



## ELŐTERJESZTÉS

a Képviselő-testület számára

### **a járművek elhelyezésének helyi szabályairól, a parkolás biztosításának módjáról, a parkolóhely-építési kötelezettségről és annak megváltásáról**

szóló

önkormányzati rendelet megalkotására

A városépítés története szorosan összefügg a közlekedés történetével, az emberi települések kivétel nélkül egyfajta közlekedési „sűrűsödés” következtében és helyén alakultak ki, illetve generálták annak kialakulását. Korunkban a városi lét mindennapjait meghatározó módon alakítja a gépjármű-közlekedés és ezzel együtt a parkolás (az „álló forgalom”) nagyságrendje és minősége. A járművek elhelyezésének országos szintű szabályozását az országos településrendezési és építési szabályzatról szóló 253/1997. (XII. 20.) sz. Korm. rendelet (OTÉK), a fővárosra vonatkozó keretszabályokat pedig – az előbbivel összhangban – a 47/1998. (X. 15.) Főv. Kgy. rendelettel jóváhagyott budapesti városrendezési és építési keretszabályzat (BVKSZ) tartalmazza.

Tekintettel arra, hogy az egyes települések, sőt azokon belül az egyes településrészek településszerkezeti adottságai és ezzel összefüggésben a közlekedés helyi viszonyai jelentősen eltérő sajátosságokat mutatnak, az OTÉK 42. § (10) és (11) bekezdése felhatalmazást ad a települési önkormányzatoknak, hogy ha a település adottságai lehetővé vagy szükségessé teszik – a település egész vagy rész területén – helyi parkolási rendeletben szabályozva a Kormány-rendeletben meghatározott normatív mértékektől (szabályozott keretek között) eltérő értékeket állapíthassanak meg, illetve lehetővé tegyék, hogy a parkolóhelyek egy része ne az építési telken belül, hanem közterületen, vagy „idegen” ingatlanon, illetve építményben valósulhasson meg. Az országos szabályozáshoz képest a Fővárosi Önkormányzat tovább szűkítette a lehetőségeket, de még mindig meglehetősen nagy mozgásteret engedett a kerületi önkormányzatok számára ahhoz, hogy az általa bevezetett zóna-rendszeren belül differenciált szabályokat állapíthassanak meg.

A most előterjesztett rendelet-tervezet célja az, hogy Újpesti Önkormányzata az előzőekben exponált lehetőséggel élve maga is meghatározza azokat a rendelkezéseket, melyek a helyi sajátosságoknak megfelelően „testre szabottan”, egyben életszerűen határozzák meg a járművek elhelyezésének helyi szabályait, a parkolás biztosításának módját. A parkolási rendelet megalkotásának feltételeként előírt közlekedési vizsgálatot a Képviselő-testület 87/2008. (III. 25.) számú határozatával elfogadott újpesti közlekedési rendszerterv (UKRT) előkészítő munkarészei tartalmazták, és magának a rendelet-tervezetnek a nyers változata is az UKRT dokumentációjának volt része, jóllehet a rendeletet az előző ciklus önkormányzata végül nem tűzte napirendre.

A rendelet-tervezet alapvetően három kérdéssel kapcsolatban állapít meg szabályokat. Köztudott, hogy az OTÉK az egyes létesítményekhez tartozó gépkocsi-elhelyezési kötelezettséget – mindenféle területi differenciálás nélkül – a funkcionális sajátosságokhoz kötött normatív alapon határozza meg, egyben kimondja, hogy a számítás alapján



adóadó mennyiségű gépjármű elhelyezésének lehetőségéről, továbbá rendszeres teher szállítás esetén a rakodóhely kialakításáról is az építéssel érintett telken belül kell gondoskodni. Az OTÉK 4. számú melléklete 17 pontban sorolja fel, hogy a különböző rendeltetésű épületekhez milyen alapon kell egy-egy személygépkocsi elhelyezésével számolni. A számítás alapja – a funkciótól függően – lehet az önálló rendeltetési egységek száma (pl. a lakások esetén), a létesítmény alapterülete (pl. a kereskedelmi egységeknél), de egyes rendeltetések (pl. a kulturális-, illetve a sport-létesítmények) esetében a számítás alapja a befogadó-képesség. A BVKSZ 16. számú melléklete nagyjából hasonló csoportosításban azt határozza meg keret-jelleggel, hogy a főváros mely zónájában ( $\pm$  értelemben) milyen nagyságrendű eltérés lehetséges a normatív mértékektől, illetve hogy az így adódó nagyságú parkolási igény milyen hányada esetében lehet közterületi kedvezményt biztosítani.

Az előzőeknek megfelelően a most napirenden lévő rendelet-tervezet Újpest közigazgatási területére vonatkozóan részben funkcionálisan, részben területileg differenciáltan állapítja meg a gépkocsi-elhelyezés normatív szabályaitól eltérő értékeket (mértéket), illetve meghatározza a parkolók biztosításának módját is. Mindezek mellett a rendelet-tervezet – harmadik elemként – rögzíti a parkolóhely-létesítési kötelezettség megváltásának feltételeit és szabályait is.

Mint azt már jeleztem, a parkolási rendeletek megalkotása során a kerületi önkormányzatok az OTÉK-ban meghatározottakhoz képest valamivel kisebb – a BVKSZ 16. számú mellékletében rögzített – keretek között állapíthatnak meg az országosan egységestől eltérő normatív szabályokat. Az előterjesztéshez mellékelt rendelet-tervezet végére (függeléként) csatoltuk a BVKSZ említett táblázatának kivonatát, melynek segítségével egyértelműen nyomon követhető, hogy az újpesti rendelet mely esetekben és milyen mértékben él a kedvezmények biztosításának jogával. [Megjegyzem, hogy a függelék nem része a rendeletnek, ezért a kihirdetett változatban az már nem fog szerepelni.] A fővárosi keretszabályzat szerint – mely ugyancsak alkalmaz egy átfogó zónális elvet – Újpest egész területe az elővárosi zónába tartozik, és ez alól csak a metrómegállók kijáratától légvonalban számított 500-500 m-es sugarú körök által lefedett terület jelent kivételt, aholis a BVKSZ 6. § (1) bekezdés a) pontja szerint a fővárosi rendeletben definiált belső zónára vonatkozó rendelkezéseket lehet alkalmazni. Az újpesti rendelet él ezzel a lehetőséggel, így a déli zónán belül a 2.1. sz. melléklet táblázatának 1.1 oszlopában szereplő adatokkal önálló „al-zónát” (kiemelt kerület-központ) nevesít, ugyanakkor az összes többi (összesen 8) „al-zónában” a fővárosi rendeletnek az elővárosi zónára vonatkozó előírásait alkalmazza.

Általánosságban elmondható, hogy a rendelet szinte minden esetben él a fővárosi rendelet által megszabott keretek között biztosítható kedvezmények megadásának jogával, így összességében életszerű, az Önkormányzat és az építetők szempontjait kiegyensúlyozottan érvényesítő szabályokat rögzít. A tervezet egy funkció-csoport (nevezetesen az autós szolgáltató létesítmények) esetében írja elő a parkolóhely-többlet létesítésének kötelezettségét, mivel a tapasztalatok szerint az ilyen rendeltetésű létesítmények az általánostól eltérően több gépkocsi elhelyezését teszik szükségessé.

Végezetül megemlítem, hogy a rendelet-tervezet előkészítése során áttekintettük Budapest más kerületeinek hasonló rendeleteit és megállapítottuk, hogy azok tartalma közel azonos célok érdekében nagyjából az újpestivel megegyező szabályokat állapít meg. Ezzel együtt sem zárható ki, hogy a Tisztelt Képviselő-testület egyetértése esetén megszülető rendelet egyes elemeinek korrekciójára, a szabályozás „finom hangolására” idővel szükség lehet. Éppen ezért a rendelet alkalmazásának tapasztalatait folyamatosan figyelemmel fogjuk kísérni és ha indokolt, a korrekciókat időben kezdeményezni fogjuk.

Kérem, hogy az előterjesztést és az ahhoz mellékelt rendelet-tervezetet szíveskedjenek megvitatni és egyetértésük esetén elfogadni az alábbi rendeleti javaslatot.

### **Rendeleti javaslat**

*Budapest Főváros IV. kerület – Újpest Önkormányzat Képviselő-testülete az alpolgármester előterjesztése alapján megtárgyalta és elfogadja a járművek elhelyezésének helyi szabályairól, a parkolás biztosításának módjáról, a parkolóhely-építési kötelezettségről és annak megváltásáról szóló előterjesztést, és ezzel megalkotja .../2011. (...) számú rendeletét.*

Feelős: a kihirdetést illetően a Jegyző, a végrehajtás tekintetében a Polgármester  
Határidő: azonnal

Újpest, 2011. február 17.



Rádi Attila  
alpolgármester



Melléklet:

➔ rendelet-tervezet

Az előterjesztést Berényi András főépítész készítette.

