

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 hasábokon 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 tartifával 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 keréssel 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 rejülő 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 ismertetett 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 lyukasztás 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 kocsit 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 kocsit 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). Fölösleges 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 ott-hagyott 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 kólratozásra 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 „tízperc” 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'	február	18
3	8 ^h		február	19
3	9 ^h		március	19
4	9 ^h		március	20
4	10 ^h	10' + 20'	április	20
5	10 ^h	10'	április	21
5	10 ^h		április	21
6	11 ^h		május	22
6	11 ^h	20' + 30'	május	22
7	11 ^h		május	23
7	12 ^h	20'	június	23
8	12 ^h		június	24
8	12 ^h		június	24
9	13 ^h		július	25
9	13 ^h	40'	július	25
10	14 ^h	30' + 40'	augusztus	26
10	14 ^h	30'	augusztus	26
11	14 ^h		augusztus	27
11	15 ^h		szeptember	27
12	15 ^h	50'	szeptember	28
12	15 ^h		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
15	17 ^h	60'	november	31
15	17 ^h		november	31
16	18 ^h	50' + 60'	december	31
16	18 ^h		december	31

Nap 1-16 Óra Perc Hónap Nap 17-31

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 szelvény 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

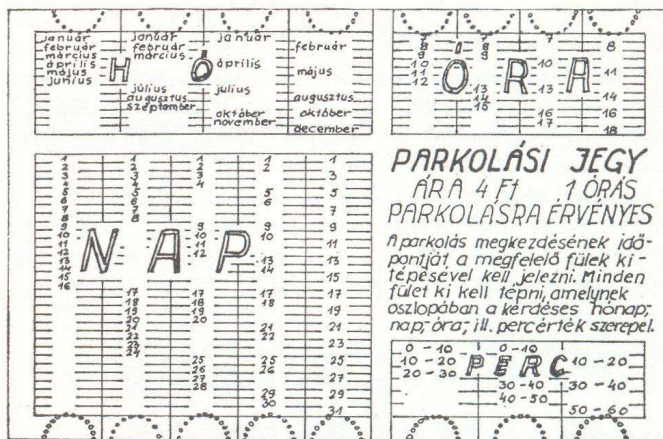
Nap (1-16)	óra	Perc	Hónap	Nap (17-31)
1	7 ^h		január	17
1	7 ^h	0-10'	január	17
2	8 ^h		február	18
2	8 ^h	0-10'	február	18
3	9 ^h		március	19
3	9 ^h	0-10'	március	19
4	10 ^h		április	20
4	10 ^h	0-10'	április	20
5	11 ^h		május	21
5	11 ^h	0-10'	május	21
6	12 ^h			22
6	12 ^h	0-10'		22
7		10-20'		23
7		10-20'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

2. ábra. Az érvényesítés elve. A példa május 27-én 12 óra 45 perckor megkezdett parkolásra vonatkozik

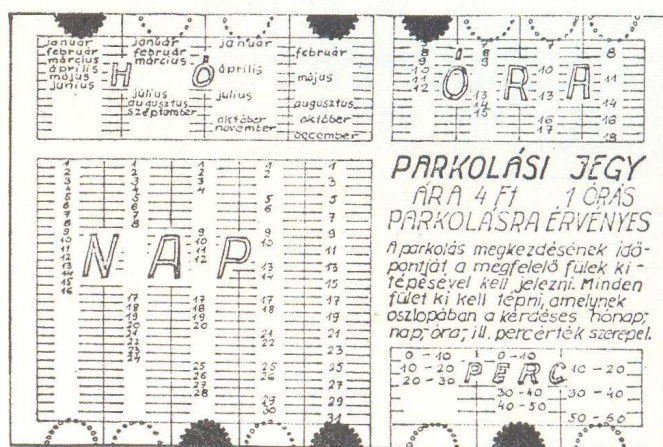
attól függ, hogy hány lehetőségből („perforálásból”) kell választani, de attól is, hogy hányat kell kiválasztani. A bonyolultság fokmérője így a kombinatorikából ismert $\binom{n}{k}$, ahol n a jegyen levő tépési lehetőségek száma, és k az adott esetben ebből áttépendő perforálások száma. Értéke $\frac{n!}{k!(n-k)!}$. Erről is igazolható, hogy esetünkben az előbbieken legelőnyösebbnek talált rendszerben adódik a legkisebbre.

Tekintettel arra, hogy a hagyományos hónap — nap — óra — perc kategóriákban tudunk csak időponthivatkozást kérni (tehát pl. nem számozhatjuk meg sorban az év összes tízperces intervallumát) a kategóriákra osztott jegyen végül 16 tépési helyet kellett elhelyezni. A 31 nap 5 jegyű ($2^5 = 32$), a 12 hónap, illetve a 12 óra 4 jegyű ($2^4 = 16$) és a tízpercek 3 jegyű ($2^3 = 8$) „számmal” fejezhető ki.

Aki a jegyet felhasználja, annak természetesen a kettes számrendszerrel semmit sem kell tudnia. Ilyen módon alakítottuk ki a 3. ábrán látható jegyet. A fülek kitévése a melléírt felíratok alapján történik. Arról is gondoskodtunk, hogy későbbi időpontokban mindig azonos számú vagy kevesebb tépésre legyen szükség, vagyis az egyszer már felhasznált jegy ne legyen további



3. ábra. A bevezetésre javasolt parkolási jegy



4. ábra. Érvényesített parkolási jegy május 27-én 12 óra 45 perckor megkezdett parkolás esetén

tépéssel újra érvényesíthető. A 4. ábrán egy érvényesített jegyet mutatunk be.

Ha engedünk az ellenőrizhetőségre felállított szigorú követelményből, és megengedjük a tollal való bejegyzést, természetesen egyszerűbb jegyhez jutunk, hiszen a kártya teljes területe rendelkezésre áll. Ez esetben tehát a parkolni szándékozó gépkocsi vezetőjének előreváltott jeggyel, órával és tollal kell rendelkeznie. Ilyen kialakításban készült a bécsi parkolójegy, amelyet a belváros területén használnak (5. ábra). A jegy, a lottószelvény kitöltéséhez hasonlóan a megfelelő rovatok áthúzásával érvényesíthető. Különböző színű jegy kapható félórás, egyórás és másfél órás parkoláshoz.

Hangsúlyozzuk: az egyszerűbb kezelhetőség ára az, hogy az ellenőrzésnek ki kell terjednie arra, vajon a bejegyzés tollal történt-e. Itt az utólagos korrekciók lehetősége a minél vékonyabb, olcsó papíryanag felhasználásával nehezíthető.

5. A PARKOLÓKÁRTYÁS RENDSZER ELŐNYEI ÉS HÁTRÁNYAI, KÜLÖNÖSEN A PARKOLÓÓRÁVAL VALÓ ÖSSZEHASONLÍTÁSBAN

Nem taglaljuk ismételtelen a parkolóóra hátrányaiként már felsorolt és itt kiküszöbölt — elsősorban a városi hatóságokat érintő — üzemeltetési szempontokat (hely-

PARKSCHEIN

zur Benützung gebührenpflichtiger Kurzparkzonen

MAGISTRAT DER
STADT WIEN



596905 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	
Oktobar	10	20	30	9	21	
November			31	10	22	
December	JAHR 1975 76			11	23	

Lieberherr, Wien

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

színi perselyek megszűnése, a devizatarékosság; 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 parkolókártás 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 igénye 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.

Szerkesztő bizottság:

Dr. Bencsina Ferenc
 Berczik András
 Dr. Bényei András
 Bíró Lajos
 Daczó József
 Hegyi Kálmán
 Dr. Kádas Kálmán
 Kiss Iván

Dr. Koller Sándor
 Dr. Matók Béla
 Mányi Szabó István
 Molnár János
 Dr. Nagy Rudolf
 Papp János
 Dr. Szabó Dezső
 Szilágyi Lajos
 Dr. Turányi István

Főszerkesztő:

Szerkesztő:
Képszerkesztő:

Grafika:

Műszaki rajz:

Dr. Nagy Ervin
 Újvári Károly
 Győrffy Lajos
 Rimaszombati Jenőné
 Fábán Tiborné
 Balázs Petronella

E SZÁMUNK SZERZŐI

Dr. Ágoston Attila okl. villamosmérnök, a BME Közlekedés-technikai és Szervezési Intézetének tudományos főmunkatársa; **Angelus Róbert** okl. közlekedésszerelő mérnök, Budapest Főváros Tanácsa VB Közlekedési Főigazgatóságának főelőadója; **Dr. Buzási Géza** jogász, a Csongrád Megyei Tanács VB ÉKV osztályának főelőadója; **Csapó László** okl. építőmérnök, közlekedésgazdasági mérnök, a Szegedi Tervező Vállalat szakosztályvezetője; **Engi József** közlekedési üzemmérnök, a szegedi Rózsa Ferenc Szakközépiskola tanára; **Fleischer Tamás** okl. építőmérnök, gazdasági mérnök, a Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet tudományos munkatársa; **Gábor Péter** okl. gépészmérnök, a METRÓ Beruházási Vállalat műszaki—gazdasági tanácsadója; **Dr. Garbainé Szabó Mária** okl. mérnök, az Út-, Vasúttervező Vállalat tervezője; **Hegyi Kálmán** okl. mérnök, az Út-, Vasúttervező Vállalat irodavezető-helyettese; **Dr. Koller Sándor** okl. mérnök, a közlekedéstudományok kandidátusa, a BME docense; **Kovács Elemér** okl. közlekedésmérnök, gazdasági mérnök, Miskolc m. Városi Tanács Építési és Közlekedési osztályának útfelügyelője; **Dr. Monigl János** okl. építőmérnök, gazdasági mérnök, a műszaki tudományok kandidátusa, a Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet tudományos osztályvezetője; **Nagy Endre** okl. mérnök, a Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet tudományos munkatársa; **Nagy Károly** okl. mérnök, az Út-, Vasúttervező Vállalat irányító tervezője, **Nagy László** okl. mérnök, az Út-, Vasúttervező Vállalat irányító tervezője; **Prágai János** okl. mérnök, a Szegedi Tervező Vállalat vezető tervezője; **Dr. sc. techn. Siegfried Rüger** okl. mérnök, a drezdai Friedrich List Közlekedési Egyetem tanára; **Seres Péter** okl. mérnök, Miskolc m. Városi Tanács Építési és Közlekedési osztályának csoportvezető főmérnöke; **Simonics András** okl. mérnök, a Fővárosi Mélyépítési Tervező Vállalat irányító tervezője; **Dr. techn. Szabó Dezső** okl. mérnök, a közlekedéstudományok kandidátusa, c. egyetemi tanár; **Dr. Szitár László** okl. közgazdász, MÁV-tanácsos, a Közlekedési Múzeum titkára; **Dr. Turányi Kornél** tanár, a DANUVIA dokumentátora, könyvtárosa; **Újhelyi Zoltán** okl. közlekedésmérnök, a BME Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézetének tudományos munkatársa.

VÁROSI KÖZLEKEDÉS

A Közlekedéstudományi Egyesület lapja

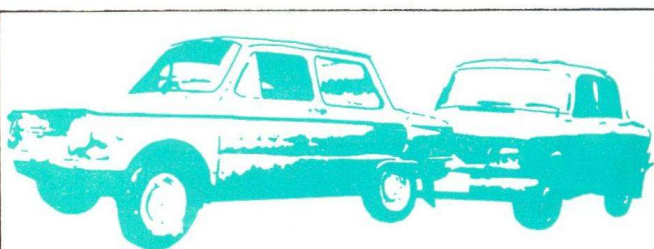
Főszerkesztő: Dr. Nagy Ervin — Kiadja a Bács-Kiskun megyei Lapkiadó Vállalat, 6001 Kecskemét, Szabadság tér 1/a. telefon: 11-709. Felelős kiadó: Preiszinger András igazgató. — Előállítja: Petőfi Nyomda, 6001 Kecskemét, Külső-Szegedi út 6., telefon: 11-017. Felelős vezető: Ablaka István igazgató — Kecskemét, 1978. 80226. Petőfi Nyomda, Kecskemét

Megjelenik kéthavonként — Szerkesztőség 1980 Budapest, Akácfa u. 15. V. em. 505., telefon: 227-074 — Előfizethető: bármely postahivatalnál, a kézbesítőknél, a posta hírlapüzleteiben és a Posta Központi Hírlap Irodánál (KHI, 1900 Budapest, V., József nádor tér 1.): közvetlenül vagy postautalványon, valamint átutalással a KHI 215—96 162 pénzforgalmi jelzőszámlása. Előfizetési díj egy évre 36,— Ft. Egy szám ára 6,— Ft.

Külföldről megrendelhető a KULTÚRA Külkereskedelmi Vállalatnál (H—1389) Budapest, Postafiók 149). Az előfizetési díj küldhető a rendeléshez csatolva csekkben, vagy a rendeléssel egyidejűleg átutalható a Magyar Nemzeti Bankhoz (H—1850 Budapest) a KULTÚRA 024/7 számú számlájára.

Index: 25 879

HU ISSN 0133—0314



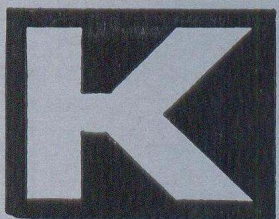
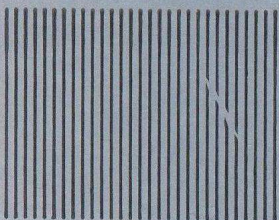
A MERKUR BIZTOS VEVŐ

kényelmesen, gyorsan,
jó áron adhatja el
használt kocsiját a



telepein:

**BUDAPESTEN,
BÉKÉSCSABÁN,
DEBRECENBEN,
GYÖRÖTT,
KECSKEMÉTEN,
MISKOLCON,
PÉCSETT,
SZEGEDEN,
SZÉKESFEHÉRVÁRON és
SZOMBATHELYEN.**



1978 2

VÁROSI KÖZLEKEDÉS