

JAVASLAT ELŐREVÁLTHATÓ PARKOLÁSI JEGYEK BEVEZETÉSÉRE

FLEISCHER TAMÁS

I. BEVEZETÉS

A városok, különösen a nagyvárosok központjaiban világszerte gondot okoz a gépkocsik parkolása. Általános felismerés, hogy a rövid idejű várakozás üzleti, hivatali negyedekben nem tiltható meg, ugyanakkor a hosszabb idejű várakozóktól meg kell óvni e területek parkolóhelyeit.

Több városban megvalósult és nálunk is elfogadott az az elképzelés, mely a belvárosi parkolóhelyek cserélődését az árpolitikán keresztül, fizető parkolóhelyek létesítésével kívánja biztosítani [1]. A jelen javaslat ennek a városok életében fontos kérdésnek a szabályozásához kíván hozzájárulni.

2. A LEGGYAKRABBAN ALKALMAZOTT PARKOLÁS-ELLENŐRZŐ RENDSZEREK

Nem kívánunk áttekintést adni az összes lehetséges megoldásról, hiszen az e hasábkon nemrég megtörtént [2].

A díjhoz kötött parkolás ellenőrzési módszerei között a fejlett motorizációjú államokban a parkolótárcsával és a parkolóórával történő szabályozás terjedt el, és ez a két megoldás került be az 1976-ban életbe lépett közlekedésrendészeti szabályok közé is. [3].

A parkolótárcsán a parkolás megkezdésének időpontja mutató segítségével beállítható, és így a lezárt kocsiban hagyott tárcsáról leolvasható, hogy mióta várakozik a jármű. A tárcsa alkalmas a parkolás időtartamának ellenőrzésére, a tartóval való kombináláshoz azonban helyszíni őr kell, ami személyzet- és költségigényes.

A parkolóóra már automatikus díjszedésre is alkalmas. Az utóbbi években Budapesten is felszerelt órák a megfelelő érme bedobása után 1/4, illetve 2 órán át mutatják, igazolják a parkolási díj kifizetését. Az órák előnye: igen egyszerű a kezelésük, egyszerűen ellenőrizhetők, automatikus a pénzbeszedés. Ugyanakkor néhány hátrányos tulajdonságukat is meg kell említeni:

1. A hazánkban alkalmazott, közel 200 nyugatnémet márka beszerzési árú órákat a devizaigényük miatt a felállítással együtt 5000 Ft-os alapköltség terheli. A jelenlegi tarifarendszerben az azt jelenti, hogy csupán a beszerzési ár megtérülése mintegy fél évig tart. Mint a Fővárosi Garázsipari Vállalatnál kimutatták [4], 10 éves élettartalmú parkolóórák 100%-os kihasználása esetén az óránként önköltség 55 fillér. Figyelembe véve a fizető belvárosi parkolóhelyek 60%-os kihaszná-

náltságát [4], ami az órák elterjesztésével nem feltétlenül nő, az üzemórák önköltsége 1 Ft-ra tehető. Ha az időtényezőt is figyelembe vesszük, a tízéves teljes önköltség harmadrészét a felállítás pillanatáig már be kell ruházni.

2. Az utcán álló készülék bizonyos rongálásoknak van kitéve, egyrészt értelmetlen garázdaság miatt, másrészt a benne levő pénz csábítása következtében. Ugyanezen okból szükséges a persely gyakori ürítése is.

3. Az órák — a belvárosban nem elhanyagolható — járdasávot vesznek el a gyalogosoktól, illetve ha a járdán elég hely van, nem teszik lehetővé a fél kerékkal a járdán való parkolást.

4. Az órák kiosztásakor az átlagos, sőt ennél nagyobb kocsik számára kell elegendő várakozási helyet biztosítani, így a kisebb kocsik között maradó hely kihasználhatatlan.

5. Az utcák takarításával kapcsolatos ideiglenes várakozási korlátozások többlet parkolóórák felszerelését kívánják meg (pl. páros-páratlan oldal) és minden korlátozási alkalommal az órák lefedését igénylik.

A felsorolt hátrányos tulajdonságok közül az első kettő (beszerzési ár, illetve személyzetigény) gazdasági jellegű, a többi az óra helyhez kötöttségére vezethető vissza. Az utóbbi hátrányokat a központi parkolóautomata [4] igyekszik kiküszöbölni, a helyi ügyintézésben rejtlő előnyök rovására.

A parkolóórák nagyarányú elterjesztése előtt [5] célszerű megvizsgálni, vajon a felsorolt hátrányok nem küszöbölhetők-e ki másfajta alaprendszer megvalósításával.

3. JAVASLAT PARKOLÓKÁRTYÁS RENDSZERRE

A hátrányosnak minősített szempontokat küszöböli ki a parkolóóra és a tárcsa elvének kombinációja [6]. E rendszerben pénzért előre váltott parkolójegyen a parkolás megkezdését a járművezető — az ismertett parkolótárcsához elvben hasonlóan — maga „állítja be”, de ezzel a kártyát egyben érvényesíti, és újrafelhasználását ezzel lehetetlenné teszi. Ezen belül kétféle alapmegoldás képzelhető el.

a) Az előreváltott jegyet a járművezető a parkolóhelyen egy blokkolóautomatában érvényesíti. Ez hasonló lenne a bevált budapesti tömegközlekedési jegyrendszerhez, megszüntetné a helyszíni pénzgyűjtést, és a lyukasztatás teljesen egyértelmű, egyszerű műveletté válna. Mégis hátrányosnak tartjuk, hogy ismét szükséges egy beruházásigényes és megrongálható, központi blokkolóóra, továbbá még sűrű óraelhelyezés esetén is vitára adhat okot, hogy a vezető kényetlen otthagyni a kocsit egy rövid időre (t.i. lyukasztani megy), minden hátrahagyott jelzés nélkül. Kényelmetlenséget okoz a kocsi kétszeri lezárása és felnyitása is. Ez a rendszer tehát nem jobb a központi parkolóautomatánál, legfeljebb valamivel olcsóbb.

b) Az előreváltott jegyet a járművezető maga érvényesíti. Ez esetben a járművezető egy kártyán bejelöli a mindenkori hónapnak, napnak és időpontnak megfelelő kártyarészt, és ezt az érvényesített jegyet elhelyezi a lezárt kocsi ablakában. E rendszer megvalósí-

tásának feltétele, hogy a kártyák tetszőleges mennyiségben előreválthatók legyenek (pl. dohányboltokban, újságárusoknál). A kártya kialakításakor a következő fő szempontokat kell szem előtt tartani.

1. A kártya legyen egyszerűen kezelhető;
2. Az érvényesítés gátolja meg az ismételt felhasználást;
3. A kártya legyen egyszerűen ellenőrizhető.

4. A PARKOLÓKÁRTYA KIALAKÍTÁSÁNAK TECHNIKAI SZEMPONTJAI

Lehetőleg minimális számú információt kell a kártyán feltüntetni (hónap, nap időpont). Főlegesen pl. az év jelzése, egyszerűbbnek tartjuk évenként megváltoztatni a kártyák színét, mintáját, a már eladott, de még érvényes jegyek becserélésének árán is.

A zárt kocsiiban levő manipulált vagy gyanúsnak ítélt jegyek ellenőrzésére javasoljuk a jegyre sorszám nyomtatását. A vitatott jegy ellenőrzésre való beküldése otthagyt büntetőcédulával kérhető. Ha valóban szabálytalanság, visszaélés fordult elő (illetve ha a kért számú jegyet nem küldik be), akkor büntetést szabnak ki.

Az érvényesítésre szóba jövő módszerek: bejegyzés, illetve szakítás (vágás). A bejegyzés ellenőrzése nehézkes. Pl. feltétlenül tollal kell írni, azonban ez újabb ellenőrzendő szempont. Ezért tartottuk megfelelőbb kiindulásnak a jegy tépéssel való érvényesítését.

Az érvényesítés elvét az 1. ábrán mutatjuk be, a szükséges információkat időrendben tartalmazó jegyen. Elvben a jegy ilyen kialakításban is alkalmas lenne felhasználásra; a 2. ábrán bemutatott érvényesítés a jegy kettétépésével történne. Itt a hónap napjai két oszlopba kerültek, míg a nap óráiból csak a kolrátozásra szóba jövő időpontokat tüntettük fel (7—19^h-ig).

Valójában már e jegy letépett felső része is tartalmaz minden információt, sőt e szelvényről való további tépéssel csak korábbi időpontokat lehet előállítani, ezért a felső rész kirakása, ellenőrzése is elegendő. Az alsó résszel az igazolható, vagy valóban ketté van tépve a jegy, egyetlen kocka sincs aláhajtva.

Az 1. ábrán látható jegy kezelése azért bonyolult mégis, mert a 31 nap, 12 hónap, 12 óra és 6 „tizperc” rovat 31.12.12.6 = 26 784 lehetséges változat közül a tényleges időpont kiválasztásához $31 + 12 + 12 + 6 = 61$ tépési hely közül kell négyet kiválasztani.

Megvizsgáltuk, hogy lehet-e a közel 30 ezer féle lehetőségét „kevesebb perforálással”, tehát egyszerűbb jegyen feltüntetni. 26 784 a tízes számrendszerben 5 jegyű szám, elvben $5 \times 10 = 60$ lehetőségből már felírható. De a 26 784-nek megfelelő szám pl. 8-as számrendszerben is 5 jegyű, tehát $3 \times 5 = 40$ lehetőségből is kiválasztható lenne. Ha ezen az úton tovább haladunk, azt látjuk, hogy pl. a 3-as rendszerben 10 jegyű számmal, a kettes számrendszerben 15 jegyű számmal kifejezhető a 30 000-es nagyságrend. Továbbmenve: a kettes számrendszer előnye, hogy a számjegyek pl. tépés — nem tépés helyettesítéssel is kifejezhetők. Így nem $2 \times 15 = 30$, csupán 15 „perforálást” kell elhelyezni a jegyen.

Valójában az érvényesítés bonyolultsága nem csupán

Nap / 1-16 /	Óra	Perc	Hónap	Nap / 17-31 /
1	7 ^h		január	17
1	7 ^h	0'-10'	január	17
2	8 ^h	0'-10'	február	18
2	8 ^h	0'	február	19
3	8 ^h		február	19
3	9 ^h		március	20
4	9 ^h		március	20
4	9 ^h	10'-20'	április	21
5	10 ^h	10'-20'	április	21
5	10 ^h		április	22
6	11 ^h		május	22
6	11 ^h	0'-30'	május	23
7	11 ^h	0'-30'	május	23
7	12 ^h	20'-30'	június	24
8	12 ^h	20'-30'	június	24
8	12 ^h		június	25
9	13 ^h		július	25
9	13 ^h	10'-40'	július	25
10	13 ^h	10'-40'	július	26
10	14 ^h	30'-40'	augusztus	26
10	14 ^h	30'	augusztus	27
11	14 ^h		augusztus	27
11	15 ^h		szeptember	28
12	15 ^h	0'-50'	szeptember	28
12	15 ^h	0'-50'	szeptember	28
13	16 ^h	40'-50'	október	29
13	16 ^h	40'	október	29
14	16 ^h		október	30
14	17 ^h		november	30
14	17 ^h	0'-60'	november	31
15	17 ^h	0'-60'	november	31
15	18 ^h		december	31
16	18 ^h	50'-60'	december	31
16	18 ^h	50'	december	31

PARKOLÁSI JEGY 1976

ÁRA 4 Ft ÉRVÉNYES 1 ÓRA IDŐTARTAMRA

A jegyet a parkolás megkezdésére vonatkozó hónap, nap, óra és perc értékek mentén, összefüggő vonalban ketté kell tépni, majd minakét szelvényrészt - kívülről jól látható helyen - a parkoló gépkocsiban, a szélvédő üveg mögött kell hagyni.

A jegy érvényességi idején túl való parkolás esetén 100 Ft büntetést kell fizetni.

A jeggyel való visszaélés esetén a büntetés mértéke 3000 Ft-ig terjedhet.

1. ábra. A parkolási jegyen feltüntetendő információk

PARKSCHEIN

zur Benützung gebührenpflichtiger Kurzparkzonen

MAGISTRAT DER
STADT WIEN

396905 D

Parkdauer 1/2 Stunde

Monat	Tag			Stunde		Min.
Jänner	1	11	21	0	12	0
Feber	2	12	22	1	13	
März	3	13	23	2	14	15
April	4	14	24	3	15	
Mai	5	15	25	4	16	30
Juni	6	16	26	5	17	
Juli	7	17	27	6	18	45
August	8	18	28	7	19	
September	9	19	29	8	20	
Oktober	10	20	30	9	21	
November			31	10	22	
Dezember	JAHR 1975 12			11	23	

Lebensdauer, Wien

5. ábra. A Bécsben bevezetett parkolójegy 1976. április 22-én 11 óra 32 perckor érvényesítve

színi perselyek megszűnése, a devizatakarékosság; az órák felállítása és helyfoglalása elmarad stb).

A város életét, a forgalom résztvevőit is érintik a következő előnyök, illetve változások:

- A parkolás helyszíni elrendezése, helykihasználása teljesen független a díjszedéstől és minden előzetes építéstől, rugalmasan módosítható, változtatható.
- A tarifa idővel ugyancsak rugalmasan módosítható.
- A parkolás szempontjából a teljes belvárosi (vagy a szükség szerint kijelölt) zóna egységesen kezelhető. A parkolási díj járműhöz kötött, így például egy adott helyen való 10 perces várakozás után a gépkocsi a még érvényes jeggyel együtt átállhat egy másik parkolóhelyre, pl. egy másik üzlet elé. Ugyanakkor ez a rendszer nem zárja ki azt a lehetőséget, hogy a legfrekvenciáltabb helyeken — ha szükség van rá — a parkolásnak megkülönböztetett tarifája legyen (pl. a szokásos

kártya csak fél órára érvényes, vagy két kártya egyidejű kezelése szükséges a parkoláshoz). Ugyanígy a teherautók, az autóbuszok parkolása is azonos rendszerben szabályozható.

- A már meglévő parkolóórák továbbra is használatban maradhatnak hasonló speciális (pl. 15 perces díjszabást is lehetővé tevő) céllal, hiszen a parkolókárttyás rendszerben ez semmiféle zavart nem idéz elő.

Ezzel szemben hátrányosnak minősíthető:

- A parkolási jegy érvényesítése 20—30 másodpercet vesz igénybe.
- A jeggyel való visszaéléstől csak ellenőrzés és megfelelő büntetés alkalmazásával lehet elriasztani a kísérletezőket. Az ellenőrzés jégénye azonban minden más parkolási rendszernek is velejárója, így nem tekinthető sajátosan a javasolt rendszer hibájának.
- Az elméleti szempontok alapján kialakított parkolási jegyet a gyakorlatban való kipróbálás után kell további elemzésnek alávetni, a végleges finomítások céljából.

ÖSSZEFOGLALÁS

A leírt javaslat a gépjárművek városközpontokban való várakozásának ellenőrzési rendszereit vizsgálva, — külföldi tapasztalatok felhasználásával — a leggyakrabban alkalmazott módszerek kombinálására vonatkozik. Előreváltható parkolási jegyek segítségével az automatikus órák felállítása elkerülhető, és ezzel a városközpont parkolóhelyei egyetlen intézkedéssel egységes díjbeszedő rendszerben használhatók.

A bemutatott parkolási jegyeken a jármű leállításakor a vezető az időpontnak megfelelő rovatok érvényesítésével jelzi a várakozás megkezdésének időpontját. Ezzel egyben egy órára szóló parkolási díj kifizetését is igazolja, mivel a jegy többször nem használható fel.

A javaslatban bemutatunk egy jól ellenőrizhető perforált kártyát, és ismertetjük a Bécsben bevezetett rendszert, ahol a jegy kezelése egyszerűbb, de az újrafelhasználás lehetőségét — véleményünk szerint — kevésbé lehet kizárni.

IRODALOM

- [1] Budapest közlekedése tegnap, ma és holnap. Budapest Főváros Tanácsa VB. Közlekedési Főigazgatósága. Budapest, 1971.
- [2] SZTRAKA, J. A parkolás, szabályozásának kérdései városközpontokban. Városi Közlekedés, 1976/2.
- [3] A közlekedés- és postaügyi miniszter és a belügyminiszter 1/1975 (II. 5.) KPM—BM számú együttes rendelete a közúti közlekedés szabályairól. Magyar Közlöny, 1975/7.
- [4] TEMESI, L.: A belvárosi parkolóhelyek néhány üzemeltetési kérdése. Városi Közlekedés, 1976/2.
- [5] DR. VISKI, L.: Az új KRESZ városi közlekedési vonatkozásai. Városi Közlekedés, 1975/5.
- [6] ARONOV, E.: A card system for parking control. Traffic Eng. and Contr. 1973/12.