



EGER, MEGYEI JOGÚ VÁROS

**A HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT PARKOLÁSI
ELŐÍRÁSAINAK KOMPLEX FELÜLVIZSGÁLATA
A TELEPÜLÉS ARCULATI KÉZIKÖNYVBEN
MEGHATÁROZOTT KARAKTEREK FIGYELEMBE
VÉTELÉVEL**

2018. szeptember



EGER, MEGYEI JOGÚ VÁROS
A HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT PARKOLÁSI ELŐÍRÁSAINAK KOMPLEX
FELÜLVIZSGÁLATA, A TELEPÜLÉS ARCULATI KÉZIKÖNYVBEN
MEGHATÁROZOTT KARAKTEREK FIGYELEMBE VÉTELÉVEL

Megbízó: EGER MEGYEI JOGÚ VÁROS, POLGÁRMESTERI HIVATAL

Tervező: MOBIL CITY Mérnöki Tanácsadó Bt.

Dr. Macsinka Klára okl. építőmérnök, ügyvezető

13-1017: KÉ-K, Tkö

Boldizsár Attila építőmérnök

Dátum: 2018. szeptember

TARTALOM

- 1. Előzmények, a megbízás tárgya**
- 2. Hatályos jogszabályi környezet**
- 3. Előtervek**
- 4. Településarculati karakterek, parkolási lehetőségek**
- 5. Javasolt parkolási előírások**
- 6. Összefoglalás**

1. Előzmények, a megbízás tárgya

Jelenlegi megbízásunk tárgya Eger Megyei Jogú Város Helyi Építési Szabályzatában foglalt parkolási előírások komplex felülvizsgálata, a Településszerkezeti Kézikönyvben meghatározott karakterek figyelembe vételével.

A város hatályos szabályozási terve 2006. óta van érvényben, folyamatos módosításokkal. A felülvizsgálat előkészítésének érdekében cégünk 2017-ben közlekedési tanulmányt készített, amely Eger teljes közlekedési rendszerének felülvizsgálatát tartalmazta. Kiterjedt munkarész vonatkozott a város parkolási helyzetére, konfliktusaira és a lehetséges megoldásokra. Az elvárható parkolószámok (az előírásoktól való eltérési lehetőségek) meghatározása érdekében parkolási szempontból (igények, közlekedési szokások, parkolási jellemzők) övezetekre osztottuk a várost és az egyes övezetekre különböző parkolás-szabályozást, előírásokat javasoltunk.

A közlekedési tanulmánnyal párhuzamosan készült Eger Településszerkezeti Arculati Kézikönyve, amely településszerkezeti szempontból osztotta övezetekre a várost.

A motorizációs szint, vagyis a gépjármű-ellátottság (gépjárművek száma/1000 lakos) folyamatos növekedést mutat a fejlett országokban, így Magyarországon is. Bár nemzetközi összehasonlításban a magyarországi átlagnak tekinthető 350 gépjármű/ 1000 lakos nem tekinthető magas értékű ellátottnak, a városok korlátozott közúti infrastruktúrájához képest nagyarányú a motorizációs szint. Ennek megfelelően nagyobb városainkban csúcsórában forgalmi dugók tapasztalhatók és a parkolási igények is folyamatosan nőnek. Tekintettel arra, hogy a nagyszámú gépjármű (mind a haladó, mind az állóforgalom) elhelyezése nagy területeket igényel és általában nem épített létesítményben, hanem felszínen közlekednek, illetve parkolnak az autók, elkerülhetetlen, hogy sok esetben befolyásolják a városképet is. A folyamatosan, több sávon haladó forgalom (különösen, ha nagyméretű járművek is közlekednek) és a nagyterjedésű, felszíni parkolófelületek miatt sokszor nem érvényesül az adott terület településszerkezeti karaktere. Számos magyarországi példa sorolható arra a nem túl szerencsés helyzetre, amikor egy felújított épületekkel határolt főutca, gyakorlatilag parkoló utcává válik.

Ennek a problémának megszüntetésére törekvés az alapgondolata jelen tanulmánynak, amelyben a parkolás-szabályozásra vonatkozó előírásokat a településszerkezeti karaktereknek megfelelően dolgozzuk ki és javasoljuk módosítani. Az összehasonlító vizsgálatok alapján az elkészült Közlekedési tanulmányban javasolt, az előírt gépjármű-várakozóhelyek számára vonatkozó táblázatot felülvizsgáljuk, újrafogalmazzuk a parkolási övezeteket és összehangoljuk azokat a Településszerkezeti Arculati Kézikönyvben meghatározott karakterekkel. Javaslatokat adunk a parkolóhelyek biztosítására vonatkozóan az egyes övezetek közlekedési, beépítési és építészeti jellemzőinek figyelembe vételével.

Tekintettel Eger város turisztikai szempontból is kiemelkedő jelentőségére, a buszparkolás szabályozásának kérdése is felülvizsgálandó. Mivel a kerékpár-használók aránya is folyamatosan nő, egyre nagyobb az igény a kerékpárok biztonságos tárolására az egyes úti célok esetében és a lakótelepeken is. A sok kerékpárt befogadni képes tárolók városképi kérdéseket is felvetnek, így telepítési szabályait is felülvizsgáljuk.

2. Hatályos jogszabályi környezet

Mivel javaslatainkat HÉSZ-előírásként kell megfogalmaznunk, ebben a fejezetben megvizsgáljuk a tanulmány tárgyát megalapozó, arra vonatkozó jogszabályi hátteret.

2.1 OTÉK - (253/1997. számú Kormányrendelet az országos településrendezési és építési követelményekről)

OTÉK gépjármű-várakozóhelyekre vonatkozó előírásainak összefoglalása

Magyarországon a parkolási normák az **OTÉK (253/1997. számú Kormányrendelet az országos településrendezési és építési követelményekről)** által meghatározottak („4. sz. melléklet az építmények rendeltetésszerű használatához szükséges elhelyezendő személygépkocsik számának megállapítása”).

Az OTÉK az alábbi parkolási normákat írja elő „(2) Az egyes telkekhez és építményekhez a 4. számú melléklet szerint meghatározott számú személygépkocsi elhelyezését kell biztosítani.”

Parkolási normák Magyarországon

TERÜLETHASZNÁLATI FUNKCIÓ	Elhelyezendő gépkocsik száma
Lakás, üdülőegység	1 parkolóhely egységenként
Kereskedelem	1ph / 10m ² (100 m ² -ig) 1ph / 20 m ² nettó alapterület (árusítótér)
Szállás (szálloda, stb.)	1ph vendégszobánként
Vendéglátóegységek	1ph / 5 m ² fogyasztótér (terasz, kerthelyiség beleértve)
Nevelési/oktatási egységek (Bölcsöde, óvoda, általános és középiskolák)	1 ph/ 20 m ² nettó alapterület (foglalkoztató- és tantermek)
Felsőfokú oktatási egység	1 ph/ 20 m ² nettó alapterület (oktatási és kutatási helyiségek)
Egyéb közösségi és szórakoztató kulturális egység (Színház, mozi, koncertterem)	1ph/5 férőhelyenként
Egyéb művelődési egységek (múzeumok, galériák, stb.)	1ph/50 m ² nettó alapterület (huzamosabb tartózkodásra szolgáló helyiségek)

Sportolás, strandolás céljára szolgáló egységek Lelátóval rendelkező fedetlen, vagy részben fedett sportlétesítmény	1ph/5 férőhelyenként 1ph/15 férőhelyenként
Igazgatási, ellátó, szolgáltató és nem fekvőbeteg ellátó egységek	1ph/10 m ² (huzamos tartózkodásra szolgáló helyiségek)
Fekvőbeteg ellátó gyógykezelő egység	1 ph / 4 betegágy
Ipari egységek gyártó, szerelő helyiségei	1 ph / 200 m ² alapterület
Raktározási egységek	1 ph / 1500 m ² raktárterület
Minden jelentős zöldfelületet igénylő közösségi kulturális egység (park, állatkert, temető)	1ph/500 m ² megkezdett alapterület
Iroda, és egyéb önálló rendeltetési egységek	1 ph/ 20 m ² nettó alapterület (huzamosabb tartózkodásra szolgáló helyiségek)
Kollégium, diákotthon, diákszálló, idősok otthona	1ph/10 férőhely
Hajléktalanszálló, szállás jellegű önálló rendeltetési egység	1ph/20 m ² nettó alapterület)

A fentiekben túl az OTÉK részletesen szabályozza az egyes közforgalmú személyközlekedés célját szolgáló egységekhez építendő parkolóhelyek számát, a település mérete és a vonzott forgalom függvényében.

Járművek elhelyezése

42. § (1) Az új építmények, önálló rendeltetési egységek, területek rendeltetésszerű használatához - a helyi építési szabályzat eltérő rendelkezésének hiányában a (11) bekezdésben foglaltak kivételével - legalább a (2) és a (4) bekezdésben előírt mennyiségű és fajtájú gépjármű elhelyezési lehetőségét, továbbá rendszeres teherszállítás esetén rakodóhelyet kell biztosítani. Meglévő építmények bővítése, átalakítása, rendeltetésük módosítása esetében csak a bővítésből, az átalakításból, vagy az új rendeltetésből eredő többlet gépjármű elhelyezéséről kell gondoskodni, a meglévők megtartása mellett. Védett épületek (műemlék, helyi egyedi védelem) bővítéssel nem járó átalakítása, rendeltetismódosítása esetében nem kell a gépjárművek elhelyezését biztosítani.

(2) Az egyes telkek és építmények rendeltetésszerű használatához a telken - a helyi építési szabályzatnak a terület településen belüli elhelyezkedése, tömegközlekedési ellátottsága és forgalmi terheltsége és az építmény rendeltetése alapján meghozott eltérő rendelkezése hiányában - a 4. számú melléklet szerint meghatározott számú személygépkocsi elhelyezését kell biztosítani.

A 2015. évtől kötelezően alkalmazandó rendelet már nem korlátozza a helyi önkormányzat által meghatározható, parkolási normákra vonatkozó csökkentési

arányokat. Közlekedési vizsgálat alapján, a helyi viszonyok maximális figyelembe vételével a város számára legalkalmasabb várakozóhely-számok határozhatók meg.

Tehát az OTÉK lehetőséget ad a parkolási normákra vonatkozó előírásoktól való eltérésre, amelyet a HÉSZ-ben kell meghatározni, az érintett terület településen belüli elhelyezkedése, sajátosságai, közösségi közlekedéssel való ellátottsága és forgalmi terheltsége figyelembe vételével. Így a helyi viszonyok maximális figyelembe vételével a város számára legalkalmasabb várakozóhely-számok határozhatók meg.

2.2 Településfejlesztési Konceptió

Eger Város Településfejlesztési Konceptiója az alábbi főbb közlekedési célokat határozza meg:

*„- a közlekedési infrastruktúra összehangolt fejlesztése (hiányzó gyorsforgalmi kapcsolat, agglomerációs települések közötti kapcsolatok kiépítése, fejlesztése),
- a közösségi közlekedés versenyképességének erősítése,
- intermodális csomópontok kiépítése.”*

A fenti célkitűzésekhez elmaradhatatlanul tartozik a nagyobb közösségi közlekedési állomásoknál, megállóhelyeknél jelentősebb parkolószámú parkolók kiépítése.

„Eger térségi szerepe 2030-ban: térségének gazdasági, közösségi szolgáltató központja, mely tovább erősíti központi szerepét, elsődlegesen a helyi gazdaságára épített, táji, természeti értékeire alapozva.”

Ebből következik a térségi kapcsolatokhoz tartozó közlekedési kiszolgálás szükségessége.

„Elengedhetetlen: Idegenforgalom fejlesztése a gyógy- és termálvízre, szőlészet-borászatra, természetjárásra, sportra, kultúrára- és a konferencia turizmusra építve.”

Az idegenforgalom fejlesztése szintén közlekedésfejlesztési kérdés, amelyet oly módon kell megoldani, hogy a haladó és állóforgalom ne lehetetlenítse el a város belső életét és ne rontsa a látogatás élményét a turisták számára. Ez vonatkozik a parkolási és megállási lehetőségekre is.

„A közterületi minőség javítása kiemelten fontos a Belváros és a kapcsolódó területek, az Eger-patak belvárosi szakasza, az egeri Minaret, az Eger vár lábainál található közterületek, és a hóstyák központjai (városkapuk) környezetében.”

Ez a megállapítás kimondatlanul magába foglalja a közterületek újrafelosztásának szükségességét, hogy a jelenleg főleg haladó és álló forgalom által elfoglalt közterületek használata változzon. A várakozó gépjárműveket inkább a térszín alatt, de mindenképpen a városközpont felszíni területeitől távol kellene elhelyezni.

Parkolásra, gépjármű-elhelyezésre vonatkozó javaslatok:

„Városi közlekedési rendszer korszerűsítésének egyik fő területe a parkolási rendszer korszerűsítése.”

Parkolás

- A város parkolási rendszerének fejlesztése egyrészt a városközpont környezetében a parkolási kapacitások növelésére, másrészt a parkolásszabályozás kibővítésére terjed ki.
- A vár környezetében a turizmus fejlesztéséhez kapcsolódóan a parkolás rendezése is szükséges.
- A városközpont környezetében új parkolási lehetőség kialakítása parkolóház építéssel biztosítható.
- A központtól délre az Uszoda és fürdőkomplexumhoz csatlakozóan célszerű parkolóházat építeni.
- A vasútállomásnál tervezett intermodális csomóponthoz a P+R rendszerű parkolás felszíni parkoló-építéssel megoldható a vasútállomás területén (~ 100 fh). A vasúti személyszállítás tervezett változtatásához kapcsolódóan az Eger – Felnémet szakaszon az állomásokhoz v. megállóhelyekhez P+R parkoló építése célszerű (Felnémet, Cifrakapu).
- A parkolás-szabályozás területének növelése a városközponttól délre a Hadnagy utca térségében lesz indokolt.
- Speciális igény Egerben a turistabuszok parkolási lehetőségének biztosítása. A városközpont és a főbb turista-célpontok környezetében általában csak felszállóhely alakítható ki, a tartós parkolást javasoljuk a déli iparterület megszüntetendő vasúti területen biztosítani, ahonnan az autóbuszok átlagosan 15 – 20 perc alatt a felszállási helyre hívhatók.

2.3 Helyi Építési szabályzat

A városi HÉSZ parkolásra vonatkozó legfontosabb általános szabályai az alábbiak:

Eger MJV Önkormányzatát elővásárlási jog illeti az alábbi célok megvalósítása érdekében:

- a település működésének biztosítása,
- a települési értékek megóvása, települési értékvédelem,
- a zöldfelületi rendszer fejlesztése és fenntartása,
- a városkép kedvezőbb alakítása,
- **a közlekedés és parkolás javítása,**
- a településszerkezet kedvezőbb alakítása,
- az Egri Nemzeti Vízilabda és Úszóközpont létrehozása

Parkolásra vonatkozó előírások

A közterület alakításra vonatkozó rendelkezések - 6.§

- (1) A közterületeket csak az övezeti besorolásnak megfelelő burkolati szélességgel szabad ellátni. A burkolatlan felületeket – ahol ezt műszaki okok nem akadályozzák – fenntartható zöldfelületként kell kialakítani.
- (6) A beépítés szempontjából kialakult városrészekben a biztonságos gépjármű közlekedés területigényénél szélesebb közterületen, ahol a közterület domborzati

viszonyai a telekre való bejutást ellehetetlenítik és a szabályozási terv térszínalatti támfalgarázs létesítését rögzíti, közterületen a gépkocsi tárolás létesítménye megépíthető, ezáltal az érintett közterületi szakaszhoz kapcsolódó lakótelek mentesül a telken belüli gépkocsitárolás követelménye alól.

Az épített környezet alakítására vonatkozó előírások - 7. §

(1) A településképi rendeletben megfogalmazott illeszkedési szempontok csak az építési övezeti paraméterek figyelembevételével alkalmazhatók.

A felszíni és felszín alatti vizek védelme - 12.§

(6) A gazdasági területeken valamennyi parkoló-, illetve 150 m²-t elérő és meghaladó árumanipulációs területet kiemelt szegéllyel, hordalék- és olajfogóval, vízzáró módon kell kialakítani.

Közterület alakítási terv (KAT) - 20.§

(1) Új, vagy használatot váltó közterület kialakításának, felújításának, átalakításának igénye esetén, valamint a szabályozási terven jelölt helyekre KAT-ot kell készíteni (pl.: közterületen történő parkolási igény, a közösségi funkciót befogadó építmény létesítésének igénye, pavilon korszerű újraépítésének igénye, köztárgy elhelyezése közterületen, burkolat felújítás, közműfelújítás,... forgalomcsillapítás összehangolt és megtervezett megoldásai, valamint zöldfelület átalakítása és felújítása).

Létesíthető lakások és rendeltetési egységek számának meghatározása - 31. §

(1) Ln... jelű építési övezetekben a telekkel rendelkező ingatlanokon a lakások száma az OTÉK által előírt parkolók biztosítása mellett korlátozás nélkül építhető.

(6) A számítható lakásszám csak abban az esetben érvényesíthető, ha a telken belüli parkolás és a minimális zöldfelület is biztosított.

A terepfelszínen és a terepszint alatti beépítettség és a beépítési hely meghatározása-32.§

(3) Egyes építési övezetekben a kötelező zöldfelületi arány megtartása és egyéb vonatkozó jogszabályi előírások figyelembe vétele mellett kizárólag gépjárműtárolás céljára a telek teljes területén alkalmazható a térszint alatti építés.

(4) Terepszint alatti gépkocsi tároló rámpája közterületen nem alakítható ki.

(5) A terepszint alatt beépíthető területet úgy kell kialakítani, hogy:

a) az előkertben – a jogszabályban megengedett építményeken túlmenően – csak terepszint alatt kialakított gépkocsi tároló megközelítéséhez szükséges építmény kerülhet elhelyezésre.

(6) Közterületen terepszint alatt:

a) szabályozási terven jelölt építési helyen,

b) KAT alapján,

c) a terület tulajdonosával kötött megállapodás szerint építhető gépjárműtároló, közműlétesítmény.

Gépjárművek elhelyezése-33.§

(1) Új rendeltetési egységekhez és a meglévők bővítéséhez tartozó gépkocsik elhelyezéséről telken belül kialakított parkolóban, terepszint alatti garázsban, vagy az

épületek tömegén belül, valamint az övezetek részletes előírásai alapján kell gondoskodni.

(2) Sorgarázs építése kizárólag a szabályozási terven jelölt helyeken történhet, azonos beépítési és műszaki paraméterekkel megvalósítottnak.

(3) Zártsorú beépítésnél, valamint szabadon álló és oldalhatáron álló beépítésű, utcától emelkedő telkeknél, közterületi telekhatáron kialakított garázs, támfalgarázs, kapubehajtó összes homlokzati hossza legfeljebb 6,0 m lehet.

(4) Parkolóház – a szabályozási terven jelölteken kívül – közlekedési hatásvizsgálatra alapozottan a (V) vegyes és a (G) gazdasági építési övezetek területén is létesíthető.

(6) A 20, illetve annál több gépkocsit befogadó parkolót, csak szilárd burkolattal, kiemelt szegéllyel lehet megépíteni. A parkoló vízzáró felületéről az összegyűlő csapadékvíz csak hordalék és olajfogó műtárgyon keresztül vezethető a befogadóba.

(7) 10 gépjárműállásnál nagyobb parkoló építése kizárólag fásítva, 6 gépjármű-állásonként legalább 1 db, legalább kétszer iskolázott fa telepítésével történhet.

(8) A telken belüli parkoló, belső útfelület a telek minimálisan kialakítandó zöldfelületének helyén, vagy annak rovására nem alakítható ki. A vízáteresztő burkolatú parkolók és belsőutak, valamint a parkoló fásítás 2m-nél keskenyebb sávjai nem számíthatók be a zöldfelületi mértékbe.

(9) Az utcakert jellegű előkertes beépítésnél az előkertben kialakítani tervezett parkolóhelyeket nem lehet figyelembe venni a rendeltetési egységekhez szükséges gépkocsi-elhelyezés számításánál.

Az egyes építési övezetekre vonatkozó, gépjármű-elhelyezést, tárolást érintő előírásokat az 5. fejezetben, a javaslatok között ismertetjük, a TAK-ban meghatározott településképi karakterek szerint ellenőrzött, szükség esetén módosított formában.

2.4 Településképi Rendelet

Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének 6/2018. (II. 23.) Önkormányzati rendelete Eger településképi védelméről

„A településképi szempontból meghatározó területek megállapításának célja Eger város országos és helyi védelem alatt álló, és azokon túl a védelem alatt nem álló, de a városkép szempontjából jellegzetes épített értékeinek, a városkép és a táj karakterének megőrzése, harmonikus, minőségi, rendezett fejlődésének biztosítása, a kilátás és a látványvédelem szempontjainak érvényre juttatása.”

A településképi szempontból meghatározó területekre vonatkozó területi építészeti követelmények - 11.§

(7) Terepszint alatti gépkocsi tároló rámpája – közforgalmú parkoló kivételével - közterületen nem alakítható ki.

(8) A tájkép védelme érdekében a külterületen kiépítésre kerülő új utak környezetbe illesztéséről növénytelepítéssel, fasor létesítésével is gondoskodni kell, ha az új út szélessége eléri, vagy meghaladja a 10,0 m-t.

(9) A kedvezőtlen településképi látványt nyújtó ipari-gazdasági jellegű tevékenységek takarásáról telken belül többszintű növényállomány telepítésével, vagy kerítéssel kell gondoskodni.

A településképi szempontból meghatározó területekre vonatkozó egyedi építészeti követelmények - 12.§

10) b) A telkek előkertjének legalább kétharmada zöldfelületként alakítandó ki.

c) A közterületeket és a beépített telkeket csak a legszükségesebb nagyságú burkolt felületekkel szabad ellátni.

d) A burkolatlan felületeket – ahol ezt műszaki okok nem akadályozzák – fenntartható zöldfelülettel kell kialakítani.

e) Sűrű, zárt és laza, előkertes családi házas, valamint sűrűsödő átépülő tömbös karakterű területeken új épület építés esetén a kapubehajtó helyét úgy kell kialakítani, hogy közterületi fa kivágását ne tegye szükségessé.

f) Zöldfelületekkel szegélyezett utcákban utólagos közterületi parkolók kialakítása csak oly módon és akkor engedélyezhető, ha közterületi fa kivágását nem teszi szükségessé.

A fentiek szerint a Településképi védelméről szóló rendelet, mid a közterületeken, mind az ingatlanokon belül tartalmaz a közlekedésre és a gépjármű-elhelyezés lehetőségeire vonatkozó előírásokat akár közvetett módon, pl. zöldfelületi előírásokon keresztül.

2.5 Parkolási rendeletek

Jelenleg Egerben két, a díjfizető parkolásra és a parkolóhelyek megváltásának lehetőségeire vonatkozó rendelet hatályos:

- **Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének 19/2007 (IV.27.). többször módosított rendelete az építményekhez szükséges gépjármű-várakozóhelyek létesítéséről és megváltásáról**
- **Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének 29/2015. (IX. 25.) önkormányzati rendelete a fizető várakozóhelyek kijelöléséről és használatának szabályozásáról**

A HÉSZ gépjármű-elhelyezésre vonatkozó szabályozásának módosítása után mindkét rendelet felülvizsgálandó és szükség esetén módosítandó.

Mivel jelenleg készül Eger Város parkolási koncepciója (Megbízó: EVAT ZRt, Tervező: MOBIL CITY Mérnöki Tanácsadó Bt.), javasoljuk a későbbiekben elfogadott koncepció szerint is felülvizsgálni a rendeleteket.

3. Előtervek

Az alábbi fejezetben foglaljuk össze azokat a terveket, amelyekben foglalt előírások, javaslatok, szabályok bármilyen módon befolyásolni tudják a tervezett parkolászabályozást.

3.1. Eger MJV Szerkezeti és Szabályozási Terve

3.1.1 Szerkezeti terv

A város szerkezeti terve jelöli a meglévő és tervezett nagyobb parkolási létesítmények helyét:

- Északi parkolóház (piacnál) - Vt-p
- Barkóczy utca mentén tervezett parkolóház - MJ-Z-K
- Hadnagy utca melletti parkolóház (Sportiskola mellett) - Ksp
- Merengő utca közelében (Temetőhöz kapcsolt tömbparkoló) - Lke

3.1.2. Szabályozási terv

A Szabályozási terv parkolásra vonatkozó általános és építési övezetekre lebontott előírásait a 2. és 5. fejezetekben mutatjuk be.

3.2 Intermodális Csomópont Tanulmányterve

Az Intermodális csomópont – jelenleg felülvizsgálat alatt álló – megvalósíthatósági tanulmánya együtt vizsgálta a városközponttól távolabb elhelyezkedő vasútállomás mellett tervezett multimodális csomópontot és a belvárosi buszpályaudvar felújításának, áthelyezésének kérdését is. Mindkét helyszínen tervezetek buszparkolást és tárolást, valamint a vasútállomás mellett az IMCSP területén jelentős nagyságú felszíni parkolót is elképzelték a tervezők (100 ph).

Eger vasútállomás területén a tervezők négy helyszínrajzi kialakítást vizsgáltak, fegyelembé véve a meglévő vágányhálózat átalakulását. Csökken a vágányok száma és megszűnnek a rakodóvágányok, rakodási felületek, helyet biztosítva az új intermodális csomópontnak. Szerencsére a vasúti járművek korszerűsödése és az új kényelmesebb és gyorsabb motorvonat megjelenésével lehetőség nyílik a kihúzó vágány és kitérőkörzetének felszámolására, ezzel együtt a terület rehabilitációjára.

A tervezés során a személygépjárművel érkezők számára egy 100 db merőleges parkolóállással kialakított P+R felületet terveztek. (Problémaként felmerül, hogy a tervezett felületnek csak egy kijárata van, érdemes lenne a tőle a felvételi épület felé található 6 db TAXI parkolóállásnak kialakított zsebbe nyitni és ezáltal egy plusz kijáratot lehetőséget adni a nagyszámú gépjárműnek. A TAXI várakozóval szembe kijelölésre kerülne egy K+R felület, amely fontos és jó elgondolás.)

Az Ady Endre utca kettévágását mutatják a tervek a kiválasztott, legmegfelelőbbnek ítélt változatban. A déli szakasz a meglévő utcán érkezik és egy fordulószegben végződik, ahol K+R felületet jelöltek ki. Az utca északi részén, a Hadnagy utcáig elsődlegesen a buszok számára fenntartott utat hoztak létre.

A tervezők a meglévő autóbusz állomás megtartása és modernizálás mellett döntöttek, amelyet a következőképpen képzeltek:

A meglévő autóbusz állomás megmarad és a Barkóczy Ferenc utca keresztszelvényében átalakul a Dr. Nagy József utca és Egri törvényszék épülete közti szakaszon, ahol 2x1 forgalmi sáv mellett mindkét irányban buszsáv van kijelölve. A buszpályaudvaron két turistabuszok fogadására kialakított állás lenne fenntartva az állomás déli oldalán a Barkóczy utcából ferdén kiválva. Az autóbusz tároló felületek növelése szükséges lenne.

Az Intermodális Csomópont Megvalósíthatósági Tanulmánytervének felülvizsgálata folyamatban van.

3.3 Közlekedési Tanulmány

2017-ben a Főépítési Iroda megrendelésére elkészült a város szerkezeti és szabályozási tervének módosítását előkészítő, a közlekedési javaslatokat megalapozó közlekedési tanulmányterv, amely a város teljes közlekedési hálózatát vizsgálta és javaslatokat tett a közlekedési rendszer (minden egyes közlekedési mód) fejlesztésére, forgalombiztonsági és szervezési szempontok figyelembe vételével.

Az egyik fontos munkarész a parkolás vizsgálata volt, amelyben felmértük az egyes városrészek rendelkezésre álló parkolófelületeinek kapacitását, azok használati módjait, javaslatot tettünk a parkolási rendszer fejlesztésére, valamint a HÉSZ parkolás-szabályozási fejezetének tartalmára.

Parkolási fejezet, parkolási jellemzők

Városközpont:

A városközpontban (és a közvetlenül hozzákapcsolódó területeken) a járművek számának gyarapodása és az egyéni gépjárműhasználat arányának további emelkedése a parkolási igények növekedését eredményezték.

Ugyanakkor a városközpontban parkolóhelyek száma nem, vagy csak rendkívül korlátozottan mértékben emelkedett az utóbbi években, így a parkolási mérleg (parkolóhely-hiány) egyre súlyosabb.

Ugyanakkor szinte elképzelhetetlen, hogy minden parkolási igényt ki lehessen elégíteni, ismerve az igények folyamatos növekedését, erre ugyanis nem áll rendelkezésre elég hely és nem is kívánatos, hiszen egy parkolófelület önmagában is forgalomkeltő.

Lakóterületek

A lakótelepen nagyszámú (felszíni) parkolóállás található a házak mellett, zöldsávokkal kialakítva. Több garázsor is ki van építve a városban, de a zárható gépjárműtárolási lehetőségekre sokkal nagyobb igény volna. A családi házas lakóterületeken a gépjárművek tárolása általában telken belül megoldott.

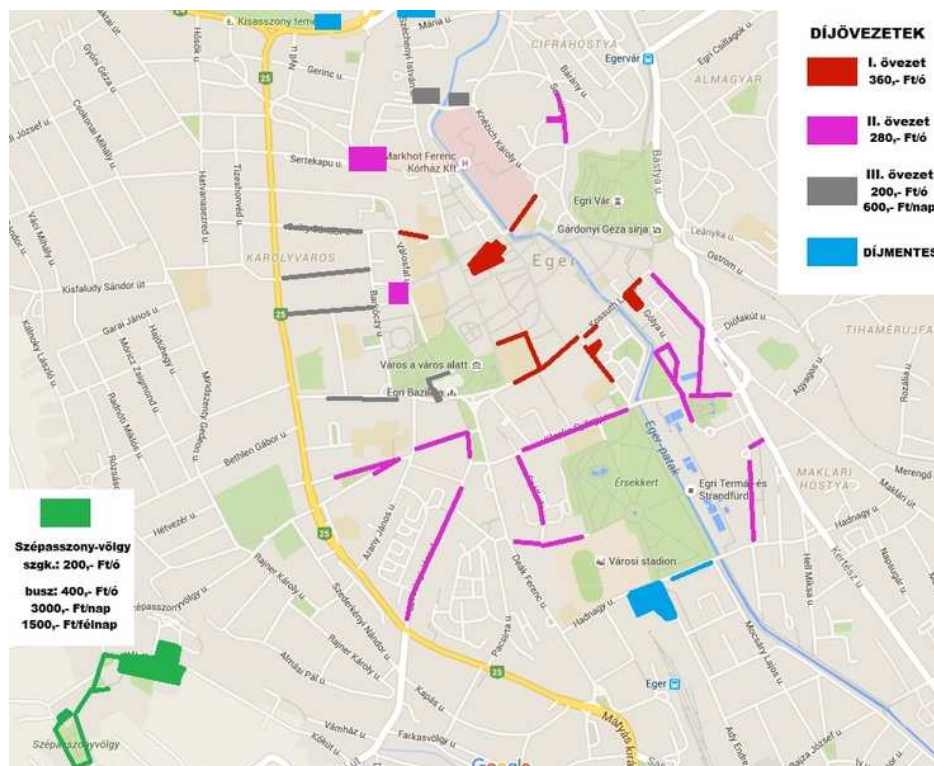
Gazdasági, ipari területek

A teherforgalommal leginkább terhelt zónákban a gépjárművek várakozása, tárolása általában telken belül megoldott. Ezenél a funkcióknál a megközelítő úthálózat forgalmi terhelése, az útburkolatok tönkremenetele, illetve a telephelyekre való behajtás, ráfordulás geometriai kialakítása (és a haladó forgalom akadályozása) okozhat problémát.

Korlátozott várakozási övezetek

Jelenlegi korlátozott várakozási övezet része a városközpontban:

Egerben a 17/1998. (V. 20.) önkormányzati rendelet és 29/2015 (IX.25) számú módosítása szabályozza a fizető várakozóhelyek kijelölését és használatát.



K-1. ábra Díjfizető parkolási övezetek

Turistabuszok (idegenforgalmi autóbuszok) várakozó helyei:

- Városközpont, Bástya utca
- Ady Endre út (stadionnál 21 db várakozóhely)
- TESCO-nál várakozóhelyek
- Déli ipari terület

Tekintettel arra, hogy Eger a hazai turizmus legfontosabb célpontjai közé tartozik, több helyen vannak kijelölve a turistabuszok számára várakozóhelyek. Nem előnyös, hogy a városközpontban is várakozhatnak a buszok, tekintettel annak forgalmi terheltségére.

Főbb parkolási vizsgálatok, javaslatok

A tervezett fejlesztések esetén a parkolási igények biztosítását mindig telken belül, OTÉK előírásai szerint kell megoldani (kivéve a város Helyi Építési Szabályzatában foglalt eltéréseket). A mozgáskorlátozottak igényeire fokozott figyelemmel kell lenni.

Ugyanakkor javasoljuk szem előtt tartani, hogy a parkolási létesítmények biztosítása mindig forgalomkeltő hatású, így nagyobb parkolási létesítmények tervezése esetén a környező úthálózat forgalmi terhelését és távlati megfelelőségét is vizsgálni szükséges.

A parkolás-szabályozási javaslatokat az 5. fejezet tartalmazza az egyes övezetekre.

Megállási tilalom vizsgálata a lakóutcákban

Minden lakóutca (kiszolgáló utca) esetében igaz, hogy a parkolási lehetőség megadása az útszakasz egy, vagy másik oldalán függ a rendelkezésre álló helytől, az útszakasz és csomópontjai beláthatóságától, az áthaladó forgalom nagyságától. A lakóutcákban a cél a forgalom lassítása, így ha az utca kiépítettsége, fizikai jellemzői megengedi a legalább egyoldali parkolást, akkor a várakozási lehetőséget szakaszosan és váltakozva az utca ellentétes oldalán kell kijelölni, hogy a haladó forgalom lelassítson. Amennyiben az útszakaszt olyan nagyságú forgalom terheli, hogy már sokat kell várni a parkoló autók kikerülésére, szóba kerülhet a parkolás megtiltása az útszakaszon.

Dombvidéken még fontosabb, hogy a parkoló autók ne akadályozzák a felfelé igyekvőket, ezekben az utcákban a helyi viszonyok alapján kell eldönteni a várakozási tilalom bevezetését.

Idegenforgalmi (turista)buszok parkolói

A turistabuszok számára a városközponton kívül szükséges várakozási helyet, parkolót biztosítani, mivel a városközpont útszakaszain fennakadásokat, gyakran a beláthatóság csökkenését eredményezik és elveszik a helyet egyéb funkcióktól.

Autóbuszok parkolására alkalmas városközponton kívüli területek a meglévő parkolók mellett (pl. a stadion parkolóiban, illetve a TESCO áruháznál) jelölhetők ki a vasútállomás mellett, vagy a déli ipari területen. Ezek a helyszínek megközelíthetőségükben és méreteikben megfelelnek a turistabuszok várakozására. Az Ipari Parkban lehetőség van olyan vállalkozás üzemeltetésére, ahol a kamionok őrzése és a sofőrök kiszolgálása is megvalósítható.

Fejlesztési területek szabályozása:

A területhasználati funkciók változtatásának, terület-növelésének, beépítésének **közlekedési szempontból általános feltétele** a megfelelő megközelíthetőség és a szükséges parkolóhelyek biztosítása.

A megközelíthetőséghez tartozik a városi főúthálózathoz közvetlen kapcsolatot biztosító gyűjtőutak, vagy jelentős feltáró utak megléte, vagy kiépítése, amely a fejlesztési területen generált forgalmat a főúthálózatra vezeti. Nem csupán a forgalom

lebonyolítására képes folyópálya-szakaszok, de a növekvő forgalommal érintett csomópontok kapacitásának ellenőrzése is szükséges nagyobb területek beépítése előtt.

Lakóterületi fejlesztések:

A jelenleg beépítetlen, vagy zárt kerti, illetve üdülőterületek lakóterületté fejlesztésének alapvető közlekedési feltétele, hogy az egyes ingatlanokat kiszolgáló útszakaszok közterületi szélessége olyan legyen, hogy be tudja fogadni a kétirányú útpályát, a vízelvezetési létesítményeket és a közműsávot is. (Ehhez külterületen minimum 6 m, belterületen minimum 8 m szabályozási szélesség szükséges.)

A közúthálózat csapadékvíz-elvezetésének kiépítése, biztosítása különösen fontos a nagyobb esésű utcákban, ahol a lezúduló csapadékvizek, megfelelő levezető árok/csatorna hiányában a közterület teljes szélességét rombolhatják.

Intézményfejlesztés:

Az intézményfejlesztések esetében a megfelelő megközelítő út paramétereit a várható forgalomkeltés határozza meg. Fontos még a megfelelő számú parkolóhely biztosítása (a valós igények eltérhetnek az OTÉK által javasoltaktól). Az intézmények megépítése előtt meg kell vizsgálni a közösségi közlekedéssel való elláthatóságot (buszvonalak, megállók, vasútállomás közelsége és odavezető gyalogos útvonalak) és a kerékpáros infrastruktúra kiépíthetőségét.

Ipari/gazdasági területek fejlesztése:

Az ipari és gazdasági területek kijelölésénél a generált/vonzott teherforgalom volumene, típusa és időbeni eloszlása határozza meg a fejlesztés feltételeit, valamint a meglévő közúthálózat kapacitása is. Amikor a meglévő hálózati elemek már nem képesek lebonyolítani a többletforgalmat, új fejlesztési területek csak akkor jöhetnek létre, ha szükséges közúthálózati fejlesztésekkel párosulnak.

Ezekben az esetekben nemcsak a megközelítő utak megfelelő paraméterei, de nyomvonaluk is fontos szempont. Pl. lakóterületen nem vezethető át nagyarányú teherforgalom. A gazdasági területek fejlesztésének ütemezését össze kell hangolni a közúthálózat fejlesztési ütemeivel.

A különböző típusú, de különösen a turisztikai célú területek külterületi fejlesztése közlekedéshálózati megfontolások alapján, a különböző közlekedési módokkal való megközelítést gondos tervezésével együtt elképzelhető. A kerékpáros közlekedés biztonságos kialakítása ezekben az esetekben prioritás.

A gépjárművek elhelyezésére vonatkozó előírások:

A gépjárművek elhelyezésére vonatkozó előírásokat (pl. az OTÉK által meghatározott várakozóhely-számtól való eltérést) 2016. óta a város Helyi Építési Szabályzatában kell meghatározni. Ez a fejezet a HÉSZ-ben majd megjelenő eltéréseket és rendelkezéseket hivatott megalapozni.

Az egyes épített egységek rendeltetésszerű használatához elhelyezendő gépjárművek számát befolyásolja:

- területhasználati egység/funkció
- Településszerkezeten belül elfoglalt hely
- Községi közlekedési ellátottság

Ezért a város területére vonatkozó gépjármű-elhelyezési szabályokat a településen belül elfoglalt hely és a területhasználati funkció alapján határozzuk meg.

A) A városrészek alapvetően négy övezetbe sorolhatók kifejezetten gépjármű-elhelyezési igény szempontjából, a parkolási szokások változásának figyelembe vételével: városközponti, átmeneti, lakótelepi, illetve külső zónára.

Városközpont (sűrűn beépített, nagy forgalmat vonzó, kiterjedt közösségi közlekedési hálózattal ellátott településrész, műemlék-épületekkel, jelenleg meglévő közúti forgalom további növelése nem kívánatos, sőt annak mérséklése a cél),

Átmeneti zóna (közösségi közlekedéssel közepes mértékben ellátott, városközponton kívül eső, de jellemzően sűrűn beépített, jellemzően kertvárosi jellegű, forgalomvonzó létesítményeket is magába foglaló területek), ez a zóna további részekre bontható – a település kiterjedése és jellemzői függvényében.

Lakótelepi zóna (emeletes lakóépületekkel beépített, oktatási, sport- és egyéb kiszolgáló funkciót magába foglaló területek, ahol magas a lakossűrűség, jó a közösségi közlekedési ellátottság és a parkolók közterületeken, illetve mindenki számára megközelíthető magánterületeken helyezkednek el és a szükséges parkolók számítása során figyelembe vehető a különidejűség elve is),

Külső zóna (közösségi közlekedéssel gyengén ellátott területek, főleg lakó-, ipari és gazdasági funkcióval beépítve).

Az egyes területre vonatkozó gépjármű-elhelyezési előírások a zónákon belül megengedett területhasználati egységek és funkciók ismeretében, táblázatos formában határozhatók meg.

A fentiektől eltérő zónák és területfelhasználási egységek esetén az OTÉK előírásai alkalmazandók.

Alkalmazott alapelvek, országos előírások:

A parkolási igényeket meghatározó módszer az alábbi alapelvekre épül:

- **nem lehet elsődleges cél minden várható parkolási igény kielégítése**, különösen a forgalommal terhelt városközponti övezetben,
- a keltett forgalom figyelembe vétele elsődleges, kezelésének módja nem lehet minden esetben a közúti infrastruktúra fejlesztése, a **fenntartható közlekedés elvének**

befogadása a parkolási igények meghatározásánál prioritás (környezetvédelem és a település élhetősége szempontjából),

- az egyes létesítményekhez biztosítandó parkolóhelyszám megállapítása egy **folyamat**, amely differenciáltan veszi figyelembe a létesítmény jellemzőit.

A fentiek következtében:

- városközponti zónában parkolóhelyek számának csökkentése a cél – a forgalomkeltés csökkentése, közösségi és zöldterületek, valamint a kerékpározásra, gyalogos közlekedésre alkalmas területek növelése, egyéni gépjárműhasználat visszaszorítása, mélygarázsok kihasználtságának növelése,
- felszíni parkolástól eltérő megoldások (mélygarázsok és parkolóházak, parkolólemezek) építésének összehangolása a felszíni parkolási lehetőségek csökkentésével. Ennek oka, hogy amíg a felszínen is rendelkezésre állnak parkolóhelyek, a gépjárművezetők inkább a kényelmesebb felszíni parkolást választják, akkor is, ha hosszasan várakoznak egy-egy parkolóhelyre. Így a mélygarázsok beruházásának megtérülése ellehetetlenül.

Az Országos Településrendezési és Építési Követelmények (továbbiakban OTÉK) részletesen szabályozza az egyes területhasználati funkciókhoz megépítendő várakozóhelyek számát, de nem differenciál a tervezett építmény elhelyezkedése, közlekedési kapcsolatai, megközelíthetősége, illetve közösségi közlekedési ellátottsága szerint, de megengedi a várakozóhelyek számának módosítását a HÉSZ-ben meghatározottak szerint.

Várakozóhelyekre vonatkozó előírások kidolgozásának módszertana

Ahhoz, hogy a Helyi Építési Szabályzat parkolási fejezetébe reális csökkentő, illetve növelő tényezők kerülhessenek, az alábbi módszert alkalmaztuk:

B) A városrészek alapvetően négy övezetbe sorolhatók kifejezetten parkolási szempontból, a parkolási szokások változásának figyelembe vételével: városközponti, átmeneti, lakótelepi, illetve külső zónára – fentiek szerint.

Minden övezetben különbözőek a parkolási igények, a területhasználati funkciók aránya, használatuk más-más napszakokban jellemző. Eltér a közösségi közlekedési ellátottság, az infrastruktúra kiépítettsége. A városközponti zónában elhelyezkedő építmények esetén minden esetben maximális parkolóhely-szám meghatározása lenne indokolt (felső korlát), de ezt a lehetőséget az OTÉK egyelőre nem tartalmazza. Ugyanez vonatkozik a közös parkolóhasználatot magába foglaló különidejűség figyelembe vételére (kettő, vagy több funkció használja ugyanazt a parkolót, de különböző időszakokban) Ebben az övezetben a forgalomkeltés minimalizálása és az autómentes-területek kialakíthatósága a cél. Az átmeneti és a lakótelepi zónában a helyi sajátosságok figyelembe vételével, egyedi vizsgálatok elvégzése után lehet a parkolóhelyek számának pontos csökkentési lehetőségeit meghatározni. A lakófunkció esetén (tekintettel a motorizáció folyamatosan emelkedő szintjére) kisebb mértékű parkolatszám-növelés is elfogadható. Többlet-parkolóállások építése kerülendő,

forgalom-növelő hatásuk miatt. (Ez általában a nagy alapterületű kereskedelmi funkcióra jellemző.)

A külső zónában minimális parkolóhely-szám meghatározása, egyedi vizsgálatokkal igazolandó kismértékű csökkentése és esetleges korlátozott növelése is indokolható olyan esetekben, amikor az építmény kifejezetten közösségi célokat szolgál, a közösségi közlekedéssel való megközelítése csak nehezen, vagy egyáltalán nem biztosított 500 méteren belül és a hosszú gyaloglás, valamint kerékpározás nem várható el a használatától (pl. jelentős számú kisgyermek, mozgáskorlátozott, illetve beteg használja a létesítményt).

1. sz. (városközponti) parkolási zóna

A városközponti parkolási zóna a Belváros városrész, alapvetően azok területek, ahonnan a Dobó tér mintegy 15 perc sétával elérhető.

A városközpontban a tapasztalat szerint nagyarányú parkolási igény mutatkozik a közterületi parkolóknál, annak ellenére, hogy a parkolási díjat kell fizetni. A sűrűn beépített, sokfunkciós, vegyes területhasználatú városközpont nagy gyalogos- és gépjárműforgalmat vonz. Az egyes intézményekhez, épületekhez tartozó parkolófelületek használata nem különül el. A közterületek jelentős részét foglalják el a várakozó gépjárművek. Különösen a szűk szabályozási szélességű utcákban jelent gondot a parkolóhelyek elhelyezése és gyakran ezek azok a területek is, ahol az épületekhez nem lehet telken belül parkolót biztosítani.

Várakozóhelyek számára vonatkozó javaslat:

A városközponti zóna védelme érdekében sehol sem javasolunk a forgalom növekedését eredményező parkolószám-növelést. A cél a gépjárműforgalom csökkentése, a létező parkolófelületek jobb kihasználása (több gépjármű használja ugyanazt a parkolófelületet – nagyobb forgási sebesség). A beépítés óvárosi jellegét figyelembe véve sok helyen nem reális elvárás az előírt várakozóhelyek ingatlanon belüli elhelyezése a városközponti parkolási övezetben, így a közterületi parkolás lehetőségét nagyobb arányban kell megadni ebben a zónában, mint a kevésbé sűrűn beépített területeken – amennyiben az érintett közterületek erre lehetőséget adnak.

2. sz. (átmeneti/kertvárosi) parkolási zóna

Ebbe a zónába a városközpont közel elhelyezkedő, de már kevésbé sűrűn beépített és kevesebb intézményi területet magába foglaló területeket soroltuk, ahol a rendelkezésre álló közterületek szélesebbek, a betelepült funkciók által vonzott gyalogos- és gépjárműforgalom kisebb volumenű, mint a városközpontban.

Várakozóhelyek számára vonatkozó javaslat:

Ebben a parkolási övezetben (tekintettel az általában kisebb szolgáltatási szintű közösségi közlekedési kiszolgálásra és így a várhatóan nagyobb arányú gépjárműforgalomra) a várakozóhelyek számának kisebb mértékű csökkentését irányoztuk elő és a parkolók közterületen való biztosításának arányát is általánosságban csökkenteni javasoljuk. A területeken a nagyarányú lakófunkció mellett megjelenik az

oktatási, sport és gazdasági funkció is, amelyek parkolási jellemzői és igényei eltérnek a lakófunkciótól.

A vasútállomás és a megállóhelyek környékén a biztosítandó P+R parkolóhelyek legnagyobb számát a rendelkezésre álló területek nagysága és a finanszírozási lehetőségek határozhatják meg, mivel mind a városnak, mind a régiónak érdeke, hogy az ingázó forgalom a közösségi közlekedési járműveket használja és ne a saját gépjárművét. Ehhez szükséges a lehető legnagyobb számú P+R parkoló kiépítése és az általuk keltett forgalom kezelése a város úthálózatán.

3. sz. (lakótelepi) parkolási zóna

Ebben a zónában jellemzően többemeletes társasházakkal beépített lakófunkció és annak kiszolgáló funkciói (oktatási intézmények, sportlétesítmények) találhatóak, amelyek számára (túlnyomóan) közterületi parkolási lehetőségek állnak rendelkezésre. Ezek az el nem zárt parkolási lehetőségek biztosítják a parkolók különidejű használatát is (pl. a lakótelepen főleg éjszaka használt parkolóknál nappal az egyéb funkciókhoz érkezők várakozhatnak). A külön zónaként való értelmezést a parkolási szempontból a város többi területétől eltérő használati jellemzők indokolják.

Várakozóhelyek számára vonatkozó javaslat:

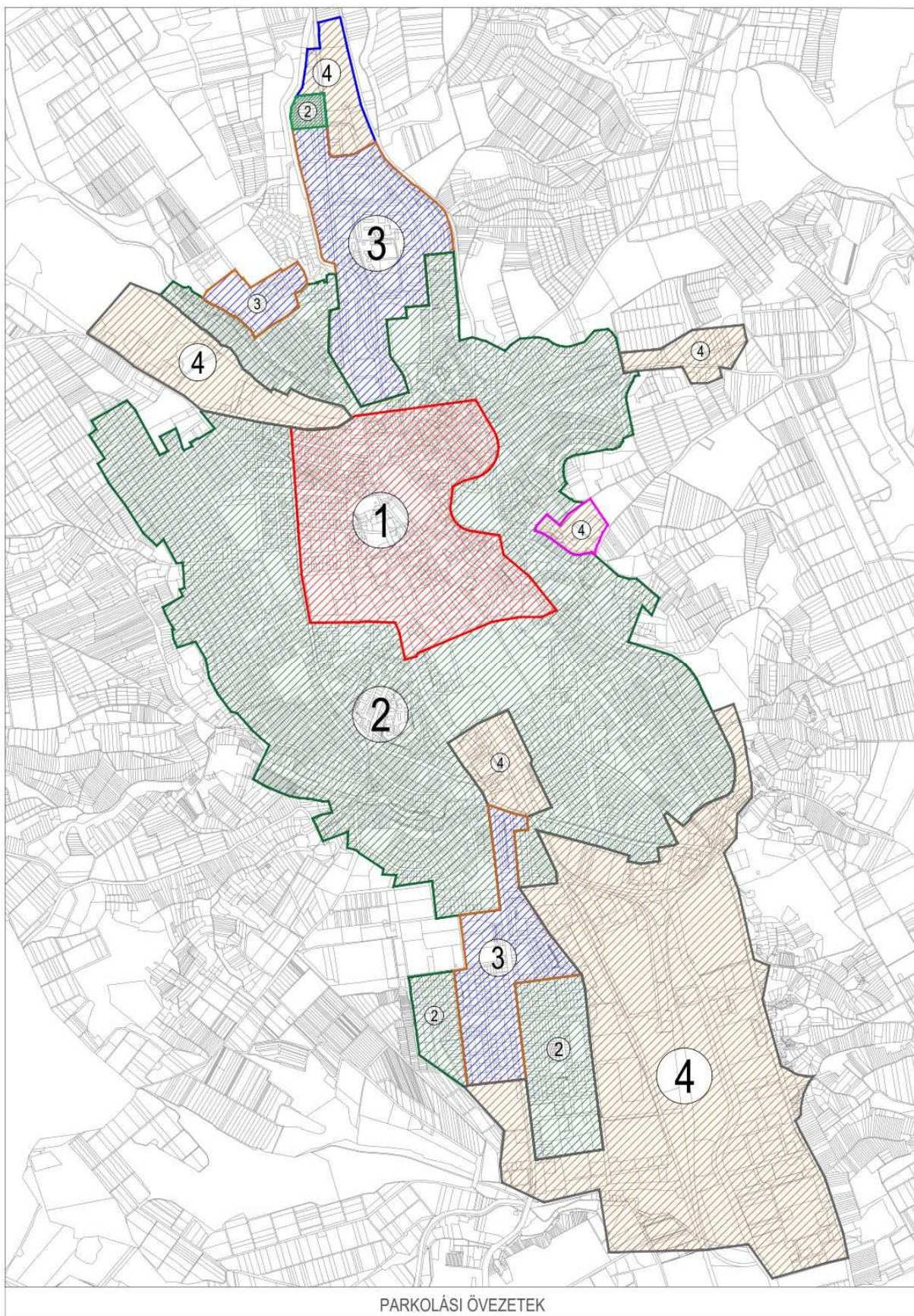
A területen megfelelő a közösségi közlekedési ellátottság és lehetséges a különidejűség figyelembe vétele, így lakófunkció kivételével a várakozóhelyek előírt számának kisebb mértékű csökkentését irányoztuk elő.

4. sz. (külső) parkolási zóna

A város központjától távolabb eső, az előző három parkolási övezetbe nem sorolt területeket parkolási szempontból a város külső zónájaként értelmeztük. Az előző két övezetnél kisebb mértékű közösségi közlekedési ellátottság, nagyobb gazdasági, ipari és kereskedelmi funkciókat magukba foglaló telkek, illetve családi házas beépítésű lakóterületek jellemzik.

Várakozóhelyek számára vonatkozó javaslat:

A területi jellemzők miatt ebben a zónában az ingatlanok, építmények közúton való megközelítése jellemző, így a várakozóhelyek OTÉK-szerint meghatározott számát irányoztuk elő. A déli iparterületen fokozott teherforgalom várható a megengedett funkciók miatt.



K-2.ábra

Javasolt parkolási övezetek

3.4 Településképi Arculati Kézikönyv

A Településképi rendeletet megalapozó Településképi Arculati Kézikönyv (továbbiakban: TAK) az egyes –településképi karakterisztikáknak megfelelően meghatározott- városrészek esetében elemzi a meglévő jellemzőket és javaslatokat tesz az egyes városrészekben a jövőben megengedhető beépítési formákra. Ezek a jellemzők sok esetben érintik, érinthetik a gépjármű-elhelyezés módját, adott esetben a városképet befolyásolni tudó gépjármű-számot is.

A TAK fontos megállapításai:

A településképi jellemzőket sok összetevő együttes hatása adja. Meghatározó a közterület szakasz szélessége-keskenysége, növényzeti gazdagsága vagy síkator jellege, egyenes vagy ívelt vonalvezetése. A képet és hangulatot formálja az előkertek hiánya vagy a gondozott előkertek megléte. A városrészek karakterét egyrészt a domborzati adottság határozta meg, másrészt az elhelyezni kívánt funkció, rendeltetés és nem utolsósorban a betelepüléskor meghatározó építészeti irányzatok. Ezek elsősorban az utcahálózatok vonalvezetésére, az előkertek méreteire, a beépítési módokra és az épületek összmagasságára gyakoroltak hatást. Míg korábban csak a történetileg kialakult Belvárosban épültek az egy- vagy többemeletes házak, a XX. század végére és napjainkra majdnem minden városrészben megjelenik a városi jellegű zárt sorúsodó átépülés. Így utcaképi megjelenésben minden városrész sokszínű karaktert hordoz.

Az újabb városrészek beépülése napjainkban is folyamatos. Az utóbbi 50-70 év épületeinek arculatát, megjelenését a keletkezésükkor rendelkezésre álló építészeti eszközrendszer és építőanyag kínálat határozta és határozza meg.

Bár alapvetően építészeti jellemzőket határoz meg és arra is tesz javaslatokat, de ezeket „lefordíthatjuk” a parkolás szempontjaira is. Például azokban a városrészekben, ahol az utcai fasorok meghatározzák a városrész karakterét, ezeket mindenképpen meg kell őrizni és helyüket nem szabad feláldozni a gépjárműforgalom számára.



K-3.ábra Helyi, vagy műemléki védelem alatt álló épületek

A TAK tartalmazza a helyi és műemléki védettség alatt álló épületeket is, amelyek helyszíne, környezetének kialakítása, változtatása szintén figyelmet igényel, ezért érinti a parkolás-szabályozás kérdéskörét is.

3.5 Településképi Védelmi Rendelet

Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének 6/2018. (II. 23.) önkormányzati rendelete Eger településképi védelméről

A TAK megállapításra építve, a rendelet a következő fontos, a parkolás-szabályozást is érintő előírásokat tartalmazza:

IV. Fejezet

A TELEPÜLÉSKÉPI KÖVETELMÉNYEK

Építmények anyaghasználatára vonatkozó általános építészeti követelmények- 10.§

(7) Terepszint alatti gépkocsi tároló rámpája – közforgalmú parkoló kivételével – közterületen nem alakítható ki.

(8) A tájkép védelme érdekében a külterületen kiépítésre kerülő új utak környezetbe illesztéséről növénytelepítéssel, fasor létesítésével is gondoskodni kell, ha az új út szélessége eléri, vagy meghaladja a 10,0 m-t.

A településképi szempontból meghatározó területekre vonatkozó egyedi építészeti követelmények - 12.§

10. c) A közterületeket és a beépített telkeket csak a legszükségesebb nagyságú burkolt felületekkel szabad ellátni.

d) A burkolatlan felületeket – ahol ezt műszaki okok nem akadályozzák – fenntartható zöldfelülettel kell kialakítani.

e) Sűrű, zárt és laza, előkertes családi házas, valamint sűrűsödő átépülő tömbös karakterű területeken új épület építés esetén a kapubehajtó helyét úgy kell kialakítani, hogy közterületi fa kivágását ne tegye szükségessé.

f) Zöldfelületekkel szegélyezett utcákban utólagos közterületi parkolók kialakítása csak oly módon és akkor engedélyezhető, ha közterületi fa kivágását nem teszi szükségessé.

A településképi követelményektől való eltérés lehetősége -14.§

A 11. és 12. §-ban megfogalmazott településképi követelményektől a környezethez való illeszkedés érdekében, vagy egyedi építészeti megoldás igénye esetén történő eltérés szakmai konzultáció keretében megfogalmazott főépítési álláspont alapján lehetséges. A főépítész szakmai álláspontjának megalapozásához kikérheti a helyi Tervtanács véleményét.

4. Településarculati karakterek, parkolási lehetőségek/előírások

Az alábbi fejezetben részletesen bemutatjuk a Településkép Arculati Kézikönyv által meghatározott településarculati karaktereket, összehasonlítjuk azokat a Közlekedési Tanulmányban javasolt parkolási övezetekkel és megkeressük azokat a korlátokat, amelyek településképi szempontból érinthetik a parkolás-szabályozást.

4.1. Településarculati karakterek jellemzői:

Településarculati karakterek:

- **Történelmi városközponti karakter**

„Az utcahálózat középkori szerkezete, vonalvezetése és szélessége a vízfolyásokat követve évszázadok alatt alakult ki, meg is őrződött. A halmaz jellegű településmag közterületei változó szélességűek. A keskenyebb és szélesebb közterületek, közkertek, közlekedési zöldfelületek és utcakertek egymásmellettiisége térrendszerek összekapcsolódását eredményezte, ami a városi élet szerves részévé vált. Jellemző elem a zárt sorúság, a telekhatártól telekhatárig tartó beépülés. A korábbi beépítési hagyomány a keretes beépítés, a hajlított ház, a zárt udvar, az „U” alakú épületformálás. Az előkert nélkülség, az utcai telekhatárra épülés adja a karakter jellegzetességét, az utcaképet, egy-két üdítőleg ható kivételtől eltekintve, ahol a zárt sorúságot tagoló előkert, előudvar található.”

Parkolásra vonatkozó megállapítás:

Esztétikai, városképvédelmi szempontból a legfontosabb parkolás-szabályozási övezet, mert az itt található funkciók miatt az egyik legtöbb gépjárművet vonzó terület. Hosszú (lakossági parkolás, tárolás) és rövididejű (munkába járás, ügyintézés, szórakozás) parkolási lehetőségekre is szükség van. A városközpontban viszonylag gyorsan váltják egymást a parkolókat használó autók (forgási sebesség nagyobb, átlagos benntartózkodási idő rövidebb, mint máshol), ezért nagyobb a forgalom a megközelítő úthálózaton is. A városközponti övezetben a parkolóállások mélygarázsban, illetve parkolóházban való elhelyezése elfogadottabb, mint más városrészekben, megvalósíthatóságuk is realisabb (várható kihasználtságuk miatt). A felszíni parkoló bővítés mindenképpen kerülendő, tekintettel arra, hogy egyéb városi célokra szükséges, drága felszíni területekről van szó.

Közlekedési tanulmányban javasolt parkolás-szabályozás:

Belváros

A fizető zónák kiterjesztése, illetve az időbeni korlátozások fenntartása és bővítése alapos üzemeltetési vizsgálat alapján történhet. Mindenképpen javasoljuk, hogy a nagyobb forgási sebességgel jellemezhető felszíni parkolóhelyek (vagyis azok, ahol csak rövidebb időt tartózkodnak a gépjárművek) ne legyenek használhatók ingyenes bérlettel. A kedvezményes bérlettel (ingyenesen) parkoló gépjárművek számára a kevésbé kihasznált parkolóházban kellene helyeket adni, így a bevételi oldal is erősödhet.

A fizető zóna kiterjesztését nem javasoljuk. A zóna határai már túlnőttek a városközpont gyaloglási távolságán (800 m), de nincs megfelelő alternatíva, ingyenes parkolási

felület ezeknél a határoknál. Már jelenleg is létezik olyan utca a parkolási díjjal érintett övezetben, amelyben alig áll autó. A zóna további növelése csak a zónából éppen kimaradó utcákban okozna nem kívánatos parkolóforgalom növekedést.

A parkolóállások számának növekedése –bár látszólag kedvezőbb helyzetet teremt az igények kielégítésével- rendkívül sok hátránnyal jár (forgalomkeltés, konfliktusok, környezetszennyezés), el is lehetetlenítheti a városközpont közlekedési helyzetét. Ezért nem javasoljuk a parkolófelületek növelését, de támogatjuk a többszintes parkolóházak, illetve garázsok építését és használatuk népszerűsítését, ha azok megvalósításával párhuzamosan bizonyos parkolófelületek megszűnnek a városközpontban, helyüket gyalogoszónának, illetve zöldterületnek adva át.

Két parkolási létesítmény tervezett a városközpontban:

- Parkolóház a Flóra Hotel mellett, 250 férőhellyel
- A Barkóczy utca mentén, a tér zöldfelülete alatt (a park megtartásával, kihasználva a topográfia adta lehetőségeket) mélygarázs létesítése (kb. 300 férőhely).

A tervezett létesítmények megközelíthetőségét és az általuk keltett forgalom szétosztását a városi úthálózaton vizsgálni szükséges.

A településképi előírások alapján a létesítmények rámpái nem alakíthatók ki közterületen és a csatlakozó közterületek zöldfelületei nem sérülhetnek, illetve növelésük kívánatos.

- **Sűrű, zárt családi házas, vagy kistársasházak karakter**

Földszintes, legfeljebb egyemeletes, jó esetben csak egy-két lakásos, zárt sorúan, utcavonali (előkert nélküli) beépítéssel épült épületek jellemzik a városnak azokat a részeit, amik ebbe a karakterbe sorolhatók. Sokhelyütt az épületek nem teljesen zártan kapcsolódnak egymáshoz.

A belvárosi történelmi utcahálózat jellegzetessége közé tartozik a hegyesszögben találkozó utcák feltárulása. Az utcák szervesen kapcsolódnak a „történelmi városközpont”-hoz, onnan a város külső részeihez vezetnek.

A XVIII.–XIX. században kialakultak a hóstyák, a városfalon kívüli – városkapuk előtti területek. Beépítésükre, utcaképükre jellemző a zártság, a magastető, utcával párhuzamos tetőgerincű házak az épületbe foglalt kapuáthajtóval vagy a főépületen belül kialakított gépkocsi tárolóval.

Az előkert nélküli zárt sorú beépítéseknél az alagsor építését kerülni kell.

Parkolásra vonatkozó megállapítás:

Ahogy az összehasonlító térképlapokon is látható, ebbe a karakterbe az alábbi városrészek tartoznak: Cifra Hóstya, Tetemvár, Szent Miklós, Sánc, Rác Hóstya, Maklári Hóstya, Hatvani Hóstya, Tihamér, Lajosváros-kelet, Hajdúhegy észak-keleti része, Vécsey völgy egy része és Felnémet városrész jelentős területe.

Ezeket a jelentős kiterjedési területeket a parkolási övezetek szempontjából vagy a kiterjesztett városközponti zónába, vagy általánosan a 2. sz. (átmeneti) zónába soroltuk, figyelembe véve a parkolási szokásokat.

Városképi szempontból elmondható, hogy az karakterisztikával rendelkező területeken a közterületi parkolás jellemzően (ha van rá hely) párhuzamos parkolósávban lehetséges. Az ingatlanokon belül (előkert hiányában) vagy garázsok épülnek, vagy az udvaron tárolhatók a személyautók.

Közlekedési tanulmányban javasolt parkolás-szabályozás:

Átmeneti zóna

„Ebben a parkolási övezetben (tekintettel az általában kisebb szolgáltatási szintű közösségi közlekedési kiszolgálásra és így a várhatóan nagyobb arányú gépjárműforgalomra) a várakozóhelyek számának kisebb mértékű csökkentését irányoztuk elő és a parkolók közterületen való biztosításának arányát is általánosságban csökkenteni javasoljuk.”

Ezek a javaslatok megfelelnek a településképi elvárásoknak, mivel a közterületek újrafelosztását, a zöldfelületek növelését jelentik.

- **Laza, előkertes, családi házas karakter**

Ezen az eredeti telekszerkezetet őrző területeken jellemzően önálló családi házak találhatók, melyek a telken belül szabadon állnak (a telekhatárok mentén az épületet a saját telke veszi körül), vagy szomszédjaikkal ikresen csatlakozva helyezkednek el. A legfeljebb egyemeletes épületek elhelyezkedése a növényzettel beültetett az előkertnek és a oldalkertnek köszönhetően szellős, a telkek zöldfelületei az utcaképben is pozitív szerepet játszanak. Sok esetben az utcák is jelentős zöldfelületekkel rendelkeznek, néhol értékes fasorokkal, cserjékkel, lágyszárú évelő vagy egynyári növényekkel.

Parkolásra vonatkozó megállapítás:

Ebbe a karakterbe az alábbi városrészek tartoznak: Hajdúhegy, Vécsey Völgy egy része, Csákó, Lajosváros-Nyugat egy jelentős területe, Volt kemping területe.

Minden ilyen karakterű településrészt parkolási övezete szempontjából a 2. (átmeneti) zónába soroltunk.

- **Telepszerű karakter**

A kisebb lakótelepek jellemzően családi házas tömbök belsejében, a kertvégek összevonásával szigetszerűen alakultak ki (pl. Remenyik, Szarvas Gábor utca, Kiskanda utca, Berze N. János utca). Ez utóbbiak utcahálózata zsák jellegű, az utcák parkoló utcák, kevés zöldfelülettel. Ez által a terület átjárhatósága körülményes, de éppen ez a nyugalom adja lakóértékét.

Az épületek a városszerkezeti adottságok és a tájolási szempontok figyelembevételével többnyire észak-déli tengelyűek, és közterületekkel körbevett úszótelteken helyezkednek el. Ebből következik, hogy a lakásokhoz csak a közösség által gondozott közterületi zöldfelületek révén biztosított a mindennapi rekreáció és a parkolás.

A gépkocsik számának növekedésével több lakótelepen megjelentek a sorgarázsok (pl. Felsővárosban a vasútvonal mentén, Lajosvárosban a hátsókertekben). A fokozódó gépkocsi-elhelyezési igényt jelzik a kiépített parkolókon kívüli valamennyi vízzáró burkolattal ellátott útfelület mentén az utcákat leszűkítve, vagy a potenciális zöldfelületekre álló gépkocsik. Emiatt sok helyen zsúfoltak és rendezetlenek a közlekedési felületek, kikopottak, elhasználódtak a közlekedési zöldfelületek közterületei.

Parkolásra vonatkozó megállapítás:

Mivel a lakótelepeken általánosan jellemző a nagyszámú közterületi parkolóhely és a vegyes területfelhasználási funkciók, ezeken a területeken a parkolóállásokat más-más funkciók eltérő időben használják (különidejűség). Összességében azonban elmondható, hogy a lakótelepek esetén (a motorizációs szint növekedése miatt) mindenhol parkolóhely hiány tapasztalható. A parkolóhelyek számának növelése inkább létesítményekben (kétszintes parkolólemezek más funkcióval társítva), mintsem a zöldfelületek rovására történjen.

A teletszerű karakterű településrészeket parkolási övezet szempontjából a 3. (lakótelepi) zónába soroltunk.

- **Sűrűsödő, átépülő tömbös karakter**

Ezek az épületek általában már nem földszintesek, hanem nagyobb szintszámúak, két vagy háromemeletes soklakásos társasházak, a történeti karaktertől sűrűbb beépítést eredményezve. A város főbb útjai mentén a kisvárosi arculatot alakítják át nagyvárosi karakterré.

Elsősorban a sűrű, zárt családi házas karakter területein – főleg a jelentősebb utak mentén – az eredeti telkek összevonásával kialakult nagyobb telkeken a hagyományosan földszintes vagy földszint plusz egy emeletes épületek helyén több emelet magasságú épületek jöttek létre.

Parkolásra vonatkozó megállapítás:

Parkolási szempontból ez a településképi karakter, illetve ezeken a helyszíneken való fejlesztések jelentős odafigyelést kívánnak. A megvalósuló épületek funkciójának megfelelően és a terület elérhetőségének, megközelíthetőségének megfelelően (közösségi közlekedés, gyalogos és kerékpáros közlekedés) az elvárt gépjárműszámot a beruházónak meg kell építeni minden lakófunkciójú fejlesztés esetén. A bejáratokat és a közterületek használatát a szabályozás szerint kell kialakítani – ennek ellenőrzése szükséges.

Az ebbe a karakterbe tartozó területeket parkolási szempontból általában a városközponti (1.), illetve az átmeneti (2.) zónába soroltuk.

- **Nagytelkes intézményi karakter**

Intézmények építése és működtetése az elmúlt 200-250 évre visszatekintve folyamatosan jellemző Egerben. Ezek egyik csoportja a történeti városközpont

karakteréhez tartozik, létrejöttének időbelisége okán. Ezen épületek egy része védett, vagy védett területen, védett épületek környezetében található, építészeti kialakításuk egyedi, jellegzetes.

Azok az intézmények, amelyek a történeti városközpont karakter határain kívül létesültek az elmúlt 100 évben kialakult városrészekben belül, pontszerűen található meg. Az intézmények karakterét a nagy telekigény (lakótelkek többszöröse) és a befogadott funkció egyedisége adja meg, de meghatározó jellemzője annak a kornak az építészeti stílusa, amelyben létrejött.

A telepszerű karakteren belül több nagytelkes intézményterület található. Ezeken a területeken a bölcsődék, az óvodák épülettömege laposan elterülő, 1-2 szintes magasságú, színebb homlokzatképzéssel, nagy pihenő és játszókerttel, szabadtéri foglalkoztatóval. Az oktatási létesítmények 2-3 szintesek, a kor építési technológiája által meghatározott formai kialakítású intézmények. Egyéb területeken az oktatási épületek megjelenése rendkívül sokszínű, ahogy az oktatás is széles skálán mozog. A tömegek nagyobbak, a 4-5 szintes épületek sem ritkák. Az épület nagyságát, építészeti eszközrendszerét a benne folyó tevékenység határozza meg attól függően, hogy az az alapfokú oktatást, a középfokú vagy az egyetemi szintű oktatást képviseli. Az épületek nagy egységekre tagoltak, az egyes részek a tantermi szárnyakat, mások a sportcélú és egyéb közösségi hasznosításokat fogadják be.

A kulturális és egészségügyi intézmények formálását is a tevékenységből fakadó belső folyamatok határozzák meg, valamint a közönségterek és a működést szolgáló terek egymáshoz való viszonyai.

Parkolásra vonatkozó megállapítás:

Az egyes nagykapacitású intézmények számára nagyszámú parkolót befogadó parkolási létesítmények építése jelentene megoldást. Ugyanakkor minden tervezett intézmény külön-külön vizsgálendő közlekedési szempontból, figyelembe véve a városszerkezetben elfoglalt helyüket, megközelíthetőségüket, közösségi közlekedéssel való ellátottságukat, a látogatók korát, egészségi állapotát, szokásait, stb.

Ezek a területegységek parkolási szempontból az átmeneti, vagy a külső zónába soroltak.

- **Gazdasági karakter**

Egerben a gazdasághoz kapcsolódó telkek, épületek, rendeltetések településképi szempontból önálló karakterként határozhatók meg. A kereskedelmi, gazdasági, logisztikai, szolgáltató és ipari funkciójú, általában nagy belmagasságú tereket igénylő, nagy alapterületű, könnyűszerkezetes épületeket soroljuk ide.

A kereskedelmi létesítmények általában nagy telken, nagy parkoló felülettel, önálló, nagybelmagasságú, de földszintes, környezethez nem igazodó, csarnok jellegű bevásárló egységek. Jellemzően a jó megközelítést biztosító főutak mentén helyezkednek el. Településképi megjelenésükhöz hozzátartozik a nagyméretű cégér és egyéb reklámfelület.

A gazdasági karakterbe tartozó telkek és épületek többsége a város legnagyobb ipari-gazdasági zónájában, a Déli iparterületen található.

A Kőlyuk utca Mátyás király út és a Faiskola út közötti szakasza, valamint Maklár felől a Kistályai út déli bevezető szakasza keskeny. Közterületi fásításra, szétválasztott rendszerű gyalogos és kerékpáros út létesítésére, a domborzati különbségek igényes kezelésére csak korlátozott lehetőséget biztosít.

Parkolásra vonatkozó megállapítás:

A gazdasági területek által keltett forgalom általában jelentős arányú, különösen igaz ez a teherforgalomra. Mivel a gépjárművel való közlekedés és szállítás elsődlegesen alkalmazott a területhasználat esetében, valamint általában jelentős nagyságú ingatlanokon működnek a gazdasági területek, a szükséges és elvárt parkolószám telken belüli megépítését javasoljuk ezeken a területeken.

- **Pincés, borházak karakter**

A szőlőműveléshez és borászathoz erős hagyományokkal kötődő város több pontján is kialakultak pincés, borházak területek, melyek sok helyen mai napig őrzik eredeti arcukat. A lépcsős-teraszos pincesor a XX. sz. első felében jött létre a tufafal és a déli lejtő nyújtotta adottságok kihasználásaként. A Kőkút utcában nagyméretű borházak jellemzők. Ezek méretét, az anyaghasználatát és az építészeti formálását már az új idők igény szintje határozta meg, a borházsor az 1980-as évek eredménye.

A hóstyák völgyeiben vájt pincékhez borházak épültek. Ezek a területek fokozatosan lakóházakkal vegyesen beépített területekké alakultak át, egyes helyeken foghíj szerű új beépítésekkel újultak meg, másutt a használaton kívülség fokozatos műszaki állapot romlást idézett elő, attól függően, hogy mennyire tudott megmaradni a szőlővel, borászattal való foglalatosság a tulajdonosoknál (Szala-patak völgye, Kisvölgy utca, Koszorú utca).

Megőrzendő érték a pincesorok kialakult változatossága, sokszínűsége, egyedisége is. Más hangulatot áraszt a Szala-patak völgyében vagy a Farkasvölgyi árok mentén megmaradt pincesor, valamint a domboldal lábát szegélyező Kőlyuki pincesor, és másutt a Szépasszonyvölgy műemlék pincéje, az Öregkori pincesor (aminek egyes elemei szintén védettek) és a máshol egyáltalán nem található „lépcsős pincesor”.

Parkolásra vonatkozó megállapítás:

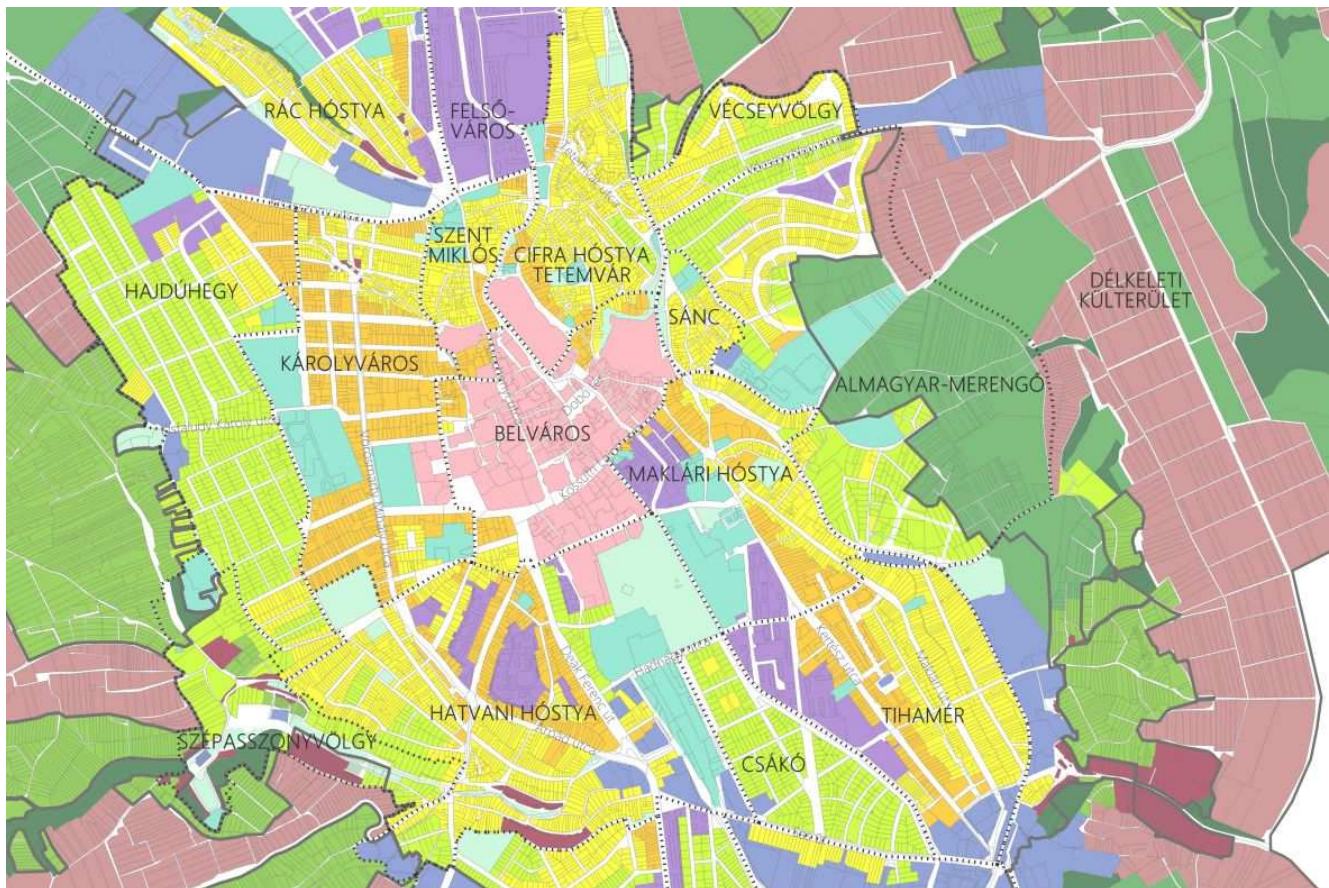
A pincés karakterű területeken nem várható nagyarányú (egyéni, vagy gazdasági) forgalom, így nagyobb parkolószám elhelyezése sem szükséges, azonban a biztonságos megközelítést a pincék esetében is biztosítani kell.

Minden egyéb, a TAK által tárgyalt és bevezetett településképi övezetet (nagyterjedésű zöldfelületek, kertes területek, dombvidéki szőlőtermesztő területek, erdőterületek, egyéb mezőgazdasági hasznosítású területek) a parkolás szempontjából azonosan kezelendő, mivel forgalomkeltésük és a várható parkolási igény kicsi.

Az egyes övezetekre javasolt, városképi szempontokkal is kiegészített, azoknak megfelelően módosított előírásokat az 5. fejezet tartalmazza.

Jelmagyarázat

- Történelmi városközpont karakter
- Sűrű, zárt családi házas vagy kistársasházias karakter
- Laza, előkertes családi házas karakter
- Telepszerű karakter
- Sűrűsödő, átépülő tömbös karakter
- Nagytelkes intézményi karakter
- Gazdasági karakter
- Pincés borházas karakter
- Nagy kiterjedésű zöldfelületek, parkok, temetők
- Kertes területek tájkaraktere
- Dombvidéki szőlőtermesztő területek tájkaraktere
- Erdőterületek tájkaraktere
- Egyéb mezőgazdasági hasznosítású területek tájkaraktere



K-4. Eger, Településarculati karaktervizsgálat

4.2 Településarculati karakterek övezetei és a javasolt parkolási övezetek összehasonlítása:

A következő ábrákon grafikusán hasonlítottuk össze a TAK által meghatározott karakter-övezetek lehatárolását és a közlekedési tanulmány parkolási fejezetében javasolt parkolási övezeteket. A közlekedési tanulmány (a szabályozás érthetősége és egyszerűbb alkalmazása érdekében) a parkolási jellemzők szerint csak négy övezetre osztotta a várost, a településképi karakterek kifejezése ennél többet követelt.

Az alábbi ábrákon vastag piros határvonal és a benne lévő szám jelöli a parkolási övezetek határát és típusát, a térkép színei pedig a karaktervizsgálatban meghatározott övezeteket. A pirossal jelzett számok jelölik azokat a területeket, amit pontosítottunk, finomítottunk, tovább osztottunk a parkolási övezeteknél, hogy minél jobban illeszkedjünk a karaktervizsgálat zónáihoz.

Elsődlegesen megállapítható, hogy igen sok az átfedés a különböző szempontokból kialakított övezetek között, mivel a területhasználati funkció, a betelepülés ideje és a városszerkezetben való elhelyezkedés nemcsak az építészeti arculatot, de a közlekedési szokásokat is meghatározza.

Jelentősebb különbség mutatkozik a várközponti zóna lehatárolásában, mivel a közlekedési és parkolási szokások azonossága miatt a tanulmány jóval nagyobbra jelölte ki a területét, mint a TAK építészeti megfontolásból adódó övezetet.

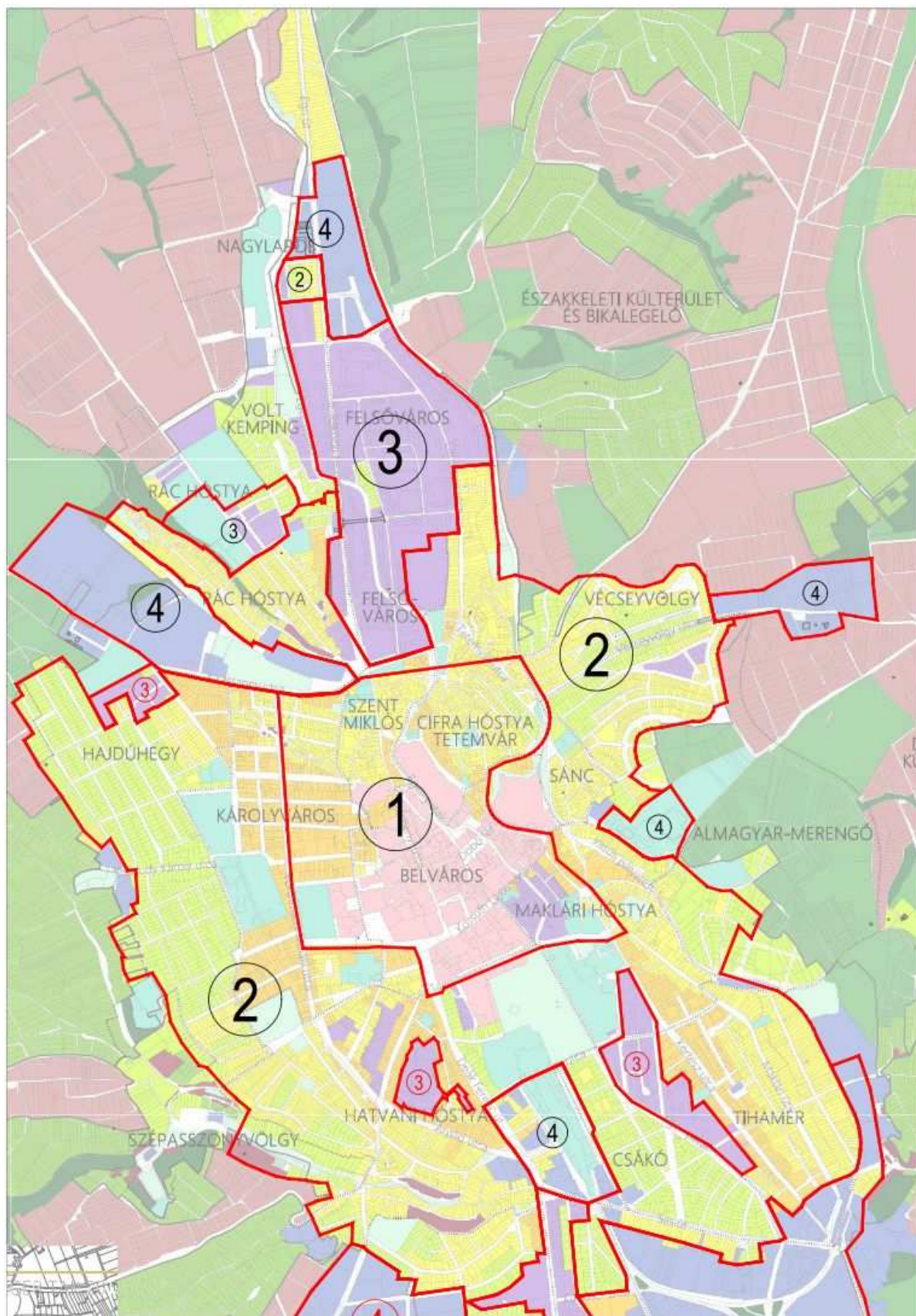
Bár településképi szempontból erősen különbözik a belvárosi övezet jellemzőitől (beépítési mód, lakosság, funkciók) pl. a Károlyváros, illetve a Cifra Hóstyá, vagy a Szent Miklós városrész területe, parkolási szempontból nagyon hasonlóak, mivel szinte azonos távolságban vannak a Dobó tértől, így a parkolóhelyet keresők bármelyik területe preferálják.

További eltérések láthatók még az átmeneti zónában, amely településképi karakterében változatos, de parkolási szokásait, közösségi közlekedési ellátottságát tekintve viszonylag homogén.

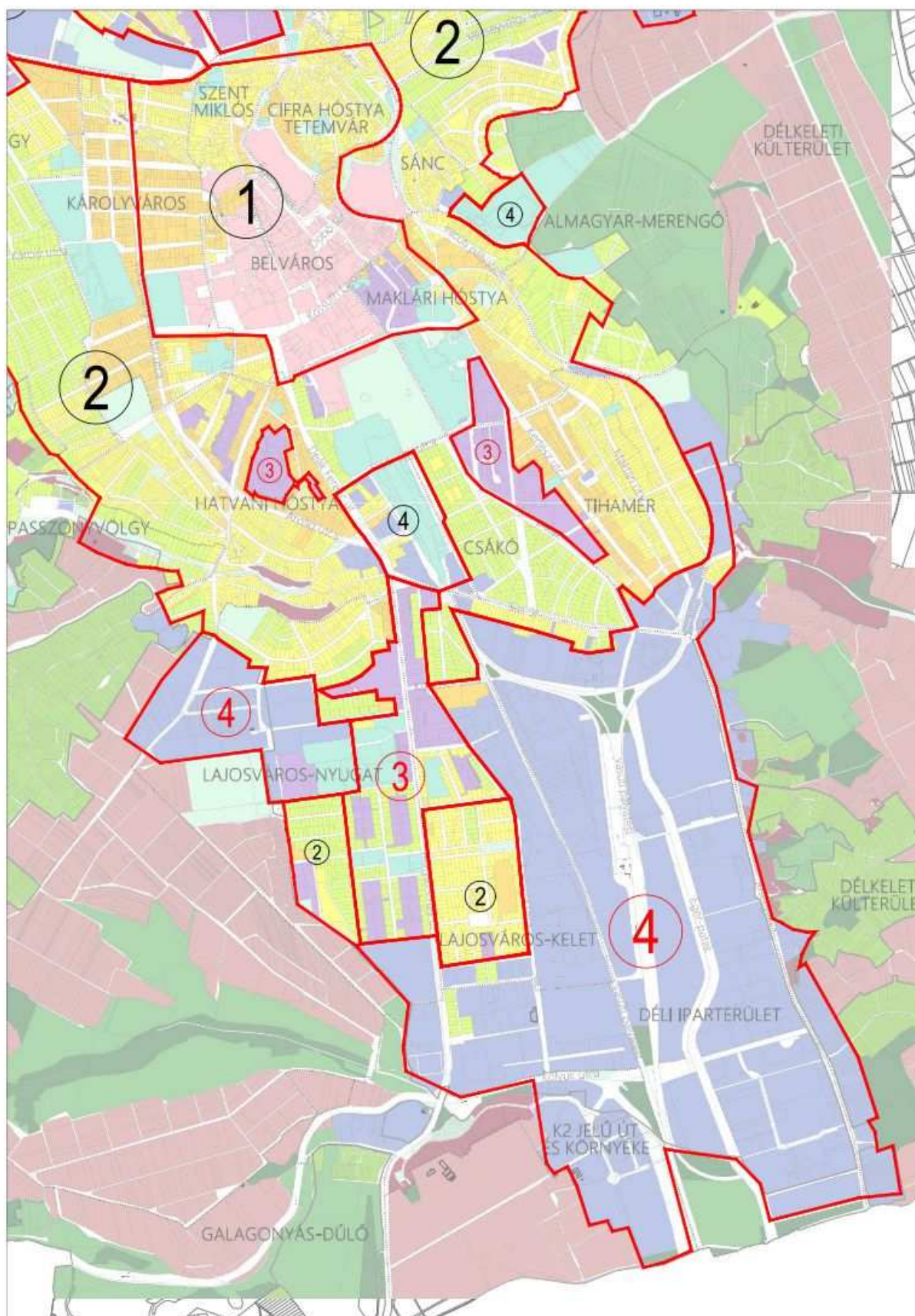
A lakótelepek mindkét terven közel azonos lehatárolásúak.

A városközponttól mért bizonyos távolságra, ahol a közösségi közlekedési ellátottság is korlátozott (külső zóna) parkolási szempontból már az OTÉK által elvárt parkolóhelyek elhelyezését kell feltételeznünk és szabályoznunk, mivel ezeken a területeken főleg egyéni gépjárműhasználat várható. Településképi szempontból ez a külső zóna többféle karakterű.

A megfelelő szabályozhatóság érdekében, az átmeneti zónában pontosítjuk a zóna határait, hogy jobban megfeleljenek települési karakterek lehatárolásának és homogénebb területre alkalmazható előírások jöjjenek létre. Szintén az egyszerűsítés érdekében a 4. sz. zónát elhagytuk és minden, a három parkolási övezetbe nem tartozó területet külső zónaként értelmezzük, az OTÉK előírásaitól való eltérés nélkül.



K-5. Karaktervizsgálat és parkolási övezetek összehasonlítása, Eger - Belváros



K-6. Karaktervizsgálat és parkolási övezetek összehasonlítása, Eger - Dél

5. Javasolt parkolási előírások

5.1 Alapelvek

A parkolási igényeket meghatározó módszer az alábbi alapelvekre épül:

- **nem lehet elsődleges cél minden várható parkolási igény kielégítése**, különösen a forgalommal terhelt városközponti övezetben,
- a keltett forgalom figyelembe vétele elsődleges, kezelésének módja nem lehet minden esetben a közúti infrastruktúra fejlesztése, a **fenntartható közlekedés elvének befogadása** a parkolási igények meghatározásánál prioritás (környezetvédelem és a település élhetősége szempontjából),
- a szabályozás egyik célja a parkolási szokások befolyásolása oly módon, hogy az egyes létesítmények és funkciók használata ne lehetetlenüljön el.

A fentiek következtében:

- városközponti zónában parkolóhelyek számának csökkentése a cél – a forgalomkeltés csökkentése, közösségi és zöldterületek, valamint a kerékpározásra, gyalogos közlekedésre alkalmas területek növelése, egyéni gépjárműhasználat visszaszorítása, mélygarázsok kihasználtságának növelése.
- felszíni parkolástól eltérő megoldások (mélygarázsok és parkolóházak, parkolólemezek) építésének összehangolása a felszíni parkolási lehetőségek csökkentésével. Ennek oka, hogy amíg a felszínen is rendelkezésre állnak parkolóhelyek, a gépjárművezetők inkább a kényelmesebb felszíni parkolást választják, akkor is, ha hosszasan várakoznak egy-egy parkolóhelyre. Így a mélygarázsok beruházásának megtérülése ellehetetlenül.

A műemléki védelem alatt álló épületek esetében a parkolás-szabályozás, a parkolási előírások alkalmazása egyedi vizsgálat alapján történjen.

5.2 Szerkezeti Tervben megjelölt parkolási létesítmények megfelelése a TAK-nak

Meglévő és tervezett parkolási létesítmények:

Északi parkolóház (piacnál) - Vt-p / mellette: "Sűrűsödő, átépülő tömbös karakter"

Barkóczi utca mentén tervezett parkolóház - MJ-Z-K / "Történelmi városközponti karakter"

Hadnagy utca melletti parkolóház (Sportiskola mellett) - Ksp / "Nagytelkes intézményi karakter"

Merengő utca közelében (Temetőhöz kapcsolt tömbparkoló) - Lke / "Laza, előkertes családi házas karakter"

A fenti nagy befogadóképességű parkolási létesítmények közterületi kapcsolatainál be kell tartani a településképi védelmi rendelet előírásait, a közterületi kapcsolatokra és a közterület-használatra, zöldfelületekre nézve.

5.3 Parkolás-szabályozási előírások (HÉSZ-hez):

5.3.1 Általános előírások övezetenként

A város egyes területeire, területfelhasználási egységeire vonatkozó gépjármű-elhelyezési előírások a parkolási zónákon belül megengedett területhasználati egységek és funkciók ismeretében határozhatók meg, figyelembe véve a Településképi rendelet vonatkozó előírásait.

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK

Lakóövezetek

Nagyvárosias lakóterület építési övezetei- 38. §

- (1) Az **Ln/...** jelű építési övezetbe jellemzően a nagy laksűrűségű telkek, általában úszótelken álló épületek tartoznak, ahol több önálló rendeltetési egységet magába foglaló lakóépületek és sorolt telepítésű gépkocsi-tárolók helyezhetők el.
- (2) A nagyvárosias lakóterület építési övezeteiben –övezeti, vagy városrészi előírás eltérő rendelkezése hiányában- elhelyezhető rendeltetések:
 - h) gépjármű-tárolók Ln-g/ és Ln-kt övezetekben
 - k) terepszint alatti gépjármű-tárolók, mélygarázsok a szabályozási terven kijelölt építési helyen.
 - l) terepszint alatti gépjármű-tárolók, mélygarázsok felszíni létesítményei, amelyek indokolt esetben a szabályozási terven kijelölt építési hely határán kívül is elhelyezhetők.
- (3) A nagyvárosias lakóterületen nem helyezhető el:
 - g) önálló garázs, kivéve terepszint alatti gépjármű-tároló felszíni építményei.
- (4) Ln/... jelű építési övezetben:
 - c) Az épületeken – városépítészeti egységenként egységesen – beépített tetőtér, tetőemelet létesíthető, ha a bővítéshez szükséges gépkocsi tárolók, parkolók kialakítása

a külön megállapodásban foglaltak szerint a bővítéssel egyidejűleg megtörténik, vagy ha a felső szinti lakások bővítését szolgálja.

(5) Ln-ksz/... jelű jellemzően kereskedelmi, szolgáltatói épületeket befogadó építési övezetekben:

c) Gépjárműtároló csak a főépületben, illetve hozzá szervesen kapcsolódva létesülhet, kivéve terepszint alatti, földdel fedett gépjárműtároló létesítését, mely önállóan is építhető, saját telken belüli lehajtó kialakításával.

(7) Ln-g/ jelű építési övezet sorgarázs elhelyezésére szolgál.

a) Új sorgarázs építése csak a szabályozási terven jelölt építési helyen, egységes terv alapján, az övezeti paraméterek betartásával engedélyezhető.

(8) Ln-kk jelű övezet a nagyvárosias lakóterületen belül lévő köztertként funkcionáló közterület, közút, amelyre a Zkk jelű övezet előírásai és korlátozásai vonatkoznak. Az övezetben meglévő, kialakított utak és parkolók megtarthatók, felújíthatók, de újak csak a szabályozási terven jelölt helyeken hozhatók létre zöldtető/dombgarázs kialakítással, vagy közterületalakítási terv(továbbiakban KAT) alapján.

(9) Ln-kt jelű övezet a nagyvárosias lakóterületen belül lévő, a lakótelkek közvetlen gépjárművel történő kiszolgálását és parkolási lehetőségeit biztosító utakat és parkolókat, gépjárműtárolókat, a közműellátás meglévő terepfelszíni műtárgyait befogadó közterület, közút, amin:

a) csak KAT alapján lehet a felszínen új parkolót, felújítást, építést, térburkolást végezni.

b) A szabályozási terven jelölt helyeken gépjárműtároló zöldtető/dombgarázs kialakítással történhet,

Kisvárosias lakóterület építési övezetei - 39. §

a) **Lk1/...** jelű építési övezetben, egyéb övezeti előírás hiányában, egyedi építési telken 1 db épület, a kialakítható legkisebb telekterület kétszeresét elérő és meghaladó tömbtelken korlátozás nélküli épületszám helyezhető el, amely lehet:

aa) lakóépület, ahol a tervezett rendeltetéshez szükséges közterületi és telken belüli közlekedési kiszolgáló, valamint parkolási kapacitások rendelkezésre állnak új épület létesítése esetén,

ah) a fő rendeltetésű épülettől különálló sorgarázs az Lk-g és az Lk-g1/... jelű építési övezetekben.

c) Lk1/Z-30-..., Lk1/Z-40-..., és Lk1/SZ-30-..., Lk1/SZ-35-..., Lk1/SZ-40-..., jelű építési övezetekben:

cd) A gépjárművek tárolásáról új beépítés esetén mindig, kialakult beépítés esetén – szabadon álló, hézagosan zárt sorú beépítés, vagy gépjárműbehajtásra alkalmas kapu meglétekor – telken belül kell gondoskodni.

ce) Az épület földszintjén elhelyezett garázssor csak az udvar felől nyílhat.

h) Lk-g1 jelű építési övezet:

ha) a telepszerű, úszótelkes lakóterületekhez tartozó sorgarázsok elhelyezésére szolgál.

hb) Új sorgarázs létesítése csak egységes terv alapján, egységes kivitelben az övezeti paraméterek betartásával lehetséges.

c) **Lk2/...** jelű építési övezetekben:

cf) A gépjárművek tárolásáról új beépítés esetén mindig, kialakult beépítés esetén – hézagosan zárt sorú beépítés, illetve gépjárműbehajtásra alkalmas kapu meglétekor – telken belül kell gondoskodni.

e) Az Lk2/O-30-4,5-500 jelű övezetben terepszint alatti építményként támfalgarázs és pince a telekterület max. 10 %-ában helyezhető el. Pinceszint a fő rendeltetés szerinti épülettel összeépítve, maximum a földszinti beépítés mértékéig építhető.

g) Az Lk2/SZ-30-3,5-5000 jelű övezetben a meglévő garázsok felújíthatók, de nem bővíthetők. A garázsok rendeltetésének megváltoztatása nem engedélyezhető. Az övezetben csak garázsépület építhető. Újjáépítés esetén az épületeket azonos beépítési és műszaki paraméterekkel kell megvalósítani.

i) Lk2-k/... jelű kisvárosi lakóterület kertes övezetében:

ib) Részben a terepszint alá süllyesztett dombgarázs/teremgarázs építhető a szabályozási terven megjelölt helyen.

b) **Lk3/...** jelű építési övezetben nem helyezhető el:

bf) önálló garázsépület,

c) Lk3/... jelű építési övezetek telkein:

cd) A gépjárművek tárolásáról új beépítés esetén mindig, kialakult beépítés esetén – hézagosan zárt sorú beépítés, illetve gépjárműbehajtásra alkalmas kapu meglétekor – telken belül kell gondoskodni.

(4) Kisvárosias lakóterület be nem építhető övezetei:

b) Lk-kt jelű övezet a kisvárosias lakóterületen belül lévő lakótelkek elérését és parkolási lehetőségeit biztosító utakat és parkolókat befogadó közterület, közút.

bd) Új parkoló létesítésekor az 1 m magasságban 20 cm törzskörméretet elérő, meglévő fa védelméről gondoskodni kell. A parkoló fásításához a meglévő fa beszámítható.

bf) A terepszint alatt, KAT készítésével egyidejűleg, közmű és a közlekedési műtárgyakon kívül gépjárműtárolót is lehet létesíteni.

Kertvárosias lakóterület építési övezetei - 40. §

(3) Az **Lke/...** jelű kertvárosias lakóövezetben nem helyezhető el:

c) lakórendeltetés nélküli telken önálló parkolóház, garázsépület. A meglévők felújíthatók és a szabályozási terven jelöltek szerint átépíthetők,

(4) Lke/... jelű építési övezetekben, eltérő övezeti előírások hiányában:

f) A gépjárművek tárolásáról új beépítés esetén mindig, kialakult beépítés esetén – hézagosan zárt sorú beépítés, illetve gépjárműbehajtásra alkalmas kapu meglétekor – telken belül kell gondoskodni.

g) Több gépkocsi fedett elhelyezésének igénye esetén azok kapuit az udvar felől kell megközelíteni.

h) Előkertben gépjárműtároló nyitott-fedett formában, melléképítményként sem helyezhető el.

i) Meglévő épület esetén a gépjárműtároló elhelyezhető:

ia) szabadon álló és zárt sorú beépítésnél, mint új épület,

ib) hézagosan zárt sorú és ikresen csatlakozó beépítésnél a közös oldalhatáron,

k) Terepszint alatti építményként támfalgarázs és pince a telekterület max. 10 %-ában helyezhető el. Pinceszint a fő rendeltetés szerinti épülettel összeépítve, maximum a földszinti beépítés mértékéig építhető.

Vegyes területek

Településközpont terület építési övezetei - 41. §

(2) Vt/... jelű településközpont építési övezetek területén elhelyezhető jellemzően több rendeltetési egységet magába foglaló épület, mely lehet:

- g) parkolóház kettőnél több szintben a szabályozási tervben meghatározott helyen létesíthető, üzemanyag-töltő-állomás nélkül.
- h) térszín alatti gépjárműtároló, mélygarázs a szabályozási terven meghatározott terepszint alatti építési helyen,
- i) térszín alatti gépjárműtároló, mélygarázs felszín feletti létesítményei, amelyek a szabályozási terven kijelölt felszín feletti építési hely határán kívül is elhelyezhetők,
- (4) A Vt/Z-... és Vt/SZ-... jelű településközponti építési övezeteiben:
- e) A gépjárművek tárolásáról új beépítés esetén mindig, kialakult beépítés esetén – szabadon álló, hézagosan zárt sorú beépítés, illetve gépjárműbehajtásra alkalmas kapu meglétekor – telken belül kell gondoskodni.
- f) Új építés esetén a gépjárműtároló a főépületben, illetve a térszín alatt helyezendő el, eltérő esetek szabályozási terven jelöltek szerint.
- g) A gépjárműtároló, vagy az udvar megközelítésére telkenként és közterületi kapcsolatonként egy, 5000 m² feletti telekméret esetén 2 gépkocsibejáró létesíthető. Földszinten kialakított második gépkocsi tároló csak az udvar felől közelíthető meg.
- (10) Vt-p/... jelű építési övezet:
- a) parkolóházak elhelyezésére szolgál,
- b) a parkolóházban egyéb gépjárművekkel kapcsolatos szolgáltató rendeltetési egység is létesülhet üzemanyag-töltő kivételével,
- (12) Vt-kt jelű övezet a településközpont területén belül lévő építési telkek és parkolók elérését biztosító utakat és parkolókat befogadó közterület:
- a) Csak KAT alapján, a valós műszaki, közmű térbeli állapotok feltárását követően lehet építést, felújítást, növénytelepítést, térburkolást végezni.
- c) Új parkoló létesítésekor az 1 m magasságban 10 cm törzskörméretet elérő, meglévő, fa védelméről gondoskodni kell. A parkoló fásításához a meglévő fa beszámítható.

Intézményi Vk jelű építési övezet - 42. §

- (2) Vk/... jelű vegyes, intézményi építési övezetek területén elhelyezhető:
- f) többszintes parkolóház üzemanyag-töltő nélkül,
- (3) A Vk/... jelű vegyes, intézményi építési övezetek területén nem helyezhető el:
- c) a 3,5 t önsúlynál nehezebb gépjárművek és az ilyeneket szállító járművek számára parkolóterület sem önállóan, sem más funkcióhoz kapcsolódóan,
- (5) Meglévő épületet bővíteni, rendeltetésváltást végrehajtani, vagy új épületet létesíteni, csak akkor lehet, ha a fejlesztéshez szükséges gépkocsi tárolás telken belül, vagy a parkolási rendeletben rögzített módon megoldott.

43. §

- (1) A Vk-z/SZ-5-5,0-1ha jelű övezetben nem létesülhet kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, szállás épület, többszintes parkolóház, nem zavaró hatású egyéb gazdasági épület.

Gazdasági területek építési övezeteinek általános előírásai -44. §

- (1) A Gksz/... és Gip/... jelű építési övezetekre vonatkozó általános előírások:
- b) Gazdasági övezetek területén meglévő épületeket bővíteni, vagy új épületet létesíteni csak akkor lehet, ha a fejlesztéshez szükséges gépkocsi tárolás és szállítási forgalom telken belül, vagy a parkolási rendeletben rögzített egyéb módon megoldott.

Kereskedelmi, szolgáltató terület építési övezetei - 45. §

(2) A Gksz/... jelű kereskedelmi szolgáltató építési övezetekben elhelyezhető:
c) parkolóház,

Egyéb ipari terület építési övezetei - 46. §

(2) A Gip/... jelű építési övezetekre vonatkozó általános előírások:

b) Az álló/pakoló gépjárművek telken belüli tárolását úgy kell megoldani, hogy a minimális telken belüli zöldfelület az általuk elfoglalt területen kívül biztosítva legyen.

(3) Az egyéb ipari szolgáltató gazdasági terület építési övezeteiben elhelyezhető:

d) többszintes parkolóház,

(7) A Gip-Á/... jelű általános gazdasági építési övezet a környezetre jelentős hatást nem gyakorló ipari gazdasági rendeltetésű, továbbá kereskedelmi szolgáltató és raktározási rendeltetésű épületek építmények építési övezete.

b) fedett-nyitott kialakítású kerékpártároló melléképítménye, telken belüli közműépítmények, porta építménye - épülete, telken belüli belső út és 4 parkoló állásonként fásított parkolófelület építménye a kijelölt építési helyen kívül is, az elő- oldal- és hátsókertben elhelyezhető a 25%-os minimális zöldfelület biztosítása mellett.

Különleges területek és azok építési övezetei - 48. §

(3) A sport- és szabadidő eltöltését szolgáló különleges terület építési övezete (Ksp)

b) A Ksp/... jelű különleges sportterület építési övezetében elhelyezhető:

bc) parkoló felületek

bf) több szintes parkolóház önállóan, vagy a fentiekkel vegyes funkciókkal.

(4) A temetők befogadására szolgáló különleges terület építési övezete

b) A temető építési övezetben elhelyezhető:

bc) telken belüli parkoló, vagy a telekhez közvetlenül kapcsolódó szomszédos telken parkoló

BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK

Közlekedési-, közmű-elhelyezési és hírközlési övezet - 50. §

Közlekedési területen belül a díszterén az alábbi létesítmények helyezhetők el:

a) térburkolat,

b) köztéri műalkotások,

c) utcabútorok,

d) növényzet,

e) térszint alatti mélygarázs a szabályozási terven jelölt építési helyen,

f) térszint alatti mélygarázs felszíni létesítményei és a felszín alá vezető rámpák, lehajtók, amelyek a szabályozási terven kijelölt építési hely határán kívül is elhelyezhetők,

g) közművezetékek, - műtárgyak és a rendezvényekhez szükséges közműcsatlakozások térszín alatt.

A **KÖz** jelű közlekedési zöldfelületre vonatkozó előírások:

a) csak kertépítészeti tárgyak, kertépítészeti architektúra elemei, gyalogos és vegyes használatú közlekedési felületek elemei, köztárgyak, valamint a közösségi funkciót befogadó építmények, KAT alapján, vagy a szabályozási terven jelölt építési helyen belül elhelyezhetők.

g) Új parkoló létesítésekor az 1 m magasságban, 20 cm törzskörméretet elérő, meglévő fa védelméről gondoskodni kell.

A **KÖu-7** jelű övezetben:

- a) közösségi autóbusz végállomás, turista-buszparkoló, egyéb parkoló és a kiszolgáló rendeltetéseket befogadó épületek létesíthetők.
- b) a közlekedést szolgáló helyiséget befogadó építmények a telekterület legfeljebb 5%-án létesíthető,

Zöldterület övezetei - 52. §

- Szilárd vagy szilárdított burkolat a zöldterület legfeljebb 20 %-át boríthatja.
- A zöldterületek növényzettel fedett parkterülete nem csökkenthető, zöldterületek megújítása, revitalizációja kertépítészeti terv alapján történhet.

További általános előírásként javasoljuk megfogalmazni az oktatási létesítmények, és a közösségi közlekedési végállomások és nagyobb forgalmú megállók esetében a kötelezően kijelölendő K+R parkolóhelyekre vonatkozó előírást. A K+R (rövid idejű megállás az utas kiszállásának idejére) parkolóhelyek száma az oktatási intézmény nagyságától, illetve a közösségi közlekedési megállóhely utasforgalmától függően 3 és 5 parkolóhely között állapítható meg.

5.2.2 Elhelyezendő gépjárművek számára vonatkozó előírások:

Jelenleg a HÉSZ az egyes beépítési övezetek esetében táblázatban mutatja, az övezetre vonatkozó betartandó paramétereket. Javasoljuk ezen táblázatok kiegészítését egy olyan oszloppal, amelyben látható, hogy van-e a biztosítandó gépjárművek számára vonatkozó eltérés az OTÉK előírásaihoz képest. Az eltéréseket tartalmazó táblázat és az övezetek mellékletként csatolható a HÉSZ-hez.

x. melléklet Eger Város Helyi Építési Szabályzatáról szóló xx/2018. (xx. xx.) önkormányzati rendelethez

AZ ÉPÍTMÉNYEK, ÖNÁLLÓ RENDELTETÉSI EGYSÉGEK, TERÜLETEK RENDELTETÉSSZERŰ HASZNÁLATÁHOZ SZÜKSÉGES, ELHELYEZENDŐ SZEMÉLYGÉPKOCSIK SZÁMA

Az egyes épített egységek rendeltetésszerű használatához elhelyezendő gépjárművek számát befolyásolja:

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

Ezért a város területére vonatkozó gépjármű-elhelyezési szabályokat a településen belül elfoglalt hely és a területhasználati funkció alapján határozzuk meg.

(A gépjármű-elhelyezés szabályozása csak jelen Szabályozási Tervben részletes szabályozás alá vont területekre és csak a telken belüli gépjármű-elhelyezés számítása esetén érvényes.)

A) A városrészek alapvetően négy övezetbe sorolhatók kifejezetten gépjármű-elhelyezési igény szempontjából, a parkolási szokások változásának figyelembe vételével: városközponti, átmeneti, lakótelepi, illetve külső zónára.

Városközpont (sűrűn beépített, nagy forgalmat vonzó, kiterjedt közösségi közlekedési hálózattal ellátott településrész, műemlék-épületekkel, jelenleg meglévő nagy volumenű közúti forgalom további növelése nem kívánatos, sőt annak mérséklése a cél),

Átmeneti zóna (közösségi közlekedéssel közepes mértékben ellátott, városközponton kívül eső, de jellemzően sűrűn beépített, forgalomvonzó létesítményeket is magába foglaló területek), ez a zóna további részekre bontható – a település kiterjedése és jellemzői függvényében.

Lakótelepi zóna (emeletes lakóépületekkel beépített, oktatási, sport- és egyéb kiszolgáló funkciót magába foglaló területek, ahol magas a lakossűrűség, jó a közösségi közlekedési ellátottság és a parkolók közterületeken, illetve mindenki számára megközelíthető magánterületeken helyezkednek el és a szükséges parkolók számítása során figyelembe vehető a különidejűség elve is),

Külső zóna (közösségi közlekedéssel gyengén ellátott területek, főleg lakó-, ipari és gazdasági funkcióval beépítve).

Az egyes területre vonatkozó gépjármű-elhelyezési előírásokat a zónákon belül megengedett területhasználati egységek és funkciók ismeretében, táblázatos formában határoztuk meg.

1. sz. (városközponti) zóna

- Belváros városrészként, alapvetően azokat a területek jelöltük, ahonnan a Dobó tér mintegy 15 perc sétával elérhető. Ezek: Belváros, Szent Miklós városrész, Cifrahóstyá, Tetenvár és a Károlyváros része.

Területhasználati egységek: Lk, Lke, Vk, Vt, Vt-p

Kisvárosias lakóterületek:

Lk - ... jelű építési övezetben, egyéb övezeti előírás hiányában elhelyezhető:

- a) lakóépület, ahol a tervezett rendeltetéshez szükséges közterületi és telken belüli közlekedési kiszolgáló, valamint parkolási kapacitások rendelkezésre állnak új épület létesítése esetén,
- b) szállás jellegű épület,
- c) nem zavaró hatású kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó épület,
- d) hitéleti, egészségügyi, szociális, nevelési, oktatási, kulturális rendeltetés épülete,
- e) iroda épület,
- f) a lakófunkciót nem zavaró vegyes funkciójú épület,
- g) a turizmust/kiránduló forgalmat ellátó épület,

Kertvárosias lakóterületek

Lke

Az Lke/... jelű kertvárosias lakóövezetben, egyéb övezeti előírás hiányában, telkenként legfeljebb 2 db épület helyezhető el, amely lehet:

- a) lakóépület,
- b) szállás jellegű épület
- c) a helyi lakosság ellátását szolgáló, a terület rendeltetésszerű használatát nem zavaró kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó épület,
- d) hitéleti, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális épület,

Vegyes területek

Intézményi Vk jelű építési övezet

Vk/... jelű vegyes, intézményi építési övezetek területén elhelyezhető:

- a) Igazgatási, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális épület,
- b) nem zavaró hatású kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, szállás épület,
- c) egyéb közösségi szórakoztató, kulturális épület,
- d) hitéleti épület,
- e) sportépítmény,
- f) többszintes parkolóház üzemanyagotöltő nélkül,
- g) vagyonvédelmet, működtetést szolgáló 1 db lakás.

Vt/...jelű településközpont vegyes építési övezet

Vt/... jelű településközpont építési övezetek területén elhelyezhető jellemzően több rendeltetési egységet magába foglaló épület, mely lehet:

- a) lakóépület,
- b) igazgatási, iroda épület,
- c) kereskedelmi, szolgáltató, szállás épület,
- d) egyéb közösségi szórakoztató épület, az építési övezet azon részén, ahol a gazdasági célú használat az elsődleges,
- e) hitéleti, egészségügyi, szociális, nevelési, oktatási, kulturális épület,
- f) sportépítmény, fedett és nyitott sportuszoda építménye,
- g) parkolóház kettőnél többszintben a szabályozási tervben meghatározott helyen létesíthető, üzemanyag-töltő-állomás nélkül.
- h) térszín alatti gépjárműtároló, mélygarázs a szabályozási terven meghatározott terepszint alatti építési helyen,
- i) térszín alatti gépjárműtároló, mélygarázs felszín feletti létesítményei, amelyek a szabályozási terven kijelölt felszín feletti építési hely határán kívül is elhelyezhetők,
- j) terepszint alatti közmű-szolgáltató létesítmények és egyéb közműtárgyak,
- k) új trafó terepszint alatt vagy egyéb funkciójú épülethez rendeltlen alakítható ki, a meglévő trafóházak rekonstrukció során korszerű lemezházas trafóra cserélendő, vagy épülethez rendelve alakítandók ki.
- l) gazdasági rendeltetés, mely környezeti határértékei nem haladják meg a lakóterületek esetén megengedett határértékeket, továbbá a gazdasági rendeltetéssel összefüggésben keletkező tehergépkocsi forgalom lakóterületekre nézve nem jelent többletterhelést.

Vt-p/... jelű építési övezet:

- a) parkolóházak elhelyezésére szolgál,
- b) a parkolóházban egyéb gépjárművekkel kapcsolatos szolgáltató rendeltetési egység is létesülhet üzemanyag-töltő kivételével.

2. sz. (átmeneti) zóna:

Területhasználati egységek: Kvá, Kfn, Ksp, Kte, Lk, Lke, Vi, Vt, Gksz, Zkp

Kereskedelmi, szolgáltató terület építési övezetei - 45. §

A **Gksz/... jelű** kereskedelmi szolgáltató építési övezetekben elhelyezhető:

- a) mindenfajta, a környezetre jelentős hatást nem gyakorló gazdasági tevékenységi rendeltetésű épület, kivéve az „SZT/K2-Ny” jelű szabályozási terv által határolt terület egyes övezeteit,
- b) iroda épület,
- c) parkolóház,
- d) sportépítmény,
- e) üzemanyag-töltő, kizárólag a szabályozási terv rendelkezése szerint

f) a városüzemeltetéssel, valamint a területen megvalósuló funkcióval összefüggő közműépítmény,

Különleges területek és azok építési övezetei - 48. §

A **Ksp/...** jelű különleges sportterület építési övezetében elhelyezhető:

- a) sportépítmény, lelátó, sportcsarnok,
- b) pihenést, testedzést szolgáló építmény, és kiszolgáló létesítményei,
- c) parkoló felületek,
- d) vendéglátó építmény,
- e) szabadidő eltöltését szolgáló építmények.
- f) több szintes parkolóház önállóan, vagy a fentiekkel vegyes funkciókkal.

Fürdőközpont, fürdőnegyed különleges terület (Kfn)

A **Kfn/...** jelű különleges területfelhasználási egység építési övezeteiben elhelyezhetők:

- a) a gyógy-idegenforgalom építményei, geotermikus hasznosítással csak abban az esetben, ha nem veszélyezteti a fürdőkörnyéki forrásokat.
- b) a vízisportok építményei,
- c) a pihenést, rekreációt szolgáló építmények,
- d) szálláshelyek,
- e) kereskedelmi szolgáltató építmények,
- f) gyógyászati építmények,
- g) a pihenéssel, rekreációval összeegyeztethető szolgáltató építmények.

A temetők befogadására szolgáló különleges terület építési övezete – Kte

Temető építési övezetben elhelyezhető:13

- a) hitéleti, és a rendeltetéshez kapcsolódó kereskedelmi épület, telkenként legfeljebb 3 db épületben.
- b) kegyeletet szolgáló építmények, a működtetéshez szükséges kiszolgáló épület, építmény
- c) telken belüli parkoló, vagy a telekhez közvetlenül kapcsolódó szomszédos telken parkoló
- d) vízzáró hulladéktároló.

Vár különleges terület (Kv) építési övezete

A Kv jelű különleges építési övezetben elhelyezhető:

- a) kutatással kapcsolatos épület,
- b) kulturális örökségvédelmi igényt szolgáló, történeti folytonosságot bemutató rekonstruált épület,
- c) ismeretterjesztést szolgáló építmény,
- d) múzeumi, kulturális kiállítást, bemutatást szolgáló építmények,
- e) látogató központ, rendezvénytér,
- f) épületnek és kerítésnek nem minősülő, helyreállított újraépített bástya, támfal, várfal, kapuépítmény,
- g) ideiglenes rendezvények építményei.

Az építési övezetben, a vár területén nem létesíthető közparkoló.

3. sz. (lakótelepi) zóna:

Jellemzően többemeletes társasházakkal beépített lakófunkció és annak kiszolgáló funkciói (oktatási intézmények, sportlétesítmények):

Területhasználati egységek: Ln, Lk, Lke, Vi, Vt, Vk

Nagyvárosias területek - Ln

A nagyvárosias lakóterület építési övezeteiben –övezeti, vagy városrészi előírás eltérő rendelkezése hiányában- elhelyezhető rendeltetések:

- a) több rendeltetési egységet magába foglaló lakóépület,
- b) szállás jellegű,
- c) legfeljebb 300 m² bruttó szintterületű kereskedelmi, szolgáltató,
- d) a lakókörnyezetet nem terhelő gazdasági rendeltetés max. 100 m² hasznos szintterülettel,
- e) hitéleti, egészségügyi, szociális, nevelési, oktatási, kulturális,
- f) irodai,
- g) vegyes funkciójú épület az a)-f)-ig felsoroltak esetében,
- h) gépjármű-tárolók Ln-g/ és Ln-kt övezetekben, pavilon kereskedelmi szolgáltató rendeltetésre Ln-kt övezetben,
- i) terepszint alatti közmű-szolgáltató létesítmények és egyéb közműtárgyak,
- j) új trafó terepszint alatt vagy egyéb funkciójú épülethez rendeltlen alakítható ki, a meglévő trafóházak rekonstrukciójuk során korszerű lemezházas trafóra cserélendők, vagy épülethez rendelve alakítandók ki.
- k) terepszint alatti gépjárműtárolók, mélygarázsok a szabályozási terven kijelölt építési helyen.
- l) terepszint alatti gépjárműtárolók, mélygarázsok felszíni létesítményei, amelyek indokolt esetben a szabályozási terven kijelölt építési hely határán kívül is elhelyezhetők

Intézményi terület „Vi” jelű építési övezetei

A Vi/... jelű intézményi terület építési övezetei elsősorban igazgatási, oktatás, egészségügyi, szociális, továbbá

- a) iroda,
- b) szállás-szolgáltatás
- c) kulturális, közösségi szórakoztató,
- d) hitéleti,
- e) sport és
- f) kereskedelmi, szolgáltató gazdasági rendeltetésű épületek elhelyezésére szolgál.

Parkolási zónába nem sorolt területek:

A város központjától távolabb eső, külterületi, közösségi közlekedési szempontból gyengén ellátott, nehezebben kerékpározható területek esetén valószínűsíthető a nagyarányú egyéni autóhasználat a területek megközelítésére, így ebben a külső zónában javasoljuk az OTÉK gépjármű-elhelyezésére vonatkozó előírásainak fenntartását, kedvezmények nélkül.

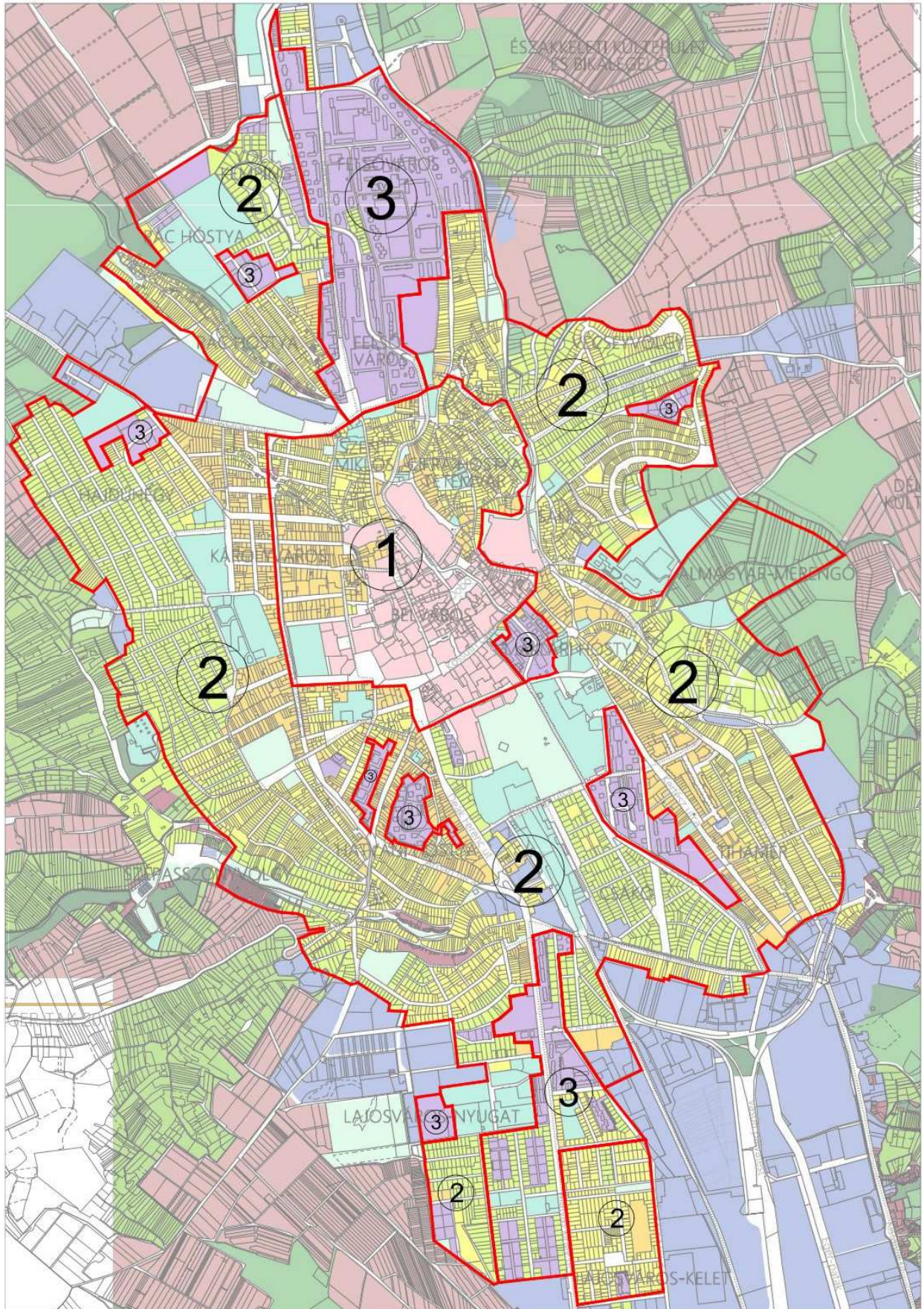
AZ ELŐÍRT GÉPJÁRMŰ VÁRAKOZÓHELYEK SZÁMÁTÓL VALÓ ELTÉRÉS JAVASOLT MÉRTÉKE

Területhasználati funkció	Kialakítandó gépjárműtárolók eltérő mértéke az OTÉK előírásaihoz képest		
	1. parkolási övezet	2. parkolási övezet	3. parkolási övezet
Lakó- és üdülőegység (2 lakásosnál nagyobb esetén)	+50%	+50%	+50%
Kereskedelmi egység			
<i>Kiskereskedelmi egység, iroda, egyéb szolgáltatás</i>	-40%	-20%	0%
Vendéglátás	-50%	-30%	-20%
Bölcsőde, alsó- és középfokú nevelési-oktatási egység			
<i>Bölcsődék, óvodák</i>	-30%	-20%	0%
<i>Általános iskolák</i>	-40%	-25%	-10%
<i>Középiskolák</i>	-50%	-30%	-20%
Felsőfokú oktatási és kutatási egység	-50%	-20%	0%
Kulturális és közösségi szórakoztató egység	-30%	-20%	0%
Sportolás, strandolás célját szolgáló egység			
<i>Sportcsarnok</i>	-50%	-30%	-20%
<i>Sportpályák, uszodák</i>	-50%	-25%	-10%
Igazgatási és nem fekvőbeteg-ellátó egység	-50%	-30%	-20%
Fekvőbeteg-ellátó egészségügyi egység	-30%	-20%	-10%
Raktározási egység	-50%	-25%	0%
Közforgalmú személyközlekedést szolgáló egység	+25%	+50%	+50%
Kollégium, diákotthon, idősek otthona	-30%	-20%	-20%

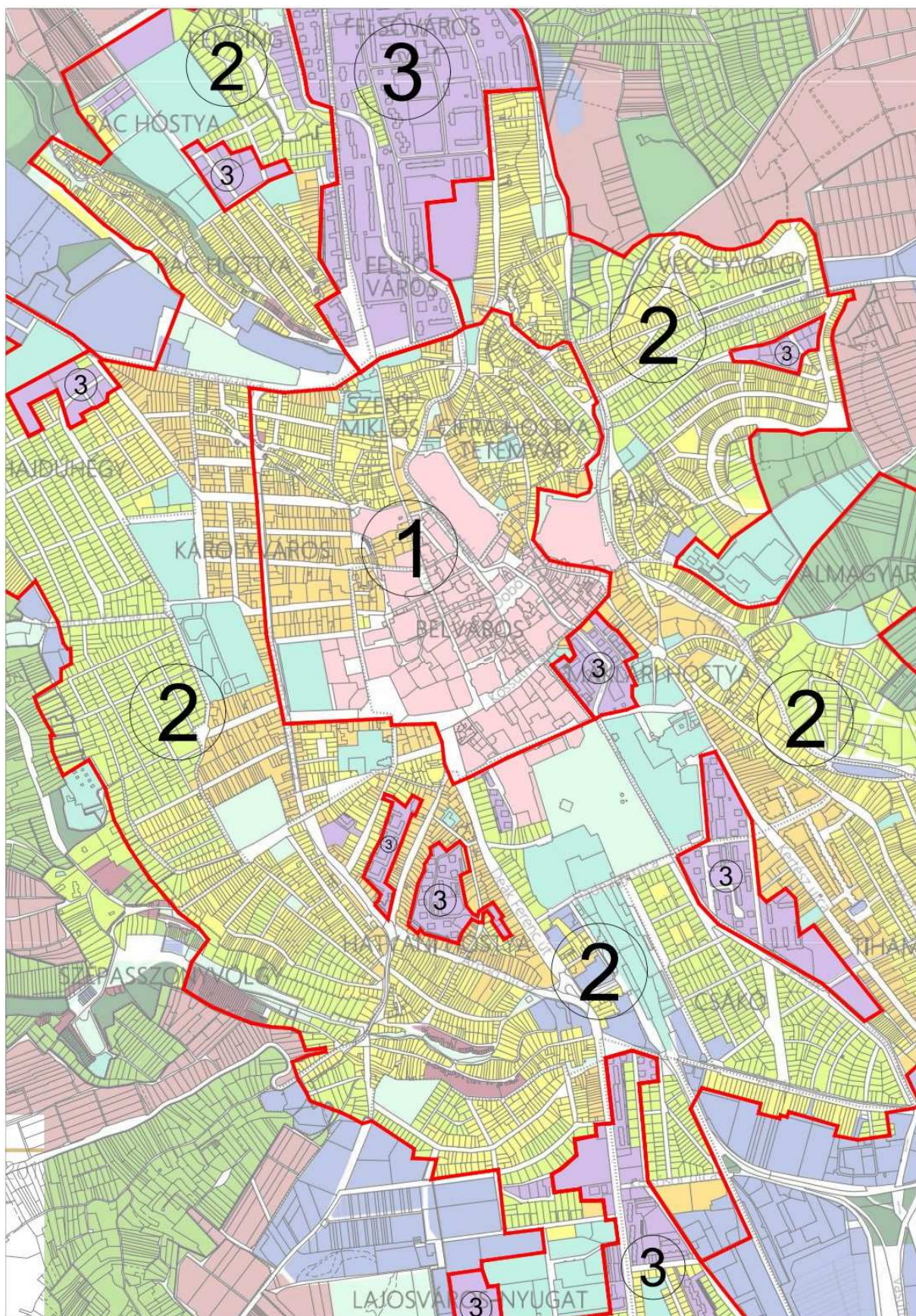
Az építmények, önálló rendeltetési egységek, területek rendeltetésszerű használatához szükséges, elhelyezendő személygépkocsi tárolók számát mindhárom parkolási zónára vonatkozóan a fenti táblázat tartalmazza.

A fentiektől eltérő zónák és területfelhasználási egységek esetén az OTÉK előírásai alkalmazandók.

A város egyes területeire készült szabályozási tervek jelenleg még nem tartoznak az egységes Helyi Építési Szabályzat hatálya alá (eltérő övezeti besorolásokat tartalmaznak). Jelenleg készül a Belváros és Szent Miklós városrész, valamint Hajdúhegy szabályozási terve, amely már az egységes HÉSZ övezeteit és előírásait fogja alkalmazni.



K-7.ábra HÉSZ-be építendő (TAK-kal összehangolt) parkolási övezetek



K-8.ábra HÉSZ-be építendő (TAK-kal összehangolt) parkolási övezetek (városközpont)

6. Összefoglalás

Az előzőekben Eger Város Helyi Építési Szabályzatában található, a gépjárművek elhelyezésére, az egyes fejlesztések esetében biztosítandó gépjárművek számára vonatkozó előírásokat, szabályozókat vizsgáltuk felül, a Településarculati Kézikönyvben és a vonatkozó rendeletben foglaltak alapján.

Összességében kimondható, hogy a 2017-ben elkészült, a Szerkezeti és Szabályozási Terv módosítását előkészítő közlekedési tanulmányban meghatározott, parkolási szokásoknak megfelelően kijelölt övezetek (amelyek nem azonosak a díjfizető parkolási zónákkal), és a Településarculati Kézikönyvben kijelölt, településkarakterek szerint beosztott zónák, alapvetően nem térnek el egymástól. A parkolási szokások szerint kialakított zónák (továbbiakban parkolási zónák) határait a lehetőségekhez képest a TAK-szerint módosítottuk, az eltéréseket jelöltük.

A HÉSZ parkolásra vonatkozó előírásait a két, fenti anyag összehangolásával javasoljuk módosítani, az előző fejezetben leírtak alapján.

Legfontosabb eltérés a jelenlegi Helyi Építési Szabályzathoz képest, hogy az egyes parkolási zónák esetében különböző eltéréseket javasolunk az elhelyezendő gépjárművek számában. A lakó és közösségi közlekedési funkcióknál az OTÉK által előírt parkolószámok emelését, a többi funkció esetén annak csökkentését javasoljuk.

A gépjárművek elhelyezésére és a parkolószámokra vonatkozó javaslatainkat az alábbi alapelvek szerint alakítottuk ki:

- **nem lehet elsődleges cél minden várható parkolási igény kielégítése**, különösen a forgalommal terhelt városközponti övezetben,
- a keltett forgalom figyelembe vétele elsődleges, kezelésének módja nem lehet minden esetben a közúti infrastruktúra fejlesztése, a **fenntartható közlekedés elvének befogadása** a parkolási igények meghatározásánál prioritás (környezetvédelem és a település élhetősége szempontjából),
- a Településarculati kézikönyvben megállapított települési karakterekre (mind az ingatlanokra, a mind a közterületekre) vonatkozó előírások egyes esetekben jelentősen hatással vannak a parkolóhelyek elhelyezhetőségre, az ingatlanok megközelíthetőségére, ezért összehangolásuk a HÉSZ parkolásra vonatkozó előírásaival szükséges. Erre tettünk javaslatot az előző fejezetben.

Javasoljuk fenti alapelvek és javaslatok beépítését a város Helyi építési Szabályzatába, összehangolva a jelenleg készülő városi parkolási koncepció megállapításaival.



Macsinka Klára tervező
13-1017, KÉ-K, Tkő
MOBIL CITY Mérnöki Tanácsadó Bt.