

# Nyári szezonhoz köthető autósforgalom optimalizálásának vizsgálata a siófoki partszakaszon

Parkoló kereső forgalomból adódó zsúfoltság megszüntetése a siófoki partszakaszon

Tudományos Diákköri Konferencia 2016

Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem

Építészmérnöki Kar

Urbanisztika Tanszék

Készítették: Fehér Orsolya

Hajdú Csongor

Konzulensek: Szabó Julianna Phd

Varga Imre

Dr. Csanádi Gábor

# Tartalomjegyzék

1. Absztrakt .....	3
2. Módszertan.....	4
3. Kiindulási helyzet.....	6
3.1 Siófokról általában .....	6
3.2. Siófok és közlekedés.....	7
4. Siófok és a parkolás .....	8
4.1 Terület lehatárolása.....	11
4.2 Parkolási problémák.....	12
4.2.1 Parkolási igény.....	12
4.2.2 Parkolók elhelyezkedése .....	13
4.2.3 Kettős rendszer a parkolásban .....	14
4.2.4 Tömegközlekedés helyzete Siófokon belül .....	14
5. A parkolást szabályzó hatályos rendeletek .....	17
6. Külföldi és belföldi példák .....	19
6.1 Piran, Szlovénia .....	19
6.2 Budai Vár .....	22
6.3 Laguna Beach, Kalifornia, Amerikai Egyesült Államok .....	24
7. Lehetséges megoldások bemutatása időben megvalósíthatóság alapján ....	27
7.1 Fizetős parkolók kiterjesztése.....	27
7.2 Fizikai lehatárolás / sorompós rendszer alkalmazása .....	29
7.3 A rendszer bevezetését elősegítő lehetséges intézkedések, fejlesztések ...	35
8. Összegzés.....	38

---

9. Forrásjegyzék.....	39
10. Melléklet.....	41
10.1 A kutató tábor alatt készített személyes interjúk kivonata.....	41
10.2 Ábrák.....	44
8.ábra .....	44
14.ábra .....	45
15. ábra .....	46

# 1. Absztrakt

Siófok egyike a Balaton legforgalmasabb városainak. A város idegenforgalmi vonzereje a sokrétű szolgáltatásainak köszönhető. Úgy, mint a fizető- és szabadstranddal is rendelkező, 17 km hosszú partszakasz, az ehhez kapcsolódó vendéglátó szolgáltatások, illetve hajózási lehetőségek, a felújított városközpont. Nyári szezonban a idegenforgalom nagy kihívások elé állítja a város vezetését.

A város vonattal való megközelíthetősége megfelelő, de mégis a vendégek többsége autóval érkezik. Az egyik fő probléma ebből adódóan a főszezonban tapasztalható megnövekedett parkoló kereső illetve parkoló forgalom. Jellemzően a part menti utcákban figyelhető meg ennek intenzitása, melynek megléte visszavezethető a helyben jelen lévő szolgáltatási kínálat sűrűségére.

Egy rendezett, új rendszeren alapuló parkolási rend szinte mindenkinek az érdeke lenne. Az önkormányzatnak fontos, hogy az állandósult káosz megszűnjön a nyár folyamán, ezzel is növelve az ide látogató vendégek és helyiek komfortérzetét. A strandot üzemeltető cég érdekelt, hogy a strandjai körül ne autók százai keringjenek parkolót keresve, rontva a Balaton parti élményt. Éttermek, üzletek is nyerhetnének a csökkentett autós forgalomnak köszönhetően, látva a Petőfi sétánynál is megjelenő pozitív példát - gyalogos forgalom előtérbe helyezése az autós forgalommal szemben.

Felmerül a kérdés, vajon létrehozható-e egy emberközpontú, részben autómentes partszakasz? Milyen eszközök szükségesek a megvalósításhoz? Milyen hatásokkal járna a városra és az emberekre a különböző változások bevezetése? Célunk a helyben végzett kutatások, adatbázisgyűjtés, a különböző érdekeltségek képviselőivel készített interjúk alapján, illetve a hasonló helyzetben lévő városok megoldásainak bemutatásán keresztül, a lehetséges opciók felvázolása Siófok városára.

## 2. Módszertan

A siófoki kutatásunkat 2016. augusztus 28. és szeptember 3. között megtartott helyszíni kutatótáborral kezdtük. Ez alatt az egy hét alatt lehetőségünk volt a város részletes megismerésére.

A kutatási tábor első két napja a város bejárásával, általános, struktúrátlan adatgyűjtéssel telt, mely részben az Önkormányzatnál zajlott, részben egyéni helyszínbejárással.

Mivel kutatásunk a kritikus, főszezonbeli parkolási problémákra koncentrált és a helyszínbejárás már ezen időszakon kívül esett, a parkolási helyzet általános megismerése céljából először a problémakörbe közvetlenül bevont helyiek megkérdezése következett. Ezek kötetlen beszélgetésként zajlottak, a megkérdezettek közé tartoztak szálloda recepciósök, parkoló őrök és a strandok dolgozói is.

A következő napokban megbeszélte interjúkra mentünk az Önkormányzat különböző területeinek dolgozóival, úgy, mint a Hatósági Osztály vezetőjével, a Városüzemeltetési Csoport vezetőjével, a Főépítészeti Iroda dolgozóival. Ezen kívül beszélgettünk a tömegközlekedés jelenlegi helyzetéről és lehetőségeiről a Dél-Dunántúli Közlekedési Központ Zrt. siófoki üzemvezetőjével és a Balaton-Parti Kft. igazgatójával strandok üzemeltetéséről. Ezek az interjúk is kötetlen beszélgetésként zajlottak, melyeket írásosan, illetve hozzájárulás esetén hangfelvétellel rögzítettünk.

A kutatótábor után az adatok feldolgozása, szakértők felkeresése következett. A témát a szolgáltatott információk alapján körül jártuk a közösségi közlekedés, a szállásadók, a parkoló és strandüzemeltetők szempontjából.

A parkolási helyzet megoldási javaslatainak kialakítására hasonló helyzetben lévő városok, már megoldott parkolási rendszerit kutattuk fel, és hasonlítottuk össze a

siófoki szituációval. A városok kiválasztásánál törekedtünk a vízpart mellettségre, illetve a város turisztikai jelentőségére az adott térségben. Az összehasonlítási szempontokon kívül felkutattuk a parkolás 21. századi megoldásait, bemutattuk azok adoptálhatóságát Siófok városára.

A megelőző kutatások alapján a fő kérdéseink tehát, hogy létrehozható-e egy emberközpontú, részben autómentes partszakasz? Milyen eszközök szükségesek a megvalósításhoz? Milyen hatásokkal járna a városra és az emberekre a különböző változások bevezetése?

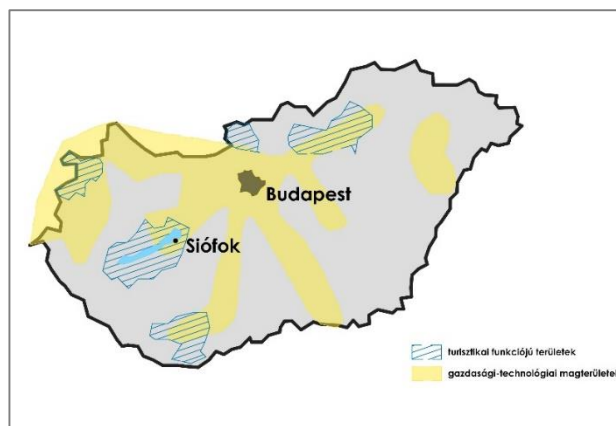


1. kép: saját kép; Siófoki Balaton-part és a közvetlen mellette parkoló autók, 2016. 08. 30.

### 3.Kiindulási helyzet

#### 3.1 Siófokról általában

Siófok városa több mint 25 ezer fős városként Magyarország egyik legkiemelkedőbb turisztikai helyszínei közé tartozik. Emberek tudatában leginkább a Balaton déli partjának fővárosaként, jó vízparti nyaralás, illetve pezsgő éjszakai élet helyszíneként van jelen. Belföldi vendégéjszakák alapján az ország harmadik, külföldi vendégéjszakák alapján nyolcadik, összesítve pedig az ötödik helyen áll (forrás: Magyar Turizmus Zrt./M.Á.S.T. 2012). A városhoz tartozó 17 km hosszú partszakasz több mint 50%-a sétány, illetve szabadstrand, amely kimagaslóan jó ellátottságot jelent. A Balatoni agglomeráció kiemelt települése, turisztikai funkciójából adódóan gazdasági-technológiai magterületként is szerepel. Kedvező az elhelyezkedése, M7-es autópálya köti össze a fővárossal, illetve a nyugati országhatárral. Változatos szolgáltatások, programok várják az idelátogatókat, nagy számban megjelenő hotelek, wellness és gyógyturizmus teszi kényelmessé az itt eltöltött szabadidőt. (TFK megalapozó vizsg., 2015)



1. ábra: Funkcionális térségek Siófok területén (saját ábra TFK megalapozó vizsg.,18.o alapján, 2015)

### 3.2. Siófok és közlekedés

Közlekedés tekintetében az M7 autópálya és a 7. számú főút északkeleti-délnyugati irányban halad át a városon, településszerkezetet elvágó jelleggel, délről pedig a 65. számú főút biztosítja Tamási illetve Szekszárddal a közúti kapcsolatot. A Budapest-Székesfehérvár-Nagykanizsa vasútvonal a város közepén, a Balaton parttal párhuzamosan halad, mely szintén egy erőteljes elválasztást jelent, ezáltal a város értékes területei beékelődnek a part és a vasút, illetve a vasút és az autópálya közé. Nagy problémát jelent, hogy a központibb, illetve a part menti területeken nem található megfelelő mennyiségű parkolóhely. Ebből adódóan a nyári szezon alatt nagy mértékű káosz keletkezik, a szabályosan illetve szabálytalanul parkoló autók mellett, a parkolókereső forgalom mértéke számottevő. (TFK megalapozó vizsg., 2015)

<b><u>POZITÍVUMOK</u></b>	<b><u>NEGATÍVUMOK</u></b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• M7 autópálya összeköttetés</li><li>• vasút kiépítettség</li><li>• autóbusz hálózat megléte</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• gyenge belső közúti kapcsolatok</li><li>• vonat és az autópálya elvágja a várost</li><li>• vasúti átjárók hiánya</li><li>• kerékpáros úthálózat hiánya</li><li>• part menti parkolási problémák</li></ul>

2. ábra: Pozitívumok és negatívumok Siófok közlekedésében (saját ábra, TFK megalapozó 214.o. alapján)



## 4. Siófok és a parkolás

A város a legnagyobb forgalmat a nyári szezonban bonyolítja le, többi időszakban visszaesik az idelátogató vendégek száma. Ebből adódóan a parkolás helyzete is évszaktól függően változó. Szezonon kívül szinte nincs probléma, nagyobb parkolási igény maximum a belvárosban mutatkozhat. Nyáron azonban a nagy idegenforgalmi jelenlétből adódóan, amely sok ideutazó üdülő turistát jelent, már megjelennek a parkolási rendszerben a gondok. A hosszan elterülő strandoknál, de leginkább a központi területen elhelyezkedő Nagystrandnál, illetve szállásoknál túlzott a parkolási igény, amit a jelenlegi parkolási lehetőségek nem elégítenek ki. Ebből kifolyólag kaotikus állapot alakul ki, szabályosan, illetve szabálytalanul parkoló autók lepik el főleg a partok mentén és a vízparti sétányoknál.

A város szétszórta egész éves és szezonális díjfizető zónákat alakított ki, melyet a hatályos parkolási rendelet fejezetben részletesebben is ismertetünk. A vizsgált területünkhöz tartozó övezetekben összesen 1439 parkoló férőhely található, ebből a balatoni partszakaszon 400, mely a Beszédes József sétányon található férőhelyeket nem tartalmazza (lásd: 8.ábra). A helyi lakosok a Siófok kártya birtokában különböző kedvezményeken vehetnek igénybe a parkoláshoz.



2. kép: Parkoló autók a Krúdy sétányon, saját kép, 2016. 08. 30.



3. kép: Parkolás a nyári szezon végén, Krúdy sétányon (bal felső), Petőfi és Kinizsi Pál u. sarkán (jobb felső) és a Szent István sétányon (alsó), saját képek, 2016. augusztus 30., Siófok

Mivel nem egész éves, hanem csak szezonális probléma a parkolás kérdése, ezért körültekintő, koncepcionális szintű megoldás szükséges. (TFK megalapozó vizsg., 2015)

	Parkoló neve	Parkoló helyek (db)	Üzemeltetési idő	Automaták (db)	Automata forgalom lista (Ft, 2015-ben)
SZEZONÁLIS	Hajóállomás	144	7-24	2	14,885,800
	Hullám büfé	25	7-24	1	1,787,500
	Kinizsi utca	90	7-24	1	2,776,270
	Petőfi sétány szállodasor előtt	170	7-24	4	3,839,150
	Porecs tér	32	7-24	1	3,001,445
	Szent István sétány	70	7-24	1	892,070
	Beszédes sétány 1.	1052	7-20	1	704,600
	Beszédes sétány 2.		7-20	1	833,045
	Beszédes sétány 3.		7-20	1	503,440
	Beszédes sétány 4.		7-20	1	272,825
	Beszédes sétány 5.		7-20	1	162,315
	Beszédes sétány 6.		7-20	1	336,125
	Beszédes sétány 7.		7-20	1	209,710
	Beszédes sétány 8.		7-20	1	170,290
	Beszédes sétány 9.		7-20	1	275,150
	Bethlen G. u. (Ujhelyi strand)		24	7-20	
	Összesen	1607		19	31,533,395
	a mobil parkolást nem tartalmaz // teljes befizetés 2 //			7,883,349	
	<b>teljes bevétel</b>		~	<b>39,416,744</b>	

(2015-ös becsült adat a parkolóüzemeltetőtől kapott információk alapján)

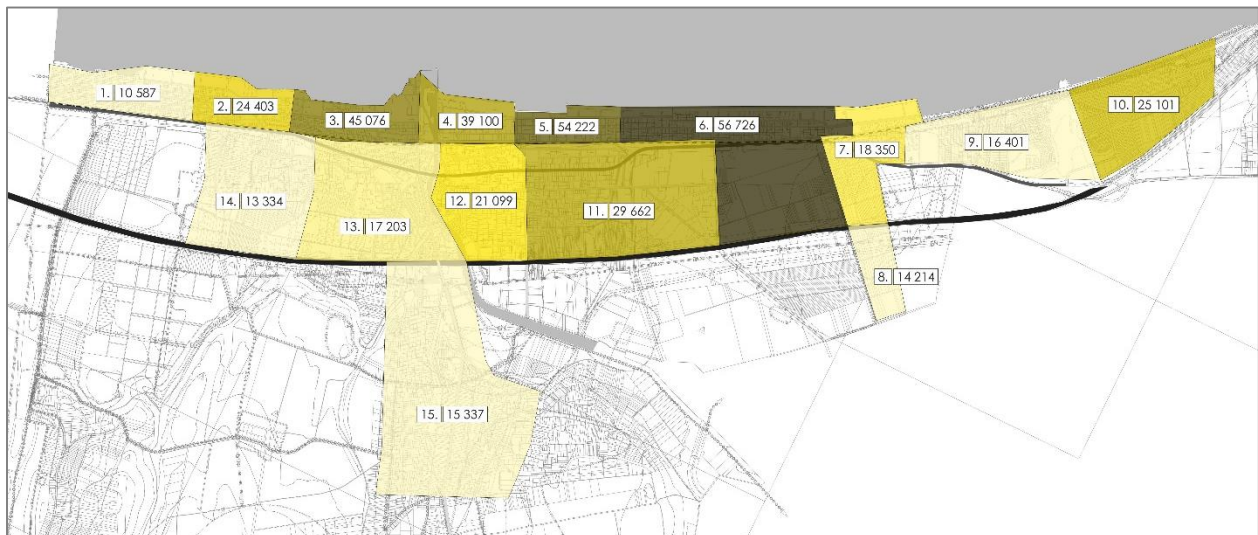
3. ábra: Jelenlegi becsült bevétel (2015-ös adatok alapján, saját táblázat parkolóüzemeltetőtől kapott információk alapján)

Parkolási időtartam (óra)	Bevétel megnövelt, 500Ft-os árral	Bevétel megnövelt, 640Ft-os árral
98,541.86	49,270,930	63,066,790
	12,317,732	15,766,698
	<b>61,588,662</b>	<b>78,833,488</b>
plusz bevétel	22,171,918	39,416,744

4. ábra: Esetleges plusz bevétel megnövelt árakkal, amit külső parkolófejlesztésre lehetne fordítani

## 4.1 Terület lehatárolása

A parkolás helyzetét a partmenti területekre vonatkozóan vizsgáljuk, azon belül is a Sió-csatornától keletre lévő partszakaszt, mivel ez az a terület, ahol a különböző funkciósűrűsödések leginkább erősítik egymást, gondolunk itt a Nagystrand és Petőfi sétány által generált vonzerőre, illetve a nagyobb hotelek, apartman-házak okozta forgalomra. Az alábbi éves vendégéjszaka kimutatáson is jól látható ennek intenzitása.



5. ábra: Vendégéjszakák alakulása 2015-ben ( önkormányzattól kapott információk alapján, saját ábra)





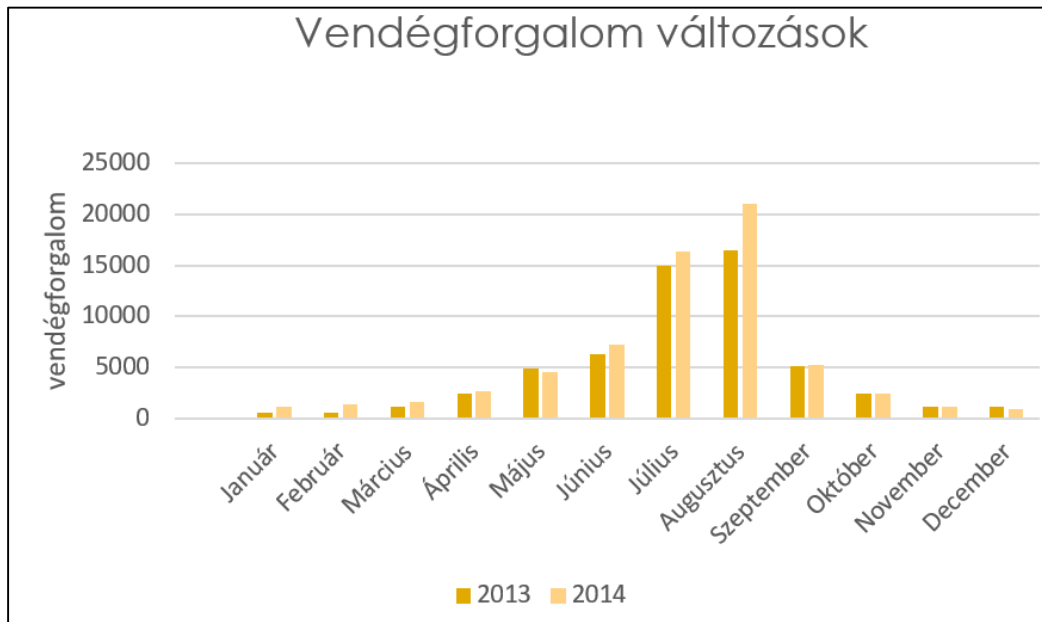
6. ábra: Beavatkozási terület lehatárolása a siófoki partszakaszon (saját ábra)

## 4.2 Parkolási problémák

### 4.2.1 Parkolási igény

Siófokot a már említett turisztikai vonzerejének köszönhetően üdülni vágyó turisták ezrei veszik nyaralási célpontként, hosszabb illetve - már egyre gyakrabban - rövidebb időre. A legnagyobb parkolási igényű gócpontok a városban a Nagystrand, Petőfi sétány és környéke, a Víztorony és Fő tér környéke. Nagystrand maximum kapacitása 13 500 fő. A strandot üzemeltető Balaton-Parti Kft adatai alapján egy nap egyszer teljesen kicserélődik a közönség, így körülbelül 27 000 fő strandolóval számolhatunk egy nap a szezonban, amely jelentős autós - parkoló illetve parkolókereső forgalomból adódó - terhelést jelent a belvárosi partszakasz területén. Hozzá kell tenni azonban, hogy árnyalja a helyzetet, hogy a strandlátogatók egy része helyi lakos, vagy már itt megszállt vendég. Azonban elmondások alapján a helyiek is, ha messzebb laknak a parttól, előszeretettel használják autójukat a víz megközelítésére. Aki ellátogat Siófokra nagy valószínűséggel meglátogatja a város jelképének számító víztornyot is.

A Víztorony és környékén megforduló vendégek száma, az alábbi 2013-2014-es látogatottsági adatból is következtetve elmondható, hogy június és augusztus között (nyári szezon) fordulnak meg legtöbben a városban.



7. ábra: Látogatottsági adatok a Víztoronyban (forrás: TFK megalapozó 94.o., 2015)

#### 4.2.2 Parkolók elhelyezkedése

Ahogy a 8. ábrán is látható fizetős parkoló leginkább a frekvenciáltabb helyeken találhatóak, azokon a helyeken, ahol a legnagyobb igény mutatkozik rá. Nagy előnye ezeknek, hogy a strandhoz, illetve a belvárosi partszakaszhoz szinte karnyújtásnyira helyezkednek el, azonban ez az előny egyben hátrányt is jelent, ugyanis egy nyári napon szinte megmozdulni nem lehet az elmondások szerint. Akikkel kutatásunk során interjút készítettünk kivétel nélkül mind úgy véli, hogy lehetetlen szezonban parkolót találni a központi szakaszon. Fizetős parkolóhelyek mellett több helyen is lehetséges az ingyenes parkolás, azonban ami szembeűnik,

és az önkormányzat is tehetetlennek mutatkozik ez ügyben, az a szabálytalan "zöld sávban" való gépjármű várakozás.

#### 4.2.3 Kettős rendszer a parkolásban

A siófoki Balaton parton kialakult kaotikus parkolási szituáció orvoslására fizetős parkoló szakaszok alakultak ki. Ahogyan a 8. ábrán is látható, ezeknek a férőhelye jóval kevesebb, mint a nem fizetős zónákba tartozó parkolóhelyek száma. Gyulai Lászlóval, a Hatósági Osztály vezetőjével készített interjúnkban kiderült, hogy a tapasztalat az, hogy sokszor található hely a fizetős részeken, de a kialakult forgalmi torlódás ellenére nem használják ki azokat. Helyette a kis utcás parkolóhely keresés a jellemző, mely sokszor, ha szabálytalan is, a parkoló ellenőröknek nincsenek meg az eszközei azok büntetésére.

Ezt a helyzetet rontja, hogy a szabályozás ellenére, sok apartman kiadó nem biztosít a vendégek számára parkolás lehetőséget, így ők kénytelenek az utcán parkoló helyet foglalni. Ezt szabályozza a parkolás szabályozásáról és a várakozás rendjéről szóló 14/2011. (V. 13.) önkormányzati rendelet módosítás, mely az apartmanoknak, szállodáknak, szállasadóknak lehetőséget biztosít közterületi parkolóhelyek hosszútávú bérlésére. Ezt kihasználják az újonnan épült apartmanházak is.

Ennek a kettős rendszernek az ütközése szabálytalan, zöldterületen való parkolást eredményez.

#### 4.2.4 Tömegközlekedés helyzete Siófokon belül

Az autóval való közlekedés egyik alternatívája lehetne a megfelelő, korszerű tömegközlekedés, mely a nyári főszezonban kiszolgálja a városba érkező turistákat is, lehetőséget nyújt a gépkocsi otthon hagyására.

A város autóbusz hálózattal rendelkezik, melyet a Dél-Dunántúli Közlekedési Központ Zrt. üzemeltet. Az autóbusz állomás Siófok központi helyén helyezkedik el, közvetlenül a vasút állomás mellett. Siófokon belüli tömegközlekedést naponta hat db busz látja el. A buszjáratok biztosítják a Balaton part kelet- nyugati elérését. A buszjáratok használata főleg az iskolába és munkába járó embereket szolgálja ki. *(Megalapozó vizsgálat, 147.o, 2015.)*

A Siófok 9 buszjárata közül 2-es és 12-es számú járatok közlekednek a vizsgált területen.

A helyi közlekedés menetrendjének le kell követnie a város turizmus miatti lakosság növekedését, ami tízszeres szorzót jelent a város állandó lakosságához képest. A buszok menetrendje jelenleg is szezonális, a nyári főszezonban a Balaton parti járatok sűrűsége jellemzi, míg a szezonon kívüli időszakban ezek ritkulása. *([http://kozlekosztaly.blog.hu/2015/09/14/helyijaratozas\\_siofokon](http://kozlekosztaly.blog.hu/2015/09/14/helyijaratozas_siofokon), 2016.10.21. 18:00)*

A 12-es buszjárat érinti az Aranypart és az Ezüspart összes strandját, míg a 2-es buszjárat az Aranypart összes strandját egészen Szabadisóstóig.

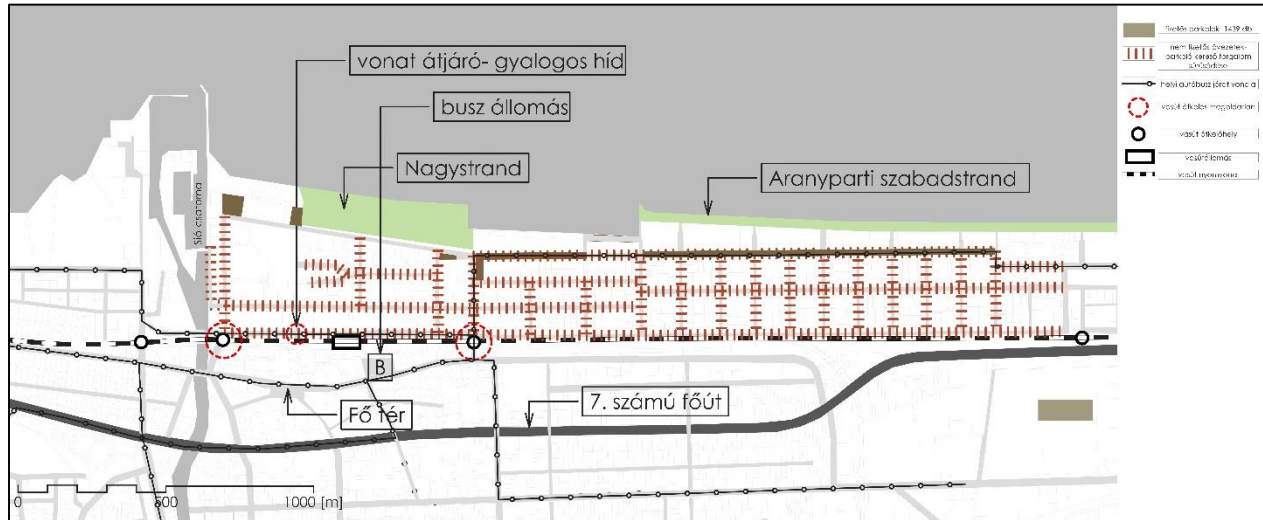
A buszjáratok közül a 12-es jár a legsűrűbben, a nyári kritikus időszakban a reggeli időszakban (5:55-től 7:40-ig) 35 percenként közlekedik, napközbeni időszakban pedig óránként munkanapokon és szabadnapokon is. *(<http://www.ddkk.hu/?q=content/si%C3%B3fok-v%C3%A1ros-helyi-aut%C3%B3buszj%C3%A1ratainak-menetrendje-20160101-t%C5%91l>, 2016.10.21. 13:00 )*

A siófoki kirendeltség üzemvezetőjével, Molnár Miklóssal készített interjúnk alapján kiderült, hogy a buszjáratok sűrűsége az utóbbi években ritkult, ami a kihasználatlanságának köszönhető. Elmondásuk szerint a jelenlegi, Balaton partján közlekedő járatok is szinte üresek még a nyári időszakban is. Ehhez hozzájárul a kiépített megálló hiánya, a jelenlegi megállóhelyek elavultsága és karbantartása is.

A turizmust is kihasználó, fenntartható, "nyaraló barát" közösségi közlekedés eléréséhez a jelenlegi rendszernek változásokon kell keresztül mennie, mely a



busztársaság számára kapacitás bővülést jelentene, az Önkormányzattal közösen megvalósulva. A lehetséges új járatoknak, ki kell szolgálni a nyári meleg időben is a komfortosságot, a strandokra induló nagy családok helyigényeit is.



8. ábra: Jelenlegi helyzet- tömegközlekedés, fizetős és nem fizetős parkolóhelyek (saját ábra, lásd: mellékletek)

## 5. A parkolást szabályzó hatályos rendeletek

A Siófokon belüli parkolást a Siófok Város Önkormányzata Képviselő-testületének 14/2011. (V.13.) önkormányzati rendelete szabályozza.

A rendelet főbb pontjai:

- terület lehatárolás: a város közigazgatási határain belül, közutakon, közforgalom elől el nem zárt magánutak, melyek az önkormányzat tulajdonában vannak, terek, parkok, közterületi fizető várakozóhelyek
- parkolási díjakat minden megkezdett 15 perc után kell fizetni
- parkolójegy kiadó automatáknál vagy mobil parkolással lehetséges fizetni
- Siófok kártya: 80% kedvezményre jogosító parkoló-bérlet váltható, mely rendszám alapján kerül ellenőrzésre
- parkoló kártya szálláshelyek és kereskedelmi társaságok számára: ahogy már az előző fejezetben említésre került, azoknak a szállásadóknak, akik nem biztosítanak a területükön parkolási lehetőséget, az önkormányzat parkolóhely bérletét biztosít az alábbi árakon.

*(forrás: Siófok Város Önkormányzata Képviselő-testületének 14/2011. (V.13.) önkormányzati rendelete)*

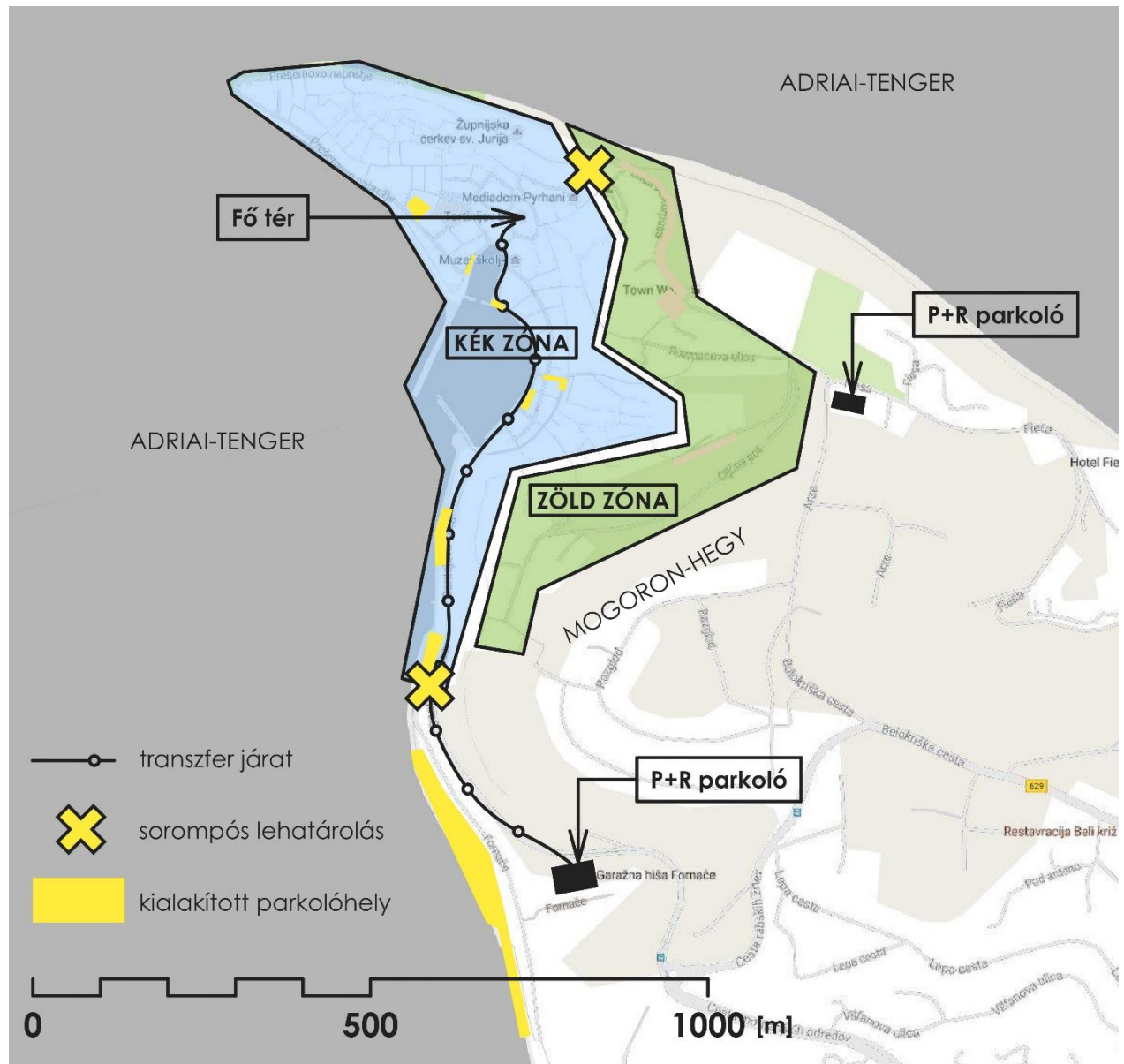
Parkolási díjak és bérletek a vizsgált területen:

PARKOLÓ ÁRAK SZEMÉLYIGÉPKOCSIRA	SZEZONBAN	SZEZONON KÍVÜL	SIÓFOK KÁRTYÁVAL	
			SZEZONBAN	SZEZONON KÍVÜL
ÓRADÍJ	320 Ft	160 Ft		
ÉVES BÉRLET	80000 Ft+ áfa		16000 Ft+áfa	
HAVI BÉRLET	12000 Ft+áfa	10000 Ft+áfa	2400 Ft+áfa	2000 Ft+áfa
BÉRLET 4 HÓNAPRA	45000 Ft+áfa		9000 Ft+áfa	
BÉRLET 8 HÓNAPRA		60000 Ft+áfa		12000 Ft+áfa
HETI BÉRLET	4000 Ft+ áfa	3500 Ft+áfa	800 Ft+áfa	700 Ft+áfa
EGYEDI PARKOLÓ KÁRTYA (ÖNK. ÁLLÍTJA KI)	40000 Ft+ áfa			

9. ábra: Jelenlegi parkolási díjszabás (saját ábra forrás: Siófok Város Önkormányzata Képviselő-testületének 14/2011. (V.13.) önkormányzati rendelete)

## 6. Külföldi és belföldi példák

### 6.1 Piran, Szlovénia



10. ábra: Zónák elhelyezkedése Piran városában (saját ábra, forrás:

<http://okoljepiran.si/dejavnosti/sekto-turisticne-infrastruktura-2/promet/>, 2015. 10. 15. alapján)

Piran Szlovénia egyik legszebb tengerparti városa, turisztikai attrakció, mely sok vendéget vonz oda. Elhelyezkedését tekintve zárványterületként ékelődik be az Adriai-tenger és a Mogoron-hegy közé, így a megközelíthetősége nehézkes. A városban kialakuló zsúfoltságot elkerülendő két zónát alakítottak ki; a tengerpart és a hegy lába közötti kék zónát, amelyet fizikailag is, sorompóval lehatároltak, illetve a hegytetőn puffer zónaként a zöld zónát. Siófokkal párhuzamba állítva, ahogy itt a hegy, Siófoknál a vasút választja le a vízparti részt a város többi részéről.

### Parking information Piran

Garage Fornače	Price list
Parking rate per hour (up to 11 hours)	1,70 €
Daily parking (from 11 hours)	17,00 €
Weekly parking (continuous)	60,00 €
Monthly parking	90,00 €
Garage Arze	Price list
Parking rate per hour (up to 11 hours)	1,20 €
Daily parking (from 11 hours)	12,00 €
Weekly parking (continuous)	60,00 €
Monthly parking	90,00 €
Parking area Fornače	Price list
Parking for buses	
Parking rate per hour (up to 8 hours)	6,50 €
Daily parking (from 8 hours)	52,00 €
Weekly parking (continuous)	300,00 €
Parking in the old city Piran	Price list
First parking hour (1.9. - 14.6.)	3,00 €
First parking hour (15.6. - 31.8.)	5,00 €
Each additional hour	3,00 €

11. ábra Parkolójegy árak Piran területén (forrás: <http://www.portoroz.si/en/plan-your-visit/useful-information/traffic-information/parking-information>, 2016. 10. 15)

Kék zónában csak azok a helyi lakosok parkolhatnak, akik engedéllyel rendelkeznek. Ezen kívül még külön engedélyt adhat a város azon turistabuszoknak, akik a szálláshoz viszik a vendégeket - azonban 15 percen belül el kell hagyniuk a területet. A lezárt területen kívül két P+R parkoló van kialakítva, ahonnan nagyon sűrűn járó autóbuszok szállítják a látogatókat a belvárosba.

(Forrás: <http://okoljepiran.si/dejavnosti/sektor-turisticne-infrastrukture-2/promet/>,  
<http://www.hotel-piran.si/en/about-us/accommodation/>, 2016. 10. 15)

Jól látható ebben a példában, hogy a nyári idegenforgalomból származó terhelést sikeresen kezelik, mind a turisták, mind a helyi lakosok alkalmazkodni tudnak az új rendszerhez, mivel a tehermentes belváros mindenkinek érdeke.



4. kép: Sorompós beléptető rendszer kapu Piran városában (forrás:  
<https://goo.gl/maps/vZeri8uGo8J2>, 2015. 10. 31)

## 6.2 Budai Vár

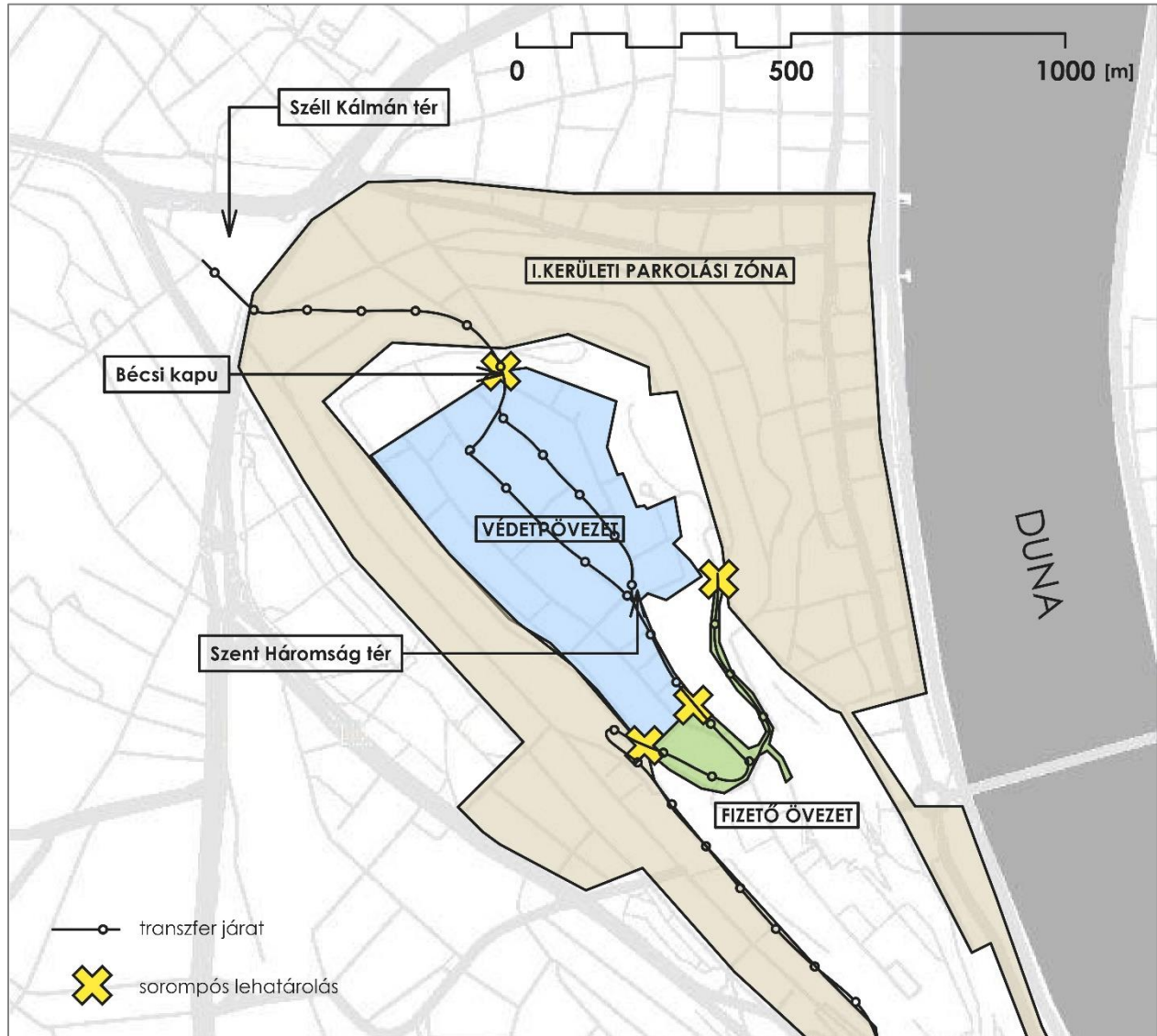
A fővárosban a Budai vár területén alakítottak ki sorompóval lezárt parkolási rendszert. Ebben a városrészben is hasonlóan Siófokhoz egy szűkebb terület rendelkezik magas idegenforgalmi értékkel, ezért tartjuk relevánsnak a példát. Két övezetre osztották fel a területet: egy védett övezetre, és egy fizető övezetre. A védett övezetben a behajtás és kihajtás közötti időtartam 30 perc, tehát az első fél órai várakozás ingyenes, a második fél óráért 520 forintot, azután minden megkezdett óráért 630 Ft-ot kell fizetni. A fizető övezetben ingyenes a behajtás és kihajtás közötti 10 perces időtartamon belül, azon felül fizetni kell, beleszámítva ezt a 10 percet is. Ára 520 forint/óra. (<http://www.budavarikapu.hu/index.php/hu/budai-var/parkolasi-zonak-es-idoszakok/dijfizetes>, 2016. 10. 15.) Fizetni automatáknál, illetve kézi pénztáraknál lehetséges. Éttermek, vendéglátóhelyek, amennyiben a védett zónában helyezkednek el, vendégeik számára egyedi elbírálás alapján kedvezményes várakozási lehetőséget biztosíthatnak az ott tartózkodás idejére. (<http://www.budavarikapu.hu/index.php/hu/budai-var/latogatas-a-varban/http-tesztbudavarikapu-hu-index-php-hu-budai-var-latogatas-a-varban-etterem>, 2016. 10. 15.)

Védett övezetben található hotelekhez a behajtás csak engedéllyel történhet, azonban rövid látogatás esetén 30 percen belül díjfizetés nélkül el lehet hagyni a zónát. 30 percen felül pótdíjat kell fizetni. Tartós, több napos parkolási lehetőséget csak külön engedéllyel kaphatnak a hotelek. (<http://www.budavarikapu.hu/index.php/hu/budai-var/latogatas-a-varban/hotelek>, 2016. 10. 15.)

Védett övezetben való rendezvények esetén külön engedélyt kell kérni a behajtáshoz.



A sorompós beléptető rendszer fizetésnél forintot és eurót is elfogad, illetve mobiltelefonos fizetés is lehetséges. Beléptető rendszer mellett biztonsági kamerarendszer is segíti a szabálysértések felderítését.



12. ábra: Parkolási övezetek a budai várban: (saját ábra, <https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1H0Szqqf6cRtujBMmLmb2DlpYwHM>, 2016. 10. 15. alapján)



### 6.3 Laguna Beach, Kalifornia, Amerikai Egyesült Államok

Laguna Beach Kaliforniában elhelyezkedő város, melynek lakossága 22 723 fő. Tengerparti területei jelentős turisztikai és üzleti központtá váltak. A megnövekedett autós forgalom kaotikus állapotokat eredményezett a belvárosban, így a közlekedés és a parkolási rendszer átalakítására volt szükség. Az első átalakítási program 2004-ben következett be, melynek felülvizsgálata és változtatása 2013-ban volt.

A város parkolási problémái:

- nyári fesztivál szezonban megnövekedett parkolási igény
- gazdasági társaságok, üzletek megnövekedett parkolási igényei

Az alkalmazott megoldások:

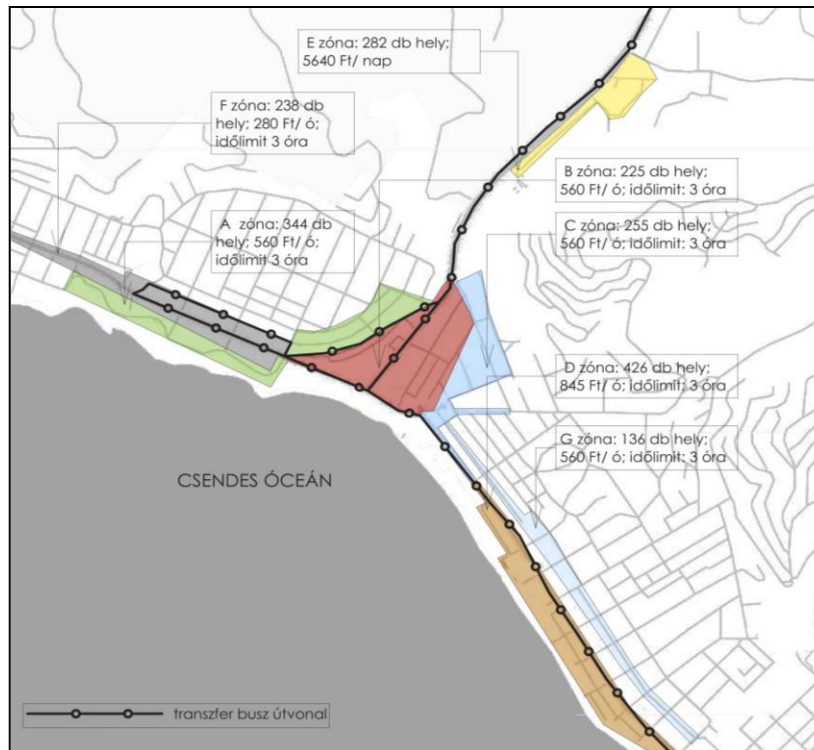
- parkolási zónák kialakítása, ahogy a térképen is látszik, a belvárosi részeken 3 órás időlimittel
- tranzit szolgáltatás a városon kívüli területekről a belvárosban munkavállalóknak térítésmentesen
- buszszolgáltatás a városon kívül elhelyezkedő parkolókból a tengerpartra a nyaralóknak térítésmentesen, melyre intéssel bárhol fel lehet szállni, nyári időszakban meghosszabbított üzemidővel



5. kép: Transzfer busz- Laguna Beach, Kalifornia (forrás: <http://www.jasonborras.com/free-trolleys-seen-as-ticket-to-tourism-for-some-beach-cities-boosting-business-easing-traffic/> 2016.11.01)

- rövid idejű várakozás támogatása a belvárosban- 15 percen belüli kihajtás ingyenes
- taxi jegy program: a város bármely két pontja között, maximum 4 főnek, 5 dolláros (1400 Ft) jegy utanként
- város vezetése a parkolásból származó bevételeket visszaforgatja annak fejlesztésébe
- telefonos alkalmazással követhető parkoló hely foglaltság, forgalomkövetés
- parkolási árak a nyári szezonhoz való igazítása
- "shared parking" rendszer: vállalkozásokkal együtt működve, maximális parkoló hely kihasználás érdekében
- a társadalom ösztönzése a közösségi és gyalogos közlekedés használatára tudatos marketinggel, reklámozással

- gyalogos és kerékpáros útvonalak erősítése.



13. ábra: Laguna Beach, Kalifornia, parkolási övezetek és transzferbusz járat útvonala (saját ábra; forrás: Downtown Specific Plan Area & Laguna Canyon Road Parking Management Plan- RBF Consulting,2013.)

A bemutatott példa és Siófok között párhuzam vonható az egyes megoldások között. A két város parkolási problémái hasonlóak, így a már működő, bevezetett változások tanulságosak lehetnek Siófok városára.

(forrás: Downtown Specific Plan Area & Laguna Canyon Road Parking Management Plan- RBF Consulting,2013.)

## 7. Lehetséges megoldások bemutatása időben megvalósíthatóság alapján

### 7.1 Fizetős parkolók kiterjesztése

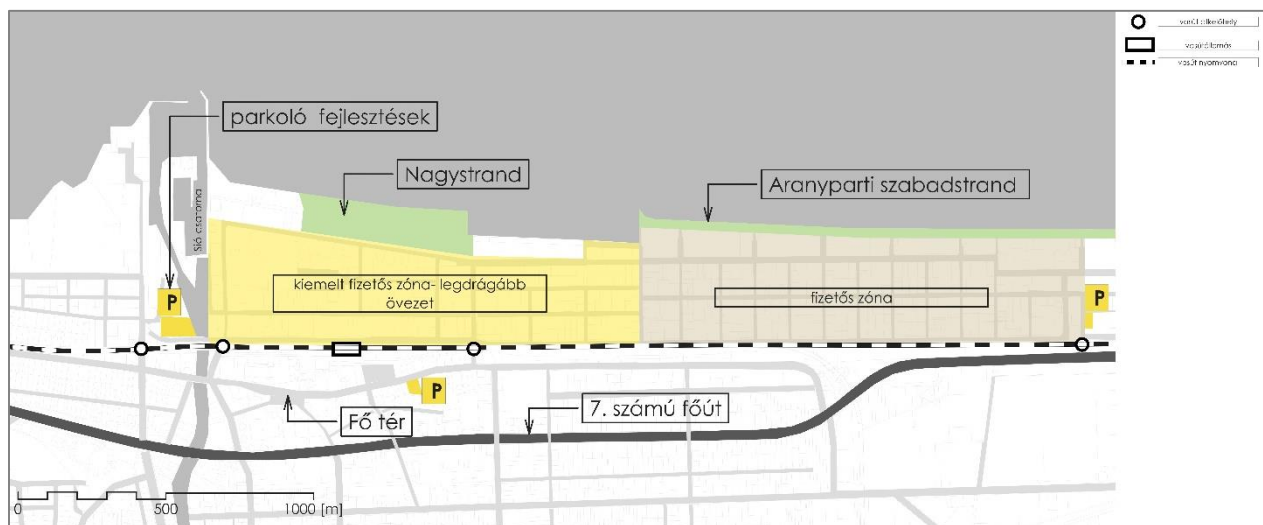
Siófok parkolási problémáinak első lépésben megvalósuló rövid távú megoldási lehetősége lehetne a jelenlegi fizetős parkoló helyek kiterjesztése, melynek elsődleges célja nem a plusz bevételszerzés, hanem az emberek ösztönzése az autós közlekedés csökkentésére.

A város parkolási problémái a nyári főszezonban a Sió csatorna és a Beszédes József Sétány- Hermann Ottó utca közötti szakaszra koncentrálódnak, de befolyással van az egész Balaton parti és belvárosi gépkocsi közlekedésre. A fizetős parkolók kibővítése anyagilag elősegítené a belvároson kívül létrehozandó parkolók telepítését, a hozzá kapcsolódó tranzit járat megvalósítását, elindítva egy tudatos, a gépkocsik elhagyását eredményező folyamatot. Az folyamat részeként létrejövő külső parkoló helyek árazásban kedvezőbbek lennének, mint a fizetős zónák, így kedvező alternatívát nyújtanának a parkolásra.

Siófok jelenlegi hatályos parkolási rendelete 1439 db fizetős parkoló helyet határoz meg az Aranyparti szakaszon, melyek a 8. ábrán láthatóak. Gyulai Lászlóval, a Hatósági Osztály vezetőjével készült interjúnkából kiderült, hogy ez a fizetős parkoló befogadóképesség az erre a szakaszra érkező parkoló helyet kereső autós forgalomnak az egy huszadát fedezi. Az interjúból az ugyancsak kiderült, hogy annak ellenére, ha található is szabad hely a fizetős parkoló részekén ( ez főleg a Petőfi sétánytól keletre távolodva valósul meg), a 8. ábrán jelölt „kis utcás”, ingyenes parkolás a jellemző, mely a forgalmi torlódásokat okozza. Az említett szakasztól távolodva a forgalom is csökken.

Ezért rövid távú megoldásként felmerül az ezeknek, jelenleg még nem fizetős szakaszoknak bevonása a fizetős rendszerbe. A rendszer működéséhez fontos a

megfelelő zónák kialakítása, azok ésszerű díjszabása a kellő kihasználtság érdekében. A 14. ábrán látható, hogy a javaslatban két zóna található. Az egyik a kiemelt övezet, mely a legdrágább díjszabásba tartozna, illetve egy fizetős zóna, mely az előzőnél olcsóbb lenne. Ezek alternatívája a kedvezőbb árú, nagyobb befogadóképességű parkolók használata. A zónás rendszer bevezetése mellé megfontolandó a maximális parkolási idő korlátozása, ahogyan a bemutatott amerikai példában is megtalálható.



14. ábra: Zónák és parkoló fejlesztések elhelyezkedése (saját ábra, lásd: mellékletek)

A parkoló szezonális működése igazodna a jelenlegi időszakokhoz, melyek két részre vannak osztva. Az egyik 05.15- 09.15. , a másik pedig 06.20- 08.25. között fizetős.

A jelenlegi rendszer díjszabása a legdrágább zónában 320 Ft/ óra.

Az új rendszer díjának megállapításához összehasonlítási alapként Balatonfüred parkolási díjait vettem, ahol a nyári szezonban a legdrágább övezetben 500 Ft/ óra, szezonon kívül pedig 300 Ft/ óra a parkolás. Itt elérhető napi jegy is, mely a legdrágább zónára nem váltható, de a többi zónában 1300 - 1800 Ft-ért vehető meg. (<http://www.probiort.hu/kepek/files/jogszabalyok/Parkolorendelet112015.pdf>).

A siófoki díjak emelése szükségszerű lehet, legalábbis a legkritikusabb kiemelt Balaton parti szakaszon. Az áremeléssel elérhető az autós forgalom csökkentése, ezáltal ösztönzés a kevesebb autó használatra, a közösségi és egyéb alternatív közlekedési formák elterjedésére. A rendszer bevezetéséhez fontos a következetes betartatás is.

A változtatásokat ki kell egészítenie a tömegközlekedés fejlesztésének, rövidtávon a jelenlegi buszjáratok sűrűsödését, azok népszerűsítését a turisták számára is.

A rendszer bevezetésével a helyieknek járó kedvezmények, a Siófok kártya, illetve a szállasadók által váltható parkoló bérletek lehetősége fenn tudna maradni.

Itt fontos kiemelni, hogy ez rövidtávú megoldási javaslatot tartalmaz. Ezeket a változtatásokat követnie kell egy komplex átalakításnak, melyben alternatív megoldási lehetőségeket kell biztosítani a fizetős parkoló igénybevétele helyett.

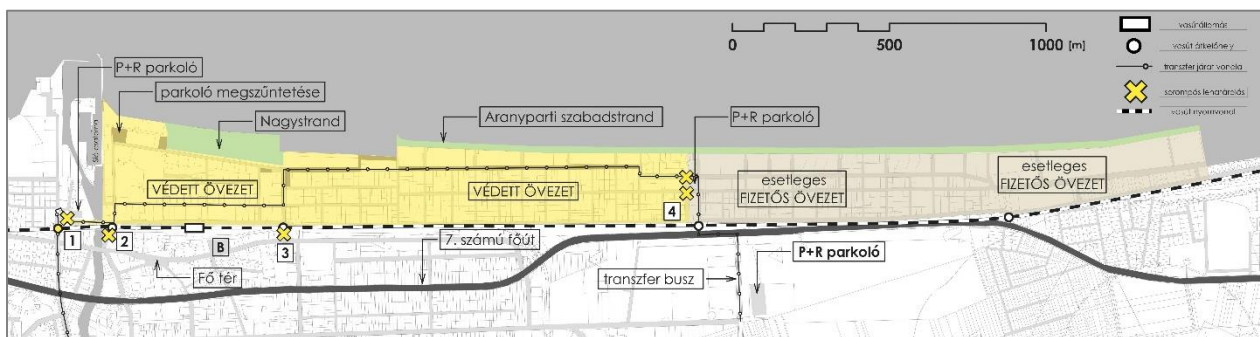
## 7.2 Fizikai lehatárolás / sorompós rendszer alkalmazása

Mint több példánkban is látható, a forgalmasabb városközpontokban bevett szokás, hogy a zónás parkolási rendszer felállítása mellett a legintenzívebben terhelt helyeket, a legközpontibb részeket fizikailag is lezárják, bizonyos szabályok szerint, részlegesen megengedve a ki- és behajtást. Ezáltal könnyebben kontrollálhatóvá válik a forgalom, extra élő munkaerő igénybevétele nélkül.

Fizikai lezárás legelterjedtebb változata a sorompó használata. Sorompók elhelyezésekor figyelembe kell venni, hogy a főbb bejáratok helyeken ne okozzon a lezárás torlódást, illetve amennyiben a megfelelő tájékoztatás után úgy döntene a jármű vezetője, hogy nem hajt be, tudjon más útvonalon odébbállni. Másrészt biztosítani kell a megfelelő mennyiségű kinti parkoló meglétét, mert azoknak a jellemzően 1 napos itt tartózkodóknak - akik főleg a strandok miatt

fordulnak meg Siófokon - parkoló helyei szűnnek meg a strandok közvetlen közelében. Mivel így a vendégek távolabb kerülnek a strandoktól, szükséges egy sűrűn közlekedő transzfer járat biztosítása, amely megfelelő kapcsolatot létesít a belsőbb területek illetve a parkolók között.

A sorompós megoldás lehetőséget biztosít a parkolási problémák megoldásán kívül a vendéglátás, azon belül is a szállásoltatásban megjelenő szabályszegések csökkentésére is, ugyanis az érzékeltetős beléptetéssel a szállóvendégek parkolása, beengedése is szabályozva lehet. Elég fontos egy vendégnek, hogy közeli parkolási lehetősége legyen, így akiknek nincs regisztrálva szállásadó által a járműve, az nem tudna behajtani a területre.



15. ábra: Sorompós lehatárolási javaslat (saját ábra, lásd: mellékletek)

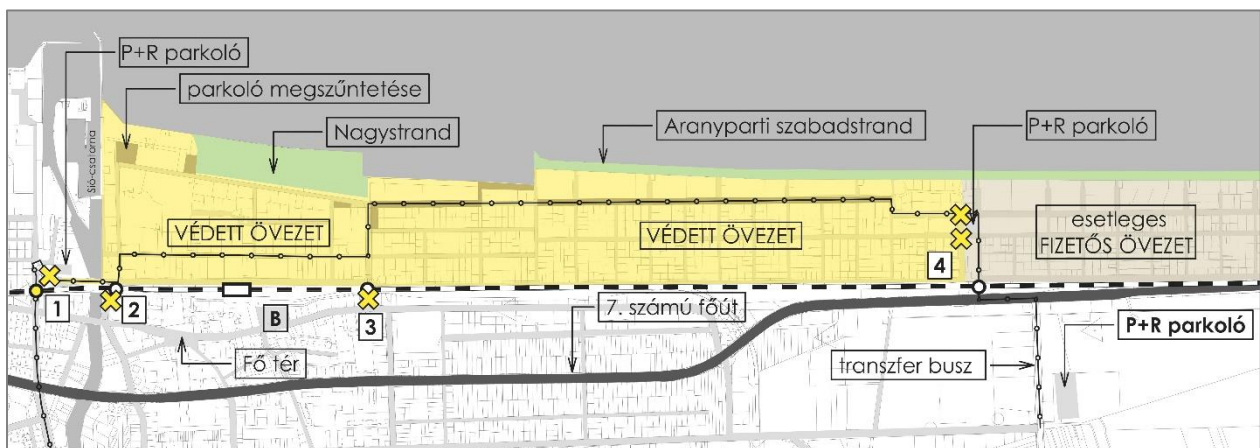
Javaslatok, részletezve a siófoki partszakasz területére:

- sorompók elhelyezése nyugat-keleti irányba felsorolva:
  1. Vitorlás utcai körforgalom Baross híd felé vezető leágazásánál (1db ki/behajtás)
  2. Mártírok útja és Kálmán Imre sétány találkozásánál (1db ki/behajtás)
  3. Kinizsi Pál utca, Kálmán Imre Sétány és Fő utca között (1db ki/behajtás)
  4. Darnay Kálmán tér, Beszédes József sétány és Szent László utca (2db ki/behajtás)



- sorompók elhelyezésekor szóba jöhető parkoló területek, megfordulási lehetőségek nyugat-keleti irányba felsorolva:

1. Horgony utca felszíni parkoló, mobil parkoló-szerkezettel kiegészítve, vagy parkolóház kialakítása, körforgalomban való visszafordulás biztosított + Fenyves sori parkoló
2. Sió csatorna melletti felszíni parkoló egy részének átalakítása fordulásávvá, parkolási lehetőség helyben minimális
3. Kinizsi Pál utcánál Kálmán Imre sétány átalakításával kikerülés biztosítva, parkolás a közeli templom melletti téren, minimális számban
4. Darnay Kálmán téren felszíni parkoló, mobil parkoló-szerkezettel kiegészítve, vagy parkolóház kialakítása, a térhez közel pedig, a vasút túloldalán Somlay Artúr utca keleti részén, az ipari park és a Tűzoltó-parancsnokság mellett kialakított felszíni parkoló, illetve megfordulás egy újonnan kialakított hurok út mentén

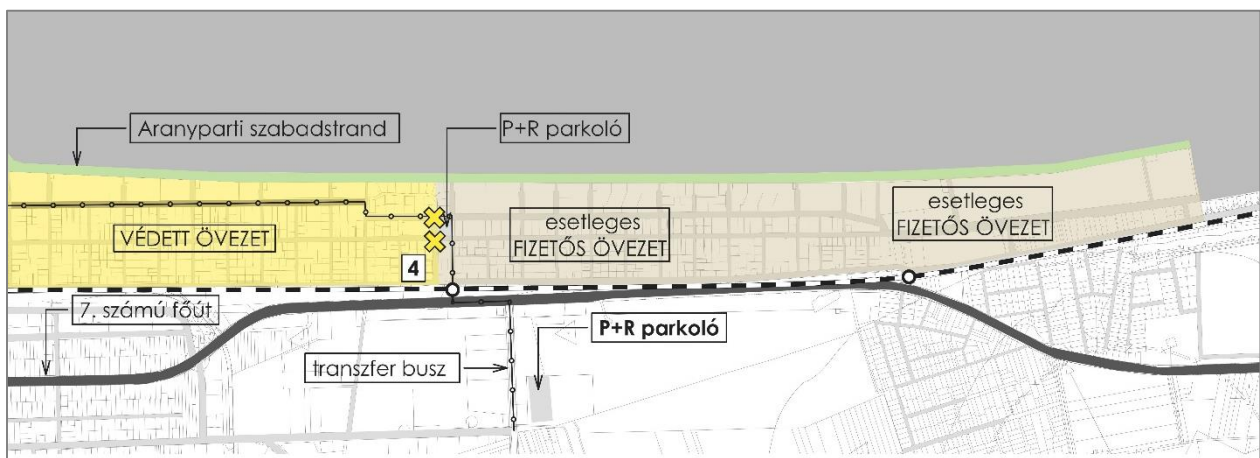


16.ábra: Védett övezet lehatárolás (saját ábra)

E megoldás első próbaidejében a Sió-csatorna és a Darnay tér közötti szakaszon javasoljuk kijelölni a sorompóval lezárt területet, ahogy a térképen is látható.

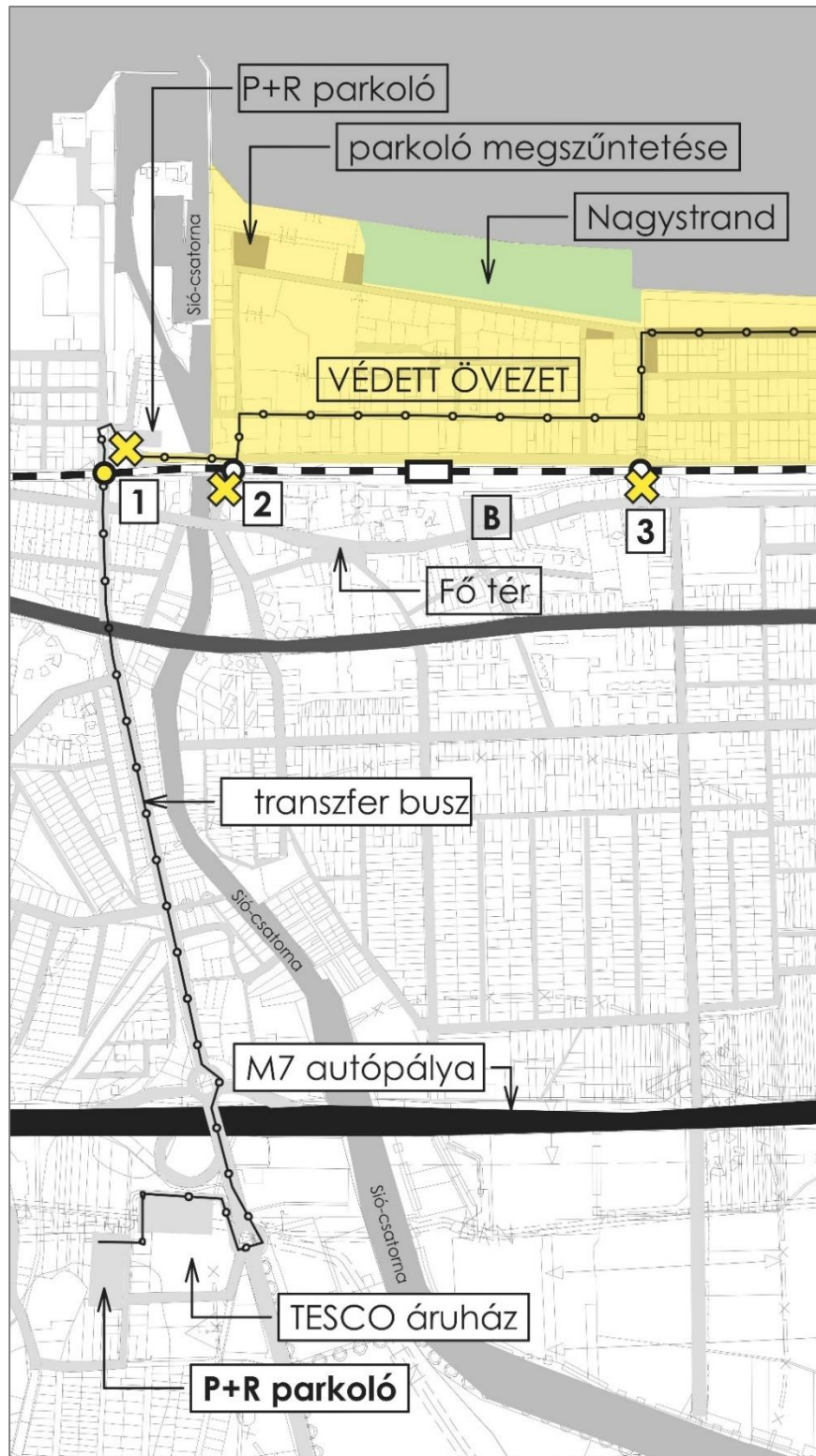


Ebben az esetben is ugyanúgy számolunk a külső parkolók megépítésével, a transzfer járat üzemeltetésével. Kérdéses, hogy mi az a távolság, ami mellett még mindig a part menti kis utcákat használnák parkolásra, a vasút vonalától délre elhelyezett külső parkolókkal szemben. Ebben a szakaszban lehetne kideríteni, hogyan alkalmazkodnak az autósok az új rendszerhez. Amennyiben ez azt jelentené, hogy az autós terhelés az Aranypart keleti részére terelődne át, megfontolandó e rész fizetős övezetbe sorolása, ösztönözve az embereket a külső parkolók használatára.



17.ábra: Esetleg fizetős övezet az Aranypart keleti oldalán (saját ábra)

Jól látható, hogy több olyan beengedő kapu is van, amelyekhez nem társulna elegendő parkoló, ezáltal csökkentve a rendszer sikerességét. Mivel az idegenforgalom fő személygépkocsis csapásiránya az M7 autópálya lehajtója felől irányul, egy nagyobb parkolóhelyszámú P+R parkoló létesítése ajánlott itt, a Tesco áruházal együttműködve. Egy olyan pont jönne létre itt, amely nem csak átszállóhely az autóból a gyakori transzfer buszra, hanem bevásárló- és szórakoztató pont is egyben.



18.ábra: M7 autópálya melletti P+R parkoló összeköttetése a parttal (saját ábra)

Szükséges tisztázni, hogy kik is azok, akik behajthatnak, és milyen feltételekkel. Ehhez Budapest I. kerületi parkolási rendszerét alapul véve a következőkre jutottunk:

- lehatárolt területen tartózkodási, illetve állandó lakhellyel rendelkező személyek, tehát lakosság
- gazdálkodói szervezetek
- egészségügyi
- áruszállítási
- közhasznú áruszállítási
- szervízzolgáltatási
- eseti behajtás
- rendvédelmi szervek, közterületfelügyelet

(<http://www.budavarikapu.hu/index.php/hu/budai-var/varakozasi-engedelyek/engedelyek-tipusai>, 2016. 10. 15.)

Díjfizetés mértéke, rendszer elemek:

- áthajtás, behajtás, parkolás: az első 30 percben célirányos (eseti) behajtás engedélyezett, azon felül pótdíj (teljes napidíj) kifizetése javasolt, ezáltal is ösztönözve az idelátogató vendégeket, hogy a külső parkolókat használják várakozásra. Pótdíj kifizetése nem jogosítana az egész napos ott tartózkodására, olyan pótdíjazási rendszer kialakítása szükséges, amivel mindenképp szükségesnek érzi a célirányosan behajtó, hogy bizonyos időn belül elhagyja a védett zónát
- a védett területen belül elhelyezkedő éttermek, vendéglátóhelyek számára engedélyhez kötve kedvezményes parkolási lehetőség biztosítása ajánlott
- kinti parkoló (P+R) önkormányzati tulajdonban, transzfer járatot önkormányzat üzemelteti, figyelembe véve a strandolni érkező nagycsaládosok által támasztott méretbeli igényeket

- kamerarendszer kiépítése a kapukhoz
- fizető automaták telepítése a fizető zónában
- szenzoros rendszámleolvasás.

Transzfer busz részletei:

Fontos, hogy a megjelenő transzferjárat igazi alternatívát nyújtson az autóhasználattal szemben. Ezért a parkolókból 10-15 percenként indított, környezetbarát járatokkal lehetne eljutni a partra

- munkavállalóknak ingyen használható, P+R parkolókártya érvényes a buszra is
- lehetséges, környezetbarát járművek, tágas, tiszta, nem zsúfolt buszok
- sűrű menetrend, versenyképes legyen az eddigi autós közlekedéssel szemben

### 7.3 A rendszer bevezetését elősegítő lehetséges intézkedések, fejlesztések

- Intelligens mobil parkoló applikáció

Az intelligens parkolást segítő programok pozitív hatással lehetnének a forgalmi torlódások kialakulására. A programok amellet, hogy lehetővé teszik a mobillal való fizetés lehetőségét, térképen mutatják a parkolók helyét és az elérhető szabad helyek számát. Így a parkolóhelyet kereső autósok célirányosan tudnak haladni. A rendszer követhetősége két esetben valósulhat meg. Az egyik eset parkoló szenzorok telepítése, mely minden percben valós idejű információt ad a parkolóhely foglaltságáról. Erre az első magyarországi példa Kecskeméten került megvalósításra. Ennek előnye, hogy nem igényel zárt parkolóhálózatot, de megépítési és üzemeltetési költsége magas.

Az adat szolgáltatás másik lehetősége a kézi felmérés, mely sok élőmunkát igényel, de költségei alacsonyak.

A rendszer előnye, hogy az adatszolgáltatás alapján lehetőség van a parkolóhelyek kihasználtságának mérésére, annak befolyásolására a parkolási díjak változtatásával.

*(Intelligens parkolás menedzsment, Cserhádi Balázs, TDK dolgozat, Budapest, 2014.)*

*(<https://www.nemzetimobilfizetes.hu/articles/view/az-első-hazai-intelligens-parkolasi-rendszer-kecskemeten>)*

- “shared parking” rendszer

Ennek a rendszernek az alapja, hogy a parkolóhelyek kihasználtságát optimalizálja. Vannak parkolóhelyek, melyekre a különböző napszakokban mutatkozik igény. Ez például éttermek esetében valósulhat meg, ahol a napközbeni órákban kevesebb parkolóhelyre van szükség, míg az esti órákban valószínűleg túllépi a meglévő parkolóhelyek számát. A shared parking létrehoz egy egységes rendszert a parkolóhelyek tulajdonosai között és optimalizálja a felhasználható helyek számát. Ehhez a megoldáshoz is társul egy telefonos alkalmazás, melyben a tulajdonosok kiadhatják a parkoló helyeiket, meghatározhatják a rendelkezésre álló időt.

*(Institute for Transportation & Development Policy, [https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/12/Shared-Parking\\_ITDP.pdf](https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/12/Shared-Parking_ITDP.pdf))*

- a város vezetése részéről megfelelő kommunikáció és marketing

Lényeges a megfelelő adatszolgáltatás a parkolók helyéről, áráról a városba érkező turisták felé. Ennek meg kell jelennie online felületen, térkép és leírás formájában is. Ezeknek az információknak tartalmaznia kell a város által szolgáltatott egyéb közlekedési alternatívákat is.

*(Parking Management - Strategies for More Efficient Use of Parking Resources- TDM Encyclopedia- Victoria Transport Policy Institute,2016. )*

- gyalogos és kerékpáros közlekedés elősegítése

A fejlesztéseknek tartalmaznia kell az alternatív kerékpáros útvonalakat. Jelenleg a városközpontot és a Balaton partot elszakító vasúton való átkelés nem megoldott gyalogosan. A megfelelő közlekedési kapcsolatok megteremtése ösztönözné mind a városlakókat, mind a városba érkező turistákat azok használatára.

- munkavállalók támogatása az alternatív közlekedési eszközök használatában, szemléletváltás elősegítése

Az autósforgalom kisebb mértékű csökkenését eredményezhetné, ha a hotelek, vendéglátóegységek dolgozói gépkocsi használat helyett az alternatív közlekedési formákat alkalmazzák. Ennek elterjedése növelhetné a "mobilitás tudatosságot" a városban. Ez tartalmazhat kerékpárvásárlási támogatást vagy a vállalkozó saját kerékpár bérleti rendszert biztosíthat a dolgozóinak. *(Újlipótváros, Parkolásfejlesztési Tanulmány, Palatium Stúdió, Városkutató Kft, 2015.)*

## 8. Összegzés

Dolgozatunkban felvázoltuk Siófok jelenlegi helyzetét, ami a nyári szezonhoz köthető parkolási anomáliákat illeti, a város szempontjából releváns külföldi és belföldi példákat megmutatva két olyan megoldási javaslatot mutattunk be, amely javíthatja a kialakult helyzetet. Fontos, hogy e nagyobb horderejű változásokkal egyidőben szemléletváltás is bekövetkezzen a Siófokra érkező, illetve itt nyaraló emberekben.

A változtatások a városra és az emberekre gyakorolt hatását későbbi felmérésekkel lehet mérni. Figyelemmel kell követni a különböző kereskedelmi helységek és szolgáltatások forgalmát, azokból következtetéseket kell levonni, melyek felhasználhatók a fejlesztések folytatására.

## 9. Forrásjegyzék

- Saját készítésű interjúk- 2016.08.28- 2016.09.03 között készültek
- Saját készítésű fotók- 2016.08.28- 2016.09.03 között készültek
- Siófok településfejlesztési koncepció és integrált településfejlesztési stratégia, I. kötet: Megalapozó vizsgálat, Dél-Dunántúli Operatív Program - Fenntartható településfejlesztés a kis- és középvárosokban – Integrált Településfejlesztési Stratégiák kidolgozása", Terra Stúdió Kft., 2014.
- Siófoki Fürdőegylet
- [http://kozlekosztaly.blog.hu/2015/09/14/helyjaratozas\\_siofokon](http://kozlekosztaly.blog.hu/2015/09/14/helyjaratozas_siofokon), 2016.10.21. 18:00
- <http://www.ddkk.hu/?q=content/si%C3%B3fok-v%C3%A1ros-helyi-aut%C3%B3buszj%C3%A1ratainak-menetrendje-20160101-t%C5%91l>, 2016.10.21. 13:00
- Siófok Város Önkormányzata Képviselő-testületének 14/2011. (V.13.) önkormányzati rendelete
- <http://okoljepiran.si/dejavnosti/sektor-turisticne-infrastrukture-2/promet/>, 2015. 10. 15
- <http://okoljepiran.si/dejavnosti/sektor-turisticne-infrastrukture-2/promet/>, <http://www.hotel-piran.si/en/about-us/accommodation/>, 2016. 10. 15
- <https://goo.gl/maps/vZeri8uGo8J2>, 2015. 10. 31
- Downtown Specific Plan Area & Laguna Canyon Road Parking Management Plan- RBF Consulting,2013
- <http://www.probiort.hu/kepek/files/jogszabalyok/Parkolorendelet112015.pdf>, 2016.10.21. 16:00
- <http://www.budavarikapu.hu/index.php/hu/budai-var/varakozasi-engedelyek/engedelyek-tipusai>, 2016.10.15
- <http://www.budavarikapu.hu/index.php/hu/budai-var/parkolasi-zonak-es-idoszakok/dijfizetes>, 2016. 10. 15.



- <http://www.budavarikapu.hu/index.php> /hu/budai-var/latogatas-a-varban/hotelek, 2016. 10. 15
- Intelligens parkolás menedzsment, Cserhádi Balázs, TDK dolgozat, Budapest, 2014.
- <https://www.nemzetimobilfizetes.hu/articles/view/az-első-hazai-intelligens-parkolasi-rendszer-kecskemeten> 2016.10.21.
- Institute for Transportation & Development Policy, [https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/12/Shared-Parking\\_ITDP.pdf](https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/12/Shared-Parking_ITDP.pdf)
- Parking Management - Strategies for More Efficient Use of Parking Resources- TDM Encyclopedia- Victoria Transport Policy Institute, 2016.
- Újlipótváros, Parkolásfejlesztési Tanulmány, Palatium Stúdió, Városkutatás Kft, 2015.
- <https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1H0Szqqf6cRtujBMmLmb2DlpYwHM>, 2016. 10. 15.
- <http://www.jasonborras.com/free-trolleys-seen-as-ticket-to-tourism-for-some-beach-cities-boosting-business-easing-traffic/> 2016.11.01

## 10. Melléklet

### 10.1 A kutató tábor alatt készített személyes interjúk kivonata

#### **Hostel recepció, 2015. 08. 30., Siófok**

Alapvetően Siófokon szinte mindenhol fizetős parkolók vannak, a Balaton körül nem mindenhol ilyen a helyzet, sokan nehezményezik, hogy a városban fizetni kell. Szeretnék azt, hogy több hely legyen ahol ne kelljen fizetni. De összességében minimális azoknak a helyeknek a száma, ahol meg lehet állni. Május június környékén szinte képtelenség parkolót találni. Összességében rontja a látványt a sok autós forgalom, szükség lenne parkolóházakra, ahol lehetne egységesíteni a sok parkolóautót, így parkolóhelyek szabadulhatnának fel értékes területeken a belvárosban. Egy Balaton-parti részleges lezárást nem látna reálisnak, mivel az összes hotel lent van a víz mellett, így nem tudnák megközelíteni azt. Ha a hotelvendégeknek engedélyezve lenne, csak a strandolóknak nem a behajtás, akkor ezt úgy tartja kivitelezhetőnek, ha egy tömegközlekedési fejlesztéssel, ingyenes, folyamatosan járó busszal összekötnék a strandot és a külső parkolókat. Illetve a hoteleknél is megállhatna. Beszállítók, meg éttermek, meg hasonlóak behajtása fontos. Hoteleknél általában probléma a parkolás, péntek szombat esték a legnehezebbek.

#### **Hotel recepció, 2015. 08. 30., Siófok**

Magánparkolóval rendelkeznek. Teljes mértékben ellátja az igényeket. Többnyire sehol sincsen hely nyáron, változó a közhangulat parkolással szemben. Náluk 1000 forint óránként a parkolás nem ott szálló vendégeknek, és még így is inkább őket választják külföldi turisták, mert biztonságosabbnak tartják, és nem okoz gondot ez az ár. Alapvetően náluk megfelelő a parkolási helyzet.

## **Hotel recepció 2, 2015. 08. 31., Siófok**

Borzasztó a parkolási helyzet. Fizető parkolók vannak, az is nagyon kevés, Vároستól bérelik a parkolóhelyeiket, állandó feszültség van a parkolás miatt. Főszézonban nagyon zsúfoltak az utak. Hotel vendégeknek mindenkinek tudnak biztosítani helyet – igaz zsúfolva. Alkalmazottak kerékpárral járnak munkába, ezzel is csökkentésék a zsúfoltságot. Balaton parti rész tehermentesítését... Sokan gyerekekkel jönnek, strandra nagy cuccal, tömegközlekedésre nem biztos, hogy felszállnának. A hotel saját standdal rendelkezik. Évről évre egyre több autó van. Több parkolót már nem lehet kialakítani a belvárosban szerinte. Szezon után minden elcsendesedik, a hotel csak nyári szálloda, májustól szeptemberig vannak nyitva. 60 szoba kb. 30 parkolóhellyel rendelkeznek. Más szállodák is bérelik a parkolóhelyeket. Jó lenne, ha többen jönnének biciklivel. Emberek hozzá vannak szokva, hogy minél közelebb legyen strandolás közben a kocsijához. Valamivel ösztönözni kell az embert, hogy tömegközlekedésre szálljon, amennyiben nem engednék be a belvárosi partszakaszhoz. Lehetne ingyenes a buszjárat. Szerinte a jelenlegi tömegközlekedés, a part menti buszjárat nem elég sűrű.

## **Gyulai László, Siófok Önkormányzat, Hatósági Osztály, osztályvezető, 2015. 09. 01., Siófok**

Magán ingatlanon parkolót létesíteni nagyon egyszerű, csak bejelentésköteles, Oték engedékeny e tekintetben (HÉSZ is). Kb 20-dát sem veszik fel a kijelölt parkolók az igazi forgalomnak. Batthyány utca parkolási anomáliák, járda és úttest közötti rész nem zöldterület hivatalosan, ezért ott az nem szabálytalan parkolás. Alapból nem engedné bizonyos időszakokban a vasúton belülről az autókat. 1500-1600 autó megjelenése naponta a szezonban – csak a belső részen. Tavaly fizetősek voltak a Beszédes sétányról lenyúló utcák, végül megszüntették. Siófokiak is kocsival mennek le a strandra. Pár parkoló nem lehet ingyenes, mert pályázati pénzből épült. Szerinte megoldás: sorompóval lezárni, csak regisztrálva

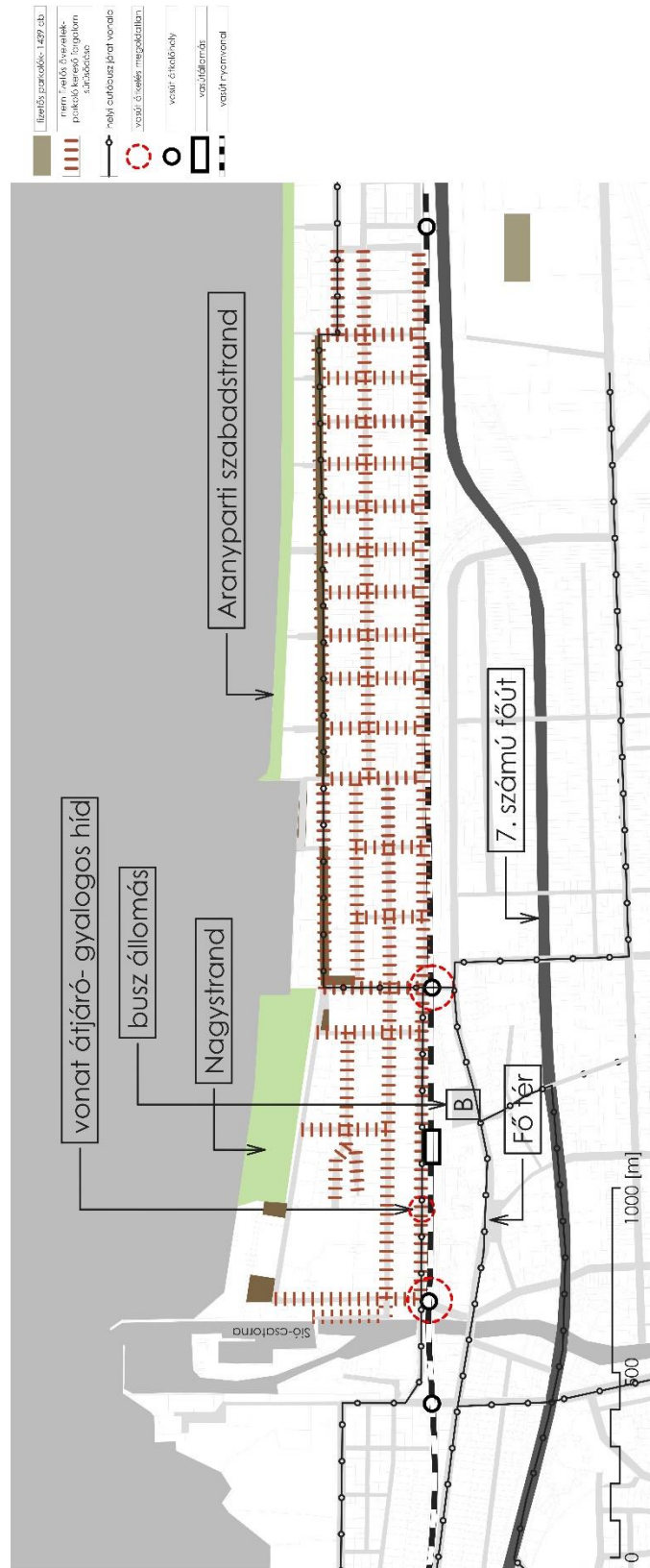
lehetne behajtani a területre. Mobil parkolóhelyeket alkalmazni (szerkezetileg). IFA hatékonyabb behajtását is elősegítené a rendszer, csak regisztrált behajtás következtében, így sokkal naprakészebb vendégéjszaka-számok jelennek meg. Obi és a 65-ös útnál van kihasználatlan önkormányzati terület. Átlagban 60-70 ezer ember van a városban nyáron, télen 25 ezer (nagyobb eseményekkor megsokszorozódhat: 100, 120, 200 ezer).

### **Molnár Miklós - DDKK, Siófok Autóbusz állomás, üzemvezető**

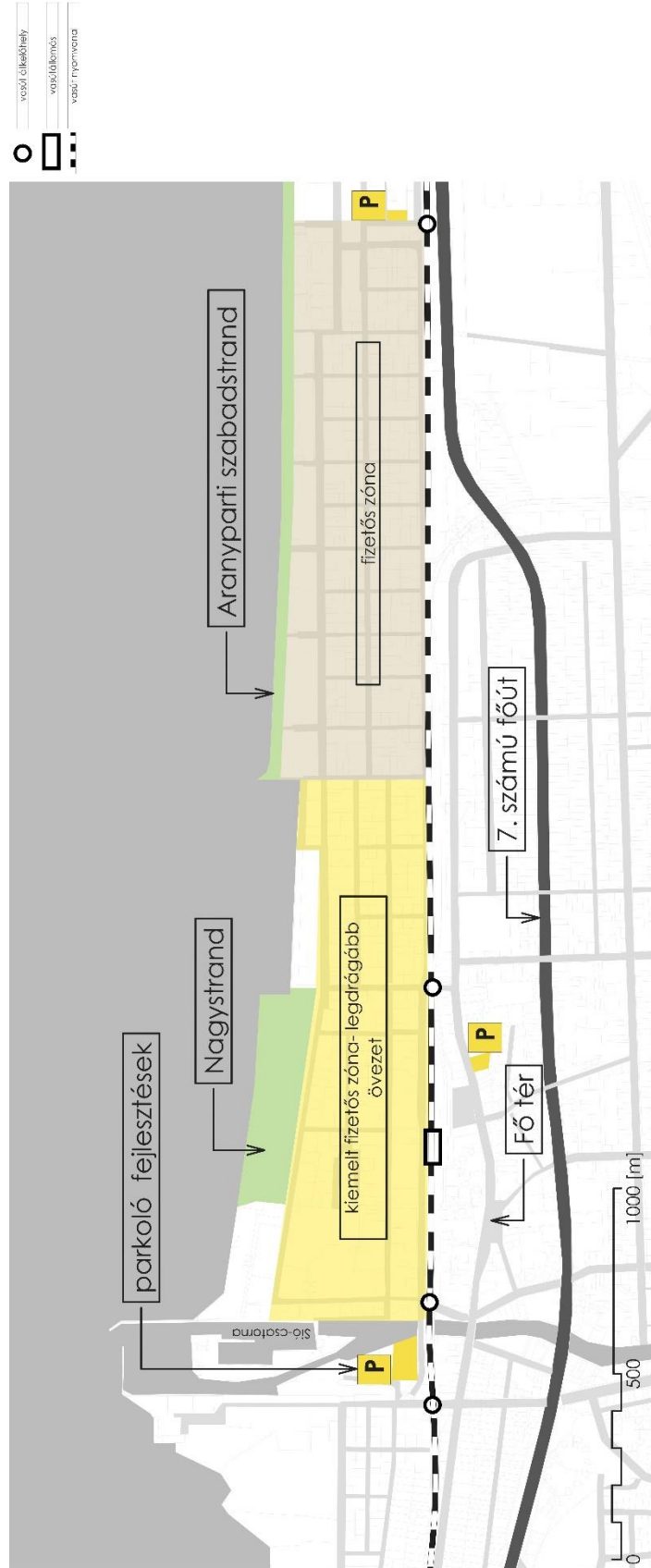
Város lakossága nyáron tízszeres - 180ezer fő. Menetrendben lekövethető a lakosságszám változás. Óránkénti járatok a szezonban a parton. Jelenlegi járatok sincsenek kihasználva. Utasforgalom emelés az iskola kezdetével, reggel és délután. Kicsi a lakossági utazási igény a partszakaszon. Helyi tömegközlekedés az önkormányzat feladata. Közszolgáltatási szerződést kell kötni az új járat üzemeltetéséhez. Vannak járatok, amik csak az üdülőövezetben maradnak. Busz-km költség- 630 ft/ km jelenleg. Nyáron nagy dugók- busz késések – reklamációk. Jármű, buszvezető alkalmazás -- év további szakaszában is alkalmazni kell, ez bonyolulttá válik. Év másfél hónapjában nem tudnak annyi bevételt összegyűjteni, hogy nyereséges legyen a vállalkozás. Kapacitás nem alkalmas jelenleg, de az önkormányzattal együtt megoldható lenne.

# 10.2 Ábrák

## 8. ábra



14.ábra



15. ábra

