az utazási szokásokból vezethető le, amely alapvetően kihat a városi közlekedési viszonyaira. Monor járási székhely, amelyhez 12 település tartozik. Közel 70 000 fő számára egészségügyi, oktatási, igazgatási, sport és szolgáltató központként funkcionál, így különösen fontos ezen funkciók elérhetőségének kényelmes, gyors biztosítása.

Fontos tényező, hogy a monori foglalkoztatottak közel 60%-a „ingázó”, elsősorban Budapestre bejáró dolgozó. Ez az arány az országos és Pest megyei hasonló mutatónál jelentősen magasabb, ugyanakkor a legalacsonyabb arány a járási települések között. Vagyis Monor járás településeinek lakossága még inkább „ingázik” és ennek egyik fő iránya maga Monor városa, annak vasútállomása. A Monoron áthaladó vasúti fővonal gyors elérhetőségét biztosítja a fővárosnak. Monor kiemelt elővárosi kiinduló és célállomás, az agglomerációból, a monori járásból ingázók számára.

Másrészről a monori oktatási intézményeibe is sok tanuló jár a járás településeiről. Az általános iskolai tanulók aránya 9-10% körüli, míg ez az arány a középiskolai oktatásban meghaladja a 60%-ot. Ugyanakkor sok monori – jellemzően középiskolás – tanuló jár fővárosi oktatási intézménybe. Mindezek az utazási irányok együttesen jelentős tanulói ingázást eredményez. Ez parkolási szempontból azért fontos, mert a Monorra ingázó tanulókat sokszor a szülők hozzák-viszik a városban, ami az oktatási intézmények körüli parkolást tovább nehezíti.

Járasközpont:

- Járási Hivatal dolgozóinak többsége nem monori lakos, ezért ingázik a városban. Sokan ezt személygépkocsival teszik, jelentős parkolóhely igényt támasztva a hivatal környezetében.
- Értelmszerűen a Járási Hivatal ügyfelei a járás valamennyi településéből érkeznek. Az utazáshoz igénybe vehetők a helyközi autóbuszok, de sokan személygépkocsit használnak.
- A Monorról kivezető, a szomszédos településekkel összekötő kerékpárutak hiányában az egyéni közlekedésnek ez formája teljesen hiányzik a hivatal elérhetőségében.

Helyi autóbuszjárat

Monor Város Önkormányzata 2015 óta üzemeltet helyi buszjáratot. A szolgáltatást egy nagyméretű busszal a Volánbusz végzi. A helyi járat útvonala 14,9 km hosszú, 22 db megállóhelyel. A vasútállomásról induló járat 8,6 km megtétele után, 24 perc alatt ér vissza a vasútállomásra, miközben érint 14 megállót a város vasúttól északra fekvő területein. Majd innen azonnal indul tovább a vasúttól délre lévő városi területek felé, ami 6,3 km hosszú. A 7 megállót érintő viszonylatot 18 perc alatt teszi meg. A járat viszonylata úgy lett kialakítva, hogy egy körön belül a vasútállomás nemcsak induló- és végállomás, hanem egyben megállóhely is.

Hétköznaponként 10 járat szállítja az utasokat 5.45 és 9.45, valamint 12.45 és 16.45 óra között, óránkénti indulással. Szombaton 5.45 és 9.45 között indulnak a járatok.

A helyi járatot elsősorban az idősebbek és a fiatalok veszik igénybe. Alapvetően a reggeli és délutáni vasúti járatokra való ráhordás a fő funkciója, mert ezzel képes kiszolgálni a nagyszámú helyi és térségi ingázó utasok igényeit. A kihasználtsága csökkenő tendenciájú, az oktatási időszakhoz köthető szezonális mellet.



A menetrend hiányossága: pl. Jásza M. téri iskolához, óvodához 7.17-kor, majd 8.17-kor érkezik meg a busz. Az első időpont túl korai a 8 órakor induló tanításhoz, második időpont esetén meg elkésik a tanuló. Ezért inkább marad az egyéni közlekedés használata előidézve a parkolási anomáliákat.

A viszonylat egyirányú, azaz körbe kell utazni a teljes vonalon, hogy például az egészségházhhoz eljusson valaki a városközpontból.

A helyi buszjárat üzemeltetése nagy kiadást jelent önkormányzatnak, ezért felmerült kisebb befogadóképességű busz bevonása. Kiemelten fontos lenne a lakosság motiválása a helyi járatok nagyobb mértékű igénybevételére, különösképpen a közintézményeknél tapasztalt parkolási nehézségek oldására tekintettel.

A helyi járat viszonylata érinti a legfontosabb közintézményeket, megállóitól kisebb gyaloglással elérhetők. Kivétel az Ady E. u. – Kossuth L. u. – Kistói út – Móricz Zs. utca által határolt területen lévő bölcsőde és óvoda. Ezek elérhetősége hosszabb gyaloglással, vagy egyéni közlekedéssel oldható meg.

A helyi buszjárat jelenlegi szolgáltatási tartalmával nem alkalmas az egyéni közlekedésről a közösségi közlekedés irányába terelni a lakosságot. A helyi járat viszonylati térképe a 2.sz. mellékletben található.

Kerékpáros közlekedés:

Kiépített, önálló kerékpárutak:

- Ady Endre utca,
- Kossuth Lajos utca,
- Kistói út,
- 4 sz. főút mentén az Ipar utcától északnyugatra.

Kerékpártároló: Magánvállalkozás üzemeltet egy zárt, őrzött kerékpártárolót a vasútállomás mellett, mely szolgáltatásért fizetni kell. A vasútállomásnál a kihelyezett tiltó táblák ellenére nagyon sok kerékpárt rögzítenek az állomás korlátaihoz, biztonságosnak ítélt fix objektumaihoz az ingázó utasok.

A nagyobb kereskedelmi-szolgáltató egységeknél kültéri kerékpártárolók,- támaszok szolgálnak a kerékpárok ideiglenes elhelyezésére.

Fejlesztési igény: József Attila utca teljes szakaszán, valamint a Kossuth Lajos utca városközponttól Péteri felé vezető szakaszán. A városi kerékpárút-hálózat fejlesztésére vonatkozó koncepciótervének elkészítésére pályázatot hirdetett Monor. Fontos, hogy kerékpárút fejlesztése összhangban legyen a parkolási koncepcióval, a területi integráltságuk okán.

Az Okos Város projekt tartalmazza a „H8 - Kisvárosi közlekedés - intelligens kerékpártárolók” alprojektet, melynek keretében olyan kerékpártárolók kerülnek kialakításra, melyek a NEK városkártya, illetve eSzemélyi azonosítása mellett vagy mobilapplikáció segítségével biztosítják a hozzáférhetőséget. A tervek szerint a kerékpártárolók videó-megfigyeléssel ellátottak lesznek, így amennyiben a kerékpár a helyéről elmozdul, a tulajdonos riasztást kaphat a mobilalkalmazáson keresztül. Az Okos Város megvalósíthatósági tanulmány 7.7.8.1 alprojekt leírása, szakmai tartalma szerint kerékpártárolók elhelyezése az általános és középiskolák, vasútállomás, városközpont környezetében javasolt.



Gyalogos közlekedés:

A gyalogos közlekedés preferálása nagyban függ a megteendő távolságtól, az útvonal közlekedésbiztonsági adottságaitól (járda léte, kiépítettsége, állapota; közvilágítás minősége, lefedettsége; útkereszteződéseken történő áthaladás feltételei – kijelölt gyalogátkelőhely léte, közlekedési lámpa)

- A monori járdák kiépítettsége az önkormányzati fejlesztések eredményeképp folyamatosan javul. Az elmúlt években 30,4%-kal csökkent az 1 km kiépített járdára jutó kiépítetlen járdák aránya. A közintézmények elérése járdán biztosított, azok állapota változó, de alapvetően kielégítik a gyaloglási feltételeket. A fontosabb célterületek közül a Strázsa-hegy megközelítése nem megoldott az útfelülettől elválasztott járdával. Itt a közterület szabályozási szélessége akadályozza, nehezíti a járda kiépítését.

- A közvilágítással 100%-ban lefedett a város területe. Néhány éve megtörtént a közvilágítás korszerűsítése, melynek során energiatakarékos és egységes megjelenésű lámpatestek kerültek telepítésre. A közterületeken, a templomoknál egyedi tér, illetve célvilágítás van.

Az Okos Város projekt tartalmazza a H1 - Monor energetikai alprojektet, azon belül az egyik fejlesztési elem a „Közvilágítás modernizálása, az okos város alapinfrastruktúra megvalósítása”.

Az Okos Város megvalósíthatósági tanulmány 7.7.1.1.2 alprojekt leírása, szakmai tartalma szerint

„1. az elektromos hálózat fejlesztési igényeinek felmérése, hálózatfejlesztés (alapvető követelmény a 2-es és 3-as megvalósítási szint teljesítéséhez) és a közvilágítás modernizációjának (a szabványos megvilágítási szint teljesítése, környezeti adottságoknak és egyéb projektek elvárásaink történő megfelelés (pl. okos zebra) stb. figyelembevételével) pontos tervezése;

2. a város teljes területén megvalósul a lámpatestek LED-es fényforrásra való cseréje

3. lámpatestek távfelügyeleti rendszerbe való bekötése, fényerősség lámpatestenkénti, egyedi szabályozásának lehetőségével, kijelölt lámpaoszlopok “okosítása”

4. a Kistói úti járda mentén intelligens, adaptív fényerősség szabályozás megvalósítása mozgásérzékelőkkel támogatva, a meglévő lámpaoszlopok felhasználásával”

- Okos járda: Az Okos Város projekt keretében a következő gyalogos átkelőhelyek fejlesztése fog megtörténni:

- Kistói út – Halas utcai csomópont (meglévő gyalogátkelőhely átépítés)
- József Attila utca – Batthyány utcai csomópont (meglévő gyalogátkelőhely átépítés)
- Ady Endre utca - Jókai Mór, Ady Általános Iskola (meglévő gyalogátkelőhely átépítés)
- Ady Endre utca, Erzsébet királyné utca - Kistemplom utcai csomópont (meglévő gyalogátkelőhely átépítés)
- Kossuth Lajos utca - Krúdy Gyula utca, Kossuth Óvoda (meglévő gyalogátkelőhely áthelyezése – meglévő kijelölt gyalogátkelőhely megszüntetése és új létesítése a kijelölt Hatóság által megjelölt útszakaszon)
- Kossuth Lajos utca – Kistói út csomópont (új gyalogátkelőhely létesítés)



Az okos járdák pilot jelleggel valósulnak meg a kijelölt helyszíneken, a minél több okosfunkció telepítése a lakosság „érzékenyítése”, a technológia bemutatása céljából. Ezek funkciók lehetnek például az emberek lépéséből származó energia tárolása és közvetlen, helyben történő felhasználása, illetve a lépésekből kivehető információkból jövőbeni hasznos következtetésekre való konvertálása.

- Közlekedésbiztonság: A városon belül az országos közutak főbb csomópontjaiban, illetve az ezek mentén elhelyezkedő közintézmények mellett vannak kijelölt gyalogátkelőhelyek. A biztonságos gyalogos közlekedés a gyalogátkelőhelyek bővítését igényli a városban.

Közlekedési lámpa a város belterületén nincs, egyetlen a gyalogosok, kerékpárosok átkelését segítő közlekedési lámpa a 4. sz. főúton van a Tesco közelében.

Az Okos Város projekt tartalmazza a H2.1. Passzív okos város infrastruktúra (közlekedés biztonság) alprojektet. Ennek keretében a Kossuth Lajos utcában három – meglévő gyalogátkelőhelyek fejlesztésével -, illetve a Móricz Zs. utcában a vasútállomásnál egy okos gyalogátkelőhely valósul meg.

Egyéb:

Az egyéni közlekedésnek, mobilitásnak vannak speciális, de egyre elterjedtebb formái is. A roller, elektromos roller, görkorcsolya, stb., melyek használata a gyaloglásnál gyorsabb haladást tesz lehetővé, viszont nem igényel elhelyezést, mert annak használója magával viszi. A fiatalok és a középkorúak körében előszeretettel használt közlekedési eszköz nem generál parkolási igényt, de szükség esetén például a vasútállomásnál őrzött kerékpártárolóban elhelyezhető. Használata jó minőségű, burkolt járda-, és kerékpárút felületet igényel, országos közúti használata balesetveszélyes és nem megoldott.

1.6 CÉLTERÜLETEK (INTÉZMÉNYEK, MUNKAHELY, EGYÉB FORGALOMVONZÓ, FORGALOMGENERÁLÓ LÉTESÍTMÉNYEK) BEAZONOSÍTÁSA, EZZEL ÖSSZEFÜGGÉSBEN A PARKOLÁSI PROBLÉMÁK VIZSGÁLATA

1.6.1 Célponttól való gyalogos távolság

Minden helyváltoztatásnak része a kisebb-nagyobb távolságú gyaloglás. A gyaloglás körülményei (pl.: kiépített járda megléte, biztonságos átkelés lehetősége az utakon, az épített környezet minősége, a személyes benyomások, az út(vonal) geometriája, környezeti hatások) a helyváltoztatási folyamat minőségére is nagymértékben kihat. Ezek együttes hatása alapján választ útvonalat a gyalogló, de általában az útvonalat a legkisebb idő, távolság vagy ezek kombinációja alapján választja ki.

A gyaloglási hajlandóságot számos tényező (életkor, lakóhely nagysága, megszokott közlekedési mód) befolyásolja. Egy kérdőíves felmérés¹⁰ szerint „a válaszadók általánosan 280 métert hajlandók gyalogni. Ez a jelenlegi autóbuzsos szolgáltatásokra jellemző átlagosan 400 méteres gyaloglási hajlandóságához képest jelentősen kisebb. A fiatal generáció tagjai, Budapest agglomerációjában élők és a jelenleg közforgalmú közlekedést választók az átlagnál többet hajlandók gyalogni.”

¹⁰ Földes Dávid Ph.D. értekezés: Innovatív közlekedési rendszerek és szolgáltatások fejlesztése



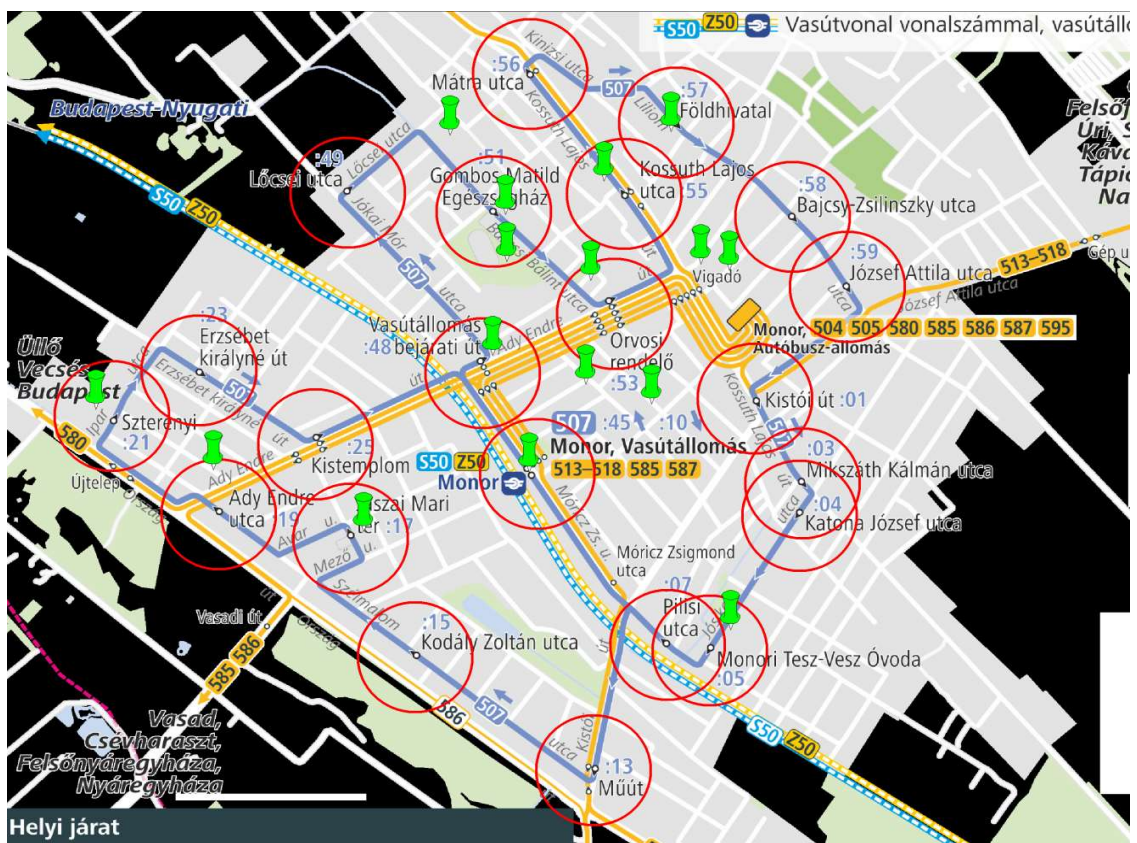
A legtöbb, jelentős forgalomvonzó és parkolási igényű monori közintézmények a helyi autóbusz járat megállóhelyeitől számított 280 m-es gyaloglási távolságon belül elérhetők. Kivétekként jelenik meg a legfontosabb közintézmény, a Polgármesteri Hivatal – Járási Hivatal épülete, mely ugyan a városközpont frekventált helyén fekszik, a helyi járat megállóhelyei kívül esnek e távolságon. Ugyanez a helyzet a Virág utcai bölcsődénél és a Petőfi óvodánál is. Mindazonáltal a Polgármesteri Hivatal – Járási Hivatal a helyközi buszjáratok megállójától és magától az autóbusz pályaudvartól is elérhető gyalog 200 m-en belül. A monori lakosoknak, ha nem a helyközi járatokat használják, akkor a helyi járat megállójától legalább 330 métert kell gyalogolniuk Polgármesteri Hivatal – Járási Hivatal épületéhez. Nyilván ez a plusz 50 m nem drasztikus különbség, mégis sokakat inkább az egyéni közlekedés felé terel, hogy autójával minél közelebb parkolhasson le a hivatalhoz.

Monor nagy területi kiterjedtsége miatt az egyes célpontok gyalogos elérése rendkívül időigényes. A külső lakóterületekről a vasútállomás gyalogos elérése legalább 25-30 perc, de a városközpont elérése is 20-25 perc, nyilván függően a kiinduló lakhelytől. A város külső határában található gazdasági üzemek elérése még inkább nehézkes gyalogosan. Hiszen például a nagyobb foglalkoztatók az Ipar utcában található, mint például a koreai cég, melyhez gyalogosan csak a gyár környezetében élők mennek, mások vagy saját gépkocsival, vagy céges busszal. Esetleg a helyi járat megállóitól gyalog közelítik meg a munkahelyüket.

A városban található kereskedelmi egységek saját parkolóval várják a vásárlókat. Ezek gyalogos megközelítése csak a szűkebb környezetükben élők részéről, s a napi, kisebb bevásárlások céljából történik. A vásárlók túlnyomó többsége személygépkocsival megy ide. (Kiváltképp a város határában lévő Tescohoz, de a Spar, Lidl parkolók is rendre telítettek. A városközpontban lévő Aldi, Penny Market, Coop áruházak esetében már nagyobb arányú a gyalogosan érkező vásárló.)

A gyaloglás választásának másik – pl. a szülőt is – befolyásoló tényezője a közlekedésbiztonság. Fontos, hogy az oktatási intézmények elérését biztonságosan lehessen elérni gyalog, vagyis védett gyalogos átkelési lehetőség legyen az intézménynél, leginkább a forgalmasabb országos közutak, és városi gyűjtőutak esetében. A Toldi utcai óvoda esetében például az Ady E. utca és Toldi utca csomópontja közelében nincs kijelölt gyalogátkelőhely. De a vasútállomás közelében, a Móricz Zs. utcában sincs ilyen, csupán egy sárga útjelzéssel jelölt „zebra” átkelési hely található. Az Ady Általános Iskolánál ugyan van kijelölt gyalogátkelőhely, de az út nagy forgalma miatt a tanítás kezdete előtt közterület felügyelők helyben biztosítják az átkelést a forgalom ideiglenes megállításával.

Általánosságban kijelenthető, hogy monori lakosok többsége a gyaloglás helyett gyorsabb közlekedési eszközt használ (roller, kerékpár, személygépkocsi, ritkábban a helyi buszjárat) a célpontjának eléréséhez.



A helyi autóbusz megállói és azoknak 280 m-es sugarú gyalglási távolsága, valamint a fontosabb közintézmények
 Forrás: www.volabusz.hu, saját szerkesztés

A térképen látható, hogy a fontosabb közintézmények gyalogos elérhetősége megfelelő a helyi buszjárat megállótól, de néhány esetben (lásd fentebb) több mint 280 métert kell gyalogni. A térképi információ azonban másképp is értelmezhető, még pedig úgy, hogy Monor belterületének hány százaléka lefedett a helyi buszjárat megállótól számított és elfogadott gyalglási távolsággal.

Számítás:

- Monor belterületének nagysága: 8,6 km²
- A 280 m sugarú körök, mint elfogadott gyalglási zónák: egy kör területe kb. 246.301 m², a 22 db köré 5.418.619 m², ami az átfedések figyelembevételével mintegy 5 millió négyzetméter, azaz 5 km² terület.
- Százalék: 58%

Látható, hogy Monor belterületének 42%-a kívül esik a helyi buszjárat megállónak komfortos gyalogos elérési zónájától, vagyis a busz helyett előtérbe kerül az egyéni közlekedési eszközök használata.

1.6.2 Gépjárművel való megközelíthetőség

Ebben a pontban nem az a feladat, hogy Monor város térségi megközelíthetőségét mutassuk be, hanem a már beazonosított célterületekét, azaz pl. piacét, vasútállomásét, vagy egy-egy intézményét.

A motorizáció térnyerésével folyamatosan nő a személygépkocsik száma és annak használata. Az általános kényelmi szempontok mellett az is az egyéni, azon belül a személygépkocsi közlekedés irányába hat, hogy Monor területi kiterjedtsége nagy. Alapvetően családi házas település, a lakosság

túlnyomó része ilyen ingatlanokban lakik. Emiatt a település egyes külső területei 1,5-2 km távolságban van a városközponttól, s ez már akkora távolság, ami a személygépkocsi használatát igényli. Mivel Monor városa járási központ is egyben, valamint nagyforgalmú vasútállomása van, ezért sok, nem monori tulajdonú személygépkocsi közlekedik a településen. A helyi és a térségi gépkocsi használat együttesen a fő közlekedési útvonalakon nagy forgalmat eredményez, s emiatt számos útkereszteződésen történő áthaladás időigényes. A reggeli és délutáni órákban az ingázó forgalom, a közoktatási, köznevelési intézményekhez történő elérés érzékelhetően megnöveli a személygépkocsik használatát.

Vasútállomás

Monor térségi vezető szerepkörénél fogva fontos célállomás, akár a helyi, térségi ügyek intézése okán, akár mint a főváros felé irányuló ingázó forgalom kiinduló-érkező pontja. A környező településekről a fővárosba ingázók az ország egyik legforgalmasabb vasútállomására, a monori vasútállomásra érkeznek autóbusszal, vagy gépjárművel, s innen az elővárosi vonatokkal érik el Budapestet. A monori vasútállomásnál, annak északi és déli oldalán is jelentős nagyságú, üres, használaton kívüli MÁV-területek találhatók, melyeknek jelenleg parkolási célú igénybevétele történik. A MÁV-területek ugyan nincsenek parkolási célra kijelölve, a szokásjog alapján azonban legtöbbször itt helyezik el a gépjárműüket. E területek kihasználtsága nem egyforma, mert az északi oldalon lévő „MÁV-parkolók” sokkal inkább telítettebbek, mint a déli oldalon találhatóak. Ennek oka, hogy Monorra lényegesen nagyobb számba érkeznek a Monortól északra fekvő járási településekről, mint a délre esőktől. Mivel a vasútállomás maga is az vasúti pályától északra fekszik, ezért az északi parkolók telítődnek meg elsőként.

A vasúti gyalogos aluljáró megépítésével azonban a vasúti peronok és az állomás könnyű elérhetősége is biztosítottá vált, ennek ellenére továbbra csak kevesen kerülnek gépjárművel a déli oldalra, hogy ott parkoljanak le. Emiatt az északi oldalon folyamatos a zsúfoltság, jelentősen terhelve a Móricz Zs. utcát. Egy-egy személyvonat beérkezésekor jelentős gyalogos és gépjármű forgalom indukálódik, ráadásul a helyközi buszjáratok is innen indulnak és érkeznek. Kijelölt gyalogos átkelőhely hiányában balesetveszélyes a vasútállomás környéke.

Ugyancsak balesetveszélyes a Móricz Zs. utca Kistói út kereszteződése. A négyágú, védett kereszteződés, a Kistói úton kerékpárúttal, nehezen belátható a közúti aluljáró felől érkezők miatt.

Piac

A piac a városközpontban helyezkedik el. Elérhetősége az országos közutak használatával megfelelő, ugyanakkor a Bocskai és Forrás utak szűk keresztmetszetűek. A Forrás utca a Liliom utca irányába egyirányú, a Bocskai utcában viszont a kétirányú forgalom problémás, gyakran az útpadkára kell az egyik gépjárműnek hajtani biztonságos elhaladás érdekében. A piacnál és a Forrás-közben, a Forrás és Bocskai utcákban kiépített parkolóhelyek alapvetően három irányból közelíthetők meg. Az egyik a Kossuth utca – Bajcsy Zs. utca – Forrás-köz – Forrás utca útvonalon, a másik a Kossuth utca – Bocskai utca, a harmadik a Liliom utca – Bocskai utca. Piacnapokon túlterheltek ezek az irányok, miközben túlzott parkolási igény mutatkozik. Jelentős kerékpáros és gyalogosforgalom nehezíti a környéken történő közlekedést, a parkolóhelyek megközelítését.

Közintézmények



A legtöbb monori közintézmény valamely országos közút, vagy városi gyűjtőút mellett fekszik. Ezért azok megközelítése személygépkocsival viszonylag könnyen megoldható, az intézmények közelében a parkolás okoz problémát. Csupán néhány (Petőfi óvoda, Petőfi S. u. 29.; Szivárvány óvoda, Toldi u. 5.; Bölcsőde, Virág u. 33.; Monor és Térsége Integrált Család- és Gyermekegészségügyi Központ és Szolgálat, Dobó I. u. 6.) közintézmény fekszik kisforgalmú, belső lakóutcákban, amelyek szűk szélessége nehézkessé teszi a kétirányú forgalmat. Ezen intézményeknél a területi adottságok miatt különösen problémás a parkolás.

1.6.3 Terület, kapacitás

Monor város területén elsősorban a városközpontban (Kossuth utca – Piac) jelentett korábban gondot a parkolás, hiszen a legtöbb térségi, helyi hatáskörű intézmény, kereskedelmi-szolgáltató egység ezen a területen koncentrálódik. A városközpont jelentős forgalomvonzó képessége miatt állandósultak a forgalmi anomáliák, folyamatos parkolási nehézséggel szembesültek a megállni kívánók. A Kossuth utcán történt parkolóhelyek kialakításával és azok fizetőssé tételével enyhültek a parkolási problémák, miközben az emberek inkább a kisebb, nem fizetős utcákban helyezték el a gépjárművüket, ott okozva forgalomáramlási gondokat. A szűk keresztmetszetű utakon akkor is óvatosan kell közlekedni, ha szembe jövő forgalom találkozik, különösen akkor, ha e szakaszon az útpadkán álló jármű is parkol.

A piac szerdai és szombati nyitva tartása alatt hasonlóan telítettek a meglévő parkolókat, azok fizetőssé válásuk ellenére. Gyakran előfordul, hogy a piacnapokon a fizető parkolóban sem lehet helyet találni, vásárlók egyre inkább messzebbre szorulnak ki. A Forrás és Bocskai úti parkolóhely fejlesztések ezt a problémát oldották valamelyest, de a tervezett Bajcsy Zs. utcai parkolóhely bővítés is csak kismértékben fog segíteni ezen.

Alapvető igény, hogy a felkeresett létesítmény gyaloglási távolsága ésszerű keretek között mozogjon, ne kelljen pl. piacon vásárlóknak több száz métert gyalogolniuk a teli, súlyos terhükkel.

A piac és városközpont környékén – a fizikai korlátosság okán – viszonylag kevés a parkolóhely bővítési lehetőség adódik már – egyedül a környező utak padkáján és a vizes árkok lefedésével megoldható –, így más léptékű beavatkozások is számításba veendőek. A piac melletti autóbusz-pályaudvar a vasútállomás térségébe történő áthelyezésével nemcsak az intermodalitás erősödne, de a felszabaduló területen további lehetőség adódik zöldfelületi fejlesztésre. Az önkormányzat ezen területen elsősorban minőségi parkot szeretne létrehozni, a parkolási feltételek javítása e helyen másodlagos cél.

PARKOLÓHELYEK	MENNYISÉG
Kossuth L. utcában, Arany J. utca – Deák F. utca közötti szakasz (páros oldalon)	5 db
Kossuth L. utcában, Deák F. utca – Bajcsy Zsilinszky utca (páros oldalon)	5 db
Kossuth L. utcában, Bajcsy Zsilinszky utca – Forrás utca közötti szakasz (páros oldalon) ¹ Ezen a szakaszon található a rendőrség épülete. Az épület kialakított parkolóterület mellett a fizető, egyéb közeli parkolóhelyeket is rendszeresen elfoglalnak rendőrségi gépjárművek!	7 db
Kossuth L. utcában, Forrás utca – Bocskai utca közötti szakasz (páros oldalon) ¹	12 db
Kossuth L. utcában, Bocskai utca – József Attila utca közötti szakasz (páros oldalon) ¹	22 db
Kossuth Lajos utcában, Deák F. utca – Petőfi utca közötti szakasz (páratlan oldalon) ¹	8 db
Kossuth Lajos utcában, Petőfi utca – Mátyás király utca közötti szakasz (páratlan oldalon) ¹	19 db
Kossuth Lajos utcában, Mátyás király utca – József Attila utca közötti szakasz (páratlan oldalon) ¹	6 db
Dobó István utcában	13 db
Deák Ferenc utcában a Hivatal előtti oldalon (2 db Hivatali + 2 db elektromos + 2db)	6 db
Deák Ferenc utcában a Hivatal társasház felőli oldalánál (6 + 2 mozgáskorlátozott)	8 db
Deák Ferenc utcai társasház előtti parkolóhelyek	14 db
Piacparkolója (üzletsor és VOLÁNBUSZ között)–(2 db mozgáskorlátozott + 77 db) ²	79 db
Forrás utcában ² A piac oldala mentén, a páros oldalon a fizető parkolás határáig.	7 db
Forrás utcában A fizető parkolás határától, a páros oldalon.	7 db
Bocskai utcában ² A piac oldala mentén a fizető parkolás határáig, mindkét oldalon.	15 db
Bocskai utcában A fizető parkolás határán túl, mindkét oldalon. Ebből 2 db elektromos töltőállomással.	41 db
Forrás közben (1 db mozgáskorlátozott + 51 db) ²	52 db
Dózsa György utcában. (Ady E. u.- Petőfi S. u. közötti szakasz)	70 db
Mátyás király utcában – az utca Kossuth utca felé eső szakaszán járdával egybeépített, burkolt padka épült ki, ezért itt mindkét oldalon parkolnak. Nem kijelölt parkolóhelyek, szokásjog alapján használják.	47 db
Németh Ágoston utcában	65 db
Kiss Ernő utcában – az itt lévő társasházak lakói parkolnak jellemzően, de napközben jelentős a parkolási igény és mozgás mutatkozik a közeli kereskedelmi-szolgáltató egységek megközelítése céljából – Nem fizetős!	71 db
Szakorvosi rendelő környezete (Balassi B. u.)	36 db
Sportpályák mellett (Balassi B. u.) merőleges kialakítású, nem burkolt, nem jelzett	68 db
Sportpálya mellett a Klapka utcában, Birkózócsarnoknál, térkővel burkolt	8 db
Orvosi rendelő, gyógyszertár (Balassi B. u.) állandóan nyitva tartó belső udvaron (2 db mozgáskorlátozott + 58 db), nagyon rossz állapotú, zöldbeton burkolatú	60 db
Monori Bölcsőde (Virág utca 33.) előtti közterületen	11 db
Jászai M. Általános Iskolánál és óvodánál (Jászai M. tér)Az épülettömb 3 oldalán van kiépített, burkolt parkolója, az óvoda előtt útpadkán lehet megállni.	38 db



Monori Vasútállomás környezetében Móricz Zsigmond utcán és MÁV területen (buszfordulónál 4 db, Ázsia Áruház előtt 9 db, MÁV területén 177 db)	190 db
Monori Vasútállomás Nádas utca oldalán hatalmas, MÁV tulajdonú zöldfelület, ami parkolási célra is használnak, bár nem engedélyezett módon! Hosszú távon nem lehet így számolni vele.	200 db
Temetők környezetében (Bajcsy Zsilinszky utcában) Kiépített, de nem kijelölt.	92 db
Monor Városi Sportcsarnok parkoló (Balassi B. u. 25.) Beáta utca felőli oldalon	108 db
Monor Városi Sportcsarnok parkoló (Balassi B. u. 25.) Lőcsei utca felőli oldalon	44 db
Monori Városi Uszoda (Balassi Bálint utca 14.) – 2 db mozgáskorlátozott + 78 db	80 db
Ady Általános Iskola (Ady E. u. 48.) az iskola előtt merőleges beállítású, burkolt parkoló, szemben új facsemeték kerültek ültetésre, de a szülők felállnak zöldfelületre, pedig ott tilos parkolni.	24 db
Monori Nemzetőr Általános Iskola (Nemzetőr utca 22.) Épület előtt betonozott, járdával egybeépített, de nem felfestett, kijelölt parkolóhelyek vannak.	10 db
Ady Endre utca a Kossuth utca és a Dózsa Gy. u. közötti szakasza - József Attila Gimnázium és Közgazdasági Szakgimnázium (JAG) Ady E. u. 12-14. előtt is; Jelenleg 10 db parkolóhely van kialakítva, de folyamatban van egy beruházás, melynek eredményeképp ezen a szakaszon az út két oldalán építenek ki további parkolókat.	38 db
Monori Földhivatal (Nemzetőr utca 23.) Nincs kiépített és kijelölt parkoló. Az épület előtti murvás padkaterületen parkolnak.	6 db
Kossuth utca 41. saroképület előtt (magánparkolónak jelzett) burkolt parkoló	6 db
Összesen	1588 db
Spar (1 db mozgáskorlátozott + 79 db)	80 db
Penny Market (2 db mozgáskorlátozott + 72 db)	74 db
Aldi (2 db mozgáskorlátozott + 55 db)	57 db
Lidl (3 db mozgáskorlátozott + 117 db)	120 db
Összesen	331 db
MINDÖSSZESEN	1919 db

1 – fizetős I. zóna része, 2 – fizetős II. zóna része;

Monor kijelölt és nem jelölt parkolóhelyei

Forrás: önkormányzati adatszolgáltatás és saját kiegészítés, módosítás

A két kijelölt parkolózónában összesen 220 db fizető parkolóhely van Monoron.

A táblázatban megjelenő élelmiszeráruház közül az Aldi és a Penny Market a városközpont közelében, a Kossuth utcától 50-100 m fekszenek. Ezért az ott kiépített parkolókat nemcsak az üzletben vásárlók veszik igénybe, hanem egyéb ügyintézés miatt is itt állítják le a gépjárműveiket az emberek. Bár a parkolókból kihelyezett táblák jelzik, hogy az üzlet nyitva tartása alatt, a vásárlás első órájában ingyenes, majd ez után díjköteles a parkolás, mégis előszeretettel parkolnak ide, mert a gyakorlatban nincs érdemi ellenőrzés, vagy szankcionálás.



A táblázatban foglaltak mellett az egyes kereskedelmi-szolgáltató egységek saját parkolóhelyeket (közterületen, vagy saját belső udvaron – utca felőli területükön) alakítottak ki az ügyfeleik számára. (Pl. Liliom utcai szerszám-festék bolt, Kossuth utcai kézi autómosó, Ady utcai szerelvénybolt, vasútállomásnál az Ázsia áruház, Monormed, Kossuth L. u. 41. előtt) Amennyiben ezek a parkolók közterületen fekszenek, akkor az adott parkolóhely közcélú parkolásra is igénybe vehetők, nem kizárólagos használatúak.

További parkolóhelyek találhatóak a város társasházai mellett, melyek a táblázatban nem jelennek meg (pl. Klapka u. térsége).

1.6.4 Önkormányzati tulajdonú ingatlanok vizsgálata

Az önkormányzati tulajdonú ingatlanok áttekintő vizsgálatára azért van szükség, mert ezáltal megismerhetők azon vagyonelemek, melyek a parkolóhely létesítési fejlesztésekbe esetlegesen bevonhatók.

Monor Városi Önkormányzat vagyonáról és a vagyongazdálkodás szabályairól a többször módosított 24/1999. (IX. 27.) számú rendelet szól. Ebben került meghatározásra, hogy az önkormányzat vagyona – a rendeltetése alapján – törzsvagyonra, valamint üzleti vagyona osztható.

A törzsvagyon pedig forgalomképtelen és korlátozottan forgalomképes vagyona osztható, melyek közvetlenül kötelező önkormányzati feladat- és hatáskör ellátását vagy a közhatalom gyakorlását szolgálják.

3 §

(4) Az önkormányzat forgalomképtelen vagyona

- a.) kizárólagos önkormányzati tulajdonban lévő törzsvagyonból: helyi közutak és műtárgyaik, terek, parkok, vizek, közcélú vízi létesítmények (ide nem értve a vízi közműveket),
- b.) nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű nemzeti vagyona áll. (A Rendelet 2. sz. mellékletében nincs ilyen vagyonelem nevesítve!)

(5) Az önkormányzat korlátozottan forgalomképes vagyonának tárgyai különösen: a közművek, intézmények és középületek, továbbá a helyi önkormányzat által meghatározott azon ingatlanok és ingók, melyeket magasabb szintű jogszabály nem minősít forgalomképtelen törzsvagyonnak, illetve nem minősül üzleti vagyonnak.

(6) Az önkormányzat üzleti vagyonának körét képezik mindazon vagyontárgyak, melyek nem tartoznak a forgalomképtelen, vagy korlátozottan forgalomképes vagyon körbe.

Forgalomképtelen önkormányzati vagyon (Rendelet 1. sz. melléklet)

Az önkormányzat forgalomképtelen vagyona a helyi közutak és a közterületek. A közutak tulajdoni viszonyai kapcsán az a sajátos helyzet alakult ki Monoron, hogy a számmal jelzett országos mellékutak belterületi szakaszai is önkormányzati tulajdonban vannak, s nem államiban. Így a 4. sz. főút, illetve az újonnan átadott M4 gyorsforgalmi út kivételével valamennyi belterületet érintő országos közút az önkormányzat tulajdonában van, a helyi közutak mellett.

Ezek:



- 3111 j. mellékút Ecser – Monor összekötő út (belterületi szakasz: Kossuth L. u. – Péteri út)
- 3112 j. Monor - Tápiószele mellékút (belterületi szakasz: Ady Endre u. – Kossuth Lajos u. – József Attila u.)

Az Ady E. utca Kossuth utca és vasúti fővonal közötti szakasza tekintetében változtatás került feljegyzésre a tulajdoni lapra, mely szerint maga útfelület állami tulajdonba kerül, míg az út menti két oldali területek maradnak önkormányzati tulajdonban. Ez azt jelenti, hogy a szabályozási szélesség három részre osztható, önkormányzat – állam – önkormányzat tulajdonlás mellett! Ez a módosítás a jövőben megnehezíti az úttal kapcsolatos fejlesztési beavatkozások végrehajtását.

- 4605. j. mellékút a 4. sz. főúthoz csatlakozik Monornál majd Nyáregyházán keresztül haladva csatlakozik a 405. sz. főúthoz
- 46102 j. bekötő út a 4. sz. főúthoz csatlakozik Monornál a 3112 sz. út folytatásaként (belterületi szakasz: Kistói út)
- 31314 j. Monor állomáshoz vezető út a 3112 j. mellékút és 46102 j. mellékút között (Móricz Zs. u.)

Az önkormányzati tulajdonlás ellenére ezen utak kezelését az Állami Közútkezelő végzi. Ugyanakkor a tulajdonos és kezelő között jó az együttműködés, így bármilyen beavatkozás esetén pl. parkoló kialakítás az önkormányzat saját beruházásként megcsinálhatja fejlesztést a kezelő hozzájárulás mellett. Ilyen sikeres együttműködés valósult meg pl. Kossuth utca mentén létesült parkolóhelyek esetében is.

Korlátozottan forgalomképes önkormányzati vagyon (Rendelet 2. sz. melléklet)

Az intézmények is önkormányzati tulajdonban vannak és korlátozottan forgalomképes vagyonnak minősülnek.

Az önkormányzati tulajdonú középiskolák esetében a vagyonkezelői jogot a Monori Tankerületi Központ gyakorolja, ahol más, ott külön jelezzük. Ezek az iskolák:

- József Attila Gimnázium és Közgazdasági Szakgimnázium (Fenntartó: Klebelsberg Intézményfenntartó Központ, KLIK Monori Tankerülete)
- Sztérényi József Szakközépiskola és Szakiskola (Fenntartó: Klebelsberg Intézményfenntartó Központ, KLIK Ceglédi Tankerülete); Sztérényi tanműhely (orvosi rendelő), tornaterem, műhely, ipartelep - Vagyonkezelői jog a Ceglédi Szakképzési Centrum javára; A Ceglédi Tankerület 2,5 mFt támogatást nyert el az iskola felújítására.

Monor általános iskolái önkormányzati tulajdonban vannak, de a vagyonkezelői jogot a Monori Tankerületi Központ gyakorolja. Ezek:

- Ady Általános Iskola
- Jászai Mari Általános Iskola
- Nemzetőr Általános Iskola
- Kossuth Lajos Általános Iskola
- Monori Budai Imre Alapfokú Művészeti Iskola (Zeneiskola) és Könyvtár



Monor bölcsődéi, óvodái önkormányzati tulajdonban vannak és önkormányzati fenntartásúak is egyben.

Monor forgalomképes üzleti vagyona (Rendelet 4. sz. melléklet)

Nagyon sok ingatlan tartozik ebbe a kategóriába. Például külterületi tanyák, szántó, szőlők, rengeteg kisebb beépítetlen terület, volt vásártér területe, Kistó úti szabadidő park, sporttelep, Vigadó Kulturális és Civil Központ, piactér stb.

Ezek közül azokaz érdeemes számba venni, amelyek a városközpont, vagy valamely nevelési-oktatási intézmény közelében, illetve Strázsa-hegyen található. Alapvetően olyan ingatlan jöhet számításba, amely jelenleg beépítetlen, alulhasznosított közterület, vagy rossz állapotú, funkció nélküli, bontandó épület.

Ilyen ingatlanok tekinthetők:

- Deák F. u. 9. volt ideggondozó, jelenleg üres, használaton kívüli; hrsz.: 6669, Területe: 0,0753 ha (Az ingatlan jelenleg Lk2 övezetben van, így azon közcélú parkolóhely létesítése nem megengedett. Az ilyen célú hasznosítása a területnek a Helyi Építési Szabályzat módosítását igényli!)
- Deák F. utca közterület a társasház mögött, hrsz.: 6667/2; Területe: 0,1911 ha (Parkolóhely kialakítási tanulmányterv készült rá.)
- József Attila u. 2. lakóház és udvar, hrsz.: 6835; Területe: 0,0527 ha
- Szt. Orbán tér, zártkerti művelés alól kivett és gazd.-i ép., hrsz.: 9304/3; Területe: 0,0593 ha
- Strázsa utca, zártkerti művelés alól kivett, hrsz.: 9305; Területe: 0,1489 ha

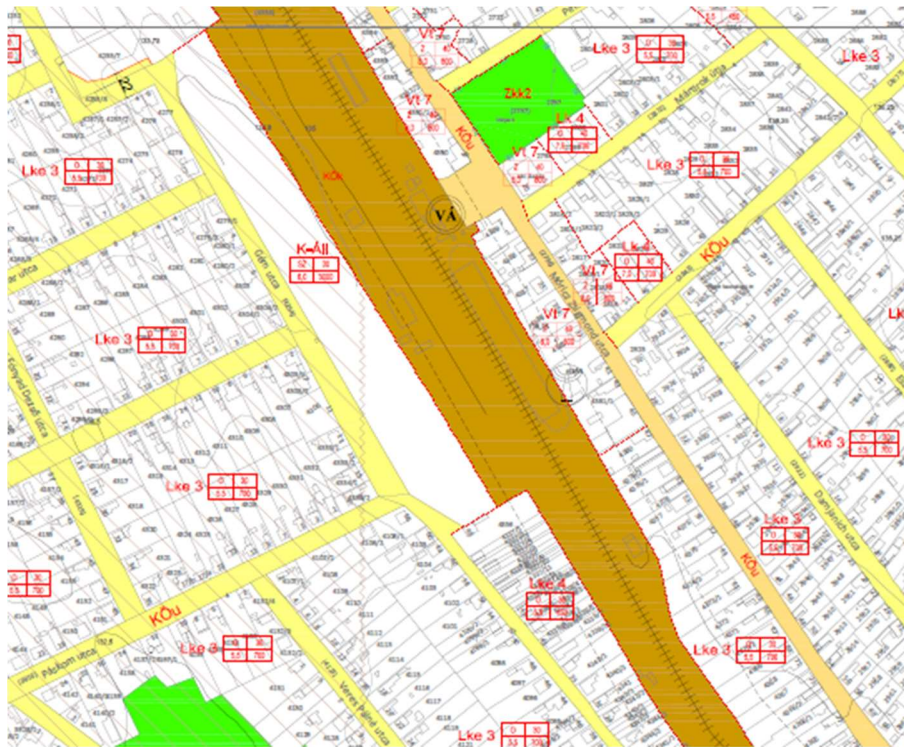
Az önkormányzati bérlakások kivételével az önkormányzati ingatlanok értékesítése esetében a Magyar Államnak minden más jogosultat megelőző elővásárlási joga van.

1.6.5 Szabályozás (HÉSZ) vizsgálata a célterületekre fókuszálva

Vasútállomás

A szabályozási terven a vasútállomás környezetében az alábbi területfelhasználási egységek jelennek meg:

- Kötőpályás közlekedési terület (KÖk)
- Különleges állomásterület (K-Áll)
- Közúti közlekedési terület (KÖu)
- Településközpont terület (Vt)
- Kertvárosias lakóterület (Lke)

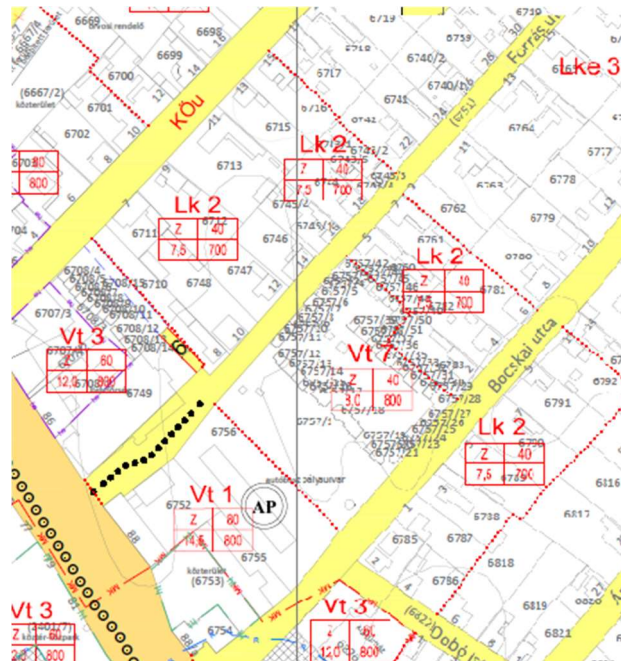


SZT-9 Szabályozási tervlap részlet
 Forrás: Monor Város honlapja

Piac és környéke

A szabályozási terven a Piac környezetében az alábbi területfelhasználási egységek jelennek meg:

- Településközpont terület (Vt)
- Kisvárosias lakóterület (Lk)

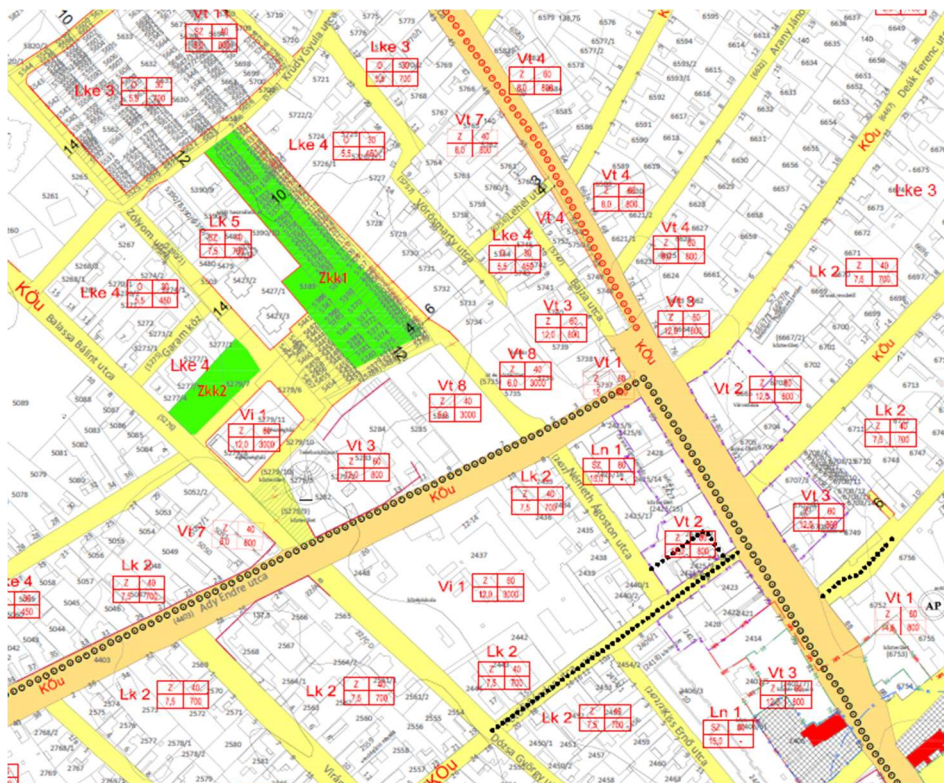


SZT-6, SZT-7 Szabályozási tervlap részlet
 Forrás: Monor Város honlapja

Közüntézmények környezete

A szabályozási terven a közüntézmények környezetében az alábbi területfelhasználási egységek jelennek meg:

- Településközpont terület (Vt)
- Intézményterület (Vi)
- Nagyvárosias lakóterület (Ln)
- Kisvárosias lakóterület (Lk)
- Kertvárosias lakóterület (Lke)



SZT-6 Szabályozási tervlap részlet

Forrás: Monor Város honlapja

Az érintett övezetek parkolásra vonatkozó előírásai

KÖu (közúti közlekedési terület) és KÖk (kötöttpályás közlekedési terület) jellel jelölt övezetek:

(9) Közlekedési terület zöldfelületként fenntartandó részén felszíni parkoló legfeljebb a lehatárolás 20%-án létesíthető, gépjármű-közlekedésre alkalmas kapubehajtó és bejárat megközelítési helye szilárd vagy nem szilárd burkolattal kialakítható.

(10) A közlekedési területek burkolatlan felületeit, ahol ezt műszaki okok nem akadályozzák, zöldfelületként kell kialakítani, a forgalomtechnika és a forgalombiztonság figyelembevételével.

Vt (településközpont terület) jellel jelölt övezet:

(5) Településközpont terület építési övezeteinek építési telkein 3-nál több lakás elhelyezése esetén lakásonként telken belül 1,5 parkoló biztosítása szükséges. Vt2 és Vt3 építési övezetek telkein a szükséges parkolóhelyek egy része az önkormányzattal kötött megállapodás alapján közterületen is kialakítható.

Lke (kertvárosias lakóterület) jellel jelölt övezet:

- (4) Kertvárosias lakóterület építési övezeteinek építési telkein 3-nál több lakás elhelyezése esetén lakásonként telken belül 1,5 parkoló biztosítása szükséges.

Lk (kisvárosias lakóterület) jellel jelölt övezet:

- (4) Kisvárosias lakóterület építési övezeteinek építési telkein 3-nál több lakás elhelyezése esetén lakásonként telken belül 1,5 parkoló biztosítása szükséges.



2 HELYZETELEMZŐ ÉS ÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ

2.1 A VIZSGÁLT TÉNYEZŐK ELEMZÉSE, EGYMÁSRA HATÁSUK ÖSSZEVETÉSE

Első lépésben a parkolási állapotokat befolyásoló tényezőket szükséges beazonosítani. Ezek lehetnek

- demográfiai folyamatok
- térségi szerepkör változása
- város térszerkezeti adottságai
- lakossági mobilitási szokások
- közlekedési rendszerben elfoglalt helyzet, változása
- önkormányzati fejlesztések
- gazdasági szereplőkkel történő együttműködés

Demográfiai folyamatok

Az elmúlt években Monor lakossága folyamatosan emelkedett 2019-ben már 18 566 fő volt, miközben 2012-ben csak 17 677 fő. A lakosságszám úgy tudott növekedni, hogy a természetes szaporodás negatív értékű (többen halnak meg, mint születnek). Vagyis a vándorlási egyenlegben tapasztalható többlet ellensúlyozni képes a negatív természetes szaporodást. Az országos folyamattal megegyezően Monor város lakossága, ha lassan is, de öregszik, viszont a vándorlási pozitív egyenlege jelzi a fiatalabb családok fokozott jelenlétét.

A város lakosságszámának emelkedése önmagában örömteli, de annak túlzott mértékűre történő növekedése nem kívánatos, mert az a jelenlegi kedvező ellátási, életminőségi színvonalat ronthatja le. Monoron tehát nem cél a 23.000 - 25.000 fő lakosságszám elérése.

A lakosságszám lassú növekedése a város kereskedelmi-szolgáltatóegységeinek, hivatali, nevelési-oktatási intézményeinek egyre nagyobb igénybevételét is jelenti, ami rendre ezen egységek megfelelő elérését és az ott történő parkolás biztosítását követeli meg. A lakosságszám emelkedése együtt jár a városban forgalomba helyezett és ott közlekedni, parkolni szándékozó gépjárművel.

A demográfiai folyamatok összességében hosszabb távon is előtérbe helyezi a kiemelt közintézmények környezetében és a városközpontban a parkolási feltételek javítását.

Térségi szerepkör változása

Monor térségi szerepköre folyamatosan erősödik, hiszen a közigazgatási rendszer átalakulásával (járasközpont) több olyan funkció települt a városba, mely a járási településekről történő beutazást, azaz Monoron történő munkavégzést, ügyintézését követel meg. Ezen túlmenően vannak olyan további funkciók is a városban (szakorvosi rendelő, piac, elővárosi vasútállomás, stb.), melyek a járáson kívüli településekről is Monorra vonzzák az embereket. Ez szintén a város térségi szerepkörét erősíti, vagyis ezek együttesen jelentős ingázó forgalmat idéznek elő.

Összességében az elmúlt években Monor térségi szerepköre, vonzereje egyre erőteljesebb, ami a város közlekedési rendszerét is fokozottan terheli, különösen a parkolás terén teremt növekvő igényt.

A növekvő lakosságszám és Monor térségi szerepkörének erősödése között közvetlen összefüggés van, a tekintetben, hogy városba történő bevándorlás jellemzően a térségi településekről történik, pontosan a helyben elérhető közszolgáltatások, közintézmények miatt.



Város térszerkezeti adottságai

Monor nagy földrajzi kiterjedtsége miatt a város külső területeiről nehézkes és időigényes a városközpont elérése. Az akár 1,5-2 km távolság megtételéhez elsősorban személygépkocsit használ a lakosság, kisebb arányban a helyi autóbusz járatot, vagy kerékpárt. Az autóhasználat pedig folyamatos parkolóhely igényt támaszt a városközpontban.

A Monoron áthaladó vasúti fővonal szinte kettészeli a várost. A Kistó úti külön szintű és az Ady utcai szintbeni vasúti kereszteződés tovább nehezíti, hosszabbítja a város déli területein élők városközponti elérhetőségét, mert kerülni kell valamely átkelő felé. Ez pedig ugyancsak a személygépkocsi használatot erősíti, amivel együtt jár a parkolóhely igény is.

A városban az elmúlt években több lakóépület épült, ezek közül néhány a városközpontban, vagy annak közelében. Az újonnan beköltözők ezáltal kevésbé voltak, vannak rászorulva a gépkocsi használatára, amennyiben a városközpont a célterületük. Jelenleg is több lakóépület építése zajlik Monoron, de ahogyan városközponti fejleszhető ingatlanok fogynak, úgy szorúlnak ki a beruházók egyre inkább a városközponttól távolabbi területekre. Ezzel viszont az odaköltöző lakosok várhatóan már a gépkocsit használók körét fogják növelni.

Lakossági mobilitási szokások

Az előzőekben leírtak közösen hatnak abba az irányba, hogy mind többen fogják a személygépkocsijukat használni a városközpont, vagy egyéb intézmények eléréséhez. Bár a kerékpárút hálózat kiépült az országos közutak mentén, de a hálózati hiányosságok miatt az nem teljes értékű. Ennek ellenére sokan közlekednek kerékpárral a városban, de e mögött elsősorban az áll, hogy a kerékpár használójának vagy jogosítvány, vagy gépkocsija nincs. A mobilitási szokások ekkora kiterjedtségű városban, mint Monor egyértelműen a személygépkocsi használatát helyezi előtérbe, vagyis ha valakinek autója van, akkor jó eséllyel, azzal fog közlekedni, s nem kerékpárral. Nyilván nagyobb bevásárlás esetén, vagy egyszerűen a komfortérzet okán jelentős a gépkocsi használat, ami rendszeres forgalmi és parkolási anomáliákhoz vezet a városban.

A lakossági mobilitási szokások megváltozása szemléletformálással történhet, de ennek mértéke várhatóan nem lesz akkora, mely jelentős mértékben visszavetné a személygépkocsi használatát. A kerékpárút hálózat tervezett fejlesztése, bővítése is csak kismértékben hathat a kerékpár használatának növekedésére.

Érdekes megközelítés lehet a parkolóhelyek korlátozott bővítése, mert amennyi parkolóhelyre igény lenne a városközpontban, annyit fizikailag szinte lehetetlen megépíteni, ugyanakkor pont a parkolóhelyek hiánya kényszerítheti ki a lakossági mobilitás változását, vagyis a gépkocsi használatának csökkenését.

Közlekedési rendszerben elfoglalt helyzet, annak változása

A 2021. január 1. előtt még díjmentesen használható M4 gyorsforgalmi út átadásával a 4 sz. főút forgalma valamelyest csökkent, ezzel a főútról a városközpontba vezető Ady u. és Kistói úté is. (A fővárosba ingázók ugyanis a Kossuth utca – Péteri úton érik el az M4 csomópontját, amivel ezen útvonal forgalma megnőtt.) Az M4 Gomba felőli csomópontja jelentősen nem változtatta meg a József A. utca fogalmát a városban, mert a Monorierdő, Pilis felől Monorra utazóknak továbbra a 4 sz. főút adja kedvezőbb elérhetőséget. Monor elérésében, bizonyos távolságon belül (pl. Pilis) nem jelent



mértékadó időnyereséget az M4 gyorsforgalmi út használata, de már Albertirsa határeset e tekintetben.

Az M4 gyorsforgalmi út Pest megyei összeköttetése, az M0-ás körgyűrűtől Abonyig, 2021-től fizetőssé vált. Ez pedig azt valószínűsíti, hogy a Monorra kelet felől elérő forgalom az M4 gyorsforgalmi út Pest megyei szakaszáról visszatér a 4 sz. főútra.

Monor vasúti szempontból kiemelt szereppel bír. Rendkívül nagy forgalmat bonyolít le, mellyel az ország 10 legforgalmasabb vasútállomása között van. A járáson túli településekről is sokan ingáznak Budapestre, ilyenkor a vasútállomásnál parkolják le az autókat, s onnan már vonattal érik el a fővárost. A vasútállomás és a vasúti közlekedés minőségi fejlesztésével még vonzóbb lehet az utazóközönség előtt a vasút használata, mellyel egyrészt a vasútállomás megközelítését adó utak és kereszteződések forgalma megnő, másrészt további parkolóhely bővítést fog igényelni.

A vasútállomás mellett tervezett intermodális központ létesítése átfogó közlekedésfejlesztési és szervezési feladatot jelent. A tervek szerint a városközpontból áthelyezik az autóbusz pályaudvart az intermodális központba, ami egyben a Bp.-Liszt Ferenc repülőtér-Monor gyorsvasút végállomása is lesz.

Mindezek a fejlesztések Monor térségi szerepkörét növelik, további forgalmi terhelést fog eredményezni a városban, miközben a parkolási feltételeket is jelentősen képes lesz javítani. Az intermodális központ a vasút déli oldalára történő kiépítése nagymértékben megváltoztatja Monor térszerkezeti adottságait is. Új forgalomáramlási irányokat fog kijelölni, melyeket kiszolgáló közlekedési fejlesztéseket (belső úthálózat felújítása, csomópont átalakítás, parkolóhelyek kiépítése, helyi buszjárat viszonylatrendezése, stb.) időben el kell kezdeni.

Monor kiváló közlekedési elérhetősége tovább erősítheti a városba vándorlók számát, ez pedig lakosság szám emelkedésével járhat, annak minden fentebb leírt parkolással összefüggő hatásával.

Önkormányzati fejlesztések

Az önkormányzat pályázati források és saját erő felhasználásával folyamatosan javítja, újítja fel a város közlekedési rendszerét. Ezek a fejlesztések érintik úgy az országos közúthálózati elemeket, mint a városon belüli gyűjtő és lakó utakat, de történetek felújítások a külterületi mezőgazdasági utakon is. Emellett sikerült bővíteni a kiépített parkolóhelyek számát a Forrás és Bocskai utcákban is. A rendelkezésre álló és pályázaton elérhető források mértékéhez igazítottan készülnek a fejlesztésekhez kapcsolódó engedélyezési, kiviteli tervek, és azok megvalósítása. Parkolóhely létesítési tervek készültek például a Bajcsy Zs. utcára, a Deák F. utca 3. sz. társasház mögötti 6667/2 hrsz. ingatlanra, az Ady utcára.

Újabb Kormányzati támogatás eredményeként felújításra kerülnek a közeljövőben a Kossuth utca – Péteri út, a József A. utca belterületi szakasza, a Kistói út 1,35 km hosszban, vagy a Széchenyi utca, Ady Endre és Mátyás király utcák közötti szakasza. De 400 millió Ft értékben újulhat meg több mint 5,5 km belterületi gyűjtő és lakóút is, amely során a padkarendezés jelentősen javíthatja a parkolási és a forgalomáramlási feltételeket.

Fontos, hogy a különböző tartalmú városrehabilitációs beavatkozások során ne legyen marginális kérdés a parkolási viszonyok áttekintése és rendezése, ugyanis ennek rendezése egyben városképi szempontból is kívánatos.

Gazdasági szereplőkkel történő együttműködés

Az önkormányzat sikeresen alkalmazza a parkolóhely megváltás gyakorlatát, melynek keretében például egy társasház beruházója az előírt parkolóhelyek létesítését közterületen, közcélú használatra végzi el. Ilyen formában zajlik jelenleg is az Ady utcán 38 db parkolóhely létesítése, de van már megállapodás a Bajcsy Zs. utcában történő parkolóhelyek létesítésére is. Ezzel az önkormányzat jelentős részben tehermentesítődik a saját beruházásban elvégzendő, sürgős igényként mutatkozó parkolóhely kialakításoktól.

A MÁV különösen fontos gazdasági szereplő a városban a vasútállomás és környékének tulajdonosaként és üzemeltetőjeként. Közlekedési és parkolási szempontból a vasútállomás térsége kardinális kérdés, ugyanis mind az állomás elérhetősége, mind az ott történő parkolás alapvető igény a városi, járási lakosság részéről. A vasútállomás térsége, a vasút üzemi területe jelenti most az egyetlen parkolási lehetőséget a vasútállomásra gépkocsival érkezők számára. A tervezett intermodális központ létesítése okán is szükségszerű a MÁV-al való jó együttműködés fenntartása az önkormányzatnak. A KÖVÁL Zrt. eddig zöldfelület karbantartási, síkosságmentesítési stb. feladatokat látott el a MÁV megbízásából a vasútállomás környezetében. Ennek folytatásaként a meglévő parkolóterületek rendezése továbbra is szükséges, mert azzal további parkolásra alkalmas területek szabadíthatók fel és mellyel az utcakép is érezhetően javul.

A koreai Shinheung Sec EU Kft. gyár környéke is problémás az Ipar utcában, ezért a cég saját beruházásban vállalta parkoló kialakítását, felszabadítva ezzel a gyár előtti önkormányzati zöldfelületet és az útpadkát a parkoló autóktól.

Az önkormányzat a jövőben is korrekt együttműködésre törekszik a gazdasági szereplőkkel, s igyekszik megtalálni az érintett felek megelégedését eredményező megoldást a város közlekedési és parkolási feltételek javítása tekintetében.

2.2 A VIZSGÁLATOK ALAPJÁN A TÉNYLEGES ÁLLAPOTOK ELEMZÉSE, EGYMÁSRA HATÁSUK ÖSSZEVEZÉSE, FOLYAMATAIK ELEMZÉSE

Ebben a pontban összefoglalásra kerülnek Monor parkolási rendszerének és a város „élhetőségének” főbb kapcsolódási pontjai. Áttekintjük azt a helyzetet, ami oda vezetett, hogy egy 500 fős közvélemény kutatás során a lakosság legnagyobb városi problémának nevezte meg a parkolási viszonyokat.

Az elemzés két fő irányban tehető meg

1. soft-tényezők vizsgálata, ilyen a fizető parkolás szabályozása; a kormányzati döntések a parkolás ingyenessé tétele; a parkolási rendszer üzemeltetése; az együttműködési keretek az önkormányzat és a gazdasági szereplők között;
2. hard-tényezők vizsgálata, ilyen a fizető parkolás kiépített parkolóhelyei és ehhez kapcsolódó eszközök; az egyéb, ingyenes használható, kiépített parkolóhelyek; a parkolási célú közterületek, útpadkák használata, amortizálása; a konkrétan beazonosítható parkolási anomáliák;



Soft-tényezők:

Önkormányzati rendelet szól a fizető parkolás rendjéről, mely részletesen szabályozza a fizető zónákat, a fizetési időtartamot, és díjat, s más egyéb kapcsolódó elemeket. A rendelet kapcsán nem volt lakossági észrevétel, még akkor sem, amikor tavasszal kétszeresére emelkedett parkolás óránkénti díja. E tekintetben a fizető parkolás jogi háttér szabályozása megfelelő.

Fontos soft-tényezővé lépett elő a koronavírus miatt elrendelt Kormányzati döntés, ami ingyenessé tette az országban a parkolást. 2020-ban Monoron is két ütemben vált ingyenessé a parkolás, ami jelentős bevételkiesést okozott az üzemeltetőnek és így az önkormányzatnak is.

A fizető parkolási rendszer üzemeltetését az önkormányzati tulajdonú KÖVÁL Zrt. végzi saját munkatársaival, közhasznú tevékenysége körében. A fizető parkolás ellenőrzése folyamatos, ugyanakkor az emberek fizetési hajlandósága is kielégítő, alacsony a büntetésekből származó bevétel. Az ingyenes parkolási időszakban is járőröznek a közterület-felügyelők, bár nem olyan intenzitással. A fizető parkolás ellenőrzésének hatékonyabbá tételével, a közterületek szabálytalan használatának szigorúbb számonkérésével növelhető lenne az önkormányzat bevétele.

Fontos soft-tényező az önkormányzat és a gazdasági szereplők közötti együttműködés tartalma és formái. Monornak van kidolgozott gyakorlata társasházi beruházókkal a parkolóhely megváltásra, mellyel a közcélra használható parkolóhelyek bővítésére törekszik. Az önkormányzat alapvetően konstruktívan áll mindennemű fejlesztéshez, és igyekszik érvényesíteni a saját érdekeit, köztük a parkolóhelyek számának növelését is.

Hard-tényezők:

A parkoló órák régiek (12 évesek), elavultak, egyre gyakrabban meghibásodnak, s az üzemeltetőnek rendszeres karbantartási feladatot adnak. Ráadásul olyan technológiát képviselnek, melynek modernizálásra, Okos Városi rendszerbe kötésére nincs lehetőség. Bár az alapvető feladatukat ellátják, de rövidtávon számolni kell a cseréjükkel.

A parkolási rendelet leköveti városi élet egyik fontos színterének, a városi piacnak nyitva tartását, hiszen az ún. piacnapokon (szerdán, szombaton) a II. zóna parkolóhelyei fizetőssé válnak, míg egyéb napokon ingyenes a piac körüli parkolás. Piacnapokon túlzott parkolási igény mutatkozik, míg máskor szinte üresen állnak a parkolók, csak a környező intézmények dolgozói parkolnak ott. A piacnapok parkolási viszonyai kapcsán joggal merülhet fel lakossági észrevétel, hiszen e két napon gyakorlatilag 100%-os kihasználtságú az összes parkoló. Bár 2020-ban a Forrás, Bocskai és Dobó utak mentén épültek ki parkolóhelyek, ezek száma nem elegendő és továbbra is hiány van parkolóhelyből. Az új parkolóhelyek ugyanis ott épültek ki, ahová egyébként is leparkoltak (útpadka, zöldfelület) az emberek. Tehát kiépített parkolóhelyből több van jelenleg a piac környékén, de parkolási lehetőség ugyanannyi. Most is tapasztalható, hogy a kiépített parkolóhelyek elfoglalása után már ismét az útpadkán állnak meg az autók.

Megvizsgálható lenne a piacnapok sűrítése, nem két nap lenne egy héten, hanem három, amivel elosztható lehet a vásárlók tömege, enyhítve a parkolási problémákat. Mindazonáltal a szombati piac



esetében, amikor is a piac környéki parkolók telítettek, még a Kossuth utcán, ahol egyébként is ingyenes a parkolás ilyenkor, szinte minden parkolóhely foglalt. Érthető, hogy az emberek minél kisebb távolságot szeretnének megtenni a megvásárolt árukkal a gépkocsiig, de ez a parkolási lehetőségek végeessége okán nem mindig oldható meg.

A Kossuth utcán kijelölt parkolóhelyek képezik az I. zónát. Itt minden hétköznap 8-17 óra, azaz jellemzően munkaidőben kell fizetni a parkolásért. Ennek ellenére ezek a parkolók 90%-os telítettségűek, a 3 órában maximált parkolási idő elegendő „forgást” eredményez a parkolóhelyek között. Ebben a zónában parkolnak (ingyen) a rendőrkapitányság gépjárművei is, elfoglalva számos fizető parkolóhelyet. Ez ügyben egyeztetés szükséges az önkormányzat és a rendőrség és más közeli közintézménnyel, hogy milyen feltételekkel használhatók a fizető parkolóhelyek nem közcélra.

Az ország 10 legforgalmasabb között lévő monori vasútállomás térségében található a város legnagyobb befogadóképességű parkolói. A munkanapokon ingázók a MÁV tulajdonában lévő üzemi-rakodó területeken helyezik el a gépjárműveiket és innen vasúttal utaznak a főváros irányába. A szokásjog alapján parkolóként funkcionáló üzemi területek szilárd burkolata (vasúti vasbetonalj, aszfalt) nagyon rossz állapotú, nincs felfestett parkolási rend. Ezért a gépjárműveket „ötletszerűen” parkolják le, ami a területileg lehetséges parkolóhely számnál kevesebb gépjármű elhelyezését eredményezi. A parkoló területén elhanyagolt zöldfelület burjánzik, ami további parkolóhelyek elől veszi el a helyet. Ezek a parkolóhelyek a vasútállomással együtt a vágányokhoz képest északra helyezkednek el, és munkanapokon teljesen telítetté válnak, oly annyira, hogy a környező utcákat (Petőfi és Móricz) is parkolóhelyként használják. Az északi oldalon van még lehetőség a parkolóhelyek bővítésére, további MÁV területek bevonásával, melyre elkészültek a tervek.

A vasútállomás déli oldalán is nagy kiterjedésű MÁV üzemi területek vannak, melyek jellemzően üresen álló füves zöldfelületek. E területeken is gépjárművek parkolnak, mert a nemrég átadott gyalogos vasúti aluljárón keresztül már elérhetőek a vasúti peronok. A déli oldali parkolók, azok rosszabb elérése okán kevésbé zsúfoltak. A MÁV hallgatólagosan eltűri a területén történő parkolást, ugyanakkor az üzemi területeinek – parkolást elősegítő - fejlesztését nem tervezi.

Az önkormányzati és a MÁV eltérő érdekei miatt patthelyzet alakult ki a területek jövőjét illetően, miközben Monornak, úgy is mint járásközpontnak elsőrendű érdeke a MÁV területek parkolási célú használata. Az elővárosi vasúti közlekedés minőségi fejlesztése (állomás felújítása, új KISS emeletes motorvonatok forgalom állítása), továbbá a tervezett intermodális központ létesítése (a belvárosból ide helyezik át az autóbusz pályaudvart, végállomása lesz a Bp. – Liszt F. repülőtér – Monor gyorsvasútnak) a monori vasútállomás további forgalomműködését vetíti előre, ami újabb parkolási igényeket fog generálni. Ez pedig komplex, a parkolási feltételeket is biztosítani képes forgalomszervezési tervezést igényel.

Polgármesteri és Járási Hivatal környezete az egyik legfrekvenciáltabb területe a városnak, hiszen ide járnak ügyet intézni a monori lakosok mellett, a Monori Járási településeinek lakosai is. A parkolással összefüggő lakossági észrevételek többsége a hivatal épületéhez kötődik, ugyanis a környezetében igen kevés parkolóhely található, melyek rendszeresen foglaltak. Bár a hivatal belső udvarán biztosított néhány parkolóhely, de az messze nem elegendő, ennél fogva már a Járási Hivatal – jellemzően más településről bejáró – dolgozói is a közterületi parkolóhelyekre szorulnak. Mire az ügyfélfogadás időben



az ügyfelek megérkeznek már szinte lehetetlen parkolni a hivatal közelében. Az ügyfelek métereken keresztül parkolnak Deák F. útpadkáján, és zöldfelületein, mert itt nem kell fizetni a parkolásért. Ugyanakkor a Kossuth utcai fizető parkolók is foglaltak jellemzően. Mindeközben a hivataltól 250-300 méterre fekvő Forrás-közi parkolóhely, vagy a piac parkolója – szerda kivételével –kihasználatlan. Az ügyfelek jobb tájékoztatásával és azok gyaloglási hajlandóságuk javulásával enyhíthető lenne a hivatal körül parkolási anomália.

A parkolás tekintetében az a fő probléma, hogy a városközpontban fizikailag nagyon nehéz további – eddig nem parkolásra használt – parkolóhelyek létesítése. Kiseb beavatkozás tervezett a hivatal melletti társasház mögötti közterület rendezése által, de ez önmagában nem fog adni mértékadó parkolóhely többletet.

A város nevelési-oktatási intézményeinek környezetében a nevelési, tanítási napok kezdetén és végén jelentős forgalom és ezzel együtt parkolási igény mutatkozik. A legtöbb intézmény mellett találhatóak kiépített parkolók (kivéve Toldi és Petőfi utcai óvoda, ez utóbbiban néhány hely van a belső udvaron), de azok száma nem elegendő a reggeli és délután csúsigények kielégítésére. Rendszeresen a forgalmi és parkolási anomáliák ezekben az időszakokban, mert a szülők a lehető legközelebb szeretnének megállni az intézmény bejáratához. Ezért aztán minden talpalatnyi helyet (útpadka, zöldfelület, fedett árok, kapubehajtók) igénybe vesznek a megálláshoz, a rövidebb várakozáshoz. Az állandó terhelés hatására az útpadkák kikátyúsodnak, megnehezítve több helyen az útpadkára szoruló kétirányú forgalom áramlását, a zöldfelületek pedig tönkre mennek. Ezzel az intézmény környezete folyamatosan romlik, városképi szempontból elcsúful. Az intézmények környezetében a jelenleg az útpadkán történő parkolási problémákat új, kiépített parkolóhelyek kiépítésével nem lehet érdemben orvosolni, mert ezzel számszakilag nem nő az elhelyezhető gépjárművek száma, „csupán” rendezettebbé válik a parkolás, valamint javul az utcakép.

Főbb parkolási problémák áttekintése – fejlesztési javaslatok

1. Polgármesteri Hivatal környéke: A kiépített parkolóhely kapacitás nem elegendő, ráadásul osztozik a hivatal melletti társasház igényével is. Elképzelés: A hivatal melletti társasház mögött található, jelenleg burkolt parkolóhelyeket is magában foglaló, rendezetlen zöldfelület teljes rehabilitációja, további parkolóhelyek kialakításával, illetve a társasház melletti volt ideggodozó épületének (rossz állapotú földszintes családi ház - bontási terv van rá) és telkének rendezésével esetlegesen további parkolóhelyek alakíthatók ki.

2. Ady Endre utca körforgalom és Dózsa Gy. utca közötti szakasza: Monor egyik legforgalmasabb útján több intézmény, kereskedelmi és szolgáltató egység található. Kiépített parkolóhely ezen szakaszon csak a gimnázium előtt volt kiépítve, illetve nagyobb számban az Aldi és Penny Market saját parkolójában van. Folyamatban a beruházás, mely szerint ahol az ún. Ady-ház beruházója az önkormányzattal kötött megállapodás alapján 38 db parkolóhelyet létesít az úttal párhuzamosan, annak mindkét oldalán.

3. Bajcsy Zs. utcán: Fontos forgalomvonzó létesítmények (a nemrég átadott Mesevár Óvoda, a szomszédos kereskedelmi egységek, plusz a közeli Kossuth utcán szolgáltatásai, kicsit távolabb a piac) és a Bajcsy-Zsilinszky u. 1. szám alatt tervezett társasház) jelentős parkolási igényűek. Az elkészült és



már engedélyezett tervek szerint 30 db párhuzamos beállású várakozóhely kialakítása fog megvalósulni, melyből a társasház beruházója 11 db telken kívüli parkolóhely-létesítést vállalt fel.

4. A koreai tulajdonú Shinheung Sec EU Kft. gyár környéke: Az Ipar utcában a koreai cég mellett számos kisebb vállalkozás működik. A munkába járók jelentős parkolási igényt jelentenek a területen.

A cég saját busszal szállítja a környező településekről (Cegléd, Farnos felől) a munkavállalóit. Emellett további bővítést tervez a telephelyén, valamint új munkásszállót is építene. A tervezett fejlesztések, a dolgozói létszám növekedése további parkolási gondokat okozhat a gyár térségében.

Jelenleg az út mentén, valamint egy nagyobb, de burkolatlan önkormányzati tulajdonú földterületen parkolnak a gépjárművek. Az önkormányzat kezdeményezte, hogy a cég saját területén belül oldja meg munkavállalói parkoltatását, mert a saját területén ezt nem engedélyezi a továbbiakban.

Ennek megfelelően az elkészült tervek szerint a gyárterületen belül, közforgalom előtt meg nem nyitott, összességében 137 db parkolóhely lesz hozzáférhető.

5. A francia tulajdonú Ceva-Phylaxia Oltóanyagtermelő Zrt. új állatvakcina-gyártó üzem, raktárt épít a 4. sz. főúti körfogalomtól a Csévharaszt felé vezető út mellett. A 44 ha-on történő beruházás jelenleg vasbeton-szerkezet létesítésénél tart. A felvenni tervezett munkaerő-állomány közösségi közlekedéssel nem éri el a helyszínt, ezért amennyiben igény mutatkozik a helyi járat viszonylatát meghosszabbítani, igazítani szükséges. Másrészt a jelenlegi, 4. sz. főúton lévő körforgalom nem alkalmas városból érkező, munkába tartó kerékpárosok, gyalogosok biztonságos átvezetésére Csévharaszt irányába. A körforgalom ilyen célú átépítése önkormányzati, helyi érdek, ezért annak finanszírozása az önkormányzat feladata, az állami közút ez esetben csak „bábáskodhat” fejlesztés felett. Új fejlemény, hogy a korábbi tervektől eltérően várhatóan nem lesz olyan mértékű munkaerő igénye az épülő raktárnak, ennél fogva a körforgalom átalakítása sem szükségszerű. Mindazonáltal amennyiben a CEVA munkaerő igénye és állománya idővel felfut, az önkormányzatnak mielőbb lépnie kell a körforgalom fejlesztése kapcsán.

6. A városi Sportcsarnok és az orvosi rendelő (belső) parkolóját fizikailag egy kerítés választja el. A két parkolóterület összenyitásával kialakítható egy nagyobb kapacitású, könnyebben használható parkolóterület. Az orvosi rendelő parkolójának burkolatmegújítása szükséges, a parkoló kiosztás jelzésével együtt.

7.A Kormány 1744/2020. (XI.11.) számú határozatával döntött

- a Kossuth Lajos utcai körfogalomtól Péteri felé (Kossuth L. u. és Péteri út) vezető út, azaz a 3111. jelű összekötő út 11+000 – 17+067 km szelvények közötti kb. 6 km-es szakasz felújításáról;
- a Kossuth Lajos utcának a József Attila u. – Kistói út közötti szakasza, valamint
- a Kistói útnak a Kossuth L. – Puskin utcák közötti szakasza – ami a 46102. jelű bekötő út 0+000 – 1+353 km szelvények közötti szakaszának felújítását jelenti;
- a teljes József Attila utca, azaz a 3112. jelű összekötő út 1+1506 – 9+083 km szelvények közötti, közel 9 km-es szakasz felújításáról;



Az előbbihez szorosan kapcsolódóan a 1746/2020. (XI.11.) számú Kormányhatározat, ami 400 millió Ft támogatás határozott meg Monor Város Önkormányzatának belterületi útfejlesztési feladataira. Az érintett belterületi utakra vonatkozó előterjesztés a 3. sz. mellékletben található.

8. A Strázsahegy fejlesztési tanulmány parkolóhely fejlesztési javaslata:

„Az egyes utcákban várhatóan az alábbi számú parkolóhelyeket lehet kialakítani (a pontos férőhelyek meghatározása a geodéziai felmérés alapján részletezett terveket követően lehetséges):

Locsodi utca: 100 db, kétoldali párhuzamos parkolás

Szent Orbán tér: 50 db, férőhelyes parkoló terület

Strázsahegyi dűlő: 122 db, kétoldali párhuzamos parkolás

Bereki dűlő: 1000 férőhelyes ideiglenes parkoló terület, csak jelentős rendezvények idejére

Mendei út: 100 db, kétoldali párhuzamos parkolás

A Locsodi utca, Szent Orbán tér, Strázsahegyi dűlő területén a közterület szélessége megengedi párhuzamos vagy merőleges parkolósávok kialakítását. Alapvetően ezek a parkolók szolgálnák az átlagos vendég parkolási igényt.

A területen meg kell különböztetni az átlagos forgalmú (általában) hétköznapokat, és a hétvégi, nagyobb vendégforgalommal járó forgalmasabb időszakokat, ill. a jelentős vendégforgalommal járó kiemelt rendezvényeket. Átlagos forgalmú napok esetén várhatóan elégséges a Szent Orbán téren kialakítható parkoló területe, azonban ebben az időszakban is lehetőség szerint el kell kerülni a korlátozott területre való vendég forgalom behajtását.

Forgalmasabb időszakokban a Szent Orbán tér parkolója nem lesz elégséges, ebben az esetben szükségessé válik a Locsodi utca, Szent Orbán tér, Strázsahegyi dűlő, sőt akár a Mendei út parkolója is. Jelentős rendezvények idején javasolt a Bereki dűlő keleti oldalán nagy férőhely számú parkoló kialakítása, ami kiépítés nélkül, a meglévő füves területen történhet. A megközelítést biztosítani kell, a fejlesztést követően várhatóan stabilizált burkolat megfelelően szolgálja az ideiglenes parkolót. A nagy férőhely számú parkoló és a rendezvény terület között meg kell oldani a megfelelő gyalogos közlekedést, és gondoskodni kell gyűjtőjáratok biztosításáról, egyéb közlekedési megközelítésről is.

A tervezett parkolók vízelvezetését, lehetőség szerint térvilágítását, közvilágítását is meg kell oldani.”

Jelen koncepcióban jelezni szükséges, hogy a fenti útfejlesztések tervezése kapcsán kiemelt szempontként kell figyelembe venni a parkolási feltételek javítását, parkolóhelyek létesítését, amennyiben arra szabályozási keretek, fizikális adottságok lehetőséget adnak.

9. Elhagyott járművek

Sajátos problémát jelentenek a város különböző pontjain elhagyott járművek, melyek szerencsésebb esetben valamely közterületen a forgalmat nem zavarva állnak, de ismert olyan is, amelyek kiépített, ingyenes használható parkolóhelyet foglalnak folyamatosan. (Pl. Polgármesteri Hivatal melletti társasháznál) Ez nagyon kellemetlen, mert azon túl, hogy akadályozza a parkolóhely használatát, ráadásul városképi szempontból is kedvezőtlen.



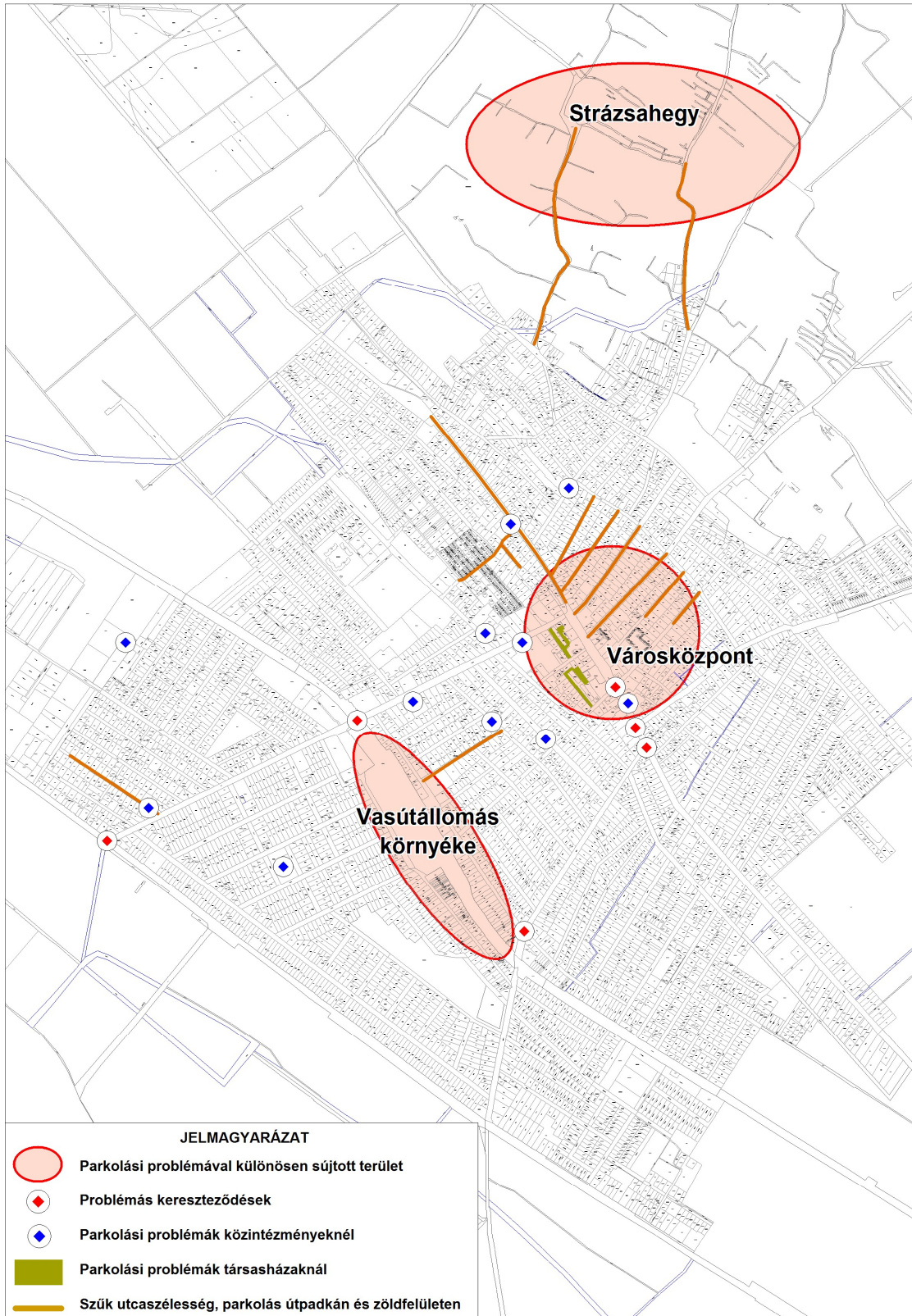
A városban a 2020 októberi ismeretek szerint 12 db elhagyott jármű volt, melyeknek ugyan van rendszáma, azonban láthatóan nem közlekednek vele. Rendszám nélküli autó tulajdonosát nagyon nehéz megtalálni, ennek ellenére 2019-ben 17 db jármű elszállítása történt meg.

Az elhagyott járművek elszállításával kapcsolatban nagyon sok jogi és eljárásbeli tisztázandó kérdés merül fel, mely kapcsolatban az önkormányzat októberben tárgyalta meg egy előterjesztést. Ebben részletesen bemutatásra kerül a komplex probléma és az eljárási feladatok. Jelen parkolási koncepció 4.-5. fejezetében javaslatot szükséges megfogalmazni az akut probléma kezelésére.



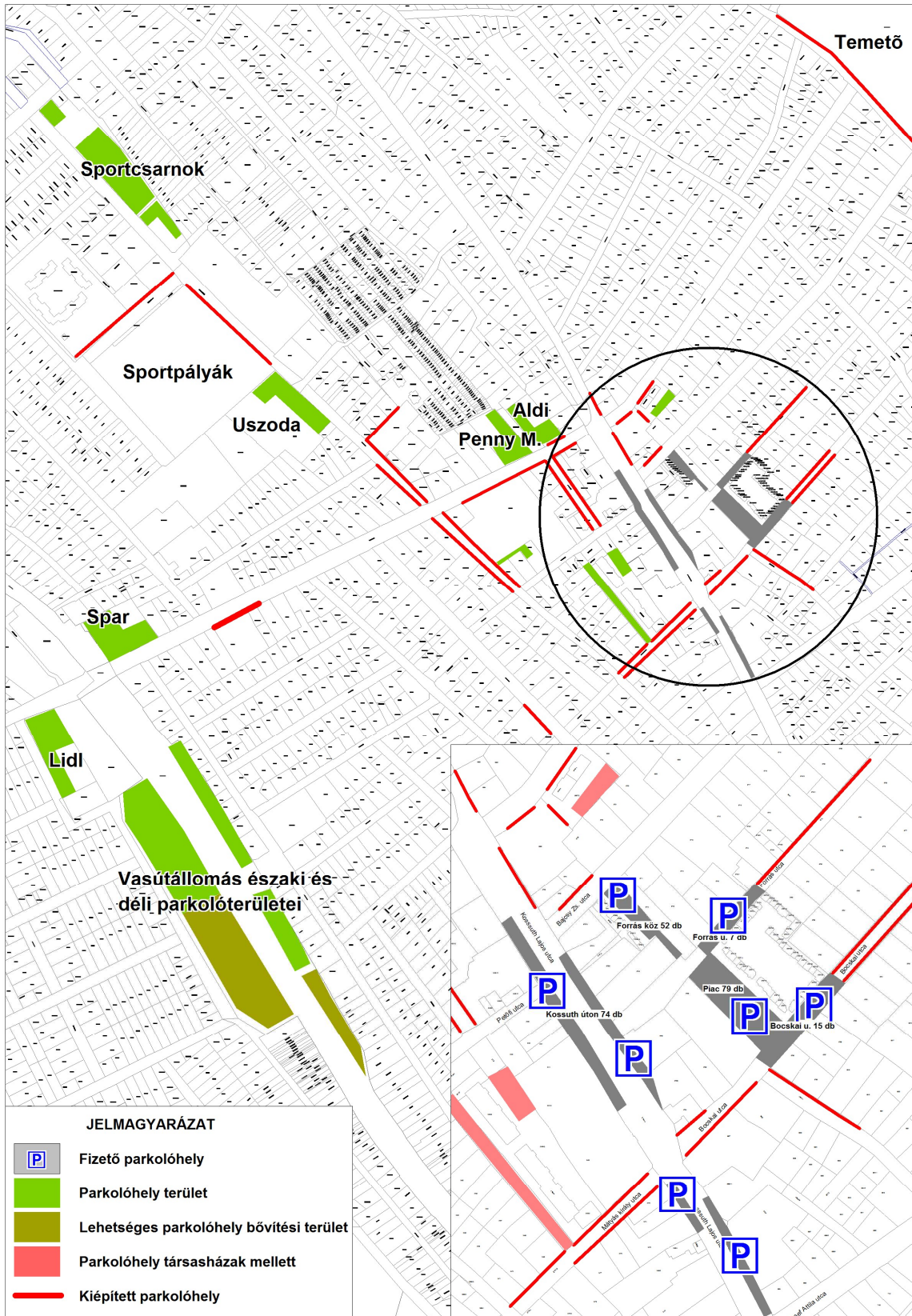
2.3 PROBLÉMATÉRKÉP/ÉRTÉKTÉRKÉP

Problématérkép



Monor parkolási problématérképe
 Forrás: saját szerkesztés

Értéktérkép



Monor parkolási értéktérképe
 Forrás:saját szerkesztés



2.4 SWOT ANALÍZIS

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
Az M4 gyorsforgalmi út Monort elkerülő szakaszának két csomóponttal történő megvalósulása (csökkent a települést terhelő átmenő forgalom)	Legtöbb gyűjtő- és lakóutca koronaszélessége nem alkalmas a biztonságos kétirányú forgalom lebonyolítására.
Kiváló vasúti közlekedés, a vasútállomás mellett parkolási célú MÁV területek	A közterületek (útpadkák, zöldfelületek) túlzott mértékű parkolási célú használata erősen amortizálja azokat és egyben forgalmi akadályt is jelentenek.
Kistói úton közúti aluljáró a vasútvonal alatt.	Ady E. utcán meglévő szintbeni vasúti kereszteződés
Meglévő, leszabályozott és működő fizető parkolási rend	Polgármesteri Hivatal és a Járási Hivatal dolgozói és ügyfelei együttesen jelentős parkolási igényt generálnak – nincs elegendő parkolóhely ezek kiszolgálására.
Helyi autóbusz járat üzemeltetése, melynek viszonylata és menetrendje rugalmasan, az igényekhez mérten bővíthető, módosítható.	Ady E. utcai közoktatási intézmények (József A. Gimnázium, Ady Általános Iskola) nincs elegendő parkolóhely, rendszerek a forgalmi torlódások az épületek előtt.
Folyamatban lévő parkolóhely létesítés, további parkolóhely fejlesztési tervek rendelkezésre állása	Nemzetőr utcában, az általános iskolánál és Földhivatalnál nincs elegendő parkolóhely.
Jól működő és a jövőben is hasznosító együttműködés beruházókkal a parkolóhely kiváltások, létesítések terén.	A meglévő 7 db parkoló óra elavult, gyakori a meghibásodásuk, nem modernizálhatók.
A legtöbb közintézmény mellett kiépített parkolóhelyek megléte.	A meglévő, nem fizető parkolóhelyeken több (12 db) olyan autó áll, melyek önerőből gyakorlatilag „mozgásképtelenek”. Az álló gépjárművek elfoglalják a parkolóhelyeket, azok „forgását” ellehetetleníti.
A Strázsahegyre készült fejlesztési tanulmány, mely közlekedésfejlesztési, azon belül parkolóhely fejlesztési javaslatot tartalmaz.	Állandó problémaként jelentkezik, hogy a városközpontban lévő társasházak (Deák F. u., Kiss Ernő u.) melletti közparkolókat az ott lakókon kívül közcélra is igénybe veszik, elfoglalva lakók elől azokat.
A település belterületén áthaladó országos közutak önkormányzati tulajdonban vannak (kivéve 4. sz. főút)	A helyi autóbusz járat kihasználatlan, jelenlegi üzemelése nem kedvez a városi parkolási anomáliák elsőszámú okozójának, a személygépkocsi használat visszaszorításának.
	Strázsahegyen történő turisztikai és egyéb városi rendezvények alkalmával elégtelen a parkolóhelykapacitás.

LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
További MÁV üzemi területek bevonása a parkolási problémák enyhítésére	COVID-19 járvány miatti központi intézkedésként hosszabb ideig ingyenes marad a parkolás Monoron, ami bevételkiesést jelent az önkormányzatnak és túlzott parkolás igényt generál.
Elnyert pályázati források közintézmények és országos köz- és önkormányzati utak felújítására, melyek keretében a parkolási feltételek javítása is számításba vehető.	A MÁV saját tulajdonú – jelenleg parkolóként használt – üzemi területeit saját fejlesztési célra tervezi hasznosítani, megszüntetve a parkolási lehetőséget a vasútállomásnál.
Az újonnan épülő társasházak esetében a beruházóval történő megállapodás alapján parkolóhelyek létesítése.	A monori intermodális központ megvalósítása, a MÁV elővárosi szolgáltatási színvonalának javítása tovább növeli a vasútállomás forgalmát, miközben a parkolási célú területek csökkennek.
A Bp - Liszt Ferenc repülőtér – Monor gyorsvasút megvalósulása, monori intermodális központ és Ady E. utcában különszintű vasúti kereszteződés kiépítésével.	Az önkormányzati adóbevételek elmaradása, csökkenése a Kormány általi döntések eredményeképp, s ezáltal a fejlesztésekre fordítható források csökkennek.
A belvárosi autóbusz pályaudvar áthelyezése a vasútállomás környezetébe, a felszabaduló területen pedig új hasznosítási lehetőségek megnyílása.	

3 CÉLOK

3.1 A TELEPÜLÉSEN BELÜLI PARKOLÁS FEJLESZTÉSÉT SZOLGÁLÓ CÉLOK MEGHATÁROZÁSA

3.1.1 Tervezési alapelvek

A monori parkolás fejlesztését szolgáló koncepció készítése során szükséges lefektetni, a célok és részcélok elérésében közvetlenül szem előtt tartandó fejlesztési elveket. Ezek a következők:

- Fenntarthatóság
- Esélyegyenlőség
- Partnerség és együttműködés
- Önkormányzatiság

Fenntarthatóság

A fenntartható fejlődés a horizontális alapelvek egyik legfontosabb eleme, hiszen a mindennapi élet három meghatározó pillérét, a társadalom, a gazdaság és a környezet együttesét konzekvensen áthatja. A fenntarthatóság elve alkalmazásának segítségével biztosítható a fenntartható fejlődés, melynek átfogó célja az emberi élet minőségének javítása. Mindezt úgy kell elérni, hogy közben nem éljük fel a rendelkezésre álló erőforrásokat, nem háborgatjuk a kialakult ökoszisztémákat. Tehát ezek figyelembevételével szükséges a parkolással összefüggő fejlesztések irányát is meghatározni, azaz ne veszélyeztessük a környezet minőségét és biztosítottak maradjanak a hozzáférhető erőforrások fenntartható használata. A fejlesztési célok és a fent említett hármas pillér szinergián alapuló összekapcsolásával biztosítható a javuló életminőség, a szociális jólét, továbbá az elkövetkező generációk igényeinek kielégítése, miközben a természeti, társadalmi és kulturális értékeink is megőrződnek.

A fenntartható fejlődés azonban nem értelmezhető csupán, mint egyszerű környezeti probléma. Bármely település esetében a fizikai beavatkozással járó fejlesztés fenntarthatóvá válásához integrált gondolkodás szükséges, azaz össze kell hangolni az egyéni érdekeket a közösségi érdekekkel. Ebben a folyamatban meghatározó szerepe van a lakosság szemléletformálásának.

„Lépések a fenntarthatóság felé:

- Policentrikus városszerkezet, változatos területhasználat biztosítása;
- Környezetbarát, energiatakarékos közlekedési módok előtérbe helyezése;
- Épületek energiahatékonyságának javítása, új létesítmények energiatakarékos tervezése;
- Helyi gazdaság ösztönzése;
- Aktív energiagazdálkodás;
- Klímabarát hulladék- és vízgazdálkodás megteremtése.”

(Forrás: Monor Város Területfejlesztési Koncepciója, 2017. március)

Jelen parkolási koncepció készítése során Monor város meglévő természeti és művi adottságaira kell építeni. Az új parkolóhelyek kijelölése és létesítése során előnyt kell, hogy élvezzenek a környezetileg leromlott területek rehabilitációja, továbbá az útpadkák rendezése. A környezettudatos és városképi



szempontból is előre mutató – parkolási feltételeket is javító, magában foglaló - fejlesztések a város által biztosított életminőség egyik záloga.

Esélyegyenlőség

Az esélyegyenlőség általános elvének érvényesítésével biztosítható Monoron

- az egyenlő bánásmód;
- a közszolgáltatásokhoz történő egyenlő hozzáférés;
- a diszkriminációmentesség;
- a szegregációmentesség;

Az esélyegyenlőség speciális területe a parkolás, ami a fogyatékos személyeknek, mint az egyik esélyegyenlőségi célcsoportnak parkolással összefüggő igényeinek kielégítését célozza. Ez történhet fizikailag mozgáskorlátozottaknak akadálymentes parkolási lehetőségek biztosításával, adminisztráció útján pedig az ingyenes parkolást igazoló parkolási igazolvány kiadásával.

Partnerség, együttműködés

Monor Város Önkormányzat Képviselő-testületének 18/2020. (IX. 18.) önkormányzati rendelete szól a településfejlesztéssel, településrendezéssel és településkép-érvényesítéssel összefüggő partnerségi egyeztetés helyi szabályairól. A rendelet részletezi az egyeztetésben résztvevő partnerek tájékoztatásának módját és eszközeit, valamint a társadalmisítás során beérkezett javaslatok, vélemények dokumentálásának, nyilvántartásának módját.

A rendelet önmagában csupán a partnerség keretfeltételeit szabályozza, de a tervezett beavatkozásokkal összefüggő társadalmisítási folyamat (össz)városi közös ügy. A partnerek közötti együttműködés eredményessége a társadalmisítási folyamatban résztvevőkön múlik. Minden megszólított szereplőnek a saját kompetenciaszintjén szükséges hozzájárulni a sikeres együttműködéshez.

A parkolási koncepció tervezése és későbbi megvalósítása során is működőképes, tartalommal bíró partnerséget szükséges kialakítani, figyelemmel az egyes szereplők céljaira és az adott projektben betöltött szerepére. A mindenkori érdekarmonizáció alapvető feltétele a hosszú távú városfejlesztésnek. A parkolási koncepcióban kitűzött célok elérésében, a kapcsolódó projektek megfogalmazásában kiemelt szerep jut az alulról jövő kezdeményezéseknek, a széles körű társadalmi együttműködésnek.

A parkolással összefüggő együttműködések lehetséges színterei:

- közös problémák megfogalmazása, igényfelmérés;
- összehangolt városrehabilitáció, az egyes ágazatok (turizmus, közszolgáltatás, stb.) integrált szemléletű fejlesztése;
- kiemelten a közlekedés, közösségi közlekedés rendszerének megújítása;
- a lakosság életminőségének, életkörülményeinek szemléletformálással is járó javítása;

Önkormányzatiság



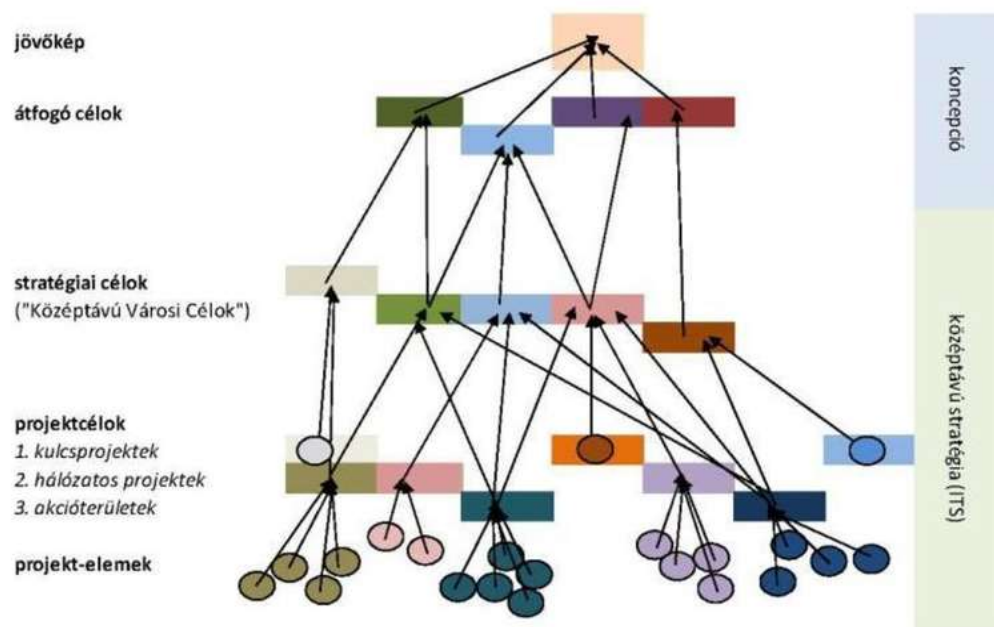
Monornak, mint járási székhelynek, térségi központnak sajátos településfejlesztési céljai vannak. Ezek együttesen befolyással bírnak a mindennapi élet minőségére, de némely cél, törekvés megfogalmazása adekvát módon a városi parkolási rendszer fejlesztésére van közvetlen hatással.

Ilyen önkormányzati szándék Monor jelenlegi lakosságszámának növekedésének kezelhető keretek között tartása. Ugyanis nem kívánatos a város lakosságszámának túlzott mértékű növekedése. A lakosságszám 20-25% feletti, több ezer lakossal történő további növelése már csak a meglévő életminőség rovására történhet, s egyúttal az önkormányzat számára is jelentős többletfeladatot és költséget ró.

Másik fontos önkormányzati alapelv a meglévő fizető parkolási területek ésszerű bővítése. Hiszen ennek a lakossággal együttműködve, a társadalmi ellenkezést minimalizálva kell történnie. Továbbá szakmai, pénzügyi érveket is mérlegelni szükséges, mert a fizető parkolási zóna kiterjesztése révén javítható a parkolóhelyek „forgása”, valamint a lakosság mobilitása, miközben - nem utolsó sorban – növelhető a parkolásból származó önkormányzati bevétel.

3.1.2 Célszisztem

Monor parkolási koncepciójának kidolgozása során felállítandó célszisztemnek szükségszerűen illeszkednie, tükröznie kell más, már korábban elfogadott városi területfejlesztési dokumentum (Településfejlesztési Koncepció-TK; Integrált Településfejlesztési Stratégia-ITS) célszisztemét. Jelen koncepció 1.3. fejezete áttekintette ezen dokumentumok parkolással összefüggő illeszkedési pontjait, így azok felhasználásával történhet meg a jövőkép, az átfogó célok és a részcélok meghatározása, azaz magának célszisztemnek a felépítése.



Egy településfejlesztési koncepció (TK) és stratégia (ITS) célszisztemének felépítése

Forrás: Útmutató a kis- és középvárosok számára az ITS 2014 – 2020 elkészítéséhez

Jelen parkolási koncepció célrendszere tehát szükségszerűen beágyazódik a fenti településfejlesztési dokumentumok célrendszerébe, illetve annak célrendszerére épülhet.



Hosszú távú célok	Jövő-kép	A közösségi hagyományaira és értékeire támaszkodó, stabil gazdasági alapokon nyugvó, élhető kisváros		
	Átfogó célok	Társadalom	Közlekedés	Környezet
		Á1: Aktív, befogadó és szolidáris helyi közösség	Á2: Társadalmi mobilitást kiszolgáló, biztonságos közlekedési rendszer	Á3: Vonzó és élhető kisvárosi környezet
Részcélok	A város népességmegtartó és népességvonzó erejének erősítése			
	A növekvő térségi központi szerepkört kiszolgáló közlekedésfejlesztés			
	A lakosság szemléletformálása, a személygépkocsi használat visszaszorítása	A helyi közösségi közlekedés fejlesztése		Rendezett és fenntartható közterületi rendszer kialakítása
	A kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételeinek javítása			
	A Kossuth úton és belvárosi társasházaknál történő közcélú parkolás keretfeltételeinek rögzítése	A fizető parkolási zónák bővítése, a kapcsolódó rendszerelemek fejlesztése		
Területi célok	Strázsa-hegy komplex fejlesztése			
	Monori vasútállomás környezetének átfogó közlekedésfejlesztése			
	Monor városközpontjában a parkolási feltételek javítása			
	Oktatási intézmények környezetében parkolási viszonyok rendezése			

A parkolási koncepció célrendszere

Forrás: saját szerkesztés



3.1.3 Átfogó célok

Monor Város Településfejlesztési Konceptiója (TK) három átfogó célt határoz meg, melyből az Á1 és Á3 jelű jelen parkolási koncepcióban is értelmezhető és tartalmában átültethető, a parkolással összefüggő gondolatokkal pedig kiegészíthető.

Á1.: Aktív, befogadó és szolidáris helyi közösség

Az átfogó cél általános értelmezése Monor Város Településfejlesztési Konceptiója szerint:

„A szolidáris helyi közösség célja, hogy a települési problémák célzott megoldása aktív társadalmi szerepvállalással, a közérdekű ügyek nagyarányú lakossági aktivitással és civil képviselettel valósuljanak meg a közösségi részvétel szereplői közötti együttműködés és partnerség fejlesztésén keresztül. A befogadó és elfogadó helyi közösség a társadalmi kohézió kialakításával nagymértékben hozzájárul az esélyegyenlőség települési szintű sikeres megvalósításához és a társadalmi megkülönböztetéssel járó kockázatok hatékony megoldásához. A települési identitástudat erősítése a lakóhelyhez való szorosabb kötődés és a közösségi összefogás széleskörű megteremtése révén szolgálja hosszú távon a városban élő lakosság érdekeit.

Monor hosszú távú célja a város népességmegtartó és népességvonzó erejének növelése az életminőség, a humán infrastruktúra és a humán közszolgáltatások feltételeinek javításával, bővítésével. A meglévő helyi környezeti, társadalmi-gazdasági, infrastrukturális és közlekedési adottságok kiaknázása és fejlesztése fontos szerepet tölt be a városi identitástudat erősítésében, a mindenki számára vonzó és élhető kisvárosi környezet kialakításában, a társadalmi egyenlőtlenségek csökkentésében, valamint az esélyegyenlőségi csoportok ellátáshoz való hozzáféréseinek biztosításában.”

Az általános cél, parkolással összefüggő specifikus tartalma:

A szolidáris monori közösség már akkor is megmutatkozott, mikor bevezetésre került a fizető parkolási rendszer Monoron. Ugyanis nem volt társadalmi ellenállás a parkolási fizető zónák kijelölése kapcsán. Tudomásul vette a lakosság, hogy a városközpontban, a piacnál történő parkolási feltételek javulásának egyik tényezője a meglévő parkolóhelyek fizetőssé tétele, hiszen ezzel volt elérhető, hogy a meglévő parkolóhelyek foglaltsága ne egész napos legyen. A társadalmi ellenkezés elmaradásának másik oka a bevezetéskor alkalmazott igen kedvező díjrendszer volt, aminek tavalyi emelése kapcsán sem történt lakossági észrevétel. A befogadó és szolidáris helyi közösség egyik ismérve városi élhetőségi feltételek javulását eredményező, akár kisebb kiadással is járó szolgáltatások elfogadása. A fizető parkolási zónák esetleges bővítése is elsősorban a városi élhetőségi feltételek jobbítása okán történhet.

Mindemellett szükséges a helyi és térségi lakosság olyan irányú szemléletformálása, mely a gépjárművek használatának visszaszorítását és más egyéni közlekedési módok előtérbe helyezését eredményezi. A kisvárosban belüli nagyobb távolságok miatt a gépjárműhasználat hozzá tartozik a mindennapi élethez. A városközpont, a vasútállomás, az egyes közintézmények, kereskedelmi egységek elérése gépjárművel a leggyorsabb, így folyamatos parkolási problémák jelentkeznek a célterületek környezetében. A szemléletformálás egyik iránya a helyi közösségi közlekedés mind nagyobb arányú igénybevételére történő, másik iránya pedig az egyéni közlekedési (gyaloglás, kerékpár, stb.) módok választásának meggyőzése lehet.



Fontos feladat a szemléletformálás alkalmával a lakosság érzékenyítése a tekintetben is, hogy a parkolás során – még ha nagyobb gyaloglási távolságot is jelent - a kiépített parkolóhelyeket használják, és ne a célállomás közvetlen közelében, az útpadka, a zöldfelületek tartós rongálásával oldják meg a parkolást.

Sajátos problémára kell megoldást találni például a Kossuth úton található, fizetős parkolóhelyek rendőrségi közcélú, ingyenes használatára, de szintén szükség lesz a közösségi szolidaritás megnyilvánulására a városközpontban lévő társasházak melletti parkolóhelyek nem csak a helyben lakók általi, közcélú igénybevétele kapcsán.

Á2.: Társadalmi mobilitást kiszolgáló, biztonságos közlekedési rendszer

Vonzó és élhető kisvárosi környezet egyik alappillére a megfelelő közlekedési feltételek, a lakosság helyváltoztatásához szükséges infrastrukturális háttér biztosítása. Ennek alapelemei:

- a gyalogos közlekedést kiszolgáló járdák és biztonságos, védett gyalogátkelőhelyek megléte,
- a kerékpáros közlekedést kiszolgáló kerékpárutak és kerékpárforgalmi létesítmények megléte,
- a közösségi közlekedés menetrend szerinti és viszonylataival a várost jól lefedő működtetése,
- a gépjármű közlekedést kiszolgáló, jó minőségű (útburkolat, koronaszélesség) úthálózat megléte,
- és nem utolsósorban a gépjárművel történő helyváltoztatás célállomásán megfelelő számú parkolóhely megléte.

A város népességmegtartó és népességvonzó erejének erősítése számos módon történhet. Ezek közül az egyik legfontosabb a kiváló közúti és vasúti elérhetőségi feltételek megléte. Monor esetében mindkettő magas szolgáltatási színvonalon (gyorsforgalmi út, kétvágányú villamosított vasútvonal) rendelkezésre áll. Ugyanakkor, mint járási központ a térségi elérhetőség minősége is fontos a járási és a környező egyéb településekről. A másodrendű országos közutak e célt szolgálják, s ezen utak közel jövőben tervezett, bel- és külterületi felújítása tovább fogja javítani az elérhetőségi feltételeket. Összességében a meglévő közlekedési hálózat és a jövőben tervezett fejlesztések (a vasútállomás intermodális központtá történő fejlesztése, gyorsvasút kiépítése Monorig, külön szintű vasúti kereszteződés az Ady úton, bel- és külterületi utak felújítása, stb.) Monor népességvonzó erejét növeli, így a következő években is a lakosság szám növekedése várható.

Ezen túlmenően a fenti, nagyléptékű közlekedésfejlesztés Monor térségi központi szerepkörének erősítését is eredményezni fogja. A térségi szerepkör erősödése egyrészt történhet adminisztratív úton a közigazgatási, hatósági hatás- és feladatkörök Monorra történő koncentrálásával, másrészt a közlekedési rendszerben, hálózatban betöltött központi szerepkör erősítésén keresztül. A kettő együttes megjelenése eredményezi a tényleges térségi központi szerepkört, hiszen az adminisztratív úton „feltöltött” település, rossz elérhetőségi feltételek mellett sohasem lesz képes a térség valódi központjává válni. Monor esetében mindkét feltétel adott, ennél fogva a város funkcionális térségi központ, annak minden előnyével és nem elfeledve annak hátrányával is. A hátrányként jelentkezik jellemzően a közlekedésből eredő forgalmi terhelés, a vele járó környezeti ártalmakkal, a fokozott balesetveszéllyel és a parkolás körüli állandó problémákkal. A koncepció jelen átfogó célja a parkolással összefüggő általános és konkrét beavatkozási területeknek nyújt keretet.

A meglévő fizető parkolási zónák bővítése fokozott körültekintés után javasolt, átfogó társadalmasítást követően. Ugyanakkor mivel a meglévő parkoló órák korszerűtlenek, nem okos rendszerűek, nincsenek központi rendszerre kapcsolva és műszaki specifikumuk miatt nem is továbbfejleszthetők, ezért kiemelt fontosságú ezen órák lecserélése, a kapcsolódó szerelemek fejlesztésével egyetemben.

Á3.: Vonzó és élhető kisvárosi környezet

Az átfogó cél általános értelmezése Monor Város Településfejlesztési Konceptiója szerint:

„A településen élők életminőségét, lakóhelyükhöz való kötődését alapvetően meghatározza a települési lakókörnyezet minősége, a lakóterületek és közterületek tisztasága, biztonsága, a zöldfelületek, játszóterek megléte és állapota. Szükséges a közterületi arculat kialakítása, az arculatnak megfelelő burkolatok, köztárgyak, utcabútorok meghatározásával, a felületek igényeknek megfelelő felosztásával. A közterületek tisztaságának fenntartása érdekében szükség van a lakosság környezettudatosságának erősítésére, szemléletformálásra is. Be kell vonni a helyi lakókat és vállalkozásokat a környezetük alakításáról szóló döntésekbe, ezáltal erősíthető a helyi közösség és tudatosítható a közös területekért való felelősség. A lakosság igényeinek, szükségleteinek megfelelő körülmények kialakításával növelhető a társadalom jóléte, mely hozzájárul a lakosság elégedettségéhez. Az élhető és szerethető környezet, a jó közlekedési adottságok és a rendelkezésre álló munkahelyek mellett, a letelepülési lehetőségek is fontos tényezőt jelentenek a települések népességmegtartó képessége szempontjából. A város "élhetővé" tétele jelentős részben az elérhető szolgáltatások, az intézményi háttér kapacitásának és minőségének is függvénye. Az egyes ágazatoknak, mint az oktatás, az egészségügy vagy a városüzemeltetés sajátos szakmai célrendszerüknek is meg kell felelniük, ugyanakkor hatékonyan kell működniük. Ehhez szükség van az intézményhálózat koncepcionális stratégiájának kidolgozására, amely egyrészt a várható igények előrejelzését, a meglévő kapacitások és struktúra értékelését, a gazdálkodás fenntarthatóságának feltételrendszerét kell, hogy értékelje.”

Az általános cél, parkolással összefüggő specifikus tartalma:

Vonzó és élhető kisvárosi környezet egyik alappillére a közlekedési infrastruktúra kiépítettsége, annak minősége. A városközpont és a kiemelt közintézmények, a vasútállomás elérhetősége, illetve az ott történő parkolási feltételek biztosítása a mindennapi élet nélkülözhetetlen elemei. Mivel Monor térségi központ, ezért ezen feltételek minőségi megteremtése nem csak a monori lakosság kiszolgálása, hanem a járási lakosság tekintetében is szükséges. Ez pedig nagyobb kapacitású infrastrukturális háttér kiépítését igényli, mindezt úgy, hogy közben ne sérüljenek a monori lakosok alapvető érdekei. Az élhető kisváros érdemben azt jelenti, hogy a közlekedési áramlási útvonalak és azok kereszteződései biztonsággal átjárhatók, és a kiemelt célállomások környezetében rendezett és elegendő számú parkolóhelyek állnak rendelkezésre. Továbbá, hogy a meglévő parkolóhelyek fizetős parkolási zónába vonásával elérhető a parkolóhelyek ún. forgása, ami csökkenti az adott terület parkolóhely szükségletét, ezzel pedig a közterületek túlzott igénybevételét. Fontos életminőségi tényező, és városképi szempontból is kiemelten fontos, hogy a parkolási feltételek rendezett körülmények között, kiépített parkolóhelyek biztosításával és nem az útpadkák, városi zöldfelületek tönkretételével történjen.

3.2 RÉSZCÉLOK ÉS A BEAVATKOZÁSOK TERÜLETEI EGYSÉGEINEK MEGHATÁROZÁSA - PARKOLÁSI AKCIÓTERÜLETEK KIJELÖLÉSE

Önmagában a parkolási kérdések nem kezelhetők. A parkolás nagyban összefügg a közlekedési rendszer egyéb elemeivel – úthálózat, kerékpáros és gyalogos közlekedés, közösségi közlekedés –, illetve az egyéb területek – gazdasági környezet, oktatás, egészségügy – működési rendszerével. A települések életében minden területen megjelennek a parkolással kapcsolatos feladatok, azonban szükséges kijelölni olyan központi területeket – akcióterületeket -, melyek esetében kiemelten kell foglalkozni a megfelelő parkolási rendszer kialakításával.

Monor város területén a parkolási rendszer fejlesztése kapcsán három fontos akcióterületek jelölhetők ki:

- **Belváros**

A belvárosi akcióterületen a tágabb belvárost értjük, mely magában foglalja a Kossuth Lajos utca, Deák Ferenc utca környékét, a Piac és Autóbusz Pályaudvar térségét, illetve az egyéb belvárosi területeket.

- **Vasútállomás**

A település térségi szerepkörével összefüggésben jelentős szerepe van a budapesti agglomerációs közlekedésben. Az elővárosi közlekedés miatt egyedi közlekedési feladatkörök jelentkeznek, melyek a belvárosi terület mellett a vasútállomás környezetében jelentenek parkolási feladatokat.

- **Strázsahegy**

A Strázsahegy területén szabályozott, rendezett parkolóterületek megépítése szükséges az alábbi helyszíneken: Locsodi utca, Szent Orbán tér, Strázsahegyi dűlő, Bereki dűlő, Mendei út.

A fent kijelölt akcióterületeken kívül kiemelt figyelmet kell fordítani az **oktatási és egészségügyi intézmények környezetére**. Előbbiek, mivel a településen több helyen megtalálhatók, így fejlesztésük akcióterületi kijelöléssel nem kezelhető. Ezen intézmények környezetében egységes szemléletű akciótervek készítése javasolt, melyet a tanulmány a későbbiekben részletez.

3.2.1 Részcélok

A város népességmegtartó és népességvonzó erejének erősítése

Ez egy olyan rész cél, mely horizontálisan érinti a társadalmat, a környezetet és a közlekedést egyaránt. Ugyanis bármelyikhez kapcsolódóan hajtunk végre beavatkozást, az a másik kettőben is változást eredményez. Köztük szinergikus kapcsolat áll fenn, legalábbis a beavatkozásokat úgy kell megtervezni, majd megvalósítani, hogy a projektben rejlő szinergikus hatások érvényesülhessenek valamennyi területen. Tehát a rész cél társadalmi vetülete (városhoz való szoros kötődés, a közéletben való aktív részvétel, a civil kezdeményezésekre épülő beavatkozások), a környezeti vetülete (helyi adottságok és értékek fenntartható kiaknázása, kisvárosias lakókörnyezet biztosítása, stb.), és a közlekedési vetülete (jó elérhetőségi feltételek, megfelelő számú és hozzáférhető parkolóhelyek megléte, stb.) Monort együttesen teszik vonzóvá a már városban élők és a majdan beköltözők számára.

Monor népességmegtartó és népességvonzó erejének erősítésének biztos receptje, hogy a lakosságnak biztos megélhetést, kisvárosias lakókörnyezetet, színvonalas, helyben elérhető



közszolgáltatásokat nyújtson. A fiatal családok előnybe részesítik az olyan településeket, ahol ezek a feltételek adóttak és folyamatos fejlődést képes felmutatni.

Az elmúlt években megvalósult számos projekt is a tudatos városépítés, a minőségi életkörülmények megteremtését célozták, aminek eredményei is kézzelfoghatóak már, így például a lakosság szám öröndetes emelkedésében.

A növekvő térségi központi szerepkört kiszolgáló közlekedésfejlesztés

A térségi szerepkört kiszolgáló közlekedésfejlesztés részeként valósult meg az M4 gyorsforgalmi út, mely jelentős mértékben tehermentesíti a 4. sz. főutat. Monor elérhetőségét javítandó ez évben megvalósulhat az alsórendű országos közúthálózati elemek fejlesztése is, mind bel-, mind külterületi szakaszokon. A város minőségi, közúti elérhetősége ezekkel válhat teljessé, miközben a vasút területén is jelentős fejlesztések történtek, illetve vannak folyamatban. A vasútállomás felújítása, új, korszerű motorvonatok bevonása az elővárosi közlekedésbe egyaránt növelik Monor térségi központi szerepkörét. A tervezett intermodális központ megvalósításával, a monori végállomású gyorsvasút kiépítésével ez a közlekedés központi szerepkör még inkább erősödni fog.

Az országos léptékű nagyberuházások mellett Monor a lehetőségeihez mérten az önkormányzati úthálózaton is több fejlesztést hajtott végre, illetve tervez megvalósítani. A burkolt utak aránya ugyan magas, de fontos további utak szilárd burkolattal történő ellátása, illetve az utak burkolatának felújítása, teherbírásának növelése. Ezen beavatkozások alkalmával szem előtt kell tartani további parkolóhelyek kiépítését, az útpadkák stabilizálását.

A térségi központi szerepkörből fakadóan jelentős mértékű gépjármű és gyalogos forgalommal kell számolni, ami előtérbe helyezi a közlekedésbiztonságot. A kerékpáros és gyalogos közlekedés biztonságosabbá tételéhez további kerékpárutak és védett gyalogátkelőhelyek létesítése szükséges. A monori kerékpáros utak kialakításán túl a településeket összekötő kerékpár-útvonalak megvalósítása érdekében szükség van az érintett települések hasonló jellegű terveinek összehangolására és közös program kialakítására, közös pályázatok benyújtására.

Parkolóhelyek fejlesztésének lehetséges megosztása:

- 1. Meglévő parkolóhelyek állagmegóvása, rehabilitációja (pl. sportcsarnok és egészségügyi központ parkolójának fizikai összenyitása, ez utóbbi parkolójának felújítása; vasútállomás környezetében lévő parkolóhelyek rendezése, kijelölése)*
- 2. A kiépített parkolóhelyek számának növelése (folytatni az Ady E. utcai projektet, megkezdeni a Bajcsy-Zs. utcai projektet; új MÁV üzemi területek bevonása a vasútállomásnál; a Polgármesteri Hivatal melletti társasházi terület rehabilitációja)*
- 3. Az országos közútfejlesztésekhez kapcsolódóan parkolóhelyek létesítése (a megítélt közútfejlesztési támogatáshoz kapcsolódóan a parkolóhely létesítési lehetőségek kiemelt vizsgálata, megvalósítása)*
- 4. Az önkormányzati utak felújításához kapcsolódóan parkolóhelyek létesítése*

Az országos közutak fejlesztése kapcsán az önkormányzatnak szükséges partnerségi tartalmú bekapcsolódása a tervezési folyamatba. A közútfejlesztési beruházás ugyanis komplex tervezési hozzáállást igényel azzal, hogy a közút szabályozási szélességén belül nemcsak az útburkolat és útpadka

felújításával kell számolni, hanem adott esetben az önkormányzat fejlesztési feladataként a csapadékvíz elvezetés rendezésével, a zöldfelületek és járdák megújításával is.

A lakosság szemléletformálása, a személygépkocsi használat visszaszorítása

A felelőtlen lakossági magatartás következtében a városban több helyen is, parkolással összefüggő környezetterhelési problémák mutatkoznak. Ez elsősorban az útpadkák, és a nem parkolási célú kiépített zöldfelületek tönkre tételében nyilvánul meg. Sajnos mindennapi esemény a köznevelési és közoktatási intézményeknél a reggeli és délutáni időszakban, hogy a gyermeküket gépjárművel szállító szülők az intézmény bejáratához minél közelebb akarnak leparkolni. Megfelelő számú parkolóhely hiányában minden lehetséges módon történik a parkolás az intézmények közelében. (Jó példa erre a frissen fásított Ady E. utcán a zöldfelület használata az iskola épülete előtt, pedig a Spar parkolója néhány tíz méterre elérhető lenne.)

A szemléletformálásnak arra kell kiterjednie, hogy a komfortosság, a kényelem nem élvezhet elsőbbséget a környezet megóvásával szemben. Mindenkinek ki kell venni részét a környezeti terhelés csökkentésében, a minőségi utca- és városkép megőrzésében.

Alapvetően nem a közterületek, zöldfelületek parkolási célú használatának tiltásával (fizikai akadályok telepítésével, hatékonyabb és szigorúbb hatósági fellépéssel) indokolt ezt elérni, hanem az emberek környezettudatos érzékenyítésével.

A személygépkocsi használat visszaszorításának másik fontos eleme a kerékpáros és gyalogos, továbbá a közösségi közlekedés feltételeinek javítása, melyek önálló részcélként jelennek meg a koncepció célrendszerében.

A helyi közösségi közlekedés fejlesztése

A helyi közösségi közlekedés fejlesztése alapvetően egy hard és egy soft irányban lehetséges. Mindkettő feladat jellemzően önkormányzati hatáskör.

A „hard” irány a fizikailag megfogható, megvalósítandó beavatkozásokat takarja úgy, mint a közszolgáltatási szerződés keretében meghatározandó és forgalomba helyezendő autóbuszok mennyiségét, minőségét, kapacitását, továbbá az autóbusz megállókat, buszöblöket és kapcsolódó felépítmények létesítését.

A „soft” irányhoz tartozik a viszonylatok kijelölése, az ehhez kapcsolódó járatszám és menetrend meghatározása, valamint az új közszolgáltatási szerződés megkötése. Ezzel párhuzamosan szükséges a lakosság „érzékenyítése” annak érdekében, hogy minél nagyobb mértékben vegyék igénybe a közösségi közlekedés szolgáltatást.

A közeljövőben több, Monort érintő országos közút fejlesztése kezdődik meg. Első lépésként a beruházások tervezése indul el, melyhez kapcsolódóan az önkormányzatnak már szükséges lenne - saját terveik alapján - megadni az általa kijelölt, új autóbusz megállóhelyek, buszöblök helyét.

Az önkormányzatnak már kész tervekkel és mögöttes döntéssel kell, hogy rendelkezzen a buszöblök helyéről és számáról, mert annak megfelelően az úttervezők már figyelembe tudják venni az önkormányzati igényt, illetve a későbbiek során, amikor is az úttervek már elkészültek, nem merülhetnek fel olyan műszaki, megvalósíthatósági problémák (földfelszín alatti közművezetékek

érintettsége, forgalmi anomáliák, társadalmi ellenkezés), amik magát a beruházást akadályozzák, lehetetlenítik el.

A közösségi közlekedés fejlesztésénél, főként a viszonylatok kijelölésénél célszerű a jelenlegi egy, túl hosszú viszonylat helyett több, de rövidebb viszonylat kijelölése, mert így lecsökkenthető a célterületek (pl. vasútállomás) elérési menetideje a település egész területéről, s mellyel vonzóbbá válhat az autóbussz használata a lakosság számára. A több viszonylat kiszolgálása, több, de kisebb kapacitású autóbusszt is igényel, mely nyilvánvalóan magasabb üzemköltségű közszolgáltatást eredményez. Tehát az önkormányzatnak mérlegelni kell, hogy felvállalja-e a – jelenleg folyamatosan csökkenő utaslétszámot felmutató - közösségi közlekedés kibővítésével járó többletköltségeket.

Fontos, hogy a parkolási igények csökkentésének egyik lehetséges módja, a gépjárművel történő egyéni közlekedés visszaszorítása, melyhez viszont a közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalát szükséges emelni.

A kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételeinek javítása

A rész cél alapvetően a gépjárművek használatának visszaszorítását irányozza elő, a kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételeinek javításával. Fontos a városban meglévő kerékpárutak állagmegóvása, szükség esetén felújítása, továbbá azok bővítése és hálózatba szervezése, kiegészítve a kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztésével. A rész cél tartalommal való megtöltése a tervezés alatt álló „Monor Város kerékpárforgalmi koncepciójának elkészítése” című projekt feladata.

A gyalogos közlekedés szintén az egyéni közlekedés egyik formája, s mint ilyen annak infrastrukturális fejlesztése elősegíti a gyaloglást választók számának növekedését, s ezzel a gépkocsi használat visszaszorítását. Alapvetően két irányú, a gyaloglás biztonságát növelő beavatkozások jelölhetők ki. Az egyik magának járdáknak a fejlesztése, a meglévők minőségi megújításával, illetve a hiányzó szakaszokon új járdák kiépítésével. A másik irány a biztonságos, védett gyalogátkelőhelyek számának növelése, továbbiak létesítése az új forgalomáramlási útvonalakhoz történő pozicionálással.

Az Okos Város projekt keretében a következő gyalogos átkelőhelyek fejlesztése fog megtörténni:

- Kistói út – Halas utcai csomópont (meglévő gyalogátkelőhely átépítés)
- József Attila utca – Batthyány utcai csomópont (meglévő gyalogátkelőhely átépítés)
- Ady Endre utca - Jókai Mór, Ady Általános Iskola (meglévő gyalogátkelőhely átépítés)
- Ady Endre utca, Erzsébet királyné utca - Kistemplom utcai csomópont (meglévő gyalogátkelőhely átépítés)
- Kossuth Lajos utca - Krúdy Gyula utca, Kossuth Óvoda (meglévő gyalogátkelőhely áthelyezése – meglévő kijelölt gyalogátkelőhely megszüntetése és új létesítése a kijelölő Hatóság által megjelölt útszakaszon)
- Kossuth Lajos utca – Kistói út csomópont (új gyalogátkelőhely létesítés)

Rendezett és fenntartható közterületi rendszer kialakítása

A városfejlesztés elsődleges célja az élhető és minőségi városi környezet megteremtése. S mivel a városfejlesztés egyik részeleme a minőségi és mennyiségi szempontból kielégítő parkolási feltételek megléte, ezért indokolt önálló részcélként a koncepcióba történő beágyazása.



A közterületen, zöldfelületen, útpadkán ötletszerűen leállított gépjármű, rendezetlen, nem szabályozott parkolásával nemcsak tönkre teszi a parkolással igénybe vett területet (eltűnik a zöldfelület, az útpadka kigödrösödik), de egyben balesetveszélyes is, miközben városképi szempontból sem kívánatos. Új parkolóhelyek létesítése, a meglévők megújítása a város épített- és természeti környezetének értékőrző megújításával valósulhat meg.

A Monort érintő, országos közutak közel jövőben tervezett fejlesztése során a lehetőségekhez mérten szükséges új parkolóhelyek kialakítása, egyéb szakaszokon pedig az útpadkák stabilizálásával, a zöldfelületek megújításával rendezett, minőségi utcakép létrehozása. A zöldfelületi rendszer fejlesztése a természeti értékeket szem előtt tartó rendezéssel valósítható meg.

A zöldfelületi hálózat élhetővé tétele, különösen a Strázsa-hegyen és vasútállomás környezetében fontos. A vasútállomás környezetének megújítása során különösen fontos a leromlott állapotú zöldfelületek rendezése. Az új parkolóhelyek létesítésénél, de a meglévő megújításánál is szem előtt kell tartani zöldszigetek kialakítását, zöldbeton alkalmazását. Általában véve a közterületek fejlesztésénél törekedni kell a minél nagyobb arányú zöldfelületi rendszerek kialakítására.

A fizető parkolási zónák bővítése, a kapcsolódó rendszer elemek fejlesztése

A rész cél a meglévő fizető parkolási zónák kiterjesztését irányozza elő. A bővítés két szempontból is célszerű. Egyrészt növeli az önkormányzati bevételeket, másrészt az adott fizetős zónában javul a gépjárművek „forgása”, javítva a szabad parkolóhelyekhez történő hozzáférést. A fizető parkolási zóna azt is eredményezi, hogy a gépjármű tulajdonosok, nem használják hosszú idejű várakozásra a parkolókat, hanem csupán célzottan, belátható idejű ügyintézéshez.

A fizetős parkolási zónák kiterjesztésével egy időben szükséges az elavult parkolóórák korszerű, az Okos Város projektbe bekapcsolható parkolóórákra történő cseréje. A parkolóórák modernizálása és számuknak növekedése a fizető parkolási rendszer üzemeltetési feladatait is kibővíti, tartalmukban átírják. Ezért szükséges a közterület-felügyelők továbbképzése, mellyel nemcsak fizető parkolás ellenőrzés hatékonyságának növelése érhető el, de egyéb kapcsolódó közterület felügyeleti feladatok is magasabb színvonalon végezhetőek el.

A Kossuth úton és belvárosi társasházaknál történő közcélú parkolás keretfeltételeinek rögzítése

Monor városközpontjában található parkolóhelyek telítettek. A Kossuth út mentén kialakított, fizető parkolóhelyek esetében rendszeres jelenség, hogy a Rendőrkapitányság előtti parkolóhelyeket rendőrségi gépjárművek hosszabb ideig elfoglalják. Azon túl, hogy mindezt parkolási díjfizetés nélkül teszik, tovább csökkentik az amúgy is kevés, hozzáférhető parkolóhelyek számát.

Ennek rendezése érdekében meg kell oldani az önkormányzat és az ingyenes közcélú parkolás között húzóó ellentmondást. A felek közötti egyeztetés eredményeként konszenzusnak kell létrejönni a fizető parkolóhelyek használatának módjáról.

A városközpont másik sajátos problémája, a társasházak mellett kialakított parkolók, illetve egyéb közterületek parkolási célú használata. Hétköznapokon a társasházi lakókon kívüli gépjármű használók is előszeretettel parkolnak ezeken, az egyébként ingyenes igénybe vehető parkolóhelyeken. Nyilvánvaló, hogy a motorizáció növekedésével a társasházak környezetében lévő parkolás, már az ott lakóknak is nehézséget jelent. Ezt tetézi a helyi lakók igénye felett megjelenő egyéb célú parkolási igény. Az önkormányzat felé történő, társasházi megkeresések a probléma megoldását sürgetik, ezért

a parkolási koncepció rész céljaként indokolt beemelni a kérdést. Ez esetben is az érintett felek közötti érdekharmonizáció szükséges.

3.2.2 Területi célok

Strázsa-hegy komplex fejlesztése

2020 év végére elkészült a Monor - Strázsahegy Fejlesztési Tanulmány, melynek parkolással összefüggő, lényegi javaslatai már bemutatásra kerültek a „Főbb parkolási problémák áttekintése – fejlesztési javaslatok” 8. pontjában, jelen koncepció 57. oldalán. Indokolt, hogy ennek a területi célnak tartalma megegyezzen a tanulmányban részletesen kidolgozottakkal.

Monori vasútállomás környezetének átfogó közlekedésfejlesztése

Monor város parkolási problémáinak egyik legneuralgikusabb területe a vasútállomás környezete. Hétköznapiokon a város legnagyobb befogadóképességű parkolói rendszeresen telítettek. A vasútüzemi terület, parkolási célú fejlesztési lehetőségei szétválaszthatók egy rövid- és egy középtávúra.

Rövidtávon már az is azonnali parkolóhely szám növekedést eredményezhet, ha a vasútállomás északi felén található parkoló területén az elhanyagolt zöldfelület rendezése megtörténik. Ugyancsak javíthatja a meglévő területeken a parkolást, ha a parkolóhelyek kijelölésre, felfestésre kerülnek, ezzel segítve a jobb helykihasználást. Szintén sokat javíthat a meglévő helyzeten további MÁV-területek parkolási célú hasznosítása. Erre szintén van konkrét tervezési javaslat.

A végső megoldást azonban a középtávon megvalósítandó intermodális központ jelenti, mely magában foglalja a belvárosból kiköltöztetett autóbusz pályaudvar, valamint a Bp. – Liszt F. repülőtér – Monor gyorsvasút végállomását. A komplex közlekedésfejlesztés során P+R parkolók, kiszolgáló utak, járdák, stb. létesülnek, megújulnak.

Monor városközpontjában a parkolási feltételek javítása

Ez a területi cél magában foglal számos fenti rész célban megfogalmazott beavatkozást. Úgy, mint a városközpontban található autóbusz pályaudvar kiköltöztetését, a fizető parkolási zónák kibővítését, kapcsolódó infrastruktúra elemek fejlesztését, a közcélú, ingyenes parkolás korlátozását (Rendőrkapitányság), új parkolóhelyek létesítését (Ady u., Bajcsy-Zs. u., Kossuth u. tervezett felújításával együtt, a Polgármesteri Hivatal melletti társasház mögötti terület teljes rehabilitációja, a volt ideggodó épületének bontása, terület parkolási célú hasznosítása), a gyalogos és kerékpáros egyéni közlekedés infrastruktúrájának fejlesztését.

4 JAVASLAT A PARKOLÁSSAL ÖSSZEFÜGGŐ FELADATOKRA, INTÉZKEDÉSEKRE A KIJELÖLT AKCIÓTERÜLETEKEN

4.1 INGYENES ÉS FIZETŐ ÉS POTENCIÁLIS PARKOLÓK LEHETŐSÉGEI (MEGLÉVŐK BŐVÍTHETŐSÉGE, ÚJ PARKOLÓK KIALAKÍTÁSA, ELLENŐRIZHETŐSÉG)

A jelenlegi fizetőzónás parkolás nem fed le teljes mértékben a település központjában jelentkező intenzív parkolási igényeket. Megfigyelhető, hogy a központban a fizető zóna határa mellett elhelyezkedő parkolóterületek kihasználtsága jelentős. Ez részben intézményi területek környezetébe eső településrészeket, részben lakóterületeket érint. A parkolási szokások alapján javasolt újabb területrészek bevonása a parkolási zónába. A zóna kiterjesztése az alábbi helyszíneken javasolt:

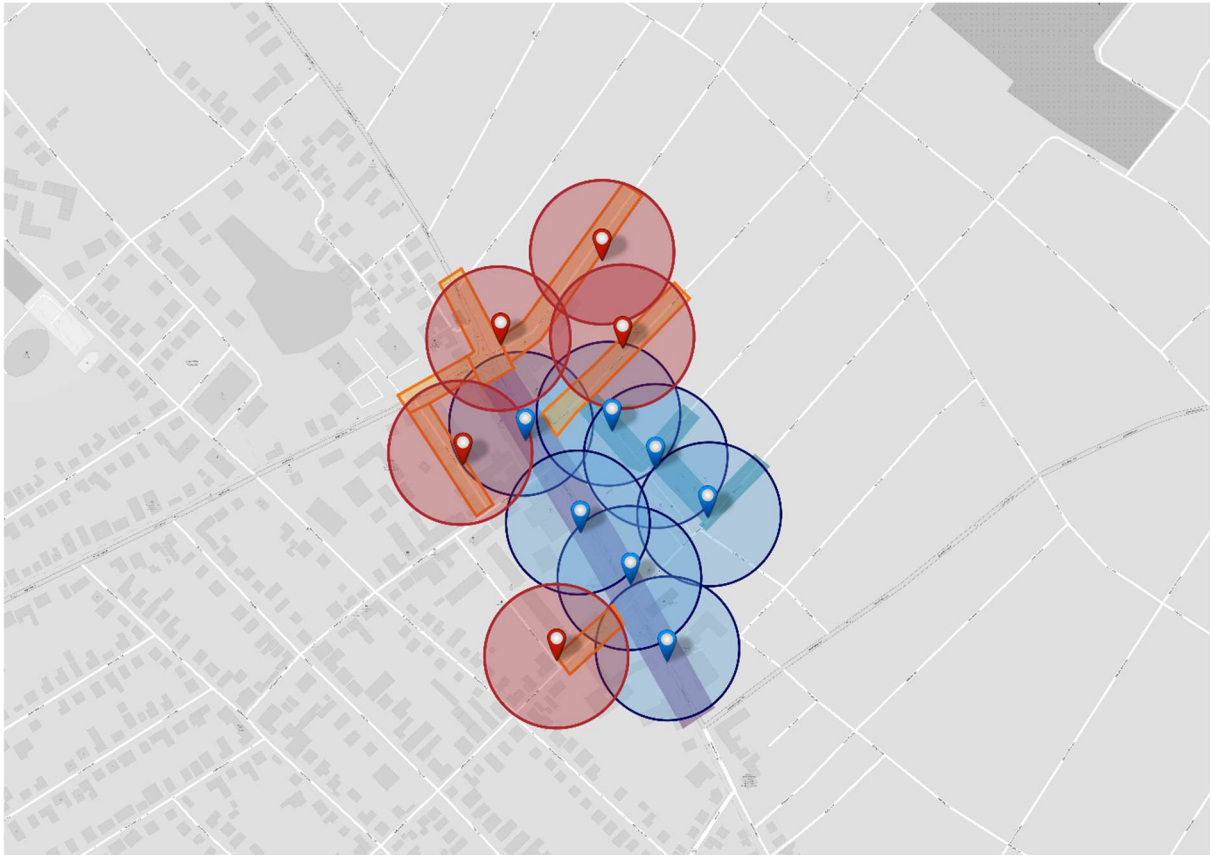
- *Kossuth Lajos utca (Arany János utcáig tartó szakasz)*
- *Ady Endre utca (Németh Ágoston utca – Kossuth Lajos utca közötti szakasz)*
- *Deák Ferenc utca*
- *Bajcsy Zsilinszky utca*
- *Németh Ágoston utca*
- *Mátyás király utca (Kossuth Lajos utca – Kiss Ernő utca közötti szakasz)*

A fizető zóna kiterjesztése parkolóautomaták kihelyezését teszi szükségessé. A parkolási koncepcióban 5 db új parkolóóra kihelyezésével számoltunk, illetve az ellenőrzések biztosítása érdekében további 1 fő parkoló ellenőr alkalmazása válik szükségessé.



A költség oldal várhatóan az első évben nagyobb mértékben növekszik, mint a bevételi oldal. Ez egyrészt a parkoló automaták beszerzésének és az alkalmazotti költségek azonnali megjelenése miatt várható, azonban a parkolási szokások alapján a használók első ütemben az ingyenes parkolóhelyeket fogják előnyben részesíteni a nagyobb gyaloglási távolságokat is elfogadva, azonban a szakmai tapasztalatok alapján a fizető területek használata egyre elfogadottabbá válik. Várhatóan néhány hónap elteltével a fizető zónába újonnan bevont területekre is intenzívebben visszatér a parkolás.

A jelenlegi parkolóautomaták elavultak, már rövid távon számolni kell az automaták cseréjével. Az új beszerzéseknél érdemes olyan automatákkal számolni, melyek lehetővé teszik a központi ellenőrzést. Magyarországon az egyik legelterjedtem berendezés a ATB PSA1256 típusú automata, melyből van napelemes és fix áramkörös kivitel is. Az automaták jelenlegi beszerzési költsége nettó 2-3 millió Ft, üzemeltetési költsége kb. évi nettó 70 ezer Ft/automata (üzemeltetés, karbantartás, nyomtatópapír).



Meglévő és javasolt fizetőzónák a szükséges parkoló automaták elhelyezésével

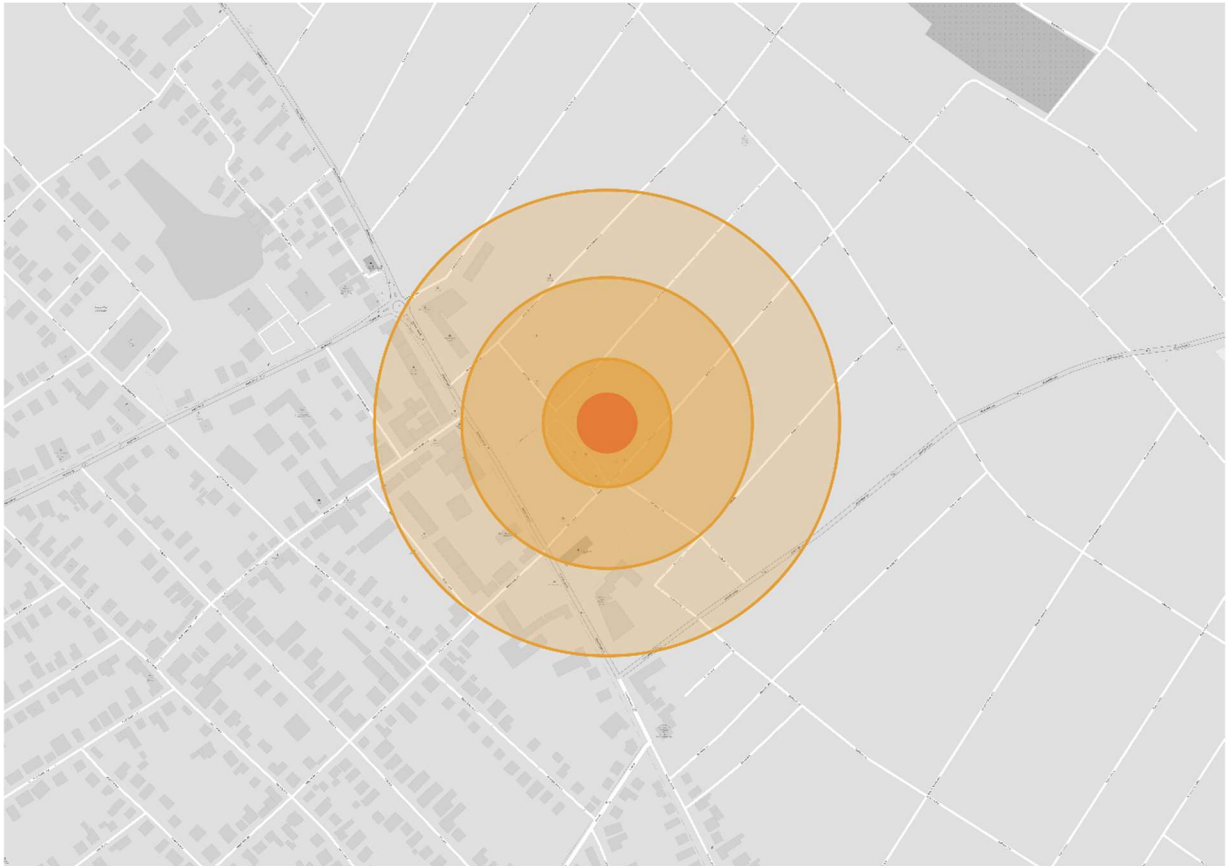
Forrás: saját szerkesztés

1. javaslat: Fizető parkolási zóna kiterjesztése

A jelenlegi parkolási rendszer bár 2 zónából áll a valós differenciáltság nem jelenik meg. Ebből adódóan a használók a központi, értékesebb parkolóhelyeket részesítik előnyben, míg a központtól távolabbi területek alulhasznosítottak. Városi érdek, hogy a frekvenciált, városszerkezeti értékesebb területek és a belváros határán lévő területek parkolási célú használata kiegyenlítődjen, melynek az irányított parkolási tájékoztatás mellett egyik leghatékonyabb eszköze a differenciált parkolási díjfizetés bevezetése. Javaslatunk, hogy a Kossuth Lajos utca Bocskai utca és Arany János utca közötti területe, valamint a Deák Ferenc utca magasabb díjkategóriába kerüljön besorolásra, míg a többi területen alacsonyabb díjfizetési kötelezettség legyen.

A Piac környéki parkolóterületek piaci napokon kívüli ingyenességét továbbra is javasoljuk megtartani, így a belváros közelében, a városi életet nem zavaró helyszínen biztosítható ingyenes parkolási lehetőség.

A következő ábrán látható, hogy a piac parkoló területéről az egyes belvárosi helyszínek légvonalban milyen távolságra találhatók.



Piac parkoló 150-300-500 méteres kiszolgálási területe

Forrás: saját szerkesztés

2. javaslat: Differenciált parkolási díjfizetés kialakítása

Költséghatékonysági szempontból az elsődleges feladat a meglévő parkolási infrastruktúra hatékonyabb kihasználására való intézkedéssorozat megvalósítása, azonban elkerülhetetlen, hogy ezek mellett építési beavatkozásokkal is fejlesztésre kerüljön a parkolási rendszer. A rendelkezésre álló helyszínek, a meglévő közműrendszer és a városképi megjelenés miatt a belvárosi területen a legnehezebb a környezetbe illő, reális költségeken megvalósítható parkoló fejlesztés.

A Belváros alábbi helyszínein javasolt a parkolási kapacitás építéssel történő fejlesztése:

- *Kossuth Lajos utca (Arany János utca - Nemzetőr utca közötti szakasz):* Az útszakaszon jelenlegi is megjelenik a parkolási igény. A kiépítetlen parkolóhelyek miatt az útpadkán várakoznak a járművek. A fejlesztéssel együtt a vízvezetés rendezése is szükséges. A parkolóterület legtávolabbi pontja is csak kb. 300 méteres gyaloglási távolságra
- *Ady Endre utca (Kossuth Lajos utca – Dózsa György utca közötti szakasz):* Szintén belváros közeli terület, ahol részben elindult a parkoló fejlesztés. Ennek folytatása javasolt a közterület rendezésével együtt. A parkolófejlesztés kapcsán a jelenlegi merőleges parkolók párhuzamos parkolóvá alakítása javasolt. Ez parkolószám csökkenéssel jár, azonban nagyban növeli a forgalombiztonságot és az új parkolók kiépítésével rendezett körülmények között a csökkenő parkolószám visszapótolható.

- *Deák Ferenc utca:* Elsősorban a Kossuth Lajos utca felőli szakasz esetén fontos a rendezett parkolóterület kijelölése. A hivatali feladatokból adódóan az Deák Ferenc utca jelentős terhelést kap, melyhez nem áll rendelkezésre megfelelő kiszolgáló infrastruktúra. Javasolt az utcában az útpadka és a vízelvezetés rendezésével együtt párhuzamos parkolók megépítése.
- *Bajcsy-Zsilinszky utca:* A Deák Ferenc utcához hasonló módon javasoljuk az útpadka, vízelvezetés rendezésével együtt párhuzamos parkolóterületek megépítését. A fejlesztés nem csak a parkolási kérdések rendezését, hanem a megfelelő városi környezet kialakítását is nagyban elősegíti.
- *Belváros területén koncentrált parkoló építése:* A korábbi fejlesztési elképzelések között is megjelent egy koncentrált parkolóterület megépítése. Erre több lehetséges helyszín is felmerült. A javasolt egyéb fejlesztések lehetővé teszik a parkolási problémák rövid távú kezelését, ezért javasoljuk, hogy a belvárosi parkolófejlesztést egy komplex fejlesztési program keretében valósítsák meg. A komplex vizsgálatban figyelembe lehet venni a városi és régiós feladatkörökből adódó közlekedési igényeket, vizsgálni lehet a lakóingatlan fejlesztéseket, a fenntartható városközpont kialakításának lehetőségét. Ennek keretében érdemes egy olyan parkoló létesítmény kialakítása, mely jelentős mértékben kiszolgálja a belvárosban jelentkező parkolási igényeket. A parkolási létesítmény megvalósítása során törekedni kell, hogy a szükséges parkolószám biztosítása mellett lehetőség szerint a közterületi parkolók számának csökkentése is megvalósítható legyen, így segítve az élhető belvárosi környezet kialakítását. A parkolófejlesztés kapcsán érdemes figyelembe venni a lehetséges lakóingatlan fejlesztést, megvizsgálva, hogy a lakóingatlan fejlesztés során megjelenő parkolási igény milyen módon kapcsolható össze a közösségi parkolási igényekkel.
A parkolóterület alkalmas lehet arra, hogy az belvárosban jelentkező intézményi parkolási igényekre is megoldást adjunk (Önkormányzat, Járáshivatalok, Rendőrség)
- *Elektromos töltőhelyek fejlesztése:* Szakmai előrejelzések szerint az elektromos gépjárművek részarányának növekedése várható. Ez már a szabályozásoknál is megfigyelhető, a parkolóterületeken az elektromos gépjármű töltés biztosítása előírásként szerepel. települési érdekként megjelölhető, hogy a környezetbarát közlekedési módok segítése érdekében javasolt az elektromos gépjármű töltő hálózat fejlesztése. Az elektromos töltők építése nem csak közlekedéstervezési feladatkor, az üzemeltetéshez szükséges biztosítani a megfelelő elektromos hálózati kapcsolatokat, melynek bekerülési költsége sok esetben magasabb, mint a parkolóhely egyéb elemeinek kiépítése.

3. javaslat: Belvárosi parkolási infrastruktúra fejlesztése

A település belvárosi részén a rendelkezésre álló parkoló kapacitás kihasználtságának növelése is városi feladat. A kiépített, de alul használt parkolók esetén a differenciált díjfizetés mellett, az irányított parkolási rendszer eszközeivel is javulás érhető el. A koncepció készítése közben vizsgáltuk a dinamikus parkolási irányítási rendszer bevezethetőségét is, azonban a várható beruházási és üzemeltetési költségek, illetve ezekkel szemben álló hasznok alapján nem javasoljuk dinamikus parkolási irányítási rendszer bevezetését. Szintén nem javasoljuk rövid távon a parkolási rendszer tekintetében a „smart” megoldások alkalmazását. A város méretéből és a parkolási szokásokból adódóan nem jelentkezik olyan parkolási igény, amely alapján egy „smart” eszközöket alkalmazó parkolási rendszer pénzügyileg



fenntartható módon működtethető. A koncentráltan kiépített parkolási létesítmény megvalósulása esetén javasolt megvizsgálni, hogy a parkolási kapacitásokat is figyelembe vevő tájékoztatási rendszer valósuljon meg.

Monor területén a rendelkezésre álló parkolási kapacitások jobb kihasználására statikus parkolási rendszer kiépítését javasoljuk. A tájékoztatást és irányítást a városi környezetbe illeszthető, de mindemellett feltűnő, jól érzékelhető táblarendszer segítségével kell megadni. A tájékoztatási és irányítási rendszer első elemeit a belvárosi főbb bevezető utak mentén kell elhelyezni, melyeken meg kell jeleníteni a főbb parkolóterületeket. A kereszteződésekben, döntéshozási pontokon szintén szükséges táblákat kihelyezni, így könnyítve a közlekedők tájékozódását.

A táblarendszert úgy kell kialakítani, hogy grafikája egyszerű, könnyen értelmezhető legyen, azonban a használók számára megfelelő tájékozódást adjon arra, hogy úticéljuk közelében minimális gyaloglási távolságokra milyen parkolóterületek állnak rendelkezésükre.

4. javaslat: Parkolási tájékoztatási rendszer kiépítése

4.2 TÉRSÉGI SZEREPKÖRBŐL ADÓDÓ PARKOLÁSI FELADATOK KEZELÉSE

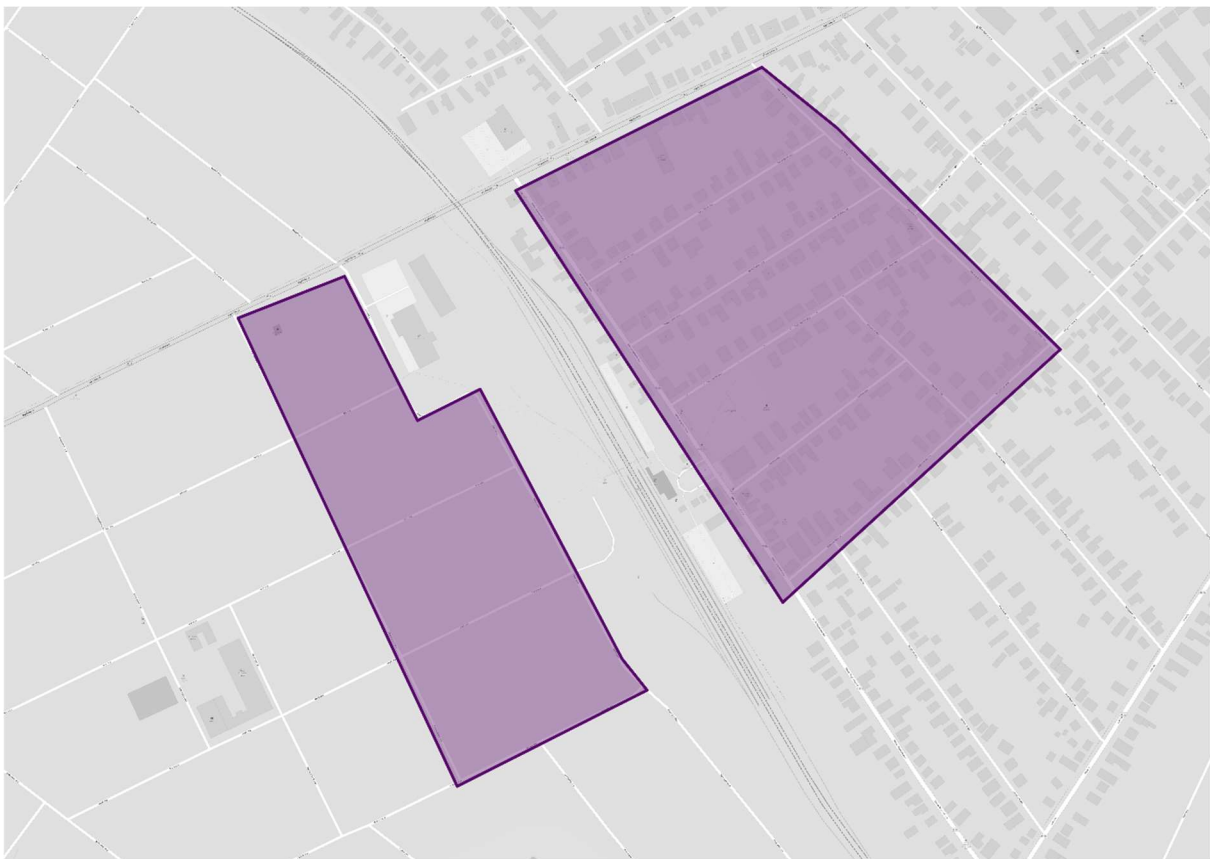
A településen megjelenő egyik legjelentősebb parkolási igény a vasútállomás környékén jelentkezik. A jelentős járműszám egyrészt a régiós közlekedési rendszerből adódik, de a vasútállomási parkolás a városlakóknál is megfigyelhető igény. A tulajdonviszonyok miatt a vasútállomás környéki parkolás kapacitás kiépítése elsődlegesen állami feladat, azonban fontos, hogy a helyi érdekek is megjelenjenek a fejlesztésben. A vasútállomási kiszolgálás jelenleg elsősorban a vasútállomástól északra történik, de a beépítés is ezen a területen intenzívebb, így a megjelenő forgalom zavaró tényezőként jelentkezik lakóterületen. A javaslatunk az, hogy az északi kiszolgálás mellett erősítésre kerüljenek a vasútállomástól délre lévő kapcsolatok. A közlekedők jelenleg is használják parkolásra a déli vasúti területeket, azonban sem a parkolóterületek, sem az odavezető utcák nincsenek kiépítve, így csak szabályozatlanul történik a P+R parkolás.

Az északi területeken elsősorban a közösségi közlekedési kiszolgálás a rövid idejű parkolás és a helyi parkolási igények kiszolgálásának fejlesztését javasoljuk, míg a déli területeken a térségi feladatkörökből adódó parkolási igényekhez igazított parkolóterület fejlesztés feltételeit kell megteremteni. Ehhez szükséges egyrészt a Móricz Zsigmond utca fejlesztése, elsősorban forgalomcsillapításának megvalósítása, másrészt a vasúttól délre eső területeken a települési életet kevésbé zavaró közúti kapcsolat kiépítése fontos. Ez történhet a Gém utca fejlesztésével, azonban a település számára kedvezőbb lenne egy új kapcsolt kiépítése a vasúthoz közelebb eső területen, pl. a jelenlegi rakodóterülethez vezető út nyomvonalában. Ennek kialakíthatósága részletes vizsgálatot igényel, az állomási parkolóterületek fejlesztésével együtt javasolt megvizsgálni.

5. javaslat: Vasútállomás P+R parkoló bővítése, rendezése

A vasútállomás környéki lakóterületen védelme érdekében szükséges a P+R parkoló forgalmat az állomási parkolóterületekre koncentrálni. Ennek egyik megoldása a szükséges parkoló kapacitás kiépítése. Amennyiben a parkolási igényekhez mérten rendelkezésre állnak kulturált, őrzött parkolók, a közlekedők elsősorban ezeket fogják használni, azonban, ha nem áll rendelkezésre megfelelő számú parkolóterület, a parkolási igények – a mai állapothoz hasonló módon – a környező utcákban is megjelennek. Erre egyrészt az utcákban a parkolás korlátozása lehet eszköz, másrészt egyedi forgalomtechnikai megoldások bevezetése segítheti a területre nem illő parkolás távoltartását. Ilyen megoldás lehet, hogy a Móricz Zsigmond utca – Mátyás király utca – Széchenyi utca által határolt területeken az utcákba csak északról lehessen behajtani, délről, a Móricz Zsigmond utca irányából csak az adott utcában élők hajthassanak be engedéllyel. A megoldás korlátozhatja a vasút felől parkolóhelyet kereső forgalom behajtását, azonban a területen élők részére nem jelent korlátozást. A megoldás az utcákat érintő átmenő forgalom szempontjából is kedvező hatású lehet.

A déli területeken ehhez nagyban hasonló módon szabályozható a Főnyad Jenő utca – Páskom utca Gém utca – Nádas utca közötti terület. Itt azonban a szabályozást még szigorúbbra javasoljuk kialakítani. A területre csak a lakók és a célforgalom behajtása legyen engedélyezett. A beavatkozás nagyban elősegíti, hogy a lakóterületeket ne terhelje az átmenő forgalom.



Vasútállomás környéki védendő lakóterületek

Forrás: saját szerkesztés

Mindkét beavatkozásnál fontos a megfelelő ellenőrzési rendszer kiépítése. Az ellenőrzés történhet automatikus módon, térfigyelő kamerarendszer kiépítésével, vagy a kamerarendszer központba történő bekötésével és humán erőforrással történő ellenőrzésével. Azonban mindkét megoldás jelentős beruházási és üzemeltetési költséggel jár. Az ellenőrzési rendszer megvalósítását első körben

közterületi felügyelet jelenlétével javasoljuk megoldani. Amennyiben a használók körében tudatosul, hogy nem csak a szabályozás kiépítése, hanem az ellenőrzés is megvalósul, várhatóan a szabálykövető magatartás magasabb arányban lesz megfigyelhető a közlekedők körében.

6. javaslat: Vasútállomás környéki parkolás szabályozása

A belváros peremén működő rendelőintézet szintén jelentős parkolási igénnyel rendelkezik. Jelenleg a kiépített parkolóterületeken, illetve a környező utcában várakoznak a járművek, azonban megfigyelhető, hogy sok esetben nehéz parkolóhelyet találni. Rövid távú megoldásként javasoljuk az uszoda parkoló megnyitását a rendelőintézet forgalma számára. A két intézmény közötti gyaloglási távolság 150-200 méter. Javasolt a gyalogos felületek rendezése, fejlesztése, így ösztönözve a közlekedőket, hogy egy távolabbi várakozóhelyről közelítsék meg a célintézményt. A jelenlegi pandémiás helyzetben az uszoda parkoló alulhasznosított, de vizsgálataink szerint szükség esetén az uszoda parkoló kapacitásbővítése is megvalósítható. Az infrastrukturális fejlesztés mellett fontos közlekedők megfelelő tájékoztatása, így javasoljuk ezen projekt megvalósítása esetén a parkolási tájékoztatási rendszerbe történő bevonását is.

7. javaslat: Rendelőintézet környéki parkolásszabályozás

4.3 CSALÁDI HÁZAS LAKÓTERÜLETEK PARKOLÁS SZABÁLYOZÁSA

Szigorúbban kell szabályozni a családi házas övezetekben a belső területeken gépjármű tárolására alkalmas felületeket: jellemzően családi házas övezetekben a háztartások két személygépjárművel rendelkeznek. Mivel a jelenlegi szabályozási környezetben nem szükséges minden esetben építési engedélyt kérni, így a keretrendszerekben szükséges megfelelően szabályozni többek között a gépjármű tárolást. Amennyiben a szabályozási környezet szükségessé teszi, már az épületek tervezésénél ügyelnek rá, hogy telken belül biztosított legyen a járművek elhelyezése. Ezzel elkerülhetők a közterületi gépjármű tárolások, melyek egyrészt akadályozzák a forgalmat, másrészt jelentősen rontják a városképet. A teljes közterületi parkolás tiltását nem javasoljuk, ez nagyban ellentétes a gyakorlati élet tapasztalataival, azonban javasolt a közterületi parkolások területén is a rendezettség elvét követni. Kerülendőnek tartjuk a föld padkák kialakítását. Amennyiben a közterület lehetővé teszi, szabályozott parkolási lehetőségekkel és növénytelepítéssel irányítottan javasoljuk kialakítani a parkolást. Ha a közterület jellege nem teszi lehetővé szabályozott parkolóterület kialakítását, javasoljuk burkolt padkák kialakítását.

8. javaslat: Családiház lakóterületeken közterületi szabályozás kialakítása



4.4 TEHERGÉPJÁRMŰ PARKOLÁSI KÉRDÉSEK

Monor területén is megfigyelhető a tehergépjárművek, illetve buszok közterületen történő tárolása. A jelenség ellenőrzése és szankcionálása nehéz, így javasoljuk ennek szabályozás szintű kezelését. Egyrészt a város működését figyelembe véve javasolt a település egészére egy teherforgalmi behajtási tervet készíteni, mely utca szinten szabályozza a súlykorlátozási kérdéseket. A behajtási engedélyek kiadása során pedig szintén javasolt ezen behajtási rendszer szerint eljárni, és a behajtási engedélyeket nem csak célpont, hanem elérési útvonal szerint is meghatározni. Ezáltal tehermentesíthető a jellemzően önkormányzati tulajdonú infrastruktúra, ami a fenntartási költségek területén jelent kedvező megtakarításokat.

9. javaslat: Tehergépjármű parkolás rendelet szintű szabályozása

A város működése szempontjából azonban fontos, hogy a helyi vállalkozások, munkavállalók számára szükséges parkolóterületek biztosítva legyenek. A használók körében nem elfogadott szemlélet, hogy a közterületek használata nem automatikusan járó ingyenes jog, ezért sok esetben megfigyelhető a gépjárművek közterületen való tárolása. A tehergépjárművek és buszok minden esetben valamilyen vállalozási formához kötve működnek, melyek működési engedélyében rögzítésre kerül a vállalozáshoz tartozó gépek tárolási helyszíne. Sok esetben a használók kényelmi okokból térnek el az engedélyben foglalt működéstől. első körben az ellenőrzés és figyelmeztetés módszerét javasoljuk alkalmazni. Amennyiben ez nem eredményes, javasoljuk a használók irányába történő szankcionálásokat, büntetések alkalmazását.

Szintén javasoljuk, hogy a település proaktív módon járjon el a tehergépjármű tárolások kérdésében. Célszerű az érintettekkel közösen egy munkacsoport létrehozása, mely feladata olyan területek felkutatása, amely alkalmas a koncentrált tehergépjármű tárolásra. Ilyen területek lehetnek felhagyott vagy alulhasznosított ipari területek. A kiválasztásnál fontos szempont, hogy az ott megjelenő teherforgalom a lakóköznyezet zavarása nélkül tudja elérni és elhagyni a területet. Fontos kiépíteni a terület vagyónvédelmét, melyre szintén több lehetőség áll rendelkezésre. (élőerős védelem, kamerarendszer, stb.) Biztosítani kell a területen, hogy a használók egyéni közlekedéssel is eljuthassanak a területre, illetve nagyban segíti a működést, ha a területen belül a gépjárművek karbantartására is lehetőség nyílik. Az üzemeltetést nagyban elősegítheti, hogy a használók a szolgáltatásokért díjat fizetnek. A díjfizetés csak látszólagos többletterhelés, mivel a járművek megfelelő tárolására és karbantartására a vállalozásoknak a vállalozások feladatain belül kell biztosítani a megfelelő helyszíneket.

A rendszer elfogadását nagyban segítheti, ha a döntések az érintettek bevonásával születnek és a település részéről elsődlegesen nem a szankcionálás, hanem a vállalozások, vállalozók megsegítése a fő kommunikációs irány.

10. javaslat: Koncentrált tehergépjármű tároló kialakítása



4.5 OKTATÁSI INTÉZMÉNYEK KÖRNYEZETÉBEN „K+R” (KISS AND RIDE) PARKOLÁSI RENDSZER BEVEZETÉSE

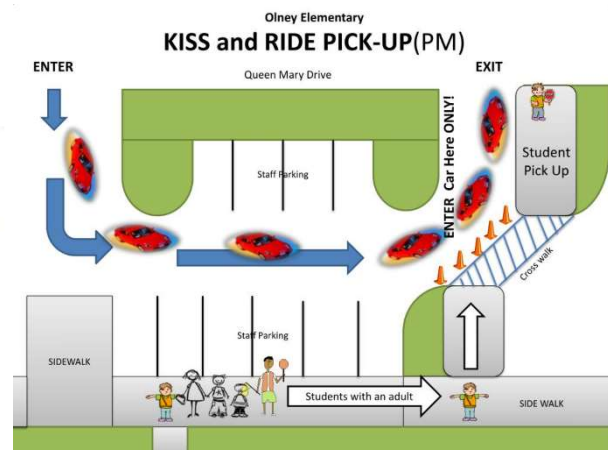
Monor esetében komoly problémát jelent az oktatási intézmények körüli rövidtávú, a gyermek(ek) utascseré idejére történő megállás. A probléma leginkább az óvodákat és általános iskolákat érinti, ahol a szülőnek esetenként nem elégséges pusztán az intézmény előtt megállnia, de be is kell mennie az épületbe, ezzel megnövelve a gépjármű megállásának idejét. A probléma kezelésére már Magyarországon is számos helyen alkalmazzák az úgynevezett K+R („Kiss and Ride”) vagy K+Go (Kiss and Go) parkolóhelyeket vagy zónákat. Ezen típusú parkolóhely egyelőre sem a KRESZ-ben, sem az Útügyi Műszaki Előírásokban nem található meg, utasítást nem adnak a járművezetők felé. Ezért a parkolóhelyek esetében időbeni hatállyal ellátott „Várakozni tilos” jelzőtáblákat szükséges használni, parkolózónák esetében érdemes továbbá a „Mindkét irányból behajtani tilos” jelzőtáblát is elhelyezni.

A K+R parkolókat elsődlegesen az utca intézmény felőli oldalán érdemes elhelyezni, hogy a gyerekeknek ne kelljen azt keresztezni. Amennyiben a közlekedési hálózat és igények szükségessé teszik az ellenoldalon való kialakítást is, úgy ezen parkolóhelyek kialakítása együtt kell járjon biztonságos kijelölt gyalogosátkelőhely kialakításával. Ez megteremthető középsziget építésével, az útpályaszint megemelésével, a közvilágítás fejlesztésével, valamint akár okos zebra alkalmazásával.

Az oktatási intézményeket jellemzően szűk időszakban, koncentráltan hagyják el a diákok, ezért a K+R céljára kialakított parkolóhelyeken az egyéb időszakokban akár hosszabbtávú parkolási igények is kielégíthetőek. Az utascseré, ezzel együtt pedig a gépjárművek fluktuációja fokozható azzal, ha a szülő előre tudja jelezni érkezését az intézmény felé, azaz a gyermek öltözködése, összepakolása már a megállás kezdete előtt megtörténik. A K+R parkolók esetében nem ajánlott azok nagyszámú kialakítása, a hatékonyság növelését egyértelműen a szervezés javításával, a meddőidők minimalizálásával kell elérni.

A K+R parkolók számos előnye mellett fontos megjegyezni: a megállási lehetőségek javítása nem okozhatja a gépjárművel iskolába szállított gyerekek arányát. Azaz ezen parkolóhelyek mellett szükség van az oktatási intézmények biztonságos gyalogos és kerékpáros megközelítésére, valamint a hatékony közösségi közlekedésre, illetve opcionálisan iskolabuszrendszerre. Az alábbiakban néhány példát mutatunk be működő K+R rendszerekről:





K+R megoldások

Forrás: internet, saját

Az oktatási intézmények környezetében a reggeli és délutáni időszak okozza a legnagyobb közlekedési problémát. Az igényből fakadó parkolási kapacitás megépítése és fenntartása is jelentős anyagi ráfordítást tenne szükségessé, illetve a parkolási létesítmények kiépítéséhez szükséges hely sem áll minden esetben rendelkezésre.

Az oktatási intézmények által generált forgalom és parkolási igényt egyedi megoldásokkal javasoljuk kezelni. A legtöbb intézmény környezetében a közterület rendezetlen, a közlekedés és a parkolás szabályozatlan. A szülők gépjárművel a bejáráshoz közel szeretnének megállni, így szinte minden helyen megfigyelhető, hogy az intézmény környezetében a padkán, zöldterületen, magáningatlanok kapubejáratjához előtt parkolnak.



A középiskolák környezetében is jelentkezik a parkolási probléma, azonban a jelenség az általános iskolák és az Óvodák, bölcsődék környezetében a legintenzívebb.

Míg az általános iskolák környékén megoldható, hogy valódi K+R parkolási rendszer működjék, ami a gyakorlatban azt jelenti, hogy a szülő leparkol, a gyermek pedig kiszáll és besétál az intézménybe vagy délután a fordított műveletet végzi el, addig az óvodák környezetében biztosítani kell a hosszabb idejű parkolást.

A K+R parkolók létrehozása az intézmények környezetében az alábbi megoldásokkal lehetséges:

- *Útpadka rendezéssel parkolóterület kialakítása*
- *Vízvezető árok burkolásával parkolók kialakítása*
- *Forgalomtechnikai eszközökkel forgalomcsillapítás és szabályozott parkolási rend kialakítása*

11. javaslat: K+R parkolórendszer létrehozása

Az oktatási intézmények környezetében kialakuló parkolási problémák kezelésének csak egyik módja a parkoló területek építése és a jelentkező parkolási igények kiszolgálása. A másik lehetséges kezelési eszköz a parkolási igények csökkentése, alternatív közlekedési módok előnyben részesítése. Ehhez az infrastrukturális környezet mellett a szemléletformálás is fontos eszköz. Megvalósítása általában lassabb, azonban lényegesen olcsóbb és hatása hosszabb ideig fenntartható. Az oktatási intézmények használóinak közlekedési szokásjellemező változtatására az egyik legjobb eszköz a „Biztonságos út az óvodába, iskolába” program elindítása, mely az alábbi főbb tevékenységekből áll.

- Fel kell mérni, hogy az egyes intézmények milyen ellátási körzettel rendelkeznek, mely területekről és mely irányból érkeznek az intézménybe a gyerekek.
- Meg kell vizsgálni, az intézménytől indulva, milyen közlekedési konfliktuspontok találhatók az infrastruktúrán.
- Cselekvési tervet kell készíteni a feltárt konfliktuspontok közlekedésbiztonságának javítására. Ilyen beavatkozások lehetnek többek között a következők:
 - gyalogátkelők forgalombiztonságának növelése
 - forgalomcsillapítás
 - gyalogos felületek szélesítése, bővítése
 - hálózati kapcsolathiányok megszüntetése
 - akadálymentes közlekedés biztosítása
 - térfigyelő kamerarendszer telepítése
 - közvilágítási rendszer felülvizsgálata

Az intézkedéssorozattal biztonságossá tehető a gyermekek otthonuk és az intézmények közti közlekedése, ösztönözni lehet a szülőket, hogy a gépjármű helyett gyalogosan vagy kerékpárral kísérjék gyermeküket az iskolába vagy óvodába.

- Az oktatási intézmények környezetében javasolt megfelelő tároló kapacitás kiépítése, kerékpárok, rollerek, illetve egyéb mikromobilitási eszközök számára.
- Óvodák környezetében a z előbbi közlekedési eszköz tárolók kiépítése fontos, azonban e mellett speciális, egyedi ötletek is segíthetik a környezetbarát közlekedési módválasztást (kismotor tároló, babakocsi tároló, stb.).



- Szintén kiemelt feladat az edukáció, mely keretében a gyermekeket a környezetbarát közlekedési módok hasznosságával kell megismertetni, kampányok, versenyek segítségével ezen közlekedési eszközök használatára kell ösztönözni.

12. javaslat: „Biztonságos út az óvodába, iskolába” program elindítása

4.6 KERÉKPÁR ÉS MIKROMOBILITÁSI ESZKÖZÖK TÁROLÁSI KÉRDÉSEI

Városi környezetben az egyéni gépjármű közlekedés mellett valódi alternatívát nyújt a kerékpáros közlekedés. Azonban ahhoz, hogy a kerékpáros közlekedés részaránya növekedjen, nem csak a kerékpáros hálózati létesítményeket kell fejleszteni, hanem biztosítani kell a megfelelő kerékpártárolási lehetőséget is. A rendezetlen kerékpártárolás szintén okozhat társadalmi feszültséget, ezért érdemes proaktív módon kialakítani a kerékpártároló rendszereket.

A közterületi megjelenés miatt érdemes egységesíteni a kerékpártámaszokat. Előnyös lehet, ha az Önkormányzat kiválaszt egy kerékpártárolási megoldást, melynek telepítésére elkészít egy mintaterveit, a telepítés engedélyeztetését megkönnyíti. Javasolt olyan támaszok kiválasztása, amelynek létezik olyan kialakítása, amely egyben minimális reklámfelületet is biztosít. Így elérhető, hogy egyes szolgáltatók, kereskedelmi létesítmények finanszírozásával kikerüljenek közterületekre kerékpár támaszok. E mellett javasolt a közintézmények környezetében is fejleszteni a kerékpártárolási lehetőségeket. A kerékpár közterületi tárolásánál elsődleges szempont a kerékpárok biztonságos tárolása, ezért a telepítésekor célszerű olyan helyszíneket választani, ahol vagy az elhelyezkedés miatt vagy egyéb szempontok miatt (pl. térfigyelő rendszer) biztosított a vagyonvédelem.

13. javaslat: Kerékpártámaszok fejlesztése

Megfigyelhető, hogy a hosszabb idejű kerékpártárolásoknál a használók egy részének nem nyújt megfelelő biztonságérzetet a közterületi lakattal vagy egyéb eszközzel történő lezárás. Erre megoldásként javasoljuk egyedileg zárható kerékpár boxok kihelyezését. A kerékpár boxokat egyedi, a városi környezetbe illeszkedő külsővel vagy növénytelepítéssel a városi környezetbe lehet illeszteni. Zárható kerékpár boxok telepítését elsődlegesen a vasútállomás és az autóbusz pályaudvar környezetében javaslunk telepíteni.



Zárható kerékpárbox

Forrás: lemezmunkak.hu

14. javaslat: Kerékpár boxok telepítése

A kerékpártámaszok részénél már említésre került, hogy az intézmények környezetében is javasolt a kerékpártárolási rendszer fejlesztése. Követendő példaként szolgálhat az önkormányzati intézményekhez kihelyezett kerékpártárolók létesítése. E mellett oktatási intézmények, egyéb magán vagy állami intézmények környezetében is célszerű biztosítani a kulturált és biztonságos kerékpártárolási lehetőségeket.

15. javaslat: Intézményi kerékpártárolás fejlesztésének támogatása

A jelenlegi pandémia okozta helyzet csak tovább erősíti az egyéni közlekedés szerepét, ahol a településeknek fontos szerep jut a fenntartható közlekedési módokat előtérbe helyezésére. Ez környezeti, gazdasági, társadalmi érdek is, melynek egyik eszköze a biztonságos, kulturált kerékpártárolási lehetőségek biztosítása.

4.7 STRÁZSAHELY PARKOLÁSI FEJLESZTÉSE

Monor Strázsahegy terepülésrészét a turisztikai vonzerő miatt jelentős helyi és településen kívüli látogatóforgalom terheli. A jelenlegi állapotban a parkolás rendezetlen formában valósul meg. Javasoljuk a Strázsahegy településrészen a parkoló infrastruktúra kiépítését a korábbi tanulmányokban is megjelölt módon módon:

Locsodi utca: 100 db, kétoldali párhuzamos parkolás

Szent Orbán tér: 50 db, férőhelyes parkoló terület

Strázsahegyi dűlő: 122 db, kétoldali párhuzamos parkolás

Bereki dűlő: 1000 férőhelyes ideiglenes parkoló terület, csak jelentős rendezvények idejére

Mendei út: 100 db, kétoldali párhuzamos parkolás

16. javaslat: Strázsahegy parkolófejlesztés

4.8 ÉPÍTÉSI SZABÁLYOZÁSI KÉRDÉSEK

A jelenlegi Helyi Építési Szabályzat 1,5 parkoló biztosítását írja elő a belvárosi környezetben. Ez az országos átlagnál szigorúbb szabályozás, azonban még mindig kevesebb, mint a gyakorlati gépjármű birtoklás. Javasoljuk, hogy a belvárosi környezetben a lakásonként 2 db parkoló megépítésének kötelezettsége kerüljön be a HÉSZ-be. A parkolókat elsődlegesen telken belül kelljen kiépíteni, amennyiben a beépítési környezet ezt nem teszi lehetővé, az Önkormányzat által kijelölt közterületen - lehetőség szerint a beruházás közvetlen közelében – a fejlesztés során a beruházónak a telken belül nem biztosítható parkolót kelljen megvalósítani. Ez alóli mentességet csak az biztosítson, ha a fejlesztéshez készül olyan közlekedési hatásvizsgálat, mely egyértelműen feltárja, hogy a fejlesztés parkolási igénye a meglévő közterületi parkolási infrastruktúrán biztosítható.

Szintén a HÉSZ-ben szükséges rögzíteni és az engedélyezési eljárások során szigorúan számon kell kérni a társasházi kerékpártárolás biztosítását. A jelenlegi szabályozási környezetben is biztosított, hogy a beruházókat kerékpártárolók építésére kötelezzék, azonban a gyakorlat azt bizonyítja, hogy a tervekben szereplő kijelölt kerékpártárolók vagy nem használhatók megfelelően a kerékpártárolásra, vagy a használatba vételt követően egyéb célra kerülnek kihasználásra.

17. javaslat: HÉSZ módosítási javaslatok

5 Ütemezés

Javaslat száma	Megnevezés	Időtáv	Időszak	Szükséges előfeltétel
1. javaslat	Fizető parkolási zóna kiterjesztése	rövid	2021-2022	Parkoló automaták beszerzése, humán erőforrás fejlesztés
2. javaslat	Differenciált parkolási díjfizetés kialakítása	rövid	2021-2022	Fizető parkolózóna kiterjesztése
3. javaslat	Belvárosi parkolási infrastruktúra fejlesztése	rövid-közép	2021-2025	Belvárosi fejlesztési terv elkészítése
4. javaslat	Parkolási tájékoztatási rendszer kiépítése	rövid	2021-	-
5. javaslat	Vasútállomás P+R parkoló bővítése, rendezése	közép-hosszú	2023-2026	MÁV fejlesztések megvalósulása
6. javaslat	Vasútállomás környéki parkolás szabályozása	rövid-közép	2021-2026	-
7. javaslat	Rendelőintézet környéki parkolásszabályozás	rövid	2021	-
8. javaslat	Családirházas lakóterületeken közterületi szabályozás kialakítása	rövid-közép	2021-	részben lakóutca fejlesztések
9. javaslat	Tehergépjármű parkolás rendelet szintű szabályozása	rövid-közép	2021-	Teherforgalmi behajtási rendszer kialakítása
10. javaslat	Koncentrált tehergépjármű tároló kialakítása	rövid-közép	2021-	Munkacsoport létrehozása
11. javaslat	K+R parkolórendszer létrehozása	rövid	2021-	-
12. javaslat	„Biztonságos út az óvodába, iskolába” program elindítása	rövid	2021-	-
13. javaslat	Kerékpártámaszok fejlesztése	rövid	2021-	-
14. javaslat	Kerékpár boxok telepítése	rövid	2021-	-
15. javaslat	Intézményi kerékpártárolás fejlesztésének támogatása	rövid	2021-	-
16. javaslat	Strázsahegy parkolófejlesztés	rövid-közép	2021-	-
17. javaslat	HÉSZ módosítási javaslatok	rövid-közép	2021-	-

6 KOCKÁZATOK, LEHETŐSÉGEK

Javaslat száma	Megnevezés	Kockázatok	Lehetőségek
1. javaslat	Fizető parkolási zóna kiterjesztése	Negatív lakossági fogadtatás, létesítéskor felmerülő költségek, magasabb üzemeltetési költségek, fizető zóna határán megnövekvő parkoló forgalom	Díjbevétel növekedése, érintett utcák terhelés csökkenése, gépjármű forgalom csökkenése
2. javaslat	Differenciált parkolási díjfizetés kialakítása	Negatív lakossági fogadtatás	Díjbevétel növekedése, érintett utcák terhelés csökkenése, gépjármű forgalom csökkenése, alulhasznosított parkolóterületek intenzív használata
3. javaslat	Belvárosi parkolási infrastruktúra fejlesztése	Magas beruházási költségek, magasabb üzemeltetési, fenntartási költségek	Rendezett belvárosi környezet kialakíthatósága
4. javaslat	Parkolási tájékoztatási rendszer kiépítése	-	Jobb parkolás terhelés eloszlása, kevesebb parkoló kereső forgalom
5. javaslat	Vasútállomás P+R parkoló bővítése, rendezése	MÁV fejlesztések kockázata, környező területek forgalmi terhelése	Vasútállomás környéki forgalmi terhelés csökkentése
6. javaslat	Vasútállomás környéki parkolás szabályozása	Negatív lakossági fogadtatás	Lakóterületek forgalomcsökkenése
7. javaslat	Rendelőintézet környéki parkolásszabályozás	Uzsoda parkolási igényekkel való ütközés	-
8. javaslat	Családiházak lakóterületeken közterületi szabályozás kialakítása	Negatív lakossági fogadtatás	Rendezett közterület kialakítása, ingatlanok értéknövekménye
9. javaslat	Tehergépjármű parkolás rendelet szintű szabályozása	Negatív fogadtatás az érintettek körében	Rendezett közterület kialakítása, ingatlanok értéknövekménye
10. javaslat	Koncentrált tehergépjármű tároló kialakítása	Negatív fogadtatás az érintettek körében	Rendezett közterület kialakítása, ingatlanok értéknövekménye
11. javaslat	K+R parkolórendszer létrehozása	-	Intézmények körüli parkolási szokások javulása



PARTNERSÉGI EGYEZTETÉS DOKUMENTUMA

12. javaslat	„Biztonságos út az óvodába, iskolába” program elindítása	-	Egyéni gépjármű használat csökkenése, szülők és gyermekek szemléletformálása
13. javaslat	Kerékpártámaszok fejlesztése	-	Rendezett közterületi kialakítások, kerékpáros közlekedés részarányának növekedése
14. javaslat	Kerékpár boxok telepítése	Beruházási és üzemeltetési költségek alakulása	Rendezett közterületi kialakítások, kerékpáros közlekedés részarányának növekedése
15. javaslat	Intézményi kerékpártárolás fejlesztésének támogatása	-	Kerékpáros közlekedés részarányának növekedése
16. javaslat	Strázsahegy parkolófejlesztés	Beruházási és üzemeltetési költségek alakulása	Rendezett közterület kialakítása, ingatlanok értéknövekménye
17. javaslat	HÉSZ módosítási javaslatok	Lakossági és befektetői fogadtatás	Közterületi parkoló terhelés csökkenése



7 MELLÉKLETEK

7.1 1. SZÁMÚ MELLÉKLET: FIZETŐ PARKOLÁS RENDJÉRŐL SZÓLÓ ÖNKORMÁNYZATI RENDELET

1. §

(1) E rendelet 4. §-a szerinti díjat (a továbbiakban: parkolási díj) kell fizetnie a 2. § (1) bekezdése szerinti díjfizetési időszakban Monor Város közigazgatási területének a (2) bekezdésben meghatározott, a közúti közlekedés szabályairól 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) 17. § (1) bekezdésének e) pontja szerinti módon kijelölt "Várakozóhely" táblával és díjfizetési kötelezettségre utaló kiegészítő táblával megjelölt közúti várakozóhelyet (a továbbiakban: fizető parkolóhely) igénybevevő - a KRESZ 1. számú függeléke II/a.) pontja szerinti jármű használójának.

(2) Monor Város közigazgatási területén az alábbi várakozóhelyek használata díjköteles:

a) I. zóna: Kossuth Lajos utca Ady E. utca és József A. utca közötti szakaszának mindkét oldala.

b) II. zóna:

- 1.) Piactéri várakozóhelyek (a Forrás utca és a Bocskai utca között),
- 2.) Bocskai utca mindkét oldala a Piac vonalában,
- 3.) Forrás utca mindkét oldala a Piac vonalában,
- 4.) Forrás-köz mindkét oldala.

(3) Nem kell parkolási díjat fizetnie a külön jogszabályok szerint ez alól mentesített személyeknek a mentesítés jogszabályi keretei között, illetve az emberi életet, a testi épséget, az egészséget, a vagyoni javakat, az emberi környezetet, a közbiztonságot közvetlenül fenyegető veszély elhárítását, illetve a közüzemi és közterületi létesítmények kárelhárítását, hibaelhárítását végzőknek, valamint a zöld rendszámú gépjárművet vezetőknél.

2. §

(1) A fizető parkolóhelyen történő várakozásért az alábbi díjfizetési időszakban kell parkolási díjat fizetni:

I. zóna: munkanapokon 08.00-17.00 óra között

II. zóna: szerda és szombat 06.00- 13.00 óra között.

(2) A díjfizetési időszakon kívül a fizető parkolóhelyek használata ingyenes.

(3) A díjfizetési időszakban a fizető parkolóhely folyamatosan legfeljebb 3 óra időtartamban vehető igénybe.

(4) Amennyiben külön jogszabály a naptár szerinti munkarendtől eltérést ír elő, úgy az (1) bekezdés vonatkozásában a munkanapot ez alapján kell értelmezni, alkalmazni.

3. §

(1) A fizető parkolóhelynek az elfoglalása az igénybevevő, mint bérlő és a fizető parkolóhely üzemeltetője, mint bérbeadó között ráutaló magatartással területbérleti szerződést hoz létre, melynek részletes feltételeit az üzemeltető köteles az igénybevevő által jól látható helyen az automatánál elhelyezni.

(2) Az üzemeltető mozgáskorlátozottak részére várakozóhelyet köteles kijelölni (kb.: 30 parkolónként egyet). Az így kijelölt helyeken a hatályos jogszabályok szerinti mozgáskorlátozott igazolvánnyal

PARTNERSÉGI EGYEZTETÉS DOKUMENTUMA

rendelkező, vagy az őt szállító személy járműve várakozhat. Az engedélyt a parkolójeggyel azonosan, az engedély érvényességének megállapítására alkalmas módon kell elhelyezni.

4. §

(1) A parkolási díj - fizető parkolóhelyenkénti - mértéke: 157,48 Ft + Áfa/óra, azaz bruttó 200 Ft/óra.

.....

6. §

A fizető parkolóhely üzemeltetője a parkolási díjak és pótdíjak behajtásáról a polgári jog szabályai szerint gondoskodik. Monor Város Önkormányzata jelen önkormányzati rendeleti rendelkezéssel felhatalmazza az üzemeltető Kövál Nonprofit Zrt.-t, hogy a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 15/E. § (3) bekezdése szerinti adatokat a KEKH-tól lekérje, és a jogszabályban meghatározottak szerint kezelje.

.....

10. §

(1) E rendelet 2009. július 1. napján lép hatályba. A rendelet kihirdetéséről a jegyző a Polgármesteri Hivatal hirdetőtábláján történő kihelyezéssel gondoskodik.



7.2 2. SZÁMÚ MELLÉKLET: MONOR KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI TÉRKÉPE

MONOR közösségi közlekedése

Az 507-es helyi autóbusz útvonala és megállói



www.volانبusz.hu/monor | info@volانبusz.hu
[volaninform](https://www.facebook.com/volaninform) | [volانبusz](https://www.facebook.com/volanbusz) | [@volانبusz.hu](https://www.instagram.com/volanbusz)

Monor közösségi közlekedési térképe

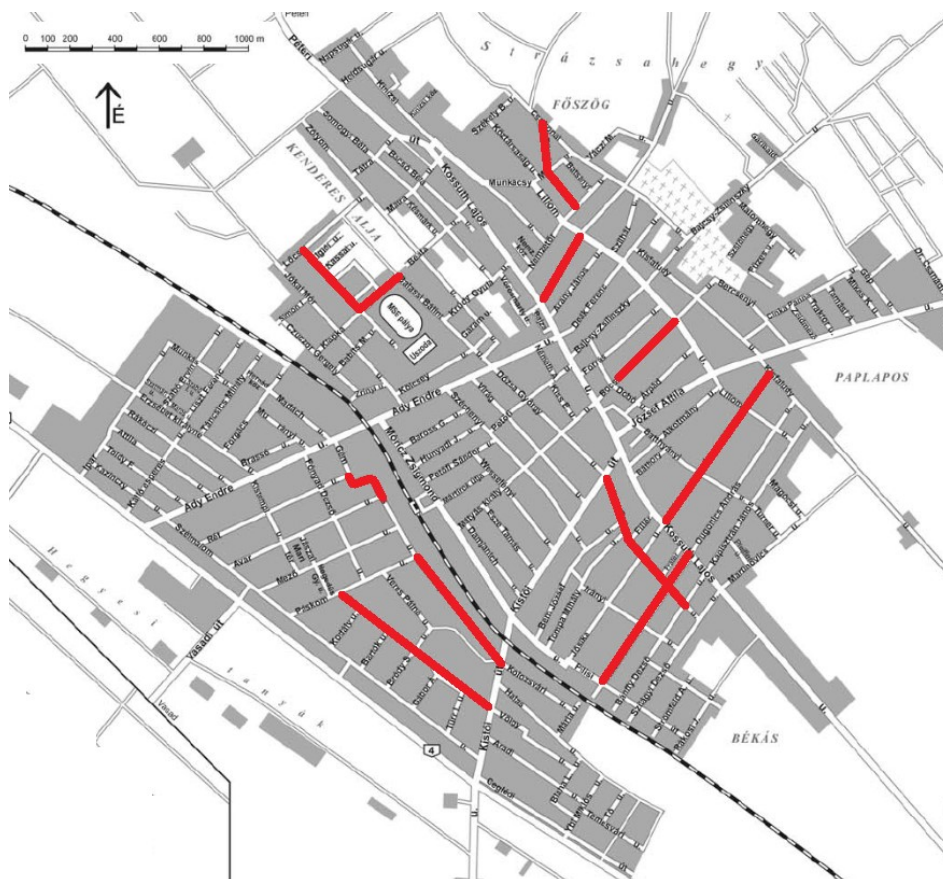
Forrás: www.volانبusz.hu



7.3 3. SZÁMÚ MELLÉKLET: MONOR BELTERÜLETI ÚTFELÚJÍTÁSA A 478/2020. (XI. 03.) KORM. RENDELET ALAPJÁN

Felújítandó útszakaszok, összesen 5537 m hosszúságban:

- Acsády utca Kossuth L. és a Liliom utca között
- Bocskai utca a Piac és a Liliom utca között
- Dózsa György utca a Kistói út és a Szilágyi D. utca között
- Eötvös utca teljes szakasza
- Gém-Nádas utcák a Rét és az Avar utca között
- Katona J. utca a Kossuth L. és a Pilisi utca között
- Klapka utca a Balassi és a Pozsonyi utca között
- Mikszáth K. utca teljes szakasza
- Pósa L. utca a Kistói út és a Páskom utca között
- Pozsonyi utca a Lőcsei és Klapka utca között
- Puskin utca teljes szakasza



Felújítandó monori belterületi utak
 Forrás: önkormányzati adatszolgáltatás