

Jogszabályi véleményezésre

Területrendezés, településrendezés és építésüggyel kapcsolatos jogszabályok összefüggése az ÚME rendszerrel – stratégiai dokumentum

„A MAÚT illetékes munkabizottsága állítson össze egy áttekintést az Utügyi Műszaki Szabályozási Bizottság részére, a területet érintő jogszabályok és a hatályos előírásokban szereplő esetleges ellentmondások, ismétlődések felülvizsgálatára vonatkozóan.”

Jogszabályi véleményezésre 2022.11.15.

Budapest, 2022. október 25.

TÉMAVÁZLAT

1. JOGSZABÁLYI VIZSGÁLAT (FOGALOMRENDSZER, PROBLÉMÁK MEGHATÁROZÁSA, JAVASLATOK)	3
1.1 2018. évi CXXXIX. törvény Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről (OTrT)	3
1.2 1997. évi LXXVIII. törvény az épített környezet alakításáról és védelméről	3
1.3 253/1997. (XII.20.) Korm. rendelet az országos településrendezési és építési követelményekről (OTÉK)	3
1.3.1 A közúti közlekedési terület (OTÉK 26.§)	3
1.3.2 Védőterületek (OTÉK 38.§)	4
1.3.3 Építmény elhelyezése közterületen (OTÉK 39.§)	4
1.3.4 Járművek elhelyezése (OTÉK 42.§)	4
1.3.5 Egyes előírásoktól való eltérés feltételei (111.§)	5
1.3.6 Zaj- és rezgés elleni védelem (OTÉK 55.§)	5
1.3.7 6. sz. melléklet: A gépjárműtároló kialakításának méretei	5
1.4 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről	6
1.5 419/2021. (VII.15.) Korm. rendelet a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről	6
1.6 76/2009. (IV.8.) Korm. rendelet a területrendezési hatósági eljárásokról	9
1.7 A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (Kkt.)	9
2. E-ÚT 02.01.41. A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEK KÖZLEKEDÉSI MUNKARÉSZEI. TARTALMI KÖVETELMÉNYEK (A KTSZ KIEGÉSZÍTÉSE)	10
3. JELENTŐSEBB, KISLÉPTÉKŰ TOVÁBBI ÚJ HIVATKOZÁSOK JAVÍTÁSÁRA IRÁNYULÓ JAVASLATOK	11
3.1 A településszerkezeti terv fogalmának használata	11

1. JOGSZABÁLYI VIZSGÁLAT (FOGALOMRENDSZER, PROBLÉMÁK MEGHATÁROZÁSA, JAVASLATOK)

1.1 2018. évi CXXXIX. törvény Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről (OTrT)

Javasoljuk felülvizsgálni a 15. § (2) bekezdését, a szabály szerint a műszaki infrastruktúra-hálózatokat a településrendezési tervben kell meghatározni. Az Étv 9/B. § szerint a településrendezés feladata, hogy a településfejlesztéssel összhangban- a település területének telkeinek felhasználására és az építés helyi rendjére vonatkozó szabályok kialakítása. A 2003. évi XXVI. Országos Területrendezési Tervről szóló törvény 9.§ (3) bekezdése szerint „Az országos műszaki infrastruktúra-hálózatokat, az egyedi építmények helyét és védőövezeteit a kiemelt térségi és a megyei területrendezési tervekben, valamint és az érintett települések településszerkezeti tervében kell meghatározni.” A településtervezés új szabályozása a településszerkezeti tervet megszüntette, de tartalma részben beépül a fejlesztési tervbe. Az Étv.9/A. § (3) bekezdése kimondja, hogy a településfejlesztési terv meghatározza a település térbeli rendszerét.

Tekintettel arra, hogy a területrendezési törvény mellékletében szereplő műszaki infrastruktúra-hálózatok nem azonos módon vannak megtervezve, engedélyezve, javaslatunk az, hogy a területrendezési törvény 15. § (2) bekezdésében a településfejlesztési tervben kell a műszaki infrastruktúra-hálózatokat meghatározni. A szabályozás felülvizsgálata, illetve módosítása során át kell gondolni a hatályos szabályozás kártalanítási következményeit is.

1.2 1997. évi LXXVIII. törvény az épített környezet alakításáról és védelméről

60/H § „Azon épületeknél, amelyek használatát az építésügyi hatóság e rendelkezés hatálybalépése előtt engedélyezte vagy tudomásul vette, e törvény erejénél fogva

d) a tetőtér-beépítésből eredő többlet gépjármű elhelyezése a tetőtér-beépítéssel érintett épület telekhatárától mért legfeljebb 1000 m-en belül más telken, parkolóban, parkolóházban vagy a közterület közlekedésre szánt területe egy részének felhasználásával is biztosítható, továbbá a helyi önkormányzat parkolást szabályozó rendelete a parkolóhely pénzbeli megváltásának lehetőségét nem tilthatja meg,”

Ez az előírás szakmailag vitatható, felülvizsgálatát **javasoljuk**.

1.3 253/1997. (XII.20.) Korm. rendelet az országos településrendezési és építési követelményekről (OTÉK)

1.3.1 A közúti közlekedési terület (OTÉK 26.§)

26.§ (1) Fogalom meghatározás tekintetében nincs meg az összhang a Kkt-vel (32.§ (1), hiszen itt országos közutak és helyi közutak megnevezés elegendő lenne, vagy lehetne a felsorolás teljes körű a 26/2021. (VI.28.) ITM rendelet 8.§ (1) és (2) szerint, de a „köztér” fogalom használata nem illeszkedik megfelelően a felsorolás logikájához.

26.§ (2) e) kiszolgáló út esetében 12 m meghatározással szemben az e-ÚT 03.01.11 – 1.8.f szerint 15 m alkalmazása lenne indokolt, valamint itt sem megfelelő a helyi közút kategóriájának meghatározása ami helyesen „kiszolgáló és lakóutak” lenne.

26.§ (3) „A közlekedési terület méretét úgy kell meghatározni, hogy...” helyett célszerűbb lenne a „A közlekedési területet úgy kell kialakítani, hogy...” mivel a szabályozási szélesség, területbiztosítás fogalmakhoz a méret szó nem illeszkedik megfelelően.

1.3.2 Védőterületek (OTÉK 38.§)

38.§ (8)-(10) kapcsán MAUT Zajvédelmi munkabizottság véleményének megkérése (folyamatban, II. ütemben kerül bemutatásra)

1.3.3 Építmény elhelyezése közterületen (OTÉK 39.§)

39.§ (1) kiegészítése javasolt „... valamint a közút kezelőjének hozzájárulása birtokában, abban foglalt előírások szerint...” a Kkt. 36.§ összhangban a közútkezelői szempontok érvényesítésének megerősítésére.

1.3.4 Járművek elhelyezése (OTÉK 42.§)

Általánosságban, az OTÉK településrendezésről és építésről szól, álláspontunk szerint számos területen ezen túlterjeszkedik és az ágazati szabályozás körében is előírásokat tesz. Ezeket a túlterjeszkedéseket célszerű lenne ésszerű keretek közé helyezni. Természetesen az elhelyezendő gépjárműszám tekintetében helyén van a szabályozás, arról folytatható szakmai vita, hogy ezt a HÉSZ-ekben csökkenteni lehet. Ez egy kezelendő konfliktushelyzet, hiszen a beruházók érdekeltek a költségek csökkentésében és nyomást gyakorolhatnak a minél kevesebb megépítendő férőhely tekintetében, ezzel terhelve a közterületi közlekedési felületeket.

(7) Törlését **javasoljuk**, mivel ellentmond a fás szárú növények védelméről szóló 346/2008. (XII. 30.) Kormányrendelet 5.§ (3) bekezdésének, ami rendelkezik a fák körüli burkolatépítésről. „(3) Közterület burkolatának építésénél és -felújításánál a fás szárú növény töve körül legalább 2,25 m² víz- és légáteresztő felületet kell hagyni.”

(11) "... vagy a közterületek közlekedésre szánt területe egy részének,..." törlését **javasoljuk**. A közterületen kialakított várakozóhelyet ne lehessen beszámolni, az nem a beruházó költsége (a közforgalomra megnyitott magánút az természetesen maradhat). Megjegyzem a parkolóházak köre is aggályos, mert a gyakorlat az, hogy az önkormányzat központi bevételként kezeli a parkolóhely megváltás összegét és a legtöbb esetben meg nem építi a férőhelyet, jobb esetben meg 500 méternél jóval távolabb.

(2a) „A (2) bekezdéstől eltérően, a lakás és üdülő önálló rendeltetési egysége után a helyi építési szabályzatban meghatározott számú személygépkocsi elhelyezését kell biztosítani, azzal, hogy a helyi építési szabályzat kötelezően legfeljebb egy személygépkocsi elhelyezését írhatja elő”.

Az előírás törlését **javasoljuk**, mert az aprófalvas településeken indokolt lehet a lakásonkénti két gépjármű, annak tárolása és így a tárolás megkövetelése (ami nem is szokott problémát okozni).

(5) „A telken a 7. számú melléklet szerint számított kerékpár elhelyezését kell biztosítani minden olyan rendeltetésű építményhez, ahol rendszeres kerékpárforgalomra kell számítani.”

Az előírás második felének törlését **javasoljuk**, mivel az ország területének nagy része sík vidék, a lakosság túlnyomó többsége pedig kerékpározásra tökéletesen alkalmas sík vidéken lakik, tehát akár kerékpározhatna is. A hegyvidéki területeket sem kell kivenni az előírás hatálya alól, mert ott az elektromos kerékpárok biztosíthatják a kerékpározást. Amennyiben a következő évtizedekben a klímaváltozás hatására a kerékpározás részaránya megközelíti az országos tervekben nevesített 10%-os kívánatos célt, már a parkolókhöz hasonlóan mindenhol igény jelentkezik majd rájuk.

Továbbá ki hivatott jelenleg azt eldönteni a hatályos jogszabály alapján, hogy rendszeres kerékpárfogalomra kell-e számítani?

1.3.5 Egyes előírásoktól való eltérés feltételei (111.§)

(2a) „Meglévő építmény bővítése, átalakítása, rendeltetésének módosítása esetében - az építmény fekvése szerinti telek tömegközlekedési ellátottságára, településen belüli elhelyezkedésére és beépítési módjára tekintettel - a 42. § (1) és (2) bekezdésében meghatározott követelményeknél megengedőbb követelmények is megállapíthatók azzal, hogy a többlet gépjármű tekintetében a 4. melléklet szerint számított személygépkocsi számának 50%-ánál kevesebbet a helyi építési szabályzat nem írhat elő.”

Az előírás felülvizsgálatát **javasoljuk**, mivel a 42. § alapján az új építményhez a településpolitikai elképzelések és a szakmai szempontok alapján az OTÉK-tól eltérően bármennyi parkoló előírható. Így értelmetlen, hogy a bővítés, átalakítás, rendeltetés módosítás alapján csak 50%-al lehet eltérni az OTÉK által általánosan javasolt értékektől.

1.3.6 Zaj- és rezgés elleni védelem (OTÉK 53.§)

1.3.7 6. sz. melléklet: A gépjárműtároló kialakításának méretei

esetleges felülvizsgálat > az ÚT 03.02.31. (ÚT 2-1.210) Parkolási létesítmények geometriai tervezése UMF illetve a parkolási létesítmények tárgykörén dolgozó munkabizottsági javaslatok hivatkozása (II. ütem)

Egyes szakmai vélemények alapján a melléklet törlése javasolt. Célszerűnek látjuk, hogyha az OTÉK és kapcsolódó jogszabályok a vonatkozó ágazati (útügyi) szabályozást hivatkoznák meg.

1.4 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről

1.5 419/2021. (VII.15.) Korm. rendelet a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről

- 16.§ (2) Az Agglomerációs településen az (1) bekezdés szerinti új lakóterület kijelölésére irányuló településtervezés készítése vagy módosítása során az (1) bekezdésben foglaltak teljesítését, az új lakóterület kijelölésének szakmai megalapozottságát a tervező az alátámasztó javaslatban támasztja alá a 2. melléklet 1. és 2. pontja szerinti tartalommal, a forgalomterhelés tekintetében közlekedési javaslatban forgalomelemzéssel vagy forgalomszimulációs vizsgálattal, az óvodai, általános iskolai és egészségügyi alapellátás tekintetében külön, „a humán infrastruktúra ellátásának biztosítása” című javaslat fejezetben.
- 69. § (1) ca) a szabályozási vonal kialakult állapotnak megfelelő módosítása vagy a szabályozási vonal vonalvezetésének módosítása, amelynek következtében a szabályozási szélesség nem csökken, vagy a már meglévő közterület szabályozási szélességének csökkentése 10%-nál kisebb mértékű, és a megmaradó szabályozási szélesség legalább 12 méter, amely a közlekedési és közmű-infrastruktúra főhálózatát nem érinti,

- 1. melléklet a 419/2021. (VII.15.) Korm. rendelethez

A megalapozó vizsgálat tartalmi követelményei

3. A megalapozó vizsgálat az alábbi vizsgálati tényezőkre terjed ki

m) Közlekedés

- 2. melléklet a 419/2021. (VII.15.) Korm. rendelethez

Álláspontunk szerint hiányzik a közlekedési javaslat a mellékletből: közlekedési javaslat nélkül nem lehet a településfejlesztési tervet és a településrendezési tervet elkészíteni.

A kormányrendelet 2. mellékletébe be kell építeni a 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet 3. melléklet 7. és 8. sorának közlekedésre vonatkozó részeit.

- 3. melléklet a 419/2021. (VII.15.) Korm. rendelethez

A településfejlesztési terv tartalmi követelményei

- Hiányzik a közlekedési szakterület javaslata

A 3. mellékletben pontosításra **javasoljuk** a településfejlesztési terv tartalmát, a 6. pont tartalmazza a részletes fejlesztési terv tartalmát, ennek e) pontja tartalmi elemként előírja „település működéséhez szükséges meglévő és tervezett műszakiinfrastruktúra-elemek térbeli kialakítását, elrendezését és településszerkezeti szerepét.” Itt az előírásban használt fogalom értelmezésével van probléma, sem az Étv. sem a 419/2021. (VII.15.) Korm. rendelet nem használja a műszaki infrastruktúra-elem kifejezést, a jogszabályokban nincs definiálva.

Amennyiben a 419/2021. (VII.15.) kormányrendelet 3. mellékletben a szabályozás változatlan marad, akkor a 2. §-t **javasoljuk** kiegészíteni a műszaki infrastruktúra-elem fogalmával.

- 6. melléklet a 419/2021. (VII.15.) Korm. rendelethez

A szabályozási tervben alkalmazható szabályozási elemek

21. közlekedési terület céljára fenntartott terület (K szabályozási elem)

22. közlekedési terület beépíthető területrésze (építési zóna) (K szabályozási elem)

108. Közlekedési létesítményekhez kapcsolódó védő és korlátozóterületek (más jogszabály által elrendelt szabályozási elem)

Zajvédelmi szempontból lényeges a közút hatásterületének figyelembe vétele, a jogos közútkezelői szempont érvényesítése, hogy hol és milyen módon rögzíthető: a meglévő út és (fejlődő) forgalom mellett végzett ingatlanfejlesztések ne generáljanak olyan pótlólagos zajvédelmifejlesztési igényeket ami aránytalanul nagy terhet ró az országos- és helyi közútkezelő szervezetekre.

- 7. melléklet a 419/2021. (VII.15.) Korm. rendelethez

A beépítési terv a telepítési tanulmánytervvvel kapcsolatos döntés előkészítésére, a földhivatali alapadatok felhasználásával közérthető módon ábrázolja

d) a közlekedési és parkolási rendet

- 8. melléklet a 419/2021. (VII.15.) Korm. rendelethez

A közterület-alakítási terv részletes tartalmi követelményei

5. Közlekedési és parkoló felületek kialakítása

2. § 17. telepítési tanulmányterv egy adott építési beruházással kapcsolatos önkormányzati döntést elősegítő dokumentáció, amely bemutatja a tervezett építési beruházást és annak az épített és természeti környezettel való viszonyát;

19. § (1) Telepítési tanulmánytervet kell készíteni

a) a településrendezési szerződés megalapozásához

b) az összevont telepítési eljárás telepítési hatásvizsgálati szakaszának részeként.

(2) Az építési beruházás esetén a településterv módosításának kezdeményezéséhez telepítési tanulmánytervet kell készíteni, ha azt az önkormányzat indokoltnak tartja.

(3) Településterv készítéséhez vagy módosításához telepítési tanulmánytervet felhasználni a megalapozó vizsgálat és alátámasztó javaslat kidolgozására vonatkozó követelmények figyelembevételével lehet.

(4) A telepítési tanulmányterv és a beépítési terv tartalmát az előkészíteni tervezett településrendezési szerződés típusa, a tervezési terület, a tervezési feladat és a tervezési cél alapján - a 7. melléklet figyelembevételével - az önkormányzati főépítész határozza meg olyan módon, hogy a 7. melléklet szerinti tartalmi elemek összevonhatók, elhagyhatók vagy kiegészíthetők.

(5) A hét éven belül készült korábbi megalapozó vizsgálat és az alátámasztó javaslat felhasználható a telepítési tanulmányterv és a beépítési terv készítésénél.

7. melléklet

A TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV TARTALMI KÖVETELMÉNYEI

1. A telepítési tanulmányterv a településterv készítésének vagy módosításának megalapozása érdekében, egy adott vagy leendő fejlesztési akcióterület vagy egyéb fejlesztéssel, módosítással érintett területének (a továbbiakban: terület) tekintetében tartalmazza

- a) a terület és környezetének, hatásterületének bemutatását,
- b) a fejlesztési célt, változást szemléltető beépítési tervet,
- c) a beépítési tervhez kapcsolódó infrastruktúra-igényeket, a szükséges és tervezett műszaki és humáninfrastruktúra-fejlesztéseket,
- d) a javasolt beépítés környezeti hatásait és követelményeit,
- e) a településterv változásának, módosításának tartalmát, szabályozási koncepcióját.

2. A beépítési terv a telepítési tanulmánytervvel kapcsolatos döntés előkészítésére, a földhivatali alapadatok felhasználásával közérthető módon ábrázolja

- a) a beépítés javaslatát,
- b) a határoló köz-, illetve közhasználatú területeket,
- c) a zöldfelületek kialakításának módját,
- d) a közlekedési és parkolási rendet,
- e) a közműveinek felszíni és a felszín alatti építményeit.

3. A beépítési terv térbeli megjelenítését az épített és természeti környezetbe illesztett térbeli környezetalakítás terve szemlélteti.

Útépítési tervek elkészültét követően a kisajátítási tervet földhivatali és építéshatósági záradékkal kell ellátni. Az építéshatósági záradéknak feltétele, hogy a településszerkezeti tervben a tervezett út fel legyen tüntetve. A tervezés során ezért a településrendezési tervet is módosítani szükséges.

Az ide vonatkozó jogszabályok (1997. évi LXXVIII. törvény az épített környezet alakításáról és védelméről, 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet) szerint a helyi önkormányzat a HÉSZ módosítást megelőzően, a döntésének megkönnyítésére telepítési tanulmányterv készítését írhatja elő.

A telepítési tanulmányterv egy adott építési beruházással kapcsolatos önkormányzati döntést elősegítő dokumentáció, amely bemutatja a tervezett építési beruházást és annak az épített és természeti környezettel való viszonyát.

Útépítési tervezések során nem készül telepítési tanulmányterv. Az önkormányzatok a HÉSZ módosításhoz azt jellemzően nem is kéri, mivel a képviselőtestület a döntését az útépítési tervek birtokában is meg tudja hozni.

A hivatkozott jogszabályok által megfogalmazott tartalmi elemek arra utalnak, hogy a telepítési tanulmánytervet magánberuházások esetén, nagyáruházak, lakóparkok, üzemek, gyárak tervezésekor indokolt készíteni. Ebben az esetben a telepítési tanulmányterv kiter a létesítmény megközelíthetőségére, tartalmazza a közlekedési és parkolási rendet is.

Javasoljuk, hogy a jogszabályban az önállóan megvalósuló közlekedési létesítmények esetében ne legyen szükséges telepítési tanulmányterv készítése.

1.6 76/2009. (IV.8.) Korm. rendelet a területrendezési hatósági eljárásokról

A közlekedést a rendelet 1. § (1) bekezdés

a) pontosítás,

c) beillesztés,

e) országos jelentőségű elem beillesztése érinti.

A területrendezési hatósági eljárás során kiadott térségi területfelhasználási engedélyeket figyelembe kell venni a településtervezésnél, a megalapozó vizsgálatnál be kell gyűjteni az adatokat a Dokumentációs Központtól.

A rendelet szerint a térségi területfelhasználási engedély iránti kérelem egy példányát és a hozott határozatot meg kell küldeni a Dokumentációs Központnak. Ezt a tervezői feladatot be kell építeni az Ütügyi szabványba.

Fenti jogszabályok módosítását követően **javasoljuk** az e-ÚT 03.01.14 Közutak tervezése (KTSZ) műszaki előírás átdolgozását megkezdeni.

1.7 A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (Kkt.)

Az útügyi műszaki előírások rendszerének átalakítása folyamatban van. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. § (3) bekezdés b) pont 28. alpontjában foglaltak szerint „Felhatalmazást kap a miniszter, hogy az út és műtárgyai tervezésére, építésére, valamint a forgalom biztonságát és forgalmi rendjét meghatározó technikai eszközökre, továbbá az utak kezelésére vonatkozó műszaki szabályzatokat, előírásokat rendeletben állapítsa meg”.

2. E-ÚT 02.01.41. A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEK KÖZLEKEDÉSI MUNKARÉSZEI. TARTALMI KÖVETELMÉNYEK (A KTSZ KIEGÉSZÍTÉSE)

- A 419/2021. (VII.15.) Korm. rend. alapján átdolgozandó az 1. Általános rész
- megváltoztak az Étv-ben a településtervre vonatkozó fogalmak, településszerkezeti terv nem készül,
- a hatályos 419- es kormányrendelet szerint nem kell közlekedési javaslatot készíteni, ennek ellenére azt **javasoljuk**, hogy az útügyi szabvány tartalmi követelményében maradjon meg a közlekedési javaslat.
- az 1.2.2 pontban meghivatkozott OTÉK 3. és 4. § hatályon kívül helyezésre került.
- A BVKSZ-t az 5/2015. (II.16.) Főv. Kgy. rendelet 23.§ hatályon kívül helyezte 2015.03.18-tól az Étv. 9.§ 10 – a hivatkozás már nem megfelelő
- Tftv. 23.§ (4) „A gyorsforgalmi és a főúthálózat hosszú távú fejlesztési programjáról és nagytávú tervéről” szóló 1222/2011. (VI.29.) Korm. határozatra utal, ami felülvizsgálatra szorul az időközben bekövetkezett módosítások miatt ld. aktuális térségi tanulmányok és összerajzolt masterplan.
- A 46/1997. (XII.29.) KTM rendelet 2.§ (3) hatályon kívül helyezte: 362/2008. (XII. 31.) Korm. rendelet 44. § (2) 89. Hatálytalan: 2009. III. 1-től.
- 1.2.3 mikromobilitás szerepe befoglalandó (kerékpár, roller ...)
- OTÉK 5.§ hatályon kívül helyezte a 90/2012. (IV. 25.) Korm. rendelet 31. § 1. Hatálytalan: 2013. I. 1-től.
- A 3/1998. (II.11.) sz. KHVM rend. hatálytalan, helyébe lépett: Az építésügyi és építésüggyel összefüggő szakmagyakorlási tevékenységekről szóló 266/2013. (VII.11.) Korm. rendelet.
- Budapest Főváros Közgyűlésének a Budapesti településszerkezeti terv, a Budapesti városrendezési és építési keretszabályzat (BVKSZ), valamint a Fővárosi Szabályozási Keretterv (FSZKT), illetve a Kerületi szabályozási terv (KSZT), a Kerületi Városrendezési Szabályzat (KVSZ) összhangjához szükséges követelményekről szóló 48/1998. (X.15.) sz. önkormányzati rendelete hatályon kívül helyezve az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott Budapest főváros településszerkezeti terve hatályba lépésével egy időben. Hatálytalan: 2015. március 18-tól.
- A 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 45. és 46. §-ában foglaltak alapján legkésőbb 2018. december 31-ig volt alkalmazható. A szövegrész helyett javasolt: Budapest főváros rendezési szabályzatáról szóló 5/2015. (II.16.) Főv. Kgy. rend. indoklása (bevezető és 1.§-hoz)
- csomópontok területbiztosítási kérdései hangsúlyosak (e-ÚT 03.03.11, 03.03.21, 03.03.40 meghivatkozásával)
- A 2.3.2 „Fővárosi szabályozási keretterv (továbbiakban: FSZKT) közlekedési javaslatának tartalmi előírása” átdolgozandó az Étv. 14.§ és az 5/2015. (II.16.) Főv. Kgy. rend. alapján.
- Ezzel összefüggésben a 2.3.3. „Kerületi szabályozási terv közlekedési javaslatának tartalmi előírása” szintén felülvizsgálatra szorul.
- „a) Áttekintés a településrendezési tervek közlekedési munkarészeinek jellemzőiről”
- „E” – Budapest főváros – táblázat törölhető
- 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 1. sz. melléklet 3. m) pont hivatkozás beépítése

3. JELENTŐSEBB, KISLÉPTÉKŰ TOVÁBBI UME HIVATKOZÁSOK JAVÍTÁSÁRA IRÁNYULÓ JAVASLATOK

3.1 A településszerkezeti terv fogalmának használata

03.01.11 Közutak tervezése (KTSZ)

p.7 Az 1. bekezdésben: „A közutak nyomvonalát és területigényét a település közigazgatási területére vonatkozó településrendezési tervben (részei: a településfejlesztési koncepció, a településszerkezeti terv, a helyi építési szabályzat és a szabályozási terv) határozzák meg. A területrendezési és településszerkezeti tervek készítése és elfogadása során figyelemmel kell lenni a közútfejlesztés hálózati céljaira és sajátos szempontjaira.” helyett javasolom: „A közutak nyomvonalát és területigényét a település közigazgatási területére vonatkozó **település-tervben** (részei: a településfejlesztési **terv**, a település**rendezési** terv, **mely magába foglalja** a helyi építési szabályzatot és a szabályozási **tervet is**) határozzák meg. A területrendezési és **településtervek** készítése és elfogadása során figyelemmel kell lenni a közútfejlesztés hálózati céljaira és sajátos szempontjaira.”

p.7 (1.1.) „A közutak tervezési osztályát az 1.1 táblázat alapján - a jogszabályban és kormányhatározatban megfogalmazott ágazati célokkal, valamint a területrendezési és **településtervekkel** szerkezeti tervekkel összhangban – kell meghatározni.”

p.47 (1.14.2.) „Közüti munkarésze alapján történhet a település közigazgatási területén belül a közutak helyének és területének pontos kijelölése, szabályozása. Településrendezési eszközök: a **településterv** településszerkezeti ~~terv~~, a helyi építési szabályzat a hozzá tartozó szabályozási tervvel.”

p.48 (1.14.2.) 2. bekezdés: „A közüti munkarészben ezért, a **településterv** településszerkezeti ~~terv~~ megalapozása érdekében, az alábbiakat részletesen kell megtervezni:”

p.92 (4.) 1. bekezdés: „A belterületi közutak hálózatát a **településtervek** településszerkezeti ~~tervek~~ tartalmazzák.” illetve lábjegyzetben: 78) „A ~~településszerkezeti tervet~~ **településterveket** a települési önkormányzatok határozattal hagyják jóvá. A **településterv** településszerkezeti ~~terv~~ alapján az önkormányzat helyi építési szabályzatot és szabályozási tervet készített, melyet rendelettel fogad el.”

p.94 (4.3) 1. bekezdés: „... Ezt a forgalmat - az országos közutak belterületi szakaszaira – a településszerkezeti ~~tervhez~~ a **településtervhez** készülő hálózatfejlesztési tervekben kell meghatározni.”

p.96 (4.4.) „Belterületen a közút területét a **településterv** településszerkezeti ~~terv~~ rögzíti, a helyi építési szabályzat és szabályozási terv véglegesíti”

03.07.24 A közüti közösségi közlekedés (tömegközlekedés) pályáinak, utas- és járműforgalmi létesítményeinek tervezése

p.76 (7.4.1.) „Általános elhelyezésüket a településfejlesztési és településszerkezeti ~~tervekben~~ **településtervekben** kell kijelölni.”

2014/14. Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése (KTSZ) és kiegészítő előírásainak, tervezési útmutatóinak aktualizált jogszabályi hivatkozásai



Jogszabályi véleményezésre

Témakör:

01. Általános témakör

02. Közlekedéstervezés

03. Úttervezés

04. Forgalm szabályozás

05. Építőanyagok

06. Útépités

07. Hidak és műtárgyak

08. Fenntartás és üzemeltetés

09. Mérések és vizsgálatok

e-UT 02.01.41 útügyi műszaki előírás

Cím/Alcím: A településrendezési tervek közúti közlekedési munkarészei.
Tartalmi követelmények

Angol cím:

Hatályos előzmény: e-UT 02.01.41:2003

A településrendezési tervek közúti közlekedési
munka részei. Tartalmi követelmények. (A KTSZ kiegészí-
tése)

Korábbi előzmény: –

Tartalom: 34 oldal, 2 táblázat, 0 ábra

2. oldal

A kidolgozó bizottság tagjai:

Vezető:

Az előírás az e-UT.....útügyi műszaki előírás átdolgozása

Az előírás tárgya:

Nem tárgya az előírásnak:

Kulcsszavak (3–5 szó)

TARTALOMJEGYZÉK

1. ÁLTALÁNOS RÉSZ.....	4
------------------------	---

1.1. Célok	5
1.2. Kiindulási feltételek, alapelvek	6
2. RÉSZLETES ELŐÍRÁSOK	9
2.1. A települések – közlekedési vizsgálat és javaslat szerinti – tervezési csoportosítása	9
2.2. A településtervek közlekedési munkarészének tartalmi előírása (kivéve a főváros területét)	10
2.3. A főváros területére készülő fővárosi településtervek közlekedési munkarészeinek tartalmi előírásai	16
MELLÉKLET	HIBA! A KÖNYVJELZŐ NEM LÉTEZIK.
FÜGGELÉK	21
F1. Fogalommeghatározások	21
F2. A településrendezés célja, feladata és eszközei	21
F3. A településszerkezeti terv	Hiba! A könyvjelző nem létezik.
F4. A helyi építési szabályzat és a szabályozási terv	22
F5. A fővárosra vonatkozó sajátos rendelkezések	23
F6. A fővárosi településrendezési tervek	Hiba! A könyvjelző nem létezik.
F7. Közlekedési és közműterületekre vonatkozó előírások	24
F8. Építmények közötti legkisebb távolságra vonatkozó előírások	Hiba! A könyvjelző nem létezik.
F9. Járművek elhelyezésére vonatkozó előírások	24
F10. A kötelező alátámasztó munkarészekre vonatkozó előírások	28
F11. A közúthálózat-fejlesztésre vonatkozó közlekedési jogszabályi előírások	28
A szövegben említett útügyi műszaki előírás	31
Jogszabályok	31
Szakanyagok	31

Jogszabályi véleményezésre 2022.11.15.

1. ÁLTALÁNOS RÉSZ

A közlekedési igények és a közlekedés fejlődésével a közlekedéstervezés a településtervezés meghatározó részévé vált. Ennek okai sokfélék. Hozzájárul az életmódváltozás, a társadalmi-gazdasági életben bekövetkezett intenzív fejlődés, a külföldi tőkebeáramlás, a járműszám növekedése stb. Mindez a változás, fejlődés és növekedés újabb és nagyobb igényeket támaszt a közlekedéssel szemben.

Lehet egy település területfelhasználása egyébként a lehető legjobban megtervezve, mégsem tud működni, ha a közlekedése nem megfelelően megoldott. A hatályos jogszabályok értelmében a településeken az érvényes településtervekben foglaltak szerint szabad építeni. Ezért a közlekedéstervezést nagyon körültekintően kell elvégezni.

A településtervezés során a közlekedéstervezőnek összehangolt munkát kell végeznie a területfelhasználattal, a közműfejlesztéssel és a környezet állapotáért felelős tervezőkkel.

A 2021 évben módosult, az építésügyi és településtervezési jogszabályokban módosult a településtervek felépítése, érdemben nem egyszerűsödött, ezért a közlekedési javaslat tartalmát, a teljes tervdokumentációhoz viszonyított részarányát is jelentőségének megfelelően kell továbbra is meghatározni a település tervezés folyamatában.

Az építésügyi törvény szerint azon települések, amelyek a 314-es kormányrendelet tartalmi követelményei alapján készítettek településfejlesztési koncepciót, integrált településfejlesztési stratégiát és településrendezési eszközöket az új településfejlesztési tervüket és településrendezési tervüket legkésőbb 2027. július 1-ig hatályba kell léptetniük, és a 314-es kormányrendelet tartalmi követelményeinek megfelelő településfejlesztési koncepció, integrált településfejlesztési stratégia és településrendezési eszközök módosítására 2027. június 30-ig van lehetőség. A 2021. június 30-ig elkészített fővárosi településfejlesztési koncepció, stratégia és településrendezési eszköz- a területi településtervek a 2027. június 30-ig történő elkészítése érdekében- 2025. június 30-ig maradhatnak hatályban. A fentiek miatt 2027. július 1-ig az ÚT 2-1.201 Közutak tervezése üzemi műszaki előírást hatályban kell tartani, az átdolgozott ÚT 2-1.201 Közutak tervezése üzemi műszaki előírást csak a 419-es kormányrendelet tartalmi követelményei alapján készülő új településfejlesztési terv és településrendezési terv készítőinek kell alkalmazni.

Az új településfejlesztési tervhez és a településrendezési tervhez közlekedési javaslatot is kell készíteni.

A településterv közlekedési javaslatában csak olyan közlekedési hálózatot szabad szerepeltetni, amelyhez tartozó területigény biztosítható és amely környezeti hatásai az előírásokat kielégítik, így megvalósítható.

Annak érdekében, hogy a településterv közlekedési javaslata a szükséges részletességgel legyen kimunkálva, meg kell állapítani annak tartalmi követelményeit.

A jelen üzemi műszaki előírás a 419/2021. (VII.15.) Kormányrendeletet és a Településtervezési szabályzat kiegészítve a közlekedési javaslat tartalmi követelményeit foglalja össze.

Az ÚT 2-1.201 Közutak tervezése üzemi műszaki előírás alkalmazása az országos közutakon kötelező. A helyi közutak esetében az előírásait javasolt betartani, mivel azok üzemi szakmai szempontból indokoltak. Az előírástól eltérő tervezés csak különösen indokolt esetben fogadható el, a műszaki megfelelőség igazolása mellett.

A Közutak tervezése üzemi műszaki előírás 1.11.1. pontja a településterv(településfejlesztési terv, településrendezési terv) közlekedési javaslatára vonatkozóan az alábbiak szerinti általános előírásokat tartalmazza.

„1.14.2. Településterv közlekedési javaslatának közúti munkarésze¹

A településterv közlekedési javaslata kötelező, alátámasztó munkarész, amely a településterv jóváhagyandó terveinek alapját képezi. Közúti munkarésze alapján történhet a település közigazgatási határán belül a közutak helyének és területének pontos kijelölése, szabályozása. Településterv: a településfejlesztési terv és a településrendezési terv (helyi építési szabályzat, melléklete a szabályozási terv). A településfejlesztési tervben a települések közúthálózatának hosszú távú kialakítását a területrendezési tervekkel, a védett övezeti és környezetvédelmi előírásokkal összhangban, a település történelmi szerkezetének figyelembevételével, forgalmi méretezés alapján kell megtervezni.

1 Ld. e-ÚT 03.01.11 Közutak tervezése (KTSZ) 1.14.2. Településrendezési eszközök közlekedési javaslatának közúti munkarésze

A településrendezési terv, illetve helyi építési szabályzat célja, hogy a településfejlesztési terv szerinti folyópályaszakaszok és csomópontok megvalósításához szükséges szabályozási szélességeket – a közúti létesítmény végleges kiépítéséhez tartozóan – meghatározza, figyelemmel a forgalmi szempontokra, a vízelvezetés és a környezetvédelmi intézkedések helyigényére. A helyi építési szabályzat a szabályozási tervben foglaltak, valamint a tervben nem ábrázolható további előírások szöveges megfogalmazása. A településtervezési közlekedési alátámasztó munkarészén belül a közúti munkarészben kell a közutakra vonatkozó javaslatot megtenni.

A közutak hálózati kialakítása, ezen belül az útkategóriák megállapítása és az utak keresztmetszeti méretei és elrendezése, valamint területigénye csak egymással összefüggésben határozható meg. (Már a településfejlesztési tervben, annak elfogadásra kerülő munkarészeiben is csak olyan úthálózatot szabad szerepeltetni, amelyhez tartozó területigény és egyéb települési igények biztosíthatók.) A közúti munkarészben ezért, a településfejlesztési terv megalapozása érdekében, az alábbiakat részletesen kell megtervezni:

1. A közúthálózat hierarchiáját, az egyes utak osztályba sorolását a forgalmi vizsgálat alapján, az igénybevehető területet és szélességi méreteket – a domborzati viszonyok, a település épített környezeti adottságai és a környezet terhelhetőségének figyelembevételével – a tervezett területfelhasználással összhangban;
2. Az utak keresztmetszeti kialakítását (forgalmi sávok száma, parkolás, járda, kerékpáros-közlekedés, tömegközlekedés pályája), a nagytávlati közlekedési igények alapján történő méretezéssel. A közutak keresztmetszeti helyigényének megállapításakor még figyelemmel kell lenni a vízelvezetés módjára és kialakítására; a környezetvédelmi berendezésekre, valamint a közművek, zöldsávok elhelyezésére is;
3. A csomópontok területigényét a nagytávlati közlekedési igények alapján;
4. A távlati területfelhasználáshoz szükséges parkolóhelyszámot és azok elhelyezését, kapcsolatait.”

1.1. Célok

Az üggyi műszaki előírás célja, hogy

- részletesen kifejtse a ÚT 2-1.201 Közutak tervezése üggyi műszaki előírás összefoglaló előírásait,
- meghatározza a településtervezési kötelező közlekedési munkarészeinek tartalmát úgy, hogy az kellőképpen alátámaszthassa a szükséges közlekedési létesítmények területigényét és megvalósíthatóságát, l
- segítséget nyújtson a tervezésben, az egyeztetésben és a véleményezésben részt vevőknek, megfelelő tájékoztatói lehetőséget biztosítson a területileg érintett lakosság részére.

A településtervezési közlekedési munkarészei a közlekedés teljes területét felölelik. A közlekedési vizsgálaton alapuló közlekedési javaslat készítésekor az egyes alágazati szabályozásokat be kell tartani. Ez az előírás elsődlegesen a közúti létesítményekkel foglalkozik, de mivel a közlekedést mindig összességében kell szemlélni, ezért kitér a közlekedés egyéb alágazataira is.

Az üggyi műszaki előírás a településtervezési gyakorlatát, rendszerét és tartalmát meghatározó következő törvényeket és rendeleteket, valamint szabályzatot veszi figyelembe:

- 1997. évi LXXVIII. tv. az épített környezet alakításáról és védelméről (a továbbiakban: Étv.), és
- 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet az országos településrendezési és építési követelményekről (a továbbiakban: OTÉK),
- a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. (továbbiakban: Kktv.), valamint
- az annak végrehajtásáról intézkedő 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet (továbbiakban: Vhr.);
- a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezés sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm.rendelet, valamint
- a településtervezési tartalomáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII.15.) Korm. rendelet
- Településtervezési szabályzat

1.2. Kiindulási feltételek, alapelvek

1.2.1. A közúthálózat-fejlesztési, a területrendezési és a településtervek kapcsolata

A közúti fejlesztések (vagyis a meghatározott osztályba sorolt új közutak, beleértve a településeket elkerülő új útszakaszokat, a meglévő nyomvonalak kapacitásának, forgalmisáv-számának növelése, nyomvonal-korrekciók kialakítása, ill. új útkategóriába sorolásnak megfelelő átépítése, valamint forgalomcsillapítása és az ennek megfelelő ún. visszaépítése) a különböző szintű és rendszeresen felülvizsgálatra kerülő közúthálózat-fejlesztési tervekben szerepelnek.²

A közúthálózat-fejlesztési tervek a szakági terveken túlmenően az országos területrendezési tervben, a kiemelt térségi területrendezési tervekben, a megyei területrendezési tervekben vannak megjelölve. Ezek a területi tervek hierarchiájuknak megfelelően szabályozzák a közúthálózat fejlesztéseit.

A közúthálózat-fejlesztésben a településtervezésnek igen fontos szerepe van. A településtervben kell mind a nyomvonalat, mind a területigényt meghatározni a település közigazgatási területén. Azok a közutak, és közúti létesítmények valósulhatnak meg, amelyek a településtervben szerepelnek, és az OTÉK előírásainak is megfelelnek.

Az úthálózat tervezett hierarchiájának kialakításakor tekintettel kell lenni a meglévő és megmaradó szerkezeti elemekre és a belső területek úthálózatának terhelését, illetve tehermentesítését is figyelembe kell venni. A település közúthálózatát egységes, komplex szemlélettel kell megtervezni, amelynek során az egyes elemek besorolását, hálózati szerepét meg kell határozni, szükség esetén az ütemezhetőséget biztosítani kell.

A tervezés során azt a feltételt is ki kell elégíteni, hogy a közutak (és az egyéb nyomvonalas létesítmények) a határos településekkel, településrészekkel (azok közlekedési hálózataival) összehangoltan legyenek megtervezve.

A településterv közlekedési javaslatának tehát egyrészt összhangban kell lennie a területrendezési tervekkel, másrészt illeszkednie kell a település meglévő szerkezetéhez, tervezett szerkezeti átalakításával, illetve a már megvalósult és a tervezett területfelhasználásával. A településterv közlekedési javaslatának nemcsak a településrendezési tervvel, hanem a településfejlesztési tervvel is összhangban kell lenni. A településfejlesztési tervbe kell beépíteni a közlekedésfejlesztési koncepciót. Ezen szempontok figyelembevételével kell a település úthálózatát, útjainak osztályba sorolását megtervezni. Mivel a településfejlesztési tervhez tervlap is készül, az egyes úthálózati elemek, utak, csomópontok és egyéb közúti létesítmények helyének és pontos területigényének meghatározása, egyidejűleg a település természeti, környezeti igényeinek és az épített környezeti szempontoknak való megfelelés biztosítása a közlekedési javaslat fontos feladata, hiszen ellenkező esetben a közúti létesítmények megvalósítása megghiúsulhat, vagy csak kompromisszumok árán, korlátozott módon valósítható meg. Ebben az esetben pedig nem tudja a szerepét betölteni, a tervezett területfelhasználást megfelelően kiszolgálni.

Tekintettel arra, hogy a közlekedéstervezés – a fentiekben leírtak szerint – a települési tervezés egyik kulcskérdése, ezért fontos meghatározni, hogy a településterv készítésének folyamatában hol és hogyan kap jelentőséget megfelelő helyet.

1.2.2. A településterv és a közlekedési vizsgálat és javaslat, mint kötelező iránymutató munkarész kapcsolata

2022. július 1-től a településtervezést a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet szerint kell végezni.

A rendelet alapján a településterv rövid, közép- és hosszú távú célokat feladatokat meghatározó településfejlesztési tervre (a korábbi városfejlesztési koncepció, integrált települési stratégia, településszerkezeti terv) és fejlesztési tervvel összhangban lévő településrendezési tervre (helyi építési szabályzat, Budapesten kerületi építési szabályzat) oszlik Budapest estében fővárosi fejlesztési terv és fővárosi rendezési szabályzat készül, amely megállapítja a fővárosi műszaki infrastruktúra elemek területbiztosítását (2011. évi CLXXXIX. törvény Magyarország helyi önkormányzatairól határozza meg a főváros és kerületei közötti feladat és hatásköri szabályokat).

A településtervet négy évente felül kell vizsgálni, szükség esetén módosítani, illetve újat kell készíteni. A településterv módosításához vagy az új készítéséhez a hét éven belül készített megalapozó

2) 30/1988. (IV. 21.) MT r. 5. §

vizsgálat (ennek része a közlekedési vizsgálat) és alátámasztó javaslat (ennek része a közlekedési javaslat) – szükség szerinti aktualizálással – felhasználható.

A településterv készítése során figyelemmel kell lenni a településképi rendeletben meghatározottakra is.

A településterv fejlesztési tervét a települési önkormányzat képviselő-testülete normatív határozattal állapítja meg azzal, hogy egy településre és egy fővárosi kerületre csak egy településfejlesztési terv készülhet. A településterv rendezési terve a fejlesztési tervben foglaltakkal összhangban, az abban meghatározott településfejlesztési célok megvalósítása érdekében önkormányzati rendeletként kerül jóváhagyásra. Ezt követően építési tevékenységet folytatni a település helyi építési szabályzatával összhangban lehet.

A közlekedéstervezés a sokféle szempont figyelembe vétele miatt iterációs módszerrel hajtható végre.

A közlekedéstervezőnek a területhasználatból (és egyéb körülményekből) keletkező forgalmi igények alapján kell olyan közlekedési, ezen belül a közúti hálózatot létrehoznia, amely a település épített és természeti környezetével és az országos illetve a térségi hálózattal is összhangban van, megfelelően kiszolgálja a települést (a meglévő és tervezett területfelhasználást).

A közúthálózat folyópályaszakaszokból, szintbeni és külön szintű csomópontokból és egyéb, a közúthálózathoz kapcsolódó létesítményekből áll (megállóhelyek, kerékpáros és gyalogos létesítmények, parkolóterületek, parkolási létesítmények, közúti-vasúti átjárók, üzemi épületek stb.). Bármely tervezett közlekedési hálózathoz tehát jelentős területigény tartozik.

A közlekedéstervezőnek a közút hálózati besorolása, valamint a forgalmi feltételek alapján meg kell terveznie az egyes folyópályaszakaszok forgalmisáv-számát és egyéb keresztmetszeti elemek helyét (parkolás, járda, kerékpárút, vízelvezetés, környezetvédelmi elemek stb.); továbbá a csomópontok vázlattervét, a járműosztályozókban a forgalmi sávok számát, külön szintű csomópontoknál a hosszszelvényeket, a földmunka területigényét, a védőtávolságokat, közúti-vasúti átjárók esetén a rálátási háromszög területét, valamint a kapcsolódó létesítmények helyét és méretét is meg kell határozni, vagy a korábbi tervből átvennie.

Ez után és ennek alapján állapítható meg a tervezett hálózathoz tartozó közlekedésepítési területigény. Amennyiben a szükséges közlekedési terület nem biztosítható módosítani kell a tervezett közlekedési hálózaton és/vagy esetleg a területfelhasználaton is. Lehetnek olyan területfelhasználási igények, amelyek közlekedési kiszolgálása nem oldható meg a település számára előnyös módon. Ilyen esetekben célszerű a tervezett területfelhasználást felülvizsgálni és iterációs módszerrel a településtervezőnek és a szakági tervezőnek a területhasználat, a közlekedési hálózat és a hozzátartozó helyigény optimumát megtalálni.

A tervezés során a környezeti szempontokra egyre nagyobb figyelemmel kell lenni. A várható forgalom és forgalomszabályozás alapján vizsgálni kell a tervezett létesítmények környezeti hatását és érvényesíteni kell a környezeti határértékek betartásához szükséges környezetvédelmi intézkedéseket. Ezek további területigénnyel járhatnak.

Ha ez utóbbi feladatot nem a közlekedéstervező végzi, hanem a környezeti munkarészben más szakember foglalkozik vele, akkor a tervezés során a visszacsatolásról is gondoskodni kell. Igazolni kell, hogy a tervezett közlekedési létesítmények környezetvédelmi szempontból is megfelelőek és megvalósíthatóak.

Amennyiben a közlekedési hálózat egyes elemei nem felelnek meg a környezetvédelmi előírásoknak, akkor a hálózaton módosítani kell. Ebben az esetben is az iterációs módszer vezethet eredményre.

A közlekedéstervező a közműtervezővel többnyire közös területen dolgozik, ezért e tekintetben is egyeztetés szükséges. A tervezés során az egyes tervezési szakterületek közötti összhangot biztosítani kell.

A javasolt közlekedési hálózatot csak akkor megfelelő, ha a részletes és az egyéb szakágakkal összehangolt tervezés alapján megállapítható, hogy a távlati forgalmi igényeket kielégíti, ésszerűen megvalósítható, megfelelően ütemezhető, helyigénye biztosítható, és a környezeti szempontoknak megfelel. Ha akár a területbiztosítás, akár a környezetvédelmi megfelelés kérdéses, hiába tökéletes a hálózat, mivel teljes körű megvalósítása nem lehetséges, ezért a közlekedés és ezáltal a település érdekei csorbulhatnak.

A fentiekből is kitűnik, hogy a közlekedési vizsgálat és közlekedési javaslat elkészítése nagy volumenű munka, mely során az egyes közlekedéshálózati elemek vonatkozásában esetleg több változat

kidolgozását, kiértékelését és összehasonlítását is el kell végezni. A tervezés összetett, sok tényező és összefüggés figyelembevételét teszi szükségessé.

Ez a tevékenység a bonyolult közlekedési problémákkal rendelkező települések esetében meghaladhatja a településtervezési munkarészének lehetőségeit. Ilyen esetekben célszerű a településtervezési munkarészvel összehangoltan készülő önálló és részletes ún. „közlekedésfejlesztési tervet” készíteni.

Ennek eredményeit kell azután hasznosítani a településtervezési közlekedési javaslatában, mint kötelező alátámasztó munkarészben és a jóváhagyásra kerülő munkarészébe beépíteni.

1.2.3. A tervezési munka összehangolása

A településtervezési munkarész során a közlekedési javaslatot úgy kell kidolgozni, hogy az a felmerülő közlekedési problémákra teljes körű, megfelelően indokolt választ tudjon adni, egyúttal szervesen illeszkedjen a településtervezési munkarészébe.

A közlekedési szakági tervező dolga és felelőssége, hogy a közlekedési igényeket és a kielégítésükhöz szükséges követelményeket, a szakági előírásoknak megfelelően a közlekedési javaslat, mint alátámasztó munkarész tartalmazza, figyelemmel a környezeti szempontokra is. A közlekedési igények kielégítése során valamennyi közlekedési módot figyelembe kell venni, törekedni kell a fenntarthatóbb közlekedési módok, így a közösségi közlekedés, a mikromobilitási eszközök használatának és a gyalogos közlekedés részarányának növelésére az egyéni személygépjármű közlekedéssel szemben, illetve a kompakt települést eredményező területhasználat befolyásolására forgalmeltérítés mérséklésére a környezet javítása érdekében.

A településtervezési és a közlekedési szakági tervező közös feladata, hogy a közlekedésfejlesztési javaslat a tervezett és a már megvalósult területhasználattal, az egyéb szakági fejlesztésekkel ill. környezeti adottságokkal és követelményekkel, valamint a meglévő állapottal összhangban legyen.

1.2.4. A településtervezési véleményezési eljárás

A jogszabályok³ és a Településtervezési szabályzat előírják, hogy a településtervezési munkarész készítését megelőzően, az érintett államigazgatási szerveket az előzetes véleményezési eljárásba be kell vonni azzal a céllal, hogy adatszolgáltatásukkal segítsék, állásfoglalásukban ismertessék a település fejlődése és építési rendje szempontjából jelentős terveiket és intézkedéseiket, valamint ezek időbeli lefolyását, továbbá a hatáskörükbe tartozó kérdésekről a jogszabályon alapuló követelményeket. Nyilatkozniuk kell arról, hogy részt kívánnak-e venni a településtervezési véleményezésében és milyen ágazati szempontokat kívánnak érvényesíteni. A véleményezési eljárásban érintett államigazgatási szervek körét a 419/2021 (VII. 15.) Korm. rendelet 11. sz. melléklete tartalmazza.

Az elkészült településtervezési munkarészt véleményeztetni kell az érintett államigazgatási szervekkel. Ennek keretében biztosítani kell azt, hogy a véleményező államigazgatási szerv a kidolgozott szakági munkarész teljes dokumentációját alapján állapítsa meg a közlekedési vizsgálat és javaslat megalapozottságát és alakítsa ki véleményét. A képviselő testület által elfogadott vélemények alapján átdolgozott településtervezési munkarészt a területileg illetékes állami főépítészhöz kell benyújtani záró véleményezésre. Az állami főépítész záró véleményének birtokában fogadhatja el a képviselő testület a településtervezési munkarészt. A főváros teljes közigazgatási területére készülő településtervezési munkarész – fővárosi településtervezési munkarész – esetén a záró szakmai véleményt a településtervezési tervezését felelős miniszter adja ki.

A véleményezési eljárás a Lechner Tudásközpont által kezelt az E-TÉR felületen bonyolódik shapeformátumban.

A véleményező szervnek azt is vizsgálnia kell, hogy a közlekedéstervezési munkarész rendelkezik-e a megfelelő tervezési jogosultsággal.

1.2.5. A területrendezési hatósági eljárás

A területrendezési hatósági eljárás eredményeként a térségi területfelhasználási engedéllyel megállapított területfelhasználási kategória és övezeti határ, műszaki infrastruktúra-hálózat és egyedi építmény az alacsonyabb szintű terület- vagy településtervezési munkarészben a magasabb szintű terv előzetes módosítása nélkül szerepeltethető.

A területrendezési hatósági eljárás során kiadott térségi területfelhasználási engedélyeket figyelembe kell venni a településtervezési munkarész, a megalapozó vizsgálatnál be kell gyűjteni az adatokat a Doku-

3) 419/2021 (VII. 15) 59. § (1)

mentációs Központtól. A rendelet szerint a térségi terület-felhasználási engedély iránti kérelem egy példányát és a hozott határozatot meg kell küldeni a Dokumentációs Központnak.⁴

1.2.6. A tervezői jogosultság

A jogszabályok⁵ a településtervezési tevékenységet is megfelelő szakirányú tervezői jogosultság feltételéhez kötik. A közlekedéstervezési jogosultság részletes szabályait a 266/2013. (VII.11.) Korm. rend. határozza meg.

Ennek megfelelően a településtervezés közlekedéstervezési feladatait a Magyar Mérnöki Kamara mindenkor érvényes tervezői névjegyzékében szereplő TKÖ tervezői jogosultsággal rendelkező mérnökei végezhetik.

2. RÉSZLETES ELŐÍRÁSOK

2.1. A települések – közlekedési vizsgálat és javaslat szerinti – tervezési csoportosítása

A közlekedési vizsgálat és javaslat tartalmi követelményeinek meghatározásánál bizonyos mértékig rugalmas megfogalmazások szükségesek annak érdekében, hogy széleskörű alkalmazásuk reálisan elvárható legyen.

Általában összetettebb a feladat egy százezer lakosú város esetében, mint egy ezer lakosú településnél. A lakosság önmagában azonban nem minősíti egy adott településterv problémakörének bonyolultságát, de még közigazgatási szerepköre sem, ugyanis egy kisebb lakosságú település is rendelkezhet olyan településszerkezeti adottságokkal, melyek megoldása nehezebb, összetettebb feladat, mint egy egyszerűbb szerkezetű nagyobb város esetében.

Ugyanígy hiba lenne a mintegy 1,7 milliós lakosságú Budapest településtervénél megkívánt tartalmi előírások alapján a nagyságrendekkel kisebb, mintegy 3200 település terveinek elkészítése során betartandó követelményeket előírni. A fővárosi településtervek egyrészt összetettségük, és ennek megfelelően megkívánható tartalmi mélységük alapján olyan sajátosságokkal rendelkeznek, melyek más településeknél egyáltalán nem, vagy csak igen ritkán fordulnak elő. Másrészt a városokban és így Budapesten is az esetek többségében a településtervek készítésének igénye, ill. szükségessége 2027-ig csak módosításként jelentkezik, ezért csak a közigazgatási terület egy kisebb, meghatározott területére vonatkozik, s ez a körülmény bizonyos mértékig más tervezési menetet és mélységet indokol.

Mindezek alapján célszerűnek mutatkozott a településterv közlekedési vizsgálat és javaslata tartalmi követelményeinek meghatározásánál a főváros területére vonatkozó tervezések esetében követendő előírásokat külön tárgyalni.

Az előbbieket alapján a településterv közlekedési munkarészei tartalmi követelményeinek meghatározásánál az ország települései a következő öt kategóriába sorolhatók (a melléklet szerint):

- A – azon települések (városi státusz nélkül) egyszerű településszerkezettel, melyeket távlatban sem érint országos jelentőségű közlekedési hálózat (országos törzsút vagy vasúti fővonal)
- B – azon települések (városi státusz nélkül), melyeket érint jelenlegi vagy tervezett országos jelentőségű közlekedési hálózat
- C – városi rangot elnyert, illetve arra reálisan pályázó települések, kivéve a kiemelt helyzetű, megyei jogú, vagy 50 ezer főnél nagyobb lélekszámú városokat
- D – kiemelt helyzetű és megyei jogú városok, fővárosi kerületek, vagy 50 ezer főnél nagyobb lélekszámú városok (kivéve Budapest teljes közigazgatási területére készülő terveket)
- E – Budapest.

Abban az esetben, ha nem a település teljes területére készül a településterv módosítása, akkor azt tervezői mérlegelés alapján az egy vagy két kategóriával alacsonyabb településtípusnak megfelelő részletezettséggel is el lehet végezni.

4) 76/2009. (IV.8.) Korm. rendelet 5.§

5) Étv. 16. §, illetve a tervező és szakértő mérnökök, valamint építészek szakmai kamaráiról szóló 1996. évi LVIII. törvény 11. §

2.2. A településtervek közlekedési munkarészének tartalmi előírása (kivéve a főváros területét)

A településterv alátámasztó munkarészeként készülő közlekedési munkarész általános felépítése az alábbi:

- közlekedési vizsgálat, ezen belül forgalmi vizsgálat
- forgalmi tervezés
- közlekedési javaslat

2.2.1. Közlekedési vizsgálat

A tervezést a meglévő helyzet közlekedési vizsgálatával kell kezdeni.

A vizsgálat célja összefoglaló közlekedési helyzetértékelést adni a terület közlekedésének általános jellemzőit bemutatva, rávilágítva azokra a közlekedési problémákra, amelyek a forgalomnövekedés és a területfelhasználás változása nélkül is egyértelműen fejlesztést tesznek szükségessé.

A közlekedési vizsgálatot a településterv megalapozása érdekében kell elkészíteni, a közlekedési vizsgálat szöveges és rajzi munkarészekből áll.

A közlekedési vizsgálatban a következő témakörökkel kell foglalkozni (a település nagyságától és közlekedési hálózatának fejlettségétől függő kidolgozottsággal).

2.2.1.1. A település tágabb térsége közlekedési kapcsolatainak vizsgálata

- a területrendezési tervek műszaki infrastruktúra hálózat közlekedésre vonatkozó szabályozásának ismertetése
- a nagytérségi (távolsági) és kistérségi (környéki) kapcsolatok helyzete: hálózatok, ellátottság, színvonal, létesítmények, a rendelkezésre álló forgalmi adatok összegyűjtése alágazatonként (közúti, vasúti, vízi, légi közlekedés)
- a környéki közforgalmú közlekedés, kombinált közlekedés lehetősége, forgalom nagysága, lefolyása, fő irányai és megoszlása (egyéni és közforgalmú közlekedés)
- a kerékpáros közlekedés hálózati kapcsolatai

2.2.1.2. A település belső közlekedési hálózatának és létesítményeinek vizsgálata

- a településre vonatkozó korábbi közlekedési tervműveletek, előzmények ismertetése
- a közúthálózat szerkezete, hierarchiaja, az utak vonalvezetése, kiépítettsége, kapacitása, közúti-vasúti keresztezések, jelentős műtárgyak, az úthálózat kritikus szakaszai és csomópontjai, az úthálózat illeszkedése a településszerkezetbe
- a település forgalmának nagysága, lefolyása, fő irányai és megoszlása, átmenő forgalom nagysága, (lásd település forgalmi vizsgálata)
- csomópontok megfelelősége
- parkolási, gépjárműhelyezési helyzetfeltárás
- a gyalogos- és kerékpáros közlekedés fő irányai és nagysága, jelentősebb létesítményei és azok kapacitásának megfelelősége
- a közúti gépjárműüzemi létesítmények elhelyezkedése (üzemanyagtöltő állomások, tehergépjármű forgalmi telepek) és illeszkedésük a településszerkezetbe
- a helyi és helyközi (környéki és távolsági) közösségi közlekedési hálózat és létesítményei, forgalma, többféle közforgalmú közlekedési eszköz esetén azok munkamegosztása,
- szintbeni közúti-vasúti átvjárók helyzete
- a települést érintő vasutak vonalvezetése, állomások, megállóhelyek, iparvágányok elhelyezkedése, forgalmi és gazdasági szerepe, illeszkedése a településszerkezetbe és kapcsolata más közlekedési alágazatokkal
- a települést kiszolgáló vízi utak általános jellemzése, a rajtuk lebonyolódó közlekedés jellege, szerepe, kikötők, rakodóhelyek, kompok és azok forgalmának jellemzése
- a települést érintő légi közlekedési létesítmények jellemzése és környezeti hatása (zárt terület, magassági korlátozás, zaj stb.).

2.2.1.3. A település forgalmi vizsgálata

A forgalmi vizsgálat adatai, eredményei részben a közlekedési vizsgálat megállapításainak igazolására szolgálnak, részben pedig a tervezés alapját adják meg. Ehhez elsősorban a meglévő ismereteket, ill. adatokat kell felhasználni, amennyiben rendelkezésre állnak 7 évnél nem régebbi olyan forgalmi

adatok (ill. a helyváltoztatások nagyságára, módjára jellemző fajlagos értékek), amelyek a jövőben várható közlekedési igények alakulásának előrebecsléséhez és a közúthálózat terhelésének meghatározásához elegendőek.

A települések tervezési osztályba sorolásának függvényében az A és B kategóriába tartozó településeknél általában az országos forgalomszámlálási adatok megfelelőek, míg városok esetében önálló forgalomfelvételek készítése is célszerű lehet (C), illetve szakmai szempontból indokolt (D), melyekből megállapítandók:

- a közúti átmenő- és célforgalom nagysága és összetétele, beleértve a teherforgalmat is, valamint időbeli lefolyása a település egészére és városszerkezeti körzeteire
- a városszerkezeti körzetek közötti egyéni gépjármű- és tehergépjármű-forgalmi igények nagysága és időbeni lefolyása
- a parkolási viszonyok számszerű jellemzői.

Ha a meglévő adatokból a fenti információk nem állapíthatók meg, akkor forgalomfelvételt kell végezni. A forgalomfelvétel lehetőség szerint legyen alkalmas a település jelenlegi teljes forgalmi igényét (átmenő-, cél- és belső körzetek közötti) leíró ún. „honnan–hová” forgalmi mátrix előállítására.

A forgalomfelvételek módszere és részletessége legyen összhangban a település jelentőségével, valamint a forgalomráterhelés tervezett módszerével. A települések tervezési kategóriája alapján egyedileg kell meghatározni, hogy a rendelkezésre álló forgalmi adatok felhasználhatók-e, vagy kiegészítő vizsgálatok szükségesek a hatályos útügyi műszaki előírásokban, és tervezési útmutatókban foglaltak szerint.⁶

A belső forgalmi igények szerepe a nagyobb településeknél igen jelentős. Ezek feltárása (háztartások kikérdezése, városszerkezeti adatokból számítás, belső kordonos rendszámfelíráson alapuló forgalomszámlálás) többféle módszerrel is lehetséges.

A nagyobb városok esetében (D kategória) az előbbieken túlmenően a következő adatok ismerete is szükséges lehet:

- a keletkező közlekedési igények megoszlása:
 - a személy- és teherforgalom között
 - a közlekedési alágazatok között
- a településben keletkező helyváltoztatások megoszlása:
 - a gyalogosan megtett utak
 - a kerékpárral megtett utak
 - az egyéni közlekedéssel megtett utak
 - a közforgalmú közlekedéssel megtett utazások között
 - az ingázó forgalom jellemzői

Mint hogy a felsoroltak meghatározása általában meghaladja a településtervezés kereteit, ezért D kategóriába tartozó városok esetében önálló közlekedésfejlesztési terv készítése célszerű, a településtervezéssel egy időben.

Szöveges munkarészek:

- a vizsgálat leírása és a rajzi munkarészek ismertetése, magyarázata
- értékelés

Rajzi munkarészek:

- nagytérégi közlekedési hálózati kapcsolatok (M = 1:50 000 – 1: 250 000)
- településkörnyék közlekedési kapcsolatai (M = 1:25 000 – 1: 100 000)
- a település (közigazgatási terület) közlekedési hálózata és létesítményei (M = 1:10 000 – 1: 50 000)
- a település beépítésre szánt és beépítésre nem szánt területének közlekedési hálózatai: út- és vasúthálózat és létesítményeik, közforgalmú közlekedés hálózatai és létesítményei, kerékpáros hálózat nyomvonalai, jelentősebb parkolóhelyek (M = 1:4000 – 1:10 000)
- a forgalmi viszonyokat szemléltető ábrák:

6) ÚT 2-1.109 Országos közutak keresztmetszeti forgalmának meghatározása; ÚT 2-1.118 Közutak távlati forgalmának meghatározása előrevetítő módszerrel; Helyi közutak keresztmetszeti forgalmának meghatározása (5. tervezési útmutató, MAÚT)

- a település főútjain és gyűjtőútjain lebonyolódó forgalom terhelési ábrája, irányonként feltüntetve a forgalmi értékeket ÁNF (egységjármű/nap illetve jármű/nap) vagy MOF (egységjármű/óra illetve jármű/óra) egységben
- az átmenő forgalom ábrája, irányonként feltüntetve a forgalmi értékeket ÁNF (E/nap, jármű/nap) vagy MOF (E/óra, jármű/óra) egységben
- a cél- és eredő forgalom irányonként feltüntetve, ÁNF (E/nap) vagy MOF (E/óra) értékben. (A jelenlegi forgalomterhelési viszonyok ismeretében lehet a későbbi terhelési modelleket megfelelően kalibrálni.)
- jellemző keresztmetszelvények M= 1:200, 1:100.

2.2.2. Forgalmi tervezés

A településtervezés jelenlegi rendszerében a településfejlesztési terv készítése során van lehetőség a forgalom előrebecslésére, mivel ehhez szükséges a település jövőképe, valamint területfelhasználási változatainak ismerete is, amely előfeltétele a jövőbeni hálózatfejlesztési változatok kidolgozásának, ill. megfelelőségi vizsgálatának. A forgalmi tervezés C tervezési osztályba sorolt települések esetében célszerű lehet, D tervezési osztályú településeknél szakmailag indokolt.

A forgalmi tervezés során a következő témakörökkel kell foglalkozni:

- a jövőben várható közlekedési igények meghatározása
- a lehetséges közúthálózati változatok összehasonlítása a várható forgalmak figyelembevételével.

Ennek során javasolt előállítani a különböző településfejlesztési változatokhoz

- a különböző időtávlatokhoz tartozó távlati igényeket tartalmazó (körzetek közötti), valamint átmenő és célforgalmi) honnan–hová forgalmi mátrixokat, valamint a
- lehetséges közúthálózat-fejlesztési változatokat.

Ezt követően javasolt elkészíteni a forgalomterhelési ábrákat:

- a településfejlesztési változatokhoz,
- az időtávlatokhoz és
- a közúthálózati változatokhoz.

A forgalomterheléseket olyan eljárással célszerű elvégezni, amely lehetővé teszi:

- külön az egyéni és a közforgalmú közlekedés, valamint külön a személy- és teherforgalom figyelembevételét
- a forgalom résztvevőinek úthálózaton való mozgása szerinti modellezést, ami azt jelenti, hogy az eljárás tegye lehetővé a forgalmi mátrix minden eleméhez a kezdő- és végpont közötti legkedvezőbb útvonal hozzárendelését, és az útvonal szakaszonkénti megterhelését az adott forgalommal
- a forgalmi igények mátrixának több lépésben való terhelését és a ráterhelések után a legkedvezőbb útvonalak újbóli megállapítását
- a csomópontokban a kanyarodó forgalmi értékek meghatározását
- az útszakaszok kapacitásának és a csomópontok forgalomszabályozási módjának figyelembevételét.

A forgalomterhelés javasolt módszere lehetővé teszi a modellezést, amely a távlati forgalmi vizsgálatok elvégzésére alkalmas. Kiemelendő az időben, térben legalkalmasabb útvonal elvének, valamint a több lépésben történő kapacitáskorlátozó ráterhelésnek az alkalmazása. Előremutató módszer a csomóponti forgalmi kapcsolatok meghatározása, mivel a fontosabb csomópontok távlati geometriai kialakítása és helyigényének meghatározása e nélkül nem lehetséges.

Több módszer ismert, előfordul az is, hogy a ráterhelést esetleg a főúthálózat egyes kritikus útszakaszaira és csomópontjaira, illetve egyes hálózatrészekre kell elvégezni.

A forgalmi vizsgálat során kidolgozandó szöveges és rajzi munkarészek esetenként – a helyi sajátosságoknak megfelelően – eltérőek lehetnek, de minden esetben választ kell, hogy adjanak a tervezett úthálózati modell(ek) alapján a várható forgalmi terhelésekre, ill. kapacitásviszonyokra, mivel ezek a paraméterek a településterv készítése során a közúthálózati elemek szabályozási szélességei meghatározásának és a környezeti vizsgálatoknak is alapadatai.

Összközlekedési modell

A településtervek közlekedési javaslatát (a D kategóriába tartozó városokban) összközlekedési modellen alapuló (valamennyi közlekedési módra kiterjedő) komplex szemlélettel indokolt szakmai szempontból megtervezni.

Közúti közlekedéssel minden településben számolni kell, de ezen túlmenően számos település esetében – földrajzi fekvése, ill. országos hálózatokhoz való kapcsolódása függvényében – vasúti, vízi, légi közlekedés, sőt ezek kombinációja is előfordulhat.

A települések egy részében (lakosságuk, szerepkörük, területi és gazdasági adottságaik függvényében) nemcsak távolsági és helyközi, hanem helyi közösségi közlekedéssel is kell számolni.

Mindezek figyelembevételével kell tehát a várható közlekedési igényeket (személyutazások és áruszállítások) előrebecsülni, továbbá azok megoszlását egyrészt alágazatonként (közúti, vasúti, vízi, légi), másrészt a helyváltoztatási módok szerint bontva (gyalogos-, kerékpáros, egyéni és közforgalmú közlekedés) megadni.

Ki kell munkálni a hálózati javaslatot, a hozzá tartozó (egyenkapacitású) csomóponti kialakításokat, az útszakaszok forgalmisáv-számát és az egyéb keresztmetszeti elemeket, a csatlakozó közlekedési létesítményeket és végül meg kell adni az ezek elhelyezéséhez szükséges területigényt (alágazatonként).

A településtervek közlekedési javaslatát (a hálózatot és a közlekedéscsoporthoz tartozó terület nagyságát) forgalmi méretezéssel kell igazolni, amelyben a jövőben várható hálózati terhelések előrebecslését a helyi adottságok által megkívánt részletességgel,

2.2.3. Közlekedésfejlesztési javaslat

A tervező az ütemezett közlekedésfejlesztésre a közlekedési vizsgálat (2.2.1. pont) és a forgalmi tervezés (2.2.2. pont) eredménye alapján tesz javaslatot.

A különböző változatok és ütemek forgalomterhelései során vizsgálja a tervező, hogy az egyes esetekben milyen területigényt kell kielégítenie, továbbá, hogy környezeti szempontból a javasolt úthálózat megfelel-e? A változatok közötti választásnál – egyéb, korábban leírt szempontok mellett – ezek meghatározóak.

A közlekedésfejlesztési javaslat dokumentuma szöveges és rajzi munkarészekből áll.

2.2.3.1. A közlekedésfejlesztési javaslat szöveges tartalma

Meg kell határozni a település várható helyzetét az országos és a település környéki közlekedési hálózatok szempontjából, figyelemmel a szakági koncepciókra, területi tervekre. Meg kell indokolni és meggyőző adatokkal, indokolt esetben változatok összehasonlításával kell alátámasztani és igazolni a tervi munkarészekben feltüntetett fejlesztési javaslatot: a közlekedési hálózatot, az ahhoz tartozó területigényt és ütemezést. Ki kell térni azokra a részletekre is, amelyek a terven nem jelennek meg (pl. határos települések közötti összehangolás, közúti-vasúti átvjárók helyzete, és a szükséges intézkedések bemutatása stb.)

Foglalkozni kell a környék tervével és a település teljes közigazgatási területén a létező összes (közút, vasút, hajózási, légügyi) közlekedési megoldással és a tervezett létesítmények területigényével. Ennek keretében kell tervezni a gyalogos-, a kerékpáros, a közösségi közlekedést, a parkolást, ill. az egyéb közlekedési építményeket és létesítményeket.

A szöveges munkarészben feltétlenül foglalkozni kell a közlekedési létesítmények környezetre gyakorolt hatásaival, a hatásvizsgálat eredményével, és ha a tervezés közben ilyen okból módosítás történt a közlekedési javaslatban, esetleg a területfelhasználásban, akkor arra is javasolt kitérni. Erre a környezeti alátámasztásra akkor is szükség van, ha a hatásvizsgálat a településtervhez tartozó környezeti alátámasztó munkarészben történt meg.

2.2.3.2. A közlekedésfejlesztési javaslat rajzi munkarészei (ütemezett kiépítés esetén, az ütemek bemutatásával)

A rajzi munkarészek léptékét tájékoztató jelleggel adjuk meg. A léptéket úgy kell megválasztani, hogy az ábrázolás látható és érthető legyen. A tervezett és meglévő létesítményeket – a rajzhoz adott jelmagyarázatnak megfelelően – egymástól jól megkülönböztethető módon kell jelölni.

A rajzi munkarészek tartalma:

- a településkörnyék terve a tervezett és meglévő közlekedési hálózattal.
Helyszínrajz: M = 1:25 000 – 1:50 000
- a település közigazgatási területén (a beépítésre szánt és a beépítésre nem szánt területen) a tervezett és meglévő közlekedési hálózat fejlesztési ütemenként.
Helyszínrajz: M = 1:10 000 – 50 000
- a beépítésre szánt területek tervezett és meglévő közlekedési hálózata fejlesztési ütemenként.
Helyszínrajz: M = 1:10.000 – 1:1000 (1:2000).

A helyszínrajzon ábrázolni vagy jelölni kell:

- az utak folyópályaszakaszainak forgalmisáv-számát

- a csomópontok alakhelyes (vonalas) ábráját, vázlattervét
- a parkolókat, parkolósávokat
- a gyalogos- és kerékpáros létesítményeket
- a közösségi közlekedés hálózatát, megállókat, végállomásokat, állomásokat és egyéb létesítményeket
- egyéb közlekedési létesítményeket
- a védőtávolságokat

2.2.3.3. A közlekedésépítési területek lehatárolására szolgáló tervek

Tartalmazza a tervezett utak, vasutak, kikötők, repülőterek és a hozzá tartozó közlekedési létesítmények helyét és területét, összhangban a szöveges munkarészben leírtakkal.

- a tervezett és meglévő utak keresztmetszetének méretezése (a forgalmi és leállósávok száma szakaszonként) forgalmi vizsgálat alapján és az utak keresztmetszetének tervezése a közlekedési igények alapján (elválasztósáv, zöldsáv, járda, gyalogút, kerékpárút, vízelvezetés, környezetvédelmi létesítmények helye stb.) ($M = 1:100 - 1:200$)
- a csomópontok vázlatterve a méretezés és forgalmi vizsgálat alapján. Külön szintű csomópontoknál, átvezetéseknel hossz-szelvény(ek) – $M = 1:2000$, $M = 1:200$ ($M=1:1000, 1:100$) –, a földmunka területének meghatározásához
- védőtávolságok megtervezése
- parkolók elhelyezése, területének meghatározása, csatlakozás
- a közúthoz csatlakozó egyéb „jelentős területigényű” létesítmények helyének és területeinek meghatározása
- az összes egyéb tervezett vagy meglévő közlekedési létesítmény területének lehatárolását alátámasztó rajzi munkarészek

A közlekedési javaslat általános tartalma bővíthető vagy csökkenthető a települések helyi közlekedési adottságainak függvényében úgy, hogy a terv elérje célját, azaz a közlekedési igényeket kielégítő hálózathoz tartozó területigény biztosítva legyen és a közlekedési létesítmények környezeti szempontból is megfeleljenek, tehát a javasolt közlekedési megoldások megvalósíthatók legyenek.

Az egyes osztályokba sorolt települések rendezési terveihez szükséges közlekedési javaslatok jellemzőit foglalja össze a *Melléklet*.

A közlekedésfejlesztési javaslat konkrét tartalmát az egyes településeknél, ill. településtípusoknál a település szerepköre, az országos közlekedési hálózatokhoz való viszonya, a közlekedési hálózat szerkezete, összetettsége valamint a tervezett területfejlesztések tényleges közlekedési igényei határozzák meg:

- Az A településtervezési osztályba sorolt településeknél forgalmi vizsgálat általában nem szükséges. Meg kell határozni a település jelenlegi és várható helyzetét az országos közlekedési hálózatok rendszerében.
- A B településtervezési osztályba sorolható településeknél forgalmi adatokkal alá kell támasztani a tervezett hálózattervezéseket (pl. elkerülő utak esetében).
- A B és C településtervezési osztályba sorolható településeknél, jelentős területfejlesztések, vagy településszerkezeti változások esetében szükségessé válhatnak közlekedési hatástanulmányok is.
- A D típusú települések esetében önálló közlekedésfejlesztési terv készítése célszerű – a településtervezéssel időben koordináltan. Ennek megállapításai alapján kell a közlekedésfejlesztési javaslatot elkészíteni, illetve a szerkezeti és szabályozási tervbe a megfelelő elemeket beemelni.

A közlekedési javaslat, különösen a fejlesztési javaslat készítése az egyeztetések, összehangolások, visszacsatolások miatt hosszú időt vesz igénybe. A közlekedéstervezőnek a településtervezővel egyeztetett hálózat és területigény alapján kialakított közlekedési hálózat, ill. rendszer környezeti vizsgálatát is le kell folytatni, és csak ha megfelel, akkor lehet a hálózatot a településtervben szerepeltetni.

A közlekedési javaslatban az útszakaszok keresztmetszeti méreteit meg kell tervezni és a (jelentősebb) csomópontok vázlattervét el kell készíteni.

A keresztmetszetek megtervezése a tervező fontos feladata. Az OTÉK 26. §-ában megadott közlekedési és közműterületek irányértékek. Nem a közlekedési javaslatot készítő tervezőnek szükségesek, hanem az építési hatóság alkalmazza az eljárásaiban ott, ahol nem áll rendelkezésre helyi építési szabályzat ill. szabályozási terv.

Az utak szükséges keresztmetszeti területe útszakaszonként változhat. Függ az út kategóriájától, forgalmától, külterületi vagy belterületi jellegétől, egyéb tervezési, közlekedési és környezeti szempontoktól. (Lásd: ÚT 2-1.201 Közutak tervezése) A keresztmetszeti tervezés során a keresztmetszeti elemek között meg kell tervezni a zöldsávon, az elválasztósávon, a forgalmisáv(ok)on, a parkolósávon, a járdán vagy gyalogúton, a kerékpárúton, a kiszolgáló úton kívül a vízelvezetés megoldását, a közterületen elhelyezendő közművek, a magassági vonalvezetésből esetleg adódó területigény-többletet és az esetleg alkalmazásra kerülő környezetvédelmi berendezés helyigényét is.

A tervezés során figyelemmel kell lenni a lakott területen kívüli – lakott területen belüli forgalomszabályozásra, beépítésre nem szánt – beépítésre szánt területekre vonatkozó közlekedési és építésügyi előírásokra is, valamint a távlati fejlesztés szempontjaira és az ütemezési lehetőségekre is. A településtervek és a közlekedésfejlesztési tervek időtávlata általában nem azonos. Törekedni kell arra, hogy a fejlesztésekhez szükséges, azokat kiszolgáló közlekedési hálózatfejlesztések (infrastruktúrafejlesztések) legkésőbb a területfejlesztéssel egy időben megvalósuljanak.

Az utak megtervezett keresztmetszeti területe többnyire eltér az OTÉK irányértékeitől. Ha a tervezés helyett automatikusan az OTÉK-ban megadott értékeket alkalmazza a tervező, akkor a településtervezés legfontosabb céljának, a helyi területbiztosításnak nem felelne meg. Ha a későbbi tervezések során a szükségesnél szélesebb lesz a közlekedési terület, akkor kimarad egy olyan sáv, amelyet senki nem kezel és gazdátlan, elhanyagolt területté válik, ami előnytelen és egyidejűleg területpocsékolás is.

Ha viszont a ténylegesen szükséges területnél keskenyebb az OTÉK szerinti közlekedési terület, akkor az út csak csökkentett paraméterekkel tud megvalósulni, ami a közlekedés és a település számára egyaránt rossz. Az OTÉK szerinti közlekedésképzési terület alkalmazásánál is meg kell tervezni a teljes keresztmetszet kialakítását, elrendezését.

A csomópontok területigényét is biztosítani kell a településrendezési tervben, vagyis a helyi építési szabályzatban, Budapesten a kerületi építési szabályzatban. Ehhez a közlekedésfejlesztési javaslatban a folyópályaszakasz keresztmetszeti méreténél szélesebb, nagyobb területigényű csomópontok vázlattervét el kell készíteni (kivéve, ha valamilyen előzetesen elvégzett tervezés folytán rendelkezésre áll).

A csomópontok a hálózat részét képezik. Nem megfelelő áteresztőképességű csomópont vagy csomópontok lerontják a hálózat kapacitását. Ezért a csomópontok típusának, geometriájának, szabályozásának és a forgalmi sávok számának meghatározása, valamint ennek alapján a csomópontok területigényének megtervezése a településrendezési tervhez tartozó feladat. E nélkül a terv nem éri el célját.

2.2.4. A településterv részét mint jóváhagyandó munkarészek

A településterv a Lechner Tudásközpont által üzemeltetett E-TÉR digitális egyeztető felületre kerül, ezét mind a fejlesztési terv mind a rendezési terv része a Településtervezési szabályzatban meghatározottaknak kell informatikailag megfelelniük.

2.2.4.1. A településterv fejlesztési terve

A településterv fejlesztési tervének közlekedési tartalmi követelményét a Településtervezési szabályzat a részletes fejlesztési tervlap téradat-rétegeinek jelkulcsa című 2. melléklete határozza meg. Városok esetében önálló közlekedésfejlesztési koncepció készítése is célszerű lehet, a D tervezési osztályba soroltak esetében szakmailag indokolt.

A fejlesztési tervlapon meg kell határozni:

- a területhasználatot
- a település közigazgatási területén a beépítésre szánt területen a tervezett és meglévő közlekedési területet
- a beépítésre nem szánt területek tervezett és meglévő közlekedési területet,
- a közúti hálózat fejlesztésének ütemezését, (rövid, középtávú, hosszú távú akcióterületek)
- a meglévő és tervezett műszakiinfrastruktúra-elemeket a Településtervezési szabályzat 2. melléklete szerint (gyorsforgalmi út, főút, országos mellékút, helyi gyűjtőút, különbsztű közúti csomópont, jelentős szintbeni közúti csomópont, híd és felüljáró, alagút és aluljáró, kerékpárút, jelentős közhasználatú parkolóhely, jelentős közhasználatú parkoló, autóbusz pályaudvar, vasút, gyorsvasút, szintbeni vasúti kereszteződés, vasút, gyorsvasút felszín alatt, villamos, kötélpálya, vasúti pályaudvar, vasútállomás, hajóállomás, hajókikötő, kompikötő, teherkikötő, repülőtér, helikopter-állomás.)

Jelen ütiügyi műszaki előírás a közlekedésfejlesztési koncepció részletes tartalmával nem foglalkozik.

2.2.4.2. A településtervezési terve (helyi építési szabályzat, kerületi építési szabályzat)

A településtervezési terv részében közlekedés tekintetében meg kell határozni:

- a beépítésre nem szánt területeken belül a közlekedési célú területek tagolását, az egyes közlekedési övezetek lehatárolását, felhasználásuk és beépítésük feltételeit, szabályait
- a közlekedési célú közterületek felhasználását és az azokon történő építések feltételeit, szabályait
- a közlekedési hálózatokra, a közlekedésképzésekre és a közlekedési területek építési szélességeire vonatkozó előírásokat
- az egyes közutak (kerékpár- és gyalogutak is) hálózati szerepét
- az egyes közutak eltérő szakaszainak építési szélességeit és azokon belül a szükséges keresztmetszeti elemeket
- a csomópontok, keresztezések kialakítási módjának és elemeinek területigényét, (amennyiben a lehetséges kialakítási módok közül az adott időpontban nem dönthető el egyértelműen a legmegfelelőbb változat, akkor a területigényt úgy kell meghatározni, hogy az mindegyik változat kialakítását biztosítsa)
- az újonnan beépítésre, vagy jelentős átépítésre kerülő területekhez a szükséges közlekedésképzéseket ütemezetten
- a beépítésre szánt telkeken kötelezően elhelyezendő parkolókon felül a közterületeken létesítendő parkolók lehatárolását és megvalósításuk feltételeit
- a közlekedésre vonatkozó korlátozásokat
- terepszint alatti (és feletti) közlekedési létesítmények megközelítésére, méretére (legkisebb, legnagyobb) vonatkozó előírásokat, szabályozást.

2.3. A főváros területére készülő fővárosi településtervek közlekedési munkarészeinek tartalmi előírásai

A kétszintű önkormányzati rendszerrel rendelkező Budapest esetében a teljes közigazgatási területre készülő településtervek értelemszerűen a Fővárosi önkormányzat kompetencia körébe tartoznak. Vannak azonban olyan speciális adottságú részterületei is Budapestnek, amelyeknél szintén indokoltá vált a Fővárosi önkormányzat kompetenciájának kimondása országos jogszabályban:

- Fővárosi fejlesztési terv
- Fővárosi rendezési szabályzat
- Duna-parti építési szabályzat és a Városligeti építési szabályzat

Budapest településterveinek fejlesztési terve (Fővárosi fejlesztési terv) és rendezési terve (Fővárosi rendezési szabályzat) szintén közös megalapozó vizsgálaton és alátámasztó javaslaton alapul, amely a fejlesztési terv alfejezésében kerül kifejtésre.

2.3.1. Fővárosi fejlesztési terv

A településtervezési terv a település jövőkének meghatározása mellett, a település fejlődésének meghatározására rögzíti azokat a rövid, közép- és hosszú távú célokat, feladatokat, településfejlesztési akciókat, fejlesztéseket, intézkedéseket, amelyeket a település a tervszerű, fenntartható és gazdaságos fejlődése és üzemeltetése érdekében megvalósítana. Ennek érdekében

- a jövőké
• stratégia
- cselekvési program
- részletes cselekvési program (5000 lakosnál nagyobb településnél)
- fejlesztési tervlap
- részletes fejlesztési tervlap (5000 lakosnál nagyobb településnél)
- monitoring

készül, amelyben megjelenik a közlekedés is.

A Fővárosi fejlesztési tervet a fővárosi közgyűlés normatív határozatban állapítja meg. A kerületi településfejlesztési terv a fővárosi településfejlesztési tervvel összhangban készül.

Megalapozott fővárosi településtervezési kidolgozásához – tekintettel a főváros nagyságrendjére, lakosságára, területi kiterjedésére, az országban betöltött szerepkörére, szerkezetére, összetettsé-

gére és egyéb sajátosságaira önálló közlekedésfejlesztési terv – 2022 évben Budapesti Mobilitási Terv – készítése szükséges.

A területrendezési tervek Budapesti agglomeráció néven nevesítik a fővárost és a vele legszorosabb kapcsolatban lévő további 81 települést (2022 évben). A társadalom egészét átszövő kapcsolatrendszer a települési tervezésben is megjelenik, ezért a közlekedési alátámasztó munkarészekben a térségi szempontok lényegesen nagyobb jelentőséggel bírnak, mint a többi település esetében.

2.3.1.1. A főváros térségi közlekedési hálózatainak vizsgálata

A vizsgálatot az alábbi szempontok alapján kell összeállítani:

- a fővárost érintő országos és az agglomerációs közlekedési hálózatok (közúti, vasúti, kötőtpályás közforgalmú, kerékpáros, vízi és légi) vizsgálata, hálózati kapcsolatok, forgalomnagyságok.
- a főváros területére belépő forgalomnagyságok megoszlásának (átmenő és célforgalom, személy- és teherforgalom, egyéni és közforgalmú közlekedés) vizsgálata.

2.3.1.2. A főváros belső közlekedési hálózatainak és létesítményeinek vizsgálata

A vizsgálatot az alábbi szempontok alapján kell összeállítani:

- A főúthálózat és az egyéb szerkezeti jelentőségű utak vizsgálata: kiépítettség, kapacitás, illeszkedés a településszerkezetbe, illetve a településszerkezetre gyakorolt hatás csomópontok, közúti-vasúti keresztezések, jelentős műtárgyak, kritikus hálózati elemek.
- a kötőtpályás közforgalmú közlekedési hálózatok és létesítményeinek vizsgálata, kihasználtság és munkamegosztás, kapcsolataik az egyéb közlekedési ágazatokkal (átszállókapcsolatok, P+R, B+R, gyalogosforgalom)
- a vasúthálózat és létesítményeinek (pályaudvarok, állomások, megállóhelyek, rendező-pályaudvarok stb.) vizsgálata, illeszkedésük a településszerkezetbe, illetve a településszerkezetre gyakorolt hatásuk, valamint kapcsolataik az egyéb közlekedési ágazatokkal (P+R, B+R)
- a vízi közlekedés és létesítményeinek vizsgálata, kapcsolatuk az egyéb közlekedési ágazatokkal
- a légi közlekedés és létesítményeinek (repülőterek) vizsgálata, kapcsolatuk az egyéb közlekedési ágazatokkal
- a kerékpáros közlekedési hálózat és létesítményeinek vizsgálata, kapcsolatuk az egyéb közlekedési ágazatokkal
- parkolási vizsgálat (parkolási igények és lehetőségek, közterületi parkolók, parkolóházak és mélygarázsok, P+R parkolók), a parkolás általános jellemzése, a parkolás szempontjából kritikus területek
- a kombinált áruszállítás létesítményeinek vizsgálata (közúti, vasúti, vízi és légi)
- teljes körű forgalmi vizsgálat (a főúthálózat forgalomnagyságai, átmenő forgalom és az egyes szektorokba irányuló célforgalmak, a szektorok közötti forgalmak, a forgalmak lefolyása, a teherforgalom részarányai, az ingázó forgalom, az egyéni és a közforgalmú közlekedéssel megtett utazások aránya, a gyalogosan és kerékpárral megtett utazások). Az állandó mérőhelyek rendelkezésre álló adatait ki kell egészíteni további kikérdezéssel, rendszámfelírással, számításos módszerekben alapuló felvételekkel.

Az önálló közlekedésfejlesztési terv közlekedési vizsgálatának a rajzi munkarészei felhasználhatók a településfejlesztési terv közlekedési javaslatának készítéséhez.

Az ágazatonként elvégzett, közlekedési vizsgálatokból készített összefoglalók szolgálnak alapul a közlekedési javaslatok elkészítéséhez. A tapasztalatok alapján egyértelműen megállapítható, hogy csak részletes és alapos vizsgálatokból levont következtetések birtokában lehet a szükséges közlekedésfejlesztéseket meghatározni és azokra javaslatot tenni.

2.3.1.3. A főváros térségi közlekedésre vonatkozó javaslata

A közlekedési és forgalmi vizsgálatok felhasználásával forgalmi tervezés keretében – a területfelhasználási változások figyelembevételével – kell a várható közlekedési igényeket a különböző időtávlatokra meghatározni. A forgalmi tervezést a 2.2.2. pontban leírtak alapján kell elvégezni, természetesen a nagyságrend és a feladat összetettsége többszöröse még az ország legnagyobb településekének is.

Az önálló közlekedésfejlesztési terv javaslatai – felhasználásával kell a településfejlesztési terv közlekedési javaslatát elkészíteni, figyelembe véve egyidejűleg a település meglévő szerkezetét, a természeti, táji és épített értékeinek védelmét és a tervezett szerkezeti átalakítását, a természeti, táji és épített értékeinek fejlesztését, valamint ezekkel egyenrangúan a környezeti szempontokat is.

Az önálló közlekedésfejlesztési terv közlekedési főhálózati és létesítményi javaslatait (közúti, közforgalmú, vasúti, vízi és légi) nem lehet automatikusan beemelni a településfejlesztési tervbe, olyan mértékig kell megváltoztatni azokat, hogy beépíthetők legyenek, ugyanakkor a település működését is maradéktalanul biztosítaniuk kell.

Az elérendő városfejlesztési célokat tükröző forgalmi méretezés szerint meghatározott közlekedési igények alapján viszont nem elegendő csupán az egyes közlekedési hálózatok fejlesztésére javaslatot tenni. A főváros – a közlekedési hálózatok fejlesztése szempontjából – nem tekinthető egységes egésznek. A közlekedési hálózatok fejlesztése nem állítható elő az egyes hálózatok fejlesztési javaslatoként, hanem a hálózati rendszer egészét tekintve, térségenként differenciáltan kezelve kell a szükséges hálózatfejlesztéseket meghatározni. Együtműködésén alapuló rendszerfejlesztésre van szükség.

Az egyes közlekedési hálózatok sűrűségét a településszerkezethez igazodóan kell meghatározni, alapvető tervezési szempont a település környezeti viszonyainak javítása, a közlekedés káros hatásainak mérséklése. Az egyes térségek működőképességét a közlekedési hálózatoknak együttesen kell biztosítani, az egyéni és a közforgalmú közlekedés munkamegosztására kell törekedni. Minden eszközzel törekedni kell a közösségi közlekedés arányának növelésére, előnyben részesítésére.

A különböző közlekedési hálózatok és a településszerkezet közötti legnagyobb összhang megteremtésére, a közlekedési hálózatok jelentős elválasztó hatásának mérséklésére kell törekedni. Amennyire nemkívánatos egyes kialakult térségekben a nagyforgalmú főútvonalak jelenléte, ugyanannyira elősegíthetik a leromlott térségek átalakulását. A közlekedési hálózatok fontosabb elemei jelentősen hatnak a városszerkezet alakítására, a területek hasznosítására.

A hálózatfejlesztések sorrendiségét a forgalmi szempontok mellett elméletben a területfejlesztések igénye határozza meg.

A közlekedési javaslat szöveges és rajzi munkarészekből áll, amelyeknek az önálló közlekedésfejlesztési terv közlekedési vizsgálati munkarészeinél leírt témakörökre kell kiterjednie.

2.3.1.4. A főváros belső közlekedési hálózatainak és létesítményeinek javaslata

A javaslatoknak illeszkedniük kell a területrendezési tervek országos és az agglomerációs közlekedési hálózati javaslataihoz.

- a főúthálózat és az egyéb szerkezeti jelentőségű utak és ezek kapcsolatainak fejlesztése, csomópontok, közúti-vasúti keresztezések javaslata
- a kötöttpályás közforgalmú közlekedési hálózatok és kapcsolataik, valamint létesítményeinek javaslata, létesítendő P+R parkolók
- egyéb alapvető fontosságú tömegközlekedési (autóbusz) hálózatok, fontosabb végállomások, átszállóhelyek, kombinált közlekedési csomópontok
- a vasúthálózat és létesítményeinek javaslata, létesítendő P+R parkolók
- a vízi közlekedés és létesítményeinek javaslata
- a légi közlekedés és létesítményeinek javaslata
- a kerékpáros közlekedési hálózat és létesítményeinek javaslata, kombinált közlekedés, létesítendő B+R parkolók
- parkolási javaslat, létesítendő parkolók és garázsok, valamint P+R parkolók.
- a kombinált áruszállítás létesítményeinek – logisztikai területek – javaslata.

A szöveges munkarészben kell indokolni a területrendezési tervekben, illetve az egyéb magasabb szintű közlekedésfejlesztési tervekben meghatározott közlekedési javaslatokon tett pontosításokat:

- a főút, a vasút, a helyi kötöttpályás közforgalmú, a kerékpáros és a fővárosi jelentőségű gyalogos-közlekedési hálózatokra vonatkozó javaslatok felsorolása, a javasolt nyomvonal-változtatások indoklása, a tervezett kapacitásértékek ismertetése, a szintbeni főút-vasúti keresztezések megszüntetésére, valamint a főutak csomópontjainak fejlesztésére vonatkozó javaslatok leírása
- a felsorolt közlekedési hálózatokhoz és a vízi és légi közlekedéshez tartozó létesítmények fejlesztési javaslata.

A fentiekben felsorolt – az önálló közlekedésfejlesztési terv közlekedési javaslatának és a forgalmi méretezés felhasználásával készítendő – közlekedési javaslati munkarészek készítése során az alábbi tervezési szempontok figyelembevétele szükséges:

- a belső városi térségekben az egyéni közlekedést mérsékelni, a közforgalmú közlekedés, valamint a gyalogos és kerékpáros közlekedés részarányát növelni kell;

- a közforgalmú közlekedés különböző fajtáinak (elővárosi vasutak, gyorsvasutak, közúti vasutak) legteljesebb együttműködésére, az átszállókapcsolatok javítására és a kombinált utazási formák esetén a gyaloglási távolságok csökkentésére kell törekedni és az ehhez szükséges területeket a célszerűség (és nem a maradékelv) alapján kell kijelölni. A közforgalmú közlekedés fejlesztésénél az egyéni gépjármű-közlekedéssel szembeni versenyképes alternatíva nyújtására kell törekedni;
- a kerékpáros hálózatot lehetőleg irányhelyes kerékpársávokként és önálló kerékpárutakként kell megtervezni;
- a gyalogosközlekedés kedvező kialakítását a város teljes területén minden egyéb közlekedési ágazattal szemben előnyben kell részesíteni, a gyalogosközlekedési létesítmények tervezésénél a biztonságon túl alapvető szempont a legrövidebb útvonal és az akadálymentesség biztosítása;
- a közterületeket a lehető legnagyobb mértékben mentesíteni kell a parkolás alól, a megmaradó közterületi parkolásra – szükség esetén – parkolásszabályozást kell bevezetni;
- javaslatot kell adni az egyes területek forgalommentesítésére, forgalomcsillapítására (az övezeti szabályozásba bevonandó területek kijelölésére) is;
- az áruszállítás, a teherforgalom útvonalait és a belső területeken koncentrált, biztosított rakodónyelveket kell kijelölni. A kombinált áruszállítási formák megteremtéséhez a logisztikai területek helybiztosítása – és megfelelő kiszolgálása – szükséges;

A főváros javasolt (főút, vasút, vízi, légi, kötőtpályás közforgalmú és a kerékpáros) közlekedési hálózatai és létesítményei rajzi munkarészeinek méretaránya: M = 1:10 000 – 1:100 000.

2.3.2. Fővárosi rendezési szabályzat

A Fővárosi rendezési szabályzat építési jogot nem keletkeztet, azonban a fővárosi kerületek rendezési terveinek ezzel összhangban kell készülniük, így meghatározhatók olyan közlekedéssel kapcsolatos előírások, amelyek összfővárosi érvényre juttatása célszerű és ezért szükséges.

A fővárosi fejlesztési tervben meghatározott településfejlesztési célok megvalósítása érdekében, azzal összhangban fővárosi rendezési szabályzat készül, amely többek között tartalmazhatja

- a főváros teljes közigazgatási területére a beépítésre szánt és a beépítésre nem szánt területek használatának általános jellegét a (terület)felhasználást)
- a fővárosi műszaki infrastruktúra elemek területbiztosítását.

A közlekedési területbiztosítás keretében meg kell különböztetni az egyes aláágazatok területeit és a velük kapcsolatos létesítmények elhelyezésére szolgáló területeket (járműtelepek, P+R parkolók, a vasúti, vízi, légi közlekedési létesítmények területeit).

2.3.3. Duna-parti építési szabályzat és a Városligeti építési szabályzat

A főváros két kijelölt speciális részterületére készülő rendezési terv esetében úgy kell eljárni, mint az A-D kategóriába sorolt települések rendezési terveinek részleges módosítása esetén.

2.4 Az Elektronikus Térségi Tervezést Támogató Rendszer (E-TÉR)

Az Elektronikus Térségi Tervezést Támogató Rendszer (E-TÉR) jelenleg a településtervezésben, közlekedéstervezésben részt vevő szervezetek számára elérhető legkorszerűbb, hivatalos szakterületi adatbázis. A területrendezési, területfejlesztési, településrendezési, településfejlesztési tervek teljes életciklusát (tervezés, véleményezés, elfogadott tervek elérhetővé tétele) webes eszközökkel támogatja.

A rendszer három modulból áll: Tájékoztató Modul, Egyeztető Modul, Tervezői Modul.

Az E-TÉR felületet biztosít a hivatalos egyeztetésben részt vevők számára a véleményezési folyamat lefolytatására, hivatalos dokumentálására, a jogszabályban rögzített felsőbb szintű rendezési terveknek való megfelelés miniszteri és főépítési vizsgálatára, az egy időben készülő tervek együttműködésére. A hivatalos egyeztetés mellett az E-TÉR felülete segíti a részvételt is, amely során az érintettek, kulcsszereplők már a tervezés folyamán bevonásra kerülnek, lehetőséget kapnak a dokumentumok megismerésére, a tervezés szereplői közötti együttműködésre.⁷

⁷ A véleményezői szerepkörben érintettek a 218/2009. (X.6.) Korm. rendelet illetve a 2/2005. (I.11.) Korm. rend. alapján meghatározottak

Az E-TÉR harmadik feladata az országos, kiemelt térségi, megyei és településtervek alkotta teljes tervhierarchia egymásra épülésének biztosítása érdekében a kiindulási és igazodási pontként szolgáló térinformatikai és egyéb adatbázisok tervezői hozzáféréseinek biztosítása.

A jelenleg elérhető tájékoztató modul korszerű térképi megjelenítő online felületén elsőként az Országos Területrendezési Terv, a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve és a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Területrendezési Terve térképi mellékletei kerültek publikálásra.

2.4.1. *Webes térképi szolgáltatás használata*

A térképi tartalom web böngészőn keresztül érhető el, alapvető keresési, egyszerű lekérdezési, vizualizációs eszközök segítik a tájékozódást.

2.4.2. *WMS szolgáltatás használata*

A Lechner Tudásközpont a Web Map Service (WMS) szolgáltatások révén nem vagy csak nehezen hozzáférhető téradat rétegek térinformatikai szoftveres koordináta helyes megjelenítését teszi lehetővé. A szolgáltatás az interneten keresztül a téradatokat georeferált raszterképpé (JPEG, PNG, GIF) alakítva küldi át a felhasználónak. A Web Map Tile Service (WMTS) szolgáltatás, a WMS továbbfejlesztett változata a gyors rendelkezésre állás érdekében az egyes lépték szintekhez előre generált térkép-csompéket ad át. A WMS és WMTS szolgáltatások minden olyan térinformatikai szoftverrel felhasználható, amely képes a WMS szabvány szerint érkező adatok fogadására. Hasonlóképpen a WMS /WMTS szolgáltatás mára a CAD tervezőszoftverek újabb verzióiban is használható adatkapcsolatot biztosít.

A Lechner Tudásközpont az alábbi területrendezési tervek térképi állományait szolgáltatja WMS/WMTS szolgáltatásként, de a megyei és települési szintű adatszolgáltatás is elérhetővé válik rövidtávon.

- Országos Területrendezési Terv (OTrT)
- Budapest Agglomeráció Területrendezési Terve (BATrT)
- Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Területrendezési Terve (BKÜTrT)

FÜGGELÉK

A műszaki előírások kidolgozásánál figyelembe vett legfontosabb meghatározások és előírások az Étv., az OTÉK és az 1988. évi közúti közlekedésről szóló I. törvény és annak végrehajtásáról szóló 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet szerint kerültek meghatározásra.

F1. Fogalommeghatározások

Településterv: a településfejlesztési terv és a településrendezési terv együttes megnevezése. (Étv. 2. § 29. pont)

Településfejlesztési terv: A települési önkormányzat a település tervszerű, fenntartható, valamint gazdaságos fejlesztése és üzemeltetése érdekében, a település egészére integrált, stratégiai és területi alapú, a környezeti, társadalmi és gazdasági adottságokra alapozott – a településrendezést elősegítő – településfejlesztési tervet készít. (Étv. 9/A. § (1))

Településrendezési terv: a településfejlesztési tervben foglaltakkal összhangban, az abban meghatározott településfejlesztési célok megvalósítása érdekében önkormányzati rendeletként

- a) a települési önkormányzat képviselő-testülete helyi építési szabályzatot
- b) a fővárosi kerületi önkormányzat képviselő-testülete kerületi építési szabályzat elnevezésű helyi építési szabályzatot,
- c) a fővárosi önkormányzat közgyűlése fővárosi rendezési szabályzatot, valamint a helyi építési szabályzatnak minősülő Duna-parti építési szabályzatot és Városligeti építési szabályzatot

[az a)-c) pont alattiak a továbbiakban együtt: településrendezési terv] fogad el.

Településrendezési terv csak a településfejlesztési tervvel összhangban készülhet. A településrendezési terv módosításával egyidejűleg a képviselő testület dönt, hogy a településfejlesztési tervet változatlan tartalommal fenntartja, vagy a településrendezési tervre tekintettel módosítja. (Étv. 10.§)

Fővárosi rendezési szabályzat: a fővárosban a településrendezés és az építés összehangolt rendjének biztosítása érdekében az országos településrendezési és építési követelményeknek megfelelően a beépítésre szánt és a beépítésre nem szánt területek használatának általános jellegét, a kormányrendeletben meghatározott egyes településrendezési követelményeket, a fővárosi infrastruktúra területbiztosítását megállapító fővárosi önkormányzati rendelet, amely telekalakítási és építésjogi szabályozási elemeket nem tartalmaz. (Étv. 2. § 35. pont)

Fővárosi településfejlesztési terv: a Fővárosi Közgyűlés által határozattal elfogadott olyan terv, amely meghatározza a főváros jövőképét, javaslatot tesz a főváros egészét vagy több kerületet érintő környezeti, társadalmi, gazdasági és infrastruktúra-fejlesztésre, a műszaki, az intézményi, valamint a táji, természeti és ökológiai adottságok fenntartható hasznosítására, a fővárosnak az országban betöltött különleges szerepköréhez kapcsolódó fejlesztési célokra, a településfejlesztési szándékokra és a fejlődés kimeneteli adataira. (Étv. 2. § 37. pont)

Duna-parti építési szabályzat: a Duna főmedrével közvetlenül határos telkek és a Margitsziget területének építési rendjét és rendeltetését a helyi sajátosságoknak megfelelően megállapító és biztosító fővárosi önkormányzati rendelet, amely telekalakítási és építésjogi szabályozási elemeket tartalmaz. (Étv. 2. § 38. pont)

Városligeti építési szabályzat: a Városliget megújításáról és fejlesztéséről szóló törvény hatálya alá tartozó terület építési rendjét és rendeltetését a helyi sajátosságoknak megfelelően megállapító és biztosító fővárosi önkormányzati rendelet, amely telekalakítási és építésjogi szabályozási elemeket tartalmaz. (Étv. 2. § 39. pont)

F2. A településfejlesztés és a településrendezés célja, feladata és eszközei

A településfejlesztés és a településrendezés célja a lakosság életminőségének és a település versenyképességének javítása érdekében a fenntartható fejlődést szolgáló településszerkezet és a jó

minőségű környezet kialakítása, a közérdek érvényesítése az országos, a térségi, a települési érdek és a jogos magánérdekek összhangjának biztosításával, a természeti, táji és építészeti értékek gyarapítása és védelme, az erőforrások kíméletes és környezetbarát hasznosításának elősegítése. [Étv. 7. § (1)]

I. A településfejlesztés feladata

A településfejlesztés feladata a településen élők számára a települési élet- és környezetminőség javítása, a környezetbiztonság erősítése, a települési erőforrásokra építő, az erőforrások fenntarthatóságát biztosító jövőkép, ezzel összhangban a rövid, közép- és hosszú távú fejlesztési irányok, célok és az azok elérését biztosító beavatkozások, programok és eszközök - fejlesztési akcióterületükkel együtt történő - meghatározása, az országos és térségi érdek, valamint a szomszédos és a más módon érdekelt többi település településterveinek figyelembevételével. [Étv. 9.§]

II. A településfejlesztési terv [Étv. 9/A. §]

A települési önkormányzat a település tervszerű, fenntartható, valamint gazdaságos fejlesztése és üzemeltetése érdekében, a település egészére integrált, stratégiai és területi alapú, a környezeti, társadalmi és gazdasági adottságokra alapozott - a településrendezést elősegítő - településfejlesztési tervet készít.

A településfejlesztési tervben az önkormányzat a területi adottságok és összefüggések figyelembevételével rövid, közép- és hosszú távra rendszerbe foglalja településfejlesztési szándékait, ennek keretében

- a) meghatározza a település jövőképét,
- b) a jövőkép megvalósítása érdekében meghatározza az integrált stratégiai fejlesztési célokat és a célok elérését szolgáló feladatokat,
- c) az egyes integrált stratégiai fejlesztési célokhoz és a feladatokhoz rögzíti a fejlesztési céladatokat és a fejlesztési akcióterületeket, egyben javaslatot tesz - a település térbeli, fizikai rendszerébe illesztve - az akcióterületek hasznosításának jellegére és módjára, a megőrzendő és a fejlesztési célokat szolgáló egyéb területek meghatározásával együtt,
- d) meghatározza az a)-c) pontban foglaltak térbeli, időbeli és gazdasági rendszerét.

(3) A (2) bekezdés szerinti településfejlesztési terv részletes tartalmi követelményeit az e törvény végrehajtására kiadott kormányrendelet állapítja meg, amely a település népességszámára tekintettel az egyes településekre eltérő tartalmi követelményeket határoz meg.

(4) A településfejlesztési tervet a települési önkormányzat képviselő-testülete normatív határozattal állapítja meg azzal, hogy egy településre és egy fővárosi kerületre csak egy településfejlesztési terv készülhet.

(5) A településfejlesztési tervben foglaltakat a települési önkormányzat a döntéseiben érvényesíti.

III. A településrendezési terv [Étv. 10. §]

Településrendezési terv csak a településfejlesztési tervben foglaltakkal összhangban, az abban meghatározott településfejlesztési célok megvalósítása érdekében önkormányzati rendeletként

- a) a települési önkormányzat képviselő-testülete helyi építési szabályzatot,
 - b) a fővárosi kerületi önkormányzat képviselő-testülete kerületi építési szabályzat elnevezésű helyi építési szabályzatot,
 - c) a fővárosi önkormányzat közgyűlése fővárosi rendezési szabályzatot, valamint a helyi építési szabályzatnak minősülő Duna-parti építési szabályzatot és Városligeti építési szabályzatot
- [az a)-c) pont alattiak a továbbiakban együtt: településrendezési terv] fogad el.

Településrendezési terv csak a településfejlesztési tervvel összhangban készülhet. A településrendezési terv módosításával egyidejűleg a képviselő testület dönt, hogy a településfejlesztési tervet változatlan tartalommal fenntartja, vagy a településrendezési tervre tekintettel módosítja.

F3. A helyi építési szabályzat és a szabályozási terv [Étv. 13.§]

Az építés helyi rendjének biztosítása érdekében a települési önkormányzat az országos szabályoknak megfelelően, illetve az azokban megengedett eltérésekkel a település közigazgatási területének felhasználásával és beépítésével, továbbá a környezet természeti, táji és épített értékeinek védelmével kapcsolatos, a telkekhez fűződő sajátos helyi követelményeket, jogokat és kötelezettségeket helyi építési szabályzatban állapítja meg. [Étv. 13. §]

Valamennyi település helyi építési szabályzatának tartalmaznia kell legalább a következőket (a továbbiakban: minimális tartalmi követelmény):

a) az építési övezet és az övezet, valamint érintettség esetén a szabályozási vonal ingatlan-nyilvántartási alaptérképen alapuló térképi megjelenítését;

b) az építési övezetre és az övezetre az építési helyet, a megengedett legnagyobb beépítettséget, a megengedett legnagyobb beépítési magasságot, a legkisebb zöldfelületi mértéket, a közműellátás és járműelhelyezés követelményeit, valamint az elhelyezhető és tiltott rendeltetéseket;

c) a telekalakítás szabályait;

d) érintettség esetén az országos és helyi építészeti örökségvédelemmel, régészettel, környezet- és természetvédelemmel, valamint honvédelemmel kapcsolatos rendelkezést, továbbá a veszélyeztetett területekre, a természeti csapások elleni védelemre, a katasztrófavédelemre, valamint a honvédelmi és katonai célú területekre vonatkozó védőterületet és védőtávolságot.

(3) A Kormány rendeletében egyes települések és a fővárosi kerületek vonatkozásában a (2) bekezdésben foglaltakon túlmenően további kötelező tartalmi követelményeket is megállapíthat.

(4) A helyi építési szabályzatban megállapított követelmények - ideértve az (2) bekezdés szerinti minimális tartalmi követelményeket is - nem lehetnek megengedőbbek az országos településrendezési és építési követelményekről szóló kormányrendeletben, valamint a 4. § (3a) és a 6. § (3) bekezdése szerinti kormányrendeletben foglaltaknál, kivéve, ha azt kormányrendelet kifejezetten megengedi.

(5) A 33/A. § (1) bekezdése szerinti építési tevékenység esetén a helyi építési szabályzatban meghatározott (2) és (3) bekezdés szerinti minimális tartalmi követelményeket és a rendeltetési egységek számát figyelembe kell venni.

(6) A polgármester (főpolgármester) - a jogalkotásról szóló törvény szerinti elektronikus jogszabálygyűjteményben való közzététellel egyidejűleg - a helyi építési szabályzatot, illetve módosítása esetén a módosításokkal egységes szerkezetbe foglalt helyi építési szabályzatot feltölti az E-TÉR-be a 8. § (4) bekezdés d) pontjában meghatározott módon.

(7) Egy településre - ide nem értve a megyei jogú városokat, a fővárost és a fővárosi kerületeket - csak egy helyi építési szabályzat készülhet a 10. § (2) bekezdésének figyelembevételével.

(8) A helyi építési szabályzatban - különösen a helyi építési szabályzat (2) bekezdés a) pontja szerinti térképi megjelenítése során - megjeleníthető olyan tény vagy adat, amely a helyi építési szabályzat (1) bekezdés szerinti tartalmának értelmezését elősegíti.

(9) Ha a helyi építési szabályzatban a (8) bekezdés szerinti tény vagy adat szerepel, egyértelműen meg kell határozni az ilyen adatok vagy tények körét. A helyi építési szabályzatban a (8) bekezdés szerinti tény vagy adat szerepeltetése - a (8) bekezdésben meghatározottakon túl - további joghatás kiváltására alkalmas normatív jelleggel nem rendelkezik.

13/A. § A településterv készítéséhez, és a településképi követelmények meghatározásához szükséges állami ingatlan-nyilvántartási térképi adatbázis adatait, a Mezőgazdasági Parcella Azonosító Rendszer a településrendezési és településfejlesztési feladatok ellátásához szükséges adattartalmú felszínborítási rétegét, az érintett területre a Mezőgazdasági Parcella Azonosító Rendszer program-szerű felújításához használt legfrissebb évjárat szerinti ortofotóit, valamint az ország 1:10000 digitális szintvonalrajzát és domborzatmodelljét (DDM-5) a földmérési és térinformatikai államigazgatási szerv térítésmentesen biztosítja.

F4. A fővárosra vonatkozó sajátos rendelkezések

A fővárosban a fővárosi önkormányzat fővárosi településfejlesztési tervet, a fővárosi kerületi önkormányzat a fővárosi kerület közigazgatási területére kerületi településfejlesztési tervet határoz meg. [Étv. 14.§ (2)]

A kerületi településfejlesztési terv a fővárosi településfejlesztési tervvel összhangban készül.

A főváros településrendezési tervei: a fővárosi rendezési szabályzat (FRSZ), amely építési jogot nem keletkeztet, a fővárosi önkormányzat által a fővárosi rendezési szabályzattal összhangban készülő Duna-parti építési szabályzat (DÉSZ) és Városligeti építési szabályzat (VÉSZ), és a fővárosi kerületi önkormányzat által a fővárosi rendezési szabályzattal összhangban – a DÉSZ és VÉSZ területének kivételével - a kerület területére megállapított kerületi építési szabályzat. [Étv. 14/A. §]

F5. Közlekedési és közműterületekre vonatkozó előírások

A közúti közlekedési terület az országos és a helyi közút, a kerékpárút, a gépjármű-várakozóhely (parkoló) - a közterületnek nem minősülő telken megvalósuló kivételével -, a járda és gyalogút (sétány), köztér, mindezek csomópontja, vízelvezetési rendszere és környezetvédelmi építményei, a közúti közlekedés, továbbá a közmű és a hírközlés építményei elhelyezésére szolgál. [OTÉK 26. § (1)]

A közút elhelyezése céljára - más jogszabályi előírás hiányában - legalább a következő szélességű területet kell biztosítani, a vonalvezetési jellemzők figyelembevételével:

- a) gyorsforgalmi út (autópálya, autópálya) esetén 60 m,
- b) főút esetén 40 m,
- c) országos mellékút esetén 30 m,
- d) helyi gyűjtőút esetén 22 m,
- e) kiszolgálóút esetén 12 m,
- f) kiszolgálóút kialakult állapot esetén a helyi építési szabályzatban foglaltaknak megfelelően,
- g) kerékpárút esetén 3 m,
- h) gyalogút esetén 3 m.

[OTÉK 26. § (2)]

A közlekedési terület méretét úgy kell meghatározni, hogy az a helyi sajátosságoknak megfelelő zöldfelületi, gyalogközlekedési, valamint csapadékvíz-szikkasztási igényeket ki tudja szolgálni. [OTÉK 26. § (3)]

A közúti közlekedési területen a közlekedést kiszolgáló épület, valamint a területet igénybe vevők ellátását szolgáló iroda, kereskedelmi, szolgáltató, raktár- és szállásjellegű épület helyezhető el. Lakás - a helyi építési szabályzatban meghatározott számban és módon elhelyezett szolgálati lakás kivételével - nem helyezhető el. [OTÉK 26. § (4)]

Az egyéb közlekedési terület a kötöttpályás, a vízi és a légi közlekedés, továbbá a közmű és a hírközlés építményei elhelyezésére szolgál. [26/A. § (1)]

A vasút elhelyezése céljára - más jogszabályi előírás hiányában - legalább a következő szélességű építési területet kell biztosítani, a vonalvezetési jellemzők figyelembevételével:

- a) kétvágányú vasút esetén 20 m,
- b) egyvágányú vasút esetén 10 m.

[26/A. § (2)]

Az egyéb közlekedési területen a közlekedést kiszolgáló épület, valamint a területet igénybe vevők ellátását szolgáló iroda, kereskedelmi, szolgáltató, raktár- és szállásjellegű épület helyezhető el. Lakás - a helyi építési szabályzatban meghatározott számban és módon elhelyezett szolgálati lakás kivételével - nem helyezhető el. [26/A. § (3)]

A közműelhelyezési terület a közműellátás építményei elhelyezésére szolgál. A területen elhelyezhető épület a közműellátás céljára szolgáló rendeltetést tartalmazhat. [26/B. §]

A hírközlési terület a hírközlés építményeinek elhelyezésére szolgál. A területen csak a hírközlés céljára szolgáló épület helyezhető el. [26/C. §]

F6. Járművek elhelyezésére vonatkozó előírások

Az új építmények, önálló rendeltetési egységek, területek rendeltetésszerű használatához - a helyi építési szabályzat eltérő rendelkezésének hiányában a (10) és a (11) bekezdésben foglaltak kivételével - legalább a (2) és a (4) bekezdésben előírt mennyiségű és fajtájú gépjármű elhelyezési lehetőséget, továbbá rendszeres teherszállítás esetén rakodóhelyet kell biztosítani. Meglévő építmények bővítése, átalakítása, rendeltetésük módosítása esetében - a (10) bekezdésben foglaltak kivételével - 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, rendeltetésmódosítása esetében - a (10) bekezdésben foglaltak kivételével - nem kell a gépjárművek elhelyezését biztosítani. [OTÉK 42. § (1)]

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, a (10) bekezdésben foglaltak figyelembe vételével meghozott eltérő rendelkezése hiányában - a (2a) bekezdésben foglaltak kivételével a 4. számú melléklet szerint meghatározott számú személygépkocsi elhelyezését kell biztosítani. [OTÉK 42. § (2)]

A (2) bekezdéstől eltérően, a lakás és üdülő önálló rendeltetési egysége után a helyi építési szabályzatban meghatározott számú személygépkocsi elhelyezését kell biztosítani, azzal, hogy a helyi építési szabályzat kötelezően legfeljebb egy személygépkocsi elhelyezését írhatja elő. [OTÉK 42. § (2a)]

A (2) bekezdés szerint számított minden megkezdett 50 db várakozóhelyből legalább egyet a mozgásukban korlátozottak részére kell kialakítani, amelyekből legfeljebb négy helyezhető közvetlenül egymás mellé. [OTÉK 42. § (3)]

Egy személygépkocsi elhelyezését kell biztosítani:

1. kereskedelmi, szolgáltató önálló rendeltetési egység árusítóterének 0-100 m²-ig minden megkezdett 10 m², e fölött minden megkezdett 20 m² nettó alapterülete után,
2. szállás jellegű - kivéve hajléktalanszálló és idősek otthona, diákszálló, diákotthon - önálló rendeltetési egység minden vendégszoba után,
3. vendéglátó önálló rendeltetési egység fogyasztóterének minden megkezdett 5 m² nettó alapterülete után (beleértve a terasz, kerthelyiség területét is),
4. bölcsőde, mini bölcsőde, családi bölcsőde, munkahelyi bölcsőde, óvodai nevelési, alap- és közép fokú nevelési, oktatási önálló rendeltetési egység minden foglalkoztatója és/vagy tanterme nettó alapterületének minden megkezdett 20 m²-e után,
5. felsőfokú nevelési, oktatási és kutatási önálló rendeltetési egység oktatási és kutatási helyiségeinek minden megkezdett 20 m² nettó alapterülete után,
6. kulturális és közösségi szórakoztató önálló rendeltetési egység (színház, bábszínház, filmszínház, operaház, koncert-, hangversenyterem, művelődési központ, disco, vigadó, kaszinó, variete, cirkusz stb.) minden megkezdett 5 férőhelye után, valamint ahol a férőhely száma nem állapítható meg (múzeum, művészeti galéria, levéltár stb.) a huzamos tartózkodásra szolgáló helyiségek minden megkezdett 50 m² nettó alapterülete után,
7. sportolás, strandolás célját szolgáló önálló rendeltetési egységek minden 5 férőhelye után, lelátóval rendelkező, fedetlen vagy részben fedett sportlétesítmény minden megkezdett 15 férőhelye után,
8. igazgatási, nem fekvőbeteg-ellátó egészségügyi önálló rendeltetési egységek huzamos tartózkodásra szolgáló helyiségeinek minden megkezdett 10 m² nettó alapterülete után,
9. fekvőbeteg-ellátó egészségügyi önálló rendeltetési egység minden megkezdett 4 betegágya után,
10. ipari (üzemi) önálló rendeltetési egység gyártó, szerelő helyiségeinek minden megkezdett 200 m²-e után,
11. raktározási önálló rendeltetési egység raktárhelyiségeinek minden megkezdett 1500 m²-e után,
12. közforgalmú személyközlekedés célját szolgáló egységek
 - 12.1. vasúti állomásegységhez:
 - 12.1.1. normál nagy- és helyközi vasútállomás esetén (egy településen több állomás esetében arányosan elosztva)
 - 12.1.1.1. 30 000 fő lakosig vagy középállomásnál minden 1000 lakos,
 - 12.1.1.2. 30 000-100 000 fő lakosig vagy agglomerációs, kiemelt üdülőterületi, gyógyhelyi középállomásnál minden 1500 lakos,
 - 12.1.1.3. 100 000 fő lakos fölött vagy vasúti csomóponti állomásnál minden 2500 lakos után,
 - 12.1.2. kisvasúti állomás esetén egyedi vizsgálat alapján;

12.2. távolsági és helyközi autóbusz állomás és megállóhely egységhez (egy településen több állomás esetében arányosan elosztva):

12.2.1. 30 000 fő lakosig minden 1000 lakos,

12.2.2. 30 000-100 000 fő lakosig vagy agglomerációs, kiemelt üdülőtérületi, gyógyhelyi állomásnál, megállóhelynél minden 1500 lakos,

12.2.3. 100 000 fő lakos fölött vagy csomóponti állomásnál, megállóhelynél minden 2500 lakos után;

12.3. hajóállomás esetén:

12.3.1. 30 000 fő lakosig 5-10 db,

12.3.2. 30 000-100 000 fő lakosig 10-20 db,

12.3.3. 100 000 fő lakos fölött 20-30 db;

12.4. helyi tömegközlekedési eszköz végállomása esetén egyedi vizsgálat alapján (P+R),

12.5. repülőtér esetén egyedi vizsgálat alapján,

13. iroda, és egyéb önálló rendeltetési egységek huzamos tartózkodásra szolgáló helyiségeinek minden megkezdett 20 m² nettó alapterülete után,

14. jelentős zöldfelületet igénylő közösségi kulturális önálló rendeltetési egység (állatkert, növénykert, temető stb.) és közhasználatú park területének minden megkezdett 500 m²-e után,

15. kollégium, diákhon, diákszálló, idősek otthona esetében minden 10 férőhely után,

16. hajléktalanszálló, szállás jellegű önálló rendeltetési egység huzamos tartózkodás céljára szolgáló irodai helyiségeinek minden megkezdett 20 m² nettó alapterülete után.

[OTÉK 4. sz. melléklet a 253/1997. (XII.20.) Korm. rendelethez]

A (2) bekezdés szerint számított minden megkezdett ötven várakozóhelyből legalább egyet a mozgásukban korlátozottak részére kell kialakítani, amelyekből legfeljebb négy helyezhető közvetlenül egymás mellé. [OTÉK 42. § (3)]

Autóbusz-várakozóhelyet kell létesíteni - a (2) bekezdésben előírtakon túlmenően -

a) * minden olyan építményhez 200 látogatóként, vásárlóként, illetőleg férőhelyenként, ahol ilyen rendszeres forgalomra számítani kell;

b) hajóállomásokhoz a következők szerint:

ba) 30 000 fő lakosig 1 db,

bb) 30 000-100 000 fő lakosig 2 db,

bc) 100 000 fő lakos fölött 4 db.

Az ilyen építmények főbejáratánál biztosítani kell legalább egy, mozgáskorlátozottakat is szállító autóbuszból történő biztonságos ki- és beszállás lehetőségét. [OTÉK 42. § (4)]

Kerékpártárolót kell létesíteni minden olyan építményhez, ahol ilyen rendszeres forgalomra számítani kell [pl. egyéb közösségi szórakoztató, kulturális épület (szabadidő-központ, állatkert, arborétum stb.), kereskedelmi bevásárlóközpont, sportlétesítmény (stadion, strand, uszoda stb.), emlékhely stb.]. [OTÉK 42. § (5)]

A telken a 7. számú melléklet szerint számított kerékpár elhelyezését kell biztosítani minden olyan rendeltetésű építményhez, ahol rendszeres kerékpárforgalomra kell számítani. [OTÉK 42. § (6)]

1.	Lakás, üdülőegység	Minden lakás és üdülőegység után 1 db
2a.	Kereskedelmi egység 0-1000 m ² -ig	Az árusító tér minden megkezdett 150 m ² alapterülete után 2 db
2b.	Kereskedelmi egység 1000 m ² felett	Az árusító tér minden megkezdett 500 m ² alapterülete után 2 db
3.	Szálláshely szolgáltató egység	Minden megkezdett 15 vendégszoba egysége után 2 db
4.	Vendéglátó egység	A fogyasztó tér minden megkezdett 75 m alapterülete után 2 db

5.	Alsó- és középfokú nevelési-oktatási egység	A foglalkoztató és/vagy tanterem 50 m ² alapterülete után 2 db
6.	Felsőfokú oktatási egység	Oktatási és kutatási helyiségek 50 m ² alapterülete után 2 db
7.	Egyéb közösségi szórakoztató, kulturális egység (színház, bábszínház, filmszínház stb.)	Minden megkezdett 50 férőhelye után 5 db
8.	Egyéb művelődési egységek (múzeum, művészeti galéria, levéltár stb.)	A kiállítótér vagy kutatótér minden megkezdett 500 m ² alapterülete után 5 db, de maximum 50 db
9.	Sportolás, strand célját szolgáló egység	Minden megkezdett 20 férőhelye után 2 db
10.	Igazgatási, ellátó, szolgáltató, nem fekvőbeteg-ellátó egység	Az iroda- vagy ellátó terület minden megkezdett 100 m ² alapterülete után 1 db
11.	Fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység	Minden megkezdett 50 ágy után 1 db
12.	Ipari egység	Minden megkezdett 10 munkahely után 1 db
13.	Raktározási, logisztikai egység	A raktárterület minden megkezdett 10 000 m ² alapterülete után 1 db
14.a	Közösségi helyközi közlekedési végállomás	A tervezett vagy mért napi utasszám 5%-ával azonos darabszám
14.b	Közösségi helyközi közlekedési megállóhely	Megállóhelyenként minimum 5 db

[OTÉK 7. sz. melléklet a 253/1997. (XII.20.) Korm. rendelethez]

A 10 gépjárműnél nagyobb befogadóképességű felszíni várakozó- (parkoló) helyet fásítani kell. A parkoló felületek árnyékolását biztosító fásítást – helyi építési szabályzat eltérő rendelkezésének hiányában – minden megkezdett 6 db várakozó- (parkoló) hely után 1 db, nagy lombkoronát nevelő, környezettűrő, túlkoros, allergén pollent nem termelő lombos fa telepítésével kell megoldani, minimum 1 m² szabad földterület biztosításával, amely 1 m² alatti területei a telek zöldfelületébe nem számíthatók be. [OTÉK 42. § (7)]

Áru-rakodóhelyről kell gondoskodni minden olyan építmény részére, amelybe rendszeres áruszállítás történik. A rakodóhelyek nagyságát, számát és helyét a szállító jármű igénye szerint, továbbá úgy kell meghatározni, hogy a rakodás a közterület forgalmát és az építmény rendeltetésszerű használatát ne akadályozza. [OTÉK 42. § (8)]

Felszíni gépjármű-várakozóhely (parkoló), rakodóhely és autóbusz-megálló

- A) huzamos tartózkodás céljára szolgáló földszinti helyiség homlokzati nyílászárójához – a saját tulajdonú gépjármű kivételével – 5,0 méternél,
- B) nevelési-oktatási, gyógykezelés, regenerálódás célját szolgáló helyiségek nyílászáróihoz – 20 gépjárműnél nagyobb befogadóképesség esetén – 10,0 méternél közelebb nem lehet. [OTÉK 42. § (9)]
- A kereskedelemről szóló törvény szerinti napi fogyasztási cikket értékesítő, 300 m²-nél nagyobb bruttó alapterületű üzlet esetében:
 - a) az árusítótér minden megkezdett 10 m² nettó alapterülete után egy személygépkocsi elhelyezését kell biztosítani;
 - b) meglévő építmények bővítése, átalakítása, rendeltetésük módosítása esetében az a) pontban meghatározott számú gépjármű elhelyezését biztosítani kell;
 - c) az üzletre vonatkozóan a (2) bekezdés szerinti önkormányzati rendelet az a) pontban meghatározottaktól nem térhet el;
 - d) ha az adottságok szükségessé teszik a gépjármű-várakozóhelyek (parkolók) a telekhatártól mért, legfeljebb 50 m-en belüli más telken parkolóban, parkolóházban vagy a közforgalom céljára átadott magánút egy részének felhasználásával alakíthatók ki. [OTÉK 42. § (10)]

Ha az adottságok szükségessé teszik, a (2) bekezdés szerinti gépjármű-várakozóhelyek (parkolók) - a (10) bekezdésben foglaltak kivételével - a telekhatártól mért, legfeljebb 500 m-en belüli más telken parkolóban, parkolóházban vagy a közterületek közlekedésre szánt területe egy részének, illetve a közforgalom céljára átadott magánút egy részének felhasználásával kialakíthatók. [OTÉK 42. § (11)]

A települési önkormányzatnak - az építményekhez biztosított gépjármű elhelyezésén túlmenően - biztosítani kell a település idegenforgalmi és központi szerepéből származó forgalom ellátását szolgáló személygépjármű és autóbusz parkolóhelyeket, az igényeknek megfelelően, egyedi méretezés szerint. [OTÉK 42. § (12)]

A települési önkormányzatnak - különösen a városközpontok és egyéb történeti városnegyedek tehermentesítése érdekében - biztosítani kell a közterületeken vagy ahhoz csatlakozó területen kerékpárok elhelyezési lehetőségét a helyi sajátosságoknak megfelelően, egyedi méretezés szerint. [OTÉK 42. § (13)]

A meglévő, (10) bekezdés a) pontjában meghatározott minden megkezdett 100 várakozó- (parkoló) helyből legalább kettőt elektromos gépjármű töltőállomással kell ellátni

- a) 1500 m² nettó árusítótér meghaladó árusítótér felett 2019. január 1-jéig,
- b) 300-1500 m² közötti nettó árusítótér esetében
- ba) ha az 50 000 lakosnál nagyobb településen található 2019. január 1-jéig,
- bb) 20 001-50 000 lakosú településen 2020. január 1-jéig,
- bc) 20 000 lakosnál kisebb településen 2026. január 1-jéig. [OTÉK 42. § (15)]

F7. Alátámasztó munkarészekre vonatkozó előírások

Közlekedési javaslat nélkül nem készíthető településfejlesztési terv és településrendezési terv.

A településrendezési javaslatok részeként a beépítésre nem szánt területek közlekedési területei, valamint a településszerkezetet meghatározó szerkezetalkotó és tagoló közlekedési elemek, egyéb nyomvonalas elemek meghatározása lényeges. [314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet 3. számú melléklet]

A Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (a továbbiakban: Trtv.) 1/1. melléklet 2-81. pontjában meghatározott településeken (a továbbiakban: Agglomerációs település) - a Trtv.-ben meghatározott követelmények teljesítése mellett - új lakóterület csak akkor jelölhető ki, ha az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet (a továbbiakban: OTÉK) 10/A. §-ában foglaltak teljesülnek.

(2) Az Agglomerációs településen az (1) bekezdés szerinti új lakóterület kijelölésére irányuló településtervezési terv készítése vagy módosítása során az (1) bekezdésben foglaltak teljesítését, az új lakóterület kijelölésének szakmai megalapozottságát a tervező az alátámasztó javaslatban támasztja alá a 2. melléklet 1. és 2. pontja szerinti tartalommal, a forgalomterhelés tekintetében közlekedési javaslatban forgalomelemzéssel vagy forgalomszimulációs vizsgálattal, az óvodai, általános iskolai és egészségügyi alapellátás tekintetében külön, „a humán infrastruktúra ellátásának biztosítása” című javaslat fejezetben. [419/2021. (XII.15.) Korm. rendelet 16.§ (1-2.)]

F8. A közúthálózat-fejlesztésre vonatkozó közlekedési jogszabályi előírások

A) Az utakat úgy kell fejleszteni, hogy a közutak (országos közutak, helyi közutak) és a közforgalom elől el nem zárt magánutak összefüggő rendszert alkossanak. Tv. 11. § (1)

B) A közutak térségi hálózatának tervezése során - a közutak nyomvonalának kijelölésénél, az útkategória és keresztmetszeti megoldás kiválasztásánál, valamint a megvalósítás időbeli ütemezésénél - a következő gazdasági, társadalmi és környezeti szempontokat és hatásokat kell együttesen értékelni, és figyelembe venni:

- a) a létesítés, a felújítás, az üzemeltetés és a használat közvetlen társadalmi költsége,
- b) a közlekedés-biztonsági szempontból várható hatások,
- c) a települési környezetre gyakorolt hatások,
- d) a természeti és kulturális örökségi értékekre, természeti területekre, tájakra és Natura 2000 területekre, valamint a természeti erőforrásokra, különösen a termőföldre gyakorolt hatások és kockázatok,
- e) az elérhetőség-javulásból fakadó térségi gazdaságélénkítő hatás,

- f) nemzetközi együttműködés elősegítése,
- g) a hátrányos térségek, települések felzárkóztatásának célja,
- h) az országos, regionális, kiemelt térségi, megyei, valamint helyi területfejlesztési és -rendezési célok,
- i) a közúthálózat-fejlesztéssel szorosan összefüggő egyéb sajátos szempontok, különös tekintettel a honvédelmi, idegenforgalmi és vidékfejlesztési szempontokra.

[Kktv. 11. § (2)]

Az országos közút és vasútvonal mellett nem jelölhető ki új beépítésre szánt terület - a gazdasági területek és a 24. § (2) bekezdés i), k) és n) pontja szerinti területek kivételével -

a) gyorsforgalmi út esetében az út tengelyétől számított - amennyiben kormányrendelet másként nem rendelkezik - 250-250 m széles területen,

b) főút és a gyorsforgalmi úthoz tartozó csomóponti ág esetében az út tengelyétől számított 50-50 m széles területen,

c) környezeti hatásvizsgálathoz kötött vasúti pálya esetében a vasút szélső vágányától számított 100 m széles területen. [OTÉK 38.§ (8)]

Az országos közút mellett nem sorolható közjóléti erdő rendeltetésű erdő megvalósulását biztosító erdőövezetbe az út tengelyétől számított

a) gyorsforgalmi út esetében 100-100 m széles terület,

b) főút esetében 50-50 m széles terület. [OTÉK 38.§ (9)]

Országos törzshálózati vasúti pálya szélső vágányától számított 50 m, valamint egyéb környezeti hatásvizsgálathoz kötött vasúti üzemi létesítmény esetében 100 m távolságon belül építmény csak a vonatkozó feltételek szerint helyezhető el.

Katasztrófaveszélynek, katasztrófa kockázatnak kitett területen beépítésre szánt területet kijelölni, illetve épületet elhelyezni csak a település katasztrófavédelmi besorolásának és a veszélyeztető hatásnak a figyelembevételével lehet.

A (8)-(10) bekezdés előírásait a meglévő és a tervezett közút és vasút esetében egyaránt alkalmazni kell. [OTÉK 38.§ (10-12)]

C) A közúthálózat fejlesztésére tervet kell készíteni. A terv készítése során figyelembe kell venni a területfejlesztési koncepciókat és programokat, valamint a terület- és településrendezési terveket.

[Vhr. 5. § (1)]

D) A helyi közúthálózatok fejlesztésének tervezésénél biztosítani kell kapcsolódásukat az országos közúthálózathoz. [Vhr. 5. § (2)]

E) A közúthálózatok fejlesztési tervének készítésére és egyeztetésére a területfejlesztési koncepciók és programok, valamint a területrendezési tervek készítésének és egyeztetésének szabályait kell megfelelően alkalmazni. Az országos és a helyi közúthálózat fejlesztésére vonatkozó tervet a közlekedési hatósággal egyeztetni kell. [Vhr. 5. § (3)]

F) Az országos közúthálózat fejlesztési tervét a közlekedési és vízügyi miniszter előterjesztése alapján az Országos Területfejlesztési Koncepció és az Országos Területrendezési Terv figyelembevételével a Kormány hagyja jóvá. [Vhr. 5. § (4)]

G) A helyi közúthálózat fejlesztési tervét a településszerkezeti terv részeként a tulajdonos települési önkormányzat képviselő-testülete – több települést összekötő helyi közút esetén a megyei területfejlesztési koncepció és a megyei területrendezési terv figyelembevételével, több megyét érintő helyi közút esetén a régió területfejlesztési koncepciója és a régió területrendezési tervének figyelembevételével a külön jogszabályban meghatározott szervezet – hagyja jóvá. [Vhr. 5. § (5)]

H) A fővárosban a helyi közúthálózat fejlesztési tervét – a kerületi önkormányzatokkal történt egyeztetést követően – a Fővárosi Rendezési Szabályzattal összehangoltan a Fővárosi Közgyűlés hagyja jóvá.

[Vhr. 5. § (6)]

- I) A közúthálózat fejlesztési tervét ötévenként felül kell vizsgálni, és szükség szerint módosítani kell.
[Vhr. 5. § (7)]
- J) Az elfogadott közúthálózat-fejlesztési tervet a terület- és településfejlesztések és a település-rendezések során figyelembe kell venni. [Vhr. 5. § (8)]

Jogszabályi véleményezésre 2022.11.15.

A szövegben említett útügyi műszaki előírás

ÚT 2-1.201 Közutak tervezése útügyi műszaki előírás

Jogsabályok

1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről (Kktv.) és 30/1988. (IV. 21.) MT (végrehajtási rendelet (Vhr.)
1996. évi XXI. törvény a területfejlesztésről és a területrendezésről (Tftv.)
1996. évi LVIII. törvény az építészek szakmai kamaráiról
1997. évi LXXVIII. törvény az épített környezet alakításáról és védelméről (Étv.)
1999. évi CXV. törvény az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény módosításáról
2011. évi CLXXXIX. törvény Magyarország helyi önkormányzatairól (Mötv.)
2018. évi CXXXIX. törvény az országos településrendezési tervről (OTRT)
- 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet az országos településrendezési és építési követelményekről (OTÉK)
- 184/1996. (XII. 16.) Korm. rendelet a területfejlesztési koncepciók és programok, valamint a területrendezési tervek egyeztetésének és elfogadásának rendjéről
- 76/2009. (IV.8.) Korm. rendelet a területrendezési hatósági eljárásokról
- 218/2009. (X.6.) Korm. rendelet a területfejlesztési koncepció, a területfejlesztési program és a területrendezési terv tartalmi követelményeiről, valamint illeszkedésük, kidolgozásuk, egyeztetésük, elfogadásuk és közzétételük részletes szabályairól
- 314/2012 (XI.8.) Korm. rendelet a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről
- 419/2021. (VII.15.) Korm. rendelet a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről
- 46/1997. (XII. 29.) KTM rendelet az egyes építményekkel, építési munkákkal és építési tevékenységekkel kapcsolatos építésügyi hatósági engedélyezési eljárásokról
- 3/1998. (II. 11.) KHVM rendelet a közlekedési, hírközlési és vízi építménytervezési jogosultság részletes szabályairól
- 53/2000. (VIII. 11.) FVM rendelet a területrendezési és településrendezési tervezési jogosultságról

Szakanyagok

- Budapest Főváros Közgyűlésének 5/2015. (II.16.) Főv. Kgy. rendelete Budapest Főváros Rende-
zési Szabályzatáról (FRSZ)
- Budapest Főváros Közgyűlésének 50/2015. (I.28.) számú határozatával elfogadott Budapest Fő-
város Településszerkezeti Terve (TSZT)
- Budapest Főváros Közgyűlésének 32/2014. (VII.15.) Főv. Kgy. rendelete a Városligeti Építési
Szabályzatról (VÉSZ)
- Duna-parti építési szabályzat (DÉSZ)
 - a) I. ütem: 31/2016. (X. 25.) Főv. Kgy. rendelet a Duna-parti építési szabályzat Margitsziget te-
rületére vonatkozóan
 - b) II. ütem: Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 29/2017. (IX.19.) Főv. Kgy. ren-
delete a II. kerület Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról
 - c) III. ütem: Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 39/2016. (XI.3.) Főv. Kgy. rende-
lete a Budafok Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról

- d) IV. ütem: Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 33/2018. (X.30.) önkormányzati rendelete a IV. kerület, Újpest Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról
- e) V. ütem: Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 34/2018. (X.30.) önkormányzati rendelete a III. kerület, Óbuda-Békásmegyer I. szakasz Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról
- f) VI. ütem: Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 35/2018. (X.30.) önkormányzati rendelete a XXII. kerület, Budatétény és Nagytétény Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról
- g) VII. ütem: Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 52/2019. (XII.19.) Főv. Kgy. rendelet a XIII. kerület Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról
- h) VIII. ütem: Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 37/2018. (X.30.) önkormányzati rendelete a Népsziget területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról
- i) IX. ütem: Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 4/2018. (II.14.) önkormányzati rendelete Újbuda Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról
- j) X. ütem: Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 38/2018. (X.30.) önkormányzati rendelete az I. kerület Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról
- k) XI. ütem: Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 50/2018. (XI.10.) önkormányzati rendelete a Duna-part V., IX. és XXI. kerületi szakaszára vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról

Területrendezési hatósági eljárás

Területfejlesztésről és területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény

18. § (2) A területrendezésért felelős miniszter feladatköréhez tartozó egyes területrendezési hatósági eljárással összefüggő hatósági feladatokat az állami főépítész hatáskörében eljáró fővárosi és megyei kormányhivatal látja el.

23/D. § (1) A területrendezési tervekben nem szereplő, külön jogszabályban meghatározott műszaki infrastruktúrahálózatok és egyedi építmények területi elhelyezéséhez az állami főépítész hatáskörében eljáró fővárosi és megyei kormányhivatal térségi területfelhasználási engedélye szükséges.

(2) A településrendezési terv hiányában vagy a tervi elem településrendezési mélységű lehatárolásának hiányában a kiemelt térségi vagy a megyei területrendezési terv övezeti tervlapjain meghatározott övezeti határok és a térségi szerkezeti tervben meghatározott műszaki infrastruktúrahálózatok nyomvonalainak településrendezési mélységű pontosítása az állami főépítész hatáskörében eljáró fővárosi és megyei kormányhivatal térségi területfelhasználási engedélye alapján történik.

(3) A kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezetében, a magterület övezetében, az ökológiai folyosó övezetében és valamint a kiemelt térség területrendezési tervére vonatkozó törvény hatálya alá tartozó település közigazgatási határától számított 200 méternél közelebbi területen a beépítésre szánt terület kivételes kijelölése, továbbá a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervének hatálya alá tartozó települések területén a területcsere az állami főépítész hatáskörében eljáró fővárosi és megyei kormányhivatal térségi területfelhasználási engedélye alapján történik.

(3a)

(3b) A 23/D. § (1)-(3) bekezdése és (9) bekezdése szerinti területrendezési hatósági eljárás során a kapcsolattartás írásban történik.

(4) A térségi területfelhasználási engedély kiadása - az összhang igazolására vonatkozó kérelem kivételével - csak akkor tagadható meg, ha a térségi területfelhasználási kérelemben szereplő javaslat nincs összhangban az elfogadott országos vagy az adott térségre vonatkozó területrendezési terv előírásaival vagy a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény 6/B. §-ával és 8. §-ával.

(5)-(6)

(7) Az állami főépítész hatáskörében eljáró fővárosi és megyei kormányhivatal a területrendezési hatósági eljárást követően a térségi területfelhasználási engedélyt, valamint annak mellékleteként az engedélyezési tervdokumentációt közli a megyei önkormányzattal.

(8) Az állami főépítész - felkérésre - állást foglal a területfejlesztési és településrendezési terveknek, építészeti-műszaki terveknek, továbbá más ágazati terveknek és koncepcióknak a területrendezési tervekkel való összhangjáról, valamint a külön jogszabályban meghatározott területrendezési tanulmánytervről.

(9) A kiemelt térségi és megyei tervekkel összhangban nem lévő településrendezési terveket - az állami főépítész hatáskörében eljáró fővárosi és megyei kormányhivatal térségi területfelhasználási engedélye birtokában - a területrendezési tervvel összhangban lévőnek kell tekinteni.

76/2009. (IV. 8.) Korm. rendelet a területrendezési hatósági eljárásokról

1. § (1) Területrendezési hatósági eljárás kérelmezhető

a) településrendezési terv hiányában vagy a tervi elem településrendezési mélységű lehatárolása hiányában a kiemelt térségi vagy megyei területrendezési terv övezeti tervlapjain meghatározott övezeti határok és a térségi szerkezeti tervben meghatározott műszaki infrastruktúra-hálózatok nyomvonalainak és az egyedi építmények települési mélységű pontosítására (a továbbiakban: pontosítás);

b)

c) a kiemelt térségi és megyei területrendezési tervben nem szereplő, a területfejlesztési koncepció, a területfejlesztési program és a területrendezési terv tartalmi követelményeiről, valamint illeszkedésük, kidolgozásuk, egyeztetésük, elfogadásuk és közzétételük részletes szabályairól szóló kormányrendeletben meghatározott térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózatok és egyedi építmények területi elhelyezéséhez (a továbbiakban: beillesztés);

d) a településrendezési terv készítése során beépítésre szánt terület kivételes kijelölésére

da) a kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezetében, az ökológiai hálózat magterületének övezetében és az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében,

db) a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló törvényben foglalt kiemelt térségek területi hatálya alá tartozó települések közigazgatási határától számított 200 m-nél közelebbi területen,

dc) a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló törvénybe foglalt Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervének (a továbbiakban: BATrT) területi hatálya alá tartozó ökológiai hálózat magterületének övezetében történelmi sportterületen

(a továbbiakban együtt: beépítésre szánt terület kivételes kijelölése);

e) az országos, a kiemelt térségi vagy a megyei területrendezési tervben nem szereplő, a területfejlesztési koncepció, a területfejlesztési program és a területrendezési terv tartalmi követelményeiről, valamint illeszkedésük, kidolgozásuk, egyeztetésük, elfogadásuk és közzétételük részletes szabályairól szóló kormányrendeletben meghatározott országos jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózatok és egyedi építmények területi elhelyezéséhez (a továbbiakban együtt: országos jelentőségű elem beillesztése);

f) a BATrT területi hatálya alá tartozó településen a területcseréhez (a továbbiakban: területcsere);

g) a településrendezési tervnek a kiemelt térségi és megyei területrendezési tervvel való összhangjának megállapítására (a továbbiakban: összhang igazolása), amennyiben a területrendezési terv elfogadása előtt jogszerűen elfogadott településrendezési terv szerinti építési övezet, övezet nincs összhangban a területrendezési terv térségi szerkezeti tervében kijelölt térségi területfelhasználási kategóriával.

(2)

(3) Az atomerőműnek nem minősülő erőmű, villamosenergia-átviteli hálózat távvezeték elemei, nemzetközi és hazai szénhidrogén-szállító vezeték elemei beillesztése az energiaellátás biztonságának biztosításához akkor szükséges, ha

a) az országban a piaci folyamatok eredményeként rendelkezésre álló villamos energia mennyisége hosszú távon előreláthatóan nem képes kielégíteni a felhasználók várható villamosenergia-igényét,

b) az a villamos energiáról szóló törvény szerinti, a Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal által jóváhagyott hálózatfejlesztési tervben szerepel,

c) az a földgázellátásról szóló törvény szerinti, a Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal által jóváhagyott hálózatfejlesztési tervben vagy a szállítási rendszerüzemeltető működési engedélyében szerepel, vagy

d) az a földgázellátásról szóló törvény szerinti szállítóvezeték kivételével szénhidrogén szállítóvezeték elemének minősülő műszaki infrastruktúra-hálózat elemei és egyéb építmény területi elhelyezésére irányul.

(4) Az országos jelentőségű elem beillesztése a közlekedési infrastruktúra-hálózat elemei közül a gyorsforgalmi utak és főutak területi elhelyezéséhez akkor szükséges, ha a gyorsforgalmi út és a főút a gyorsforgalmi- és a főúthálózat hosszú távú fejlesztési programjáról és nagytávú tervéről szóló kormányhatározatban szerepel.

Irányelvek a városok közlekedésfejlesztési terveinek, valamint a településrendezési tervek közlekedési munkarészeinek tartalmi követelményeihez (Közlekedéstudományi Egyesület, 2000)

A településrendezési tervek részletes tartalmi és eljárási követelményei
(Magyar Urbanisztikai Társaság, 2002)

Településtervezési Szabályzat (2022. április 11.)

Jogszabályi véleményezésre 2022.11.15.