A Magyar Urbanisztikai Társaság véleménye a településrendezési és építési követelmények alapszabályzatáról szóló kormányrendelet tervezetéről

Gombos Márk helyettes államtitkár úr július végén a Magyar Urbanisztikai Társaság (MUT) számára megküldte „A településrendezési és építési követelmények alapszabályzata (TÉKA)" című kormányrendelet előzetes szakmai tervezetét, amelyre augusztusban társaságunk részletes véleményt készített és megküldött a minisztérium részére. E vélemény kialakításába a kérdéskör jelentőségére tekintettel augusztus folyamán az elnökség mellett bevontuk társaságunk tanácsadó testületét és tagozatait is, valamint az augusztusi közgyűlésünkön is külön pontot szántunk a tervezet egyes részeinek megvitatására. A megküldött javaslatainkra visszajelzést nem kaptunk.
Az Építési és Közlekedési Minisztérium 2024. szeptember 23-án tette közzé társadalmi egyeztetésre a jogszabály beterjesztett verzióját a kormany.hu weboldalon[1]. A véleményezés határidejeként szeptember 30-t határozta meg. E közzétételről és a társadalmi egyeztetés megindításáról tájékoztatást társaságunk nem kapott.

A jelenlegi OTÉK-ot felváltó jogszabály a hazai urbanisztikai gyakorlat egyik meghatározó dokumentuma lesz. Megítélésünk szerint a településtervezés szabályrendszerének újraépítése aktuális szakpolitikai teendő. Ugyanakkor ennek célszerű megteremtéséhez szükség lenne a gyakorlati tapasztalatok áttekintésére, az érintett szereplők szélesebb körű párbeszédére, a tudományos eredmények és nemzetközi tapasztalatok bevonására is. E folyamathoz felajánlottuk a Magyar Urbanisztikai Társaság, mint a településtervezési-fejlesztési szakterület elsődleges hazai szakmai szervezetének segítségét, amely majd hat évtizedes működése során mindvégig a tapasztalatcsere, a gyakorlat megismerése, a szakpolitikaformálás és a tervezés minőségének javítását szolgálta. Társaságunk felajánlotta, hogy a szakpolitika formálás segítése érdekében szívesen vállal a tervezői és önkormányzati gyakorlatot, nemzetközi tapasztalatokat és a tudományos eredményeket bevonó, a különböző szempontokat ütköztető eseményeket -ahogyan azt eddig sok szakpolitikai kérdés kapcsán tette - , amely megítélésünk szerint nagyban segítené a szakpolitika formálást. Sajnálatosan a jelenlegi jogalkotás ütemezése és a társadalmi egyeztetésre szánt rövid idő alkalmatlan, nem csupán a szükséges értékelések és elemzések elvégzésére és a szakmai párbeszédre, de a közel százoldalas dokumentum tartalmának érdemi kiértékelésére is. A dokumentum áttekintése alapján úgy látjuk, hogy az augusztusban megküldött javaslataink döntő többsége most is érvényes ezért az alábbiakban a tervezetre már augusztusban megküldött véleményünket ismertetjük.

Budapest, 2024. 09. 27.

A Magyar Urbanisztikai Társaság elnöksége
www.mut.hu

---

[1] kormany.hu/dokumentumtar/a-telepulesrendezesi-es-epitesi-kovetelmenyek-alapszabalyzatarol?fbclid=IwY2xjawFhTcBleHRuA2FlbQIxMAABHZGZIOO54WHkHfmBVLv2tzKUnKDO89Hg2HiQijgzpnw5MX0RkO5LPMpN8w_aem_3e5PYhlxgrhOn-s2qCbwGg

A Magyar Urbanisztikai Társaság előzetes véleménye a településrendezési és építési követelmények (TéKA) alapszabályzatára vonatkozó tervezet előzetes szakmai anyagáról

Készült a Magyar Urbanisztikai Társaság elnökségének, tanácsadó testületének, tagozatainak és egyes területi csoportjainak közreműködésével 2024 augusztusban

Tartalom

A. Általános észrevételek 3

B. Részletekre vonatkozó észrevételek 5

C. Közlekedési összefüggésekkel kapcsolatos észrevételek 9

A. Általános észrevételek

A településrendezési és építési követelmények alapszabályzata (TÉKA) tervezete a Magyar építészetről szóló 2023. évi C. törvény céljainak elérését elősegítő országos érvényű településrendezési és építési követelményeket rögzítő jogszabály, ugyanakkor a települési tervezési, a környezetfejlesztés lényeges keretrendszere. A településrendezési és tervezési követelmények újra fogalmazását összességében fontosnak és időszerűnek is tartjuk. Számos olyan ok van – urbanizációs folyamatok, klímaváltozás és fokozódó fenntarthatósági kihívás, közlekedési igények dinamikái – melyek időszerűvé teszik egy ilyen szabályrendszer újra alkotását. Ugyanakkor e rendszer újra szabályozásához fontosnak tartjuk a szakpolitikai terület helyzetének értékelését, a gyakorlat tapasztalatait – önkormányzatokét és tervezőkét – begyűjteni, megvitatni és kiértékelni, valamint a terület tudományos eredményeit is figyelembe venni, kitekintve a nemzetközi tapasztalatokra is.

Éppen ezért elsődleges javaslatunk az, hogy kerüljön sor a településrendezés különböző területeivel kapcsolatos párbeszédre, **a tapasztalatok feltárására**. A szakpolitikai döntésekhez meggyőződésünk szerint **célzott értékelések elkészítésére** is szükség lenne.

A Magyar Urbanisztikai Társaság (MUT) jelen keretek között a levélben jelzett fórumainak bevonásával előzetes véleményt tudott csak formálni a tervezetről, annak településrendezéssel és tervezéssel összefüggő tartalmairól, településfejlődési és települési közlekedési vonatkozásairól.

Társaságunk a jogszabály kialakítása kapcsán az alábbi három általános alapszempontra kívánja felhívni a figyelmet, amelyekhez alábbiakban bemutatott részletes észrevételeink is kapcsolódnak:

- Az új szabályozásnak a **fenntarthatóság** megteremtését ill. a fenntarthatósági átmenet elősegítését szükséges előmozdítania, az erőforrásokat óvó területhasználat alakításával, környezetbarát beépítési módokkal és azzal, hogy a kialakuló települési formák mindinkább az alacsonyabb környezeti lábnyommal járó társadalmi életformát segítsék elő, különös tekintettel a környezeti kihívások mind nagyobb részét jelentő **közlekedésre.** Az OTÉK/TÉKA több módon is hatást gyakorol a közlekedési rendszerek fenntarthatóságára ezért ezzel részleteiben is foglalkozik véleményünk.
- A **szubszidiaritás és az urbanisztikai szakmagyakorlás** szempontjai érdekében az országos jogszabály csak arról rendelkezzen, ami országos prioritáshoz, elváráshoz köthetően indokolható, ugyanakkor hagyjon kellő mozgásteret a települési önkormányzatoknak ill. a települési terveket készítő szakembereknek a helyi igényekre és adottságokra reflektáló, „terület-érzékeny”, „helyalapú” és kreatív megoldások kialakítására. Megítélésünk szerint a jelenlegi tervezet túl sok mindent kíván országos szabállyal megkötni ezzel kevés mozgásteret hagy a helyi érdek önkormányzati

megformálásának és a szakemberek szaktudásának és helyi közösségek kezdeményezéseinek.

- A szabályok egy átlátható, normatív rendszerben mindenki számára **egyenlően legyenek érvényesít**endőek. A tervezett rendeltetésük, beépítettségük és karakterbeli különbségeik alapján úgy kell besorolni a területeket, hogy az egy övezetbe tartozó, azonos adottságú telkeket azonos értékű építési jogok és kötelezettségek illessék meg. (Ez a jelenlegi OTÉK-ban szerepel, a tervezetben azonban nem.) A jelenlegi tervezetben az egyedi eltérések (**4. §)** nagyon széles körben (és nem egzakt módon meghatározott) okokból lennének lehetségesek. A rendezési tervtől való eltérésekről való döntéseket a tervezet úgy tűnik kiveszi az önkormányzat kezéből és azt a települési, állami és országos főépítészre testálja. Fontosnak tartjuk, hogy az eltéréseket csak legitim, választott testületek adhassanak az önkormányzati normák alól és csak nagyon kevés esetben közigazgatási szereplők. Ezért tartjuk fontosnak, hogy csak önkormányzat adhasson teljes vizsgálati formában új szabályt mondjuk egy tömb valamennyi telkére. Az eltérési szabályok ugyanakkor telektulajdonosok között teremtenek egyedi döntéseken alapuló eltérő gazdagodási helyzeteket. Főszabályként javasoljuk elfogadni, hogy ha telekértéknövekedés jön létre akkor a település a többlet nyereség fejében települési célokra adó formájában jusson hozzá ennek egyrészéhez! Szeretnénk jópéldaként ajánlani német szabályozási példát (Ld lábjegyzet[2])

Összességében tehát **kevesebb, ill. kevésbé szigorú országos előírást** javasolunk, azok esetében viszont **szűkebb mozgásteret hagyni a kivételekre**, az egyedi eltérésekre. A technikai részletekre vonatkozó szabályok mellett több esetben **irányelvet, konkrét érvényesítési célt** lehetne kijelölni, amelynek elérése településenként olykor eltérő módon valósítható meg hatékonyan, amit például a várostervezésben élenjáró angolszász gyakorlatokból lehetne legalább részben átvenni. (Ld. lábjegyzet[3])

Ehhez is kapcsolódik, hogy szükséges lenne a jogszabályi rendszerben egyértelműen **szétválasztani a településrendezési és az építményekkel szemben támasztott követelményeket**. A környezet, a társadalmi-gazdasági működés tágabb rendszereit befolyásoló településrendezés-tervezés nem mosható össze a műszaki objektumok – épületek – kérdéskörével. Ezt az európai joghoz, nevezetesen az építési termék-rendelethez (EU

[2] A német rendszerben a Baugesetzbuch (Építésügyi törvénykönyv) idevágó 31. § 2. bekezdése szerint: "(2) A szabályozási terv előírásai alól felmentést lehet adni, ha az eltérés nem érinti a terv alapvonalait és 1. a közérdek indokai, beleértve a lakosság lakásigényeit, (...) a szociális létesítmények igényeit, a megújuló forrásból származó energia gyors kiépítését, megkövetelik a felmentést, vagy 2. az eltérés településrendezési szempontból elfogadható, vagy 3. a szabályozási terv végrehajtása nyilvánvalóan nem szándékozott hátrányhoz vezetne és az eltérés a szomszédok érdekeinek méltányolásával együtt összeegyeztethető a közérdekkel. Felmentésről az önkormányzat (az ügy jelentőségétől függően a testület vagy annak bizottsága) az építési hatósággal egyetértésben dönt.

[3] Nagy Britannia rendszerében országos szinten nem konkrétumokat rögzítő szabályozás, hanem ún. planning policy van, ami célokat, szempontokat és elvek szintjén rögzített elvárásokat rögzít, sokkal inkább stratégiai dokumentumként. AZ ebben foglaltaknak konkrét területhasználati, beépítési döntésekben való érvényesítését helyi tervezési döntések biztosítják. A helyi tervek illeszkedését az országos célokhoz és elvárásokhoz azonban részletesen kidolgozott elemzések és vizslatok támasztják alá, amelyek elkésztése a tervezés kötelező elemei.

305/2011) való igazodás is célszerűvé teszi. Ha mégis egy jogszabályban marad e két, funkciójában eltérő terület akkor javasoljuk a rendeleten belül egyértelműen elkülöníteni ezeket (legalább annyira, mint az a jelenlegi OTÉK-ban megjelenik).

B. Részletekre vonatkozó észrevételek

A címben szereplő "**alapszabály**" fogalom használatát további megfontolásra ajánljuk. A felhatalmazásban is szereplő "településrendezési és építési (általános) szakmai követelmények" cím jobban tükrözi a valós, technikai részletekbe menő tartalmát a tervezetnek.

A **4. §-ban** nagyfokú, nehezen indokolható diszkrecionális jogkört ad az állami /országos főépítésznek, hogy az amúgy központilag nagyon kötött, szigorú szabályozásból egyéni döntésként engedjen. Ez a lobbizást és "kijárást" ösztönzi és ellene hat annak, hogy olyan normatív rendszer legyen, amiben vannak bizonyos országos elvárások, de a szubszidiaritás jegyében a helyi szintnek világos tervezési-irányítási mozgásköre - és felelőssége - van, helyre szabott megoldások születnek. A (4) pontban felsoroltak rendkívül sokféle és nehezen mérhető-igazolható lehetőséget adnak az eltérésekre, kivételekre, amelyről nem is dönthet az önkormányzat. Ezek az egyedi eltérési döntések plusz jogokat adva az ingatlanokhoz jelentős értéknövekedéshez juttathatják a tulajdonosokat. Éppen ezért megítélésünk szerint szükség lenne bevonni ezen értéknövekedéseknek a helyi megadóztatási kérdéskörét. Az önkormányzatok elvárhatják, hogy a többlet nyereség települési célokra elszedését akár adó formájában.

Az **értelmező rendelkezések** között (**5. §**) nagyon sok új fogalom ill. új értelmezés jelenik meg. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a fogalmak használatánál különösen fontos a szakmai párbeszédben való kiérlelés, tudományos mealapozás és a gyakorlati használatok figyelembevétele. Ilyen dilemma merül fel a település revitalizáció, rehabilitáció, rekonstrukció fogalmainál, amelyek definiálása nem tükrözi a szakmai-tudományos használatot. Fontosnak tartjuk, hogy szokásos használattól eltérő jelentést adni közkeletű szavaknak csak különösen indokolt esetben javasolható.

Ugyanitt a *Helyi építészeti értékvédelem*nél javasoljuk a definícióba bevonni, hogy a helyi önkormányzat által valósul ez meg.

A közpark esetén a *„bárki használhatja”* kitétel nem indokolt, hiszen bizonyos használat korlátozható. Elegendő, hogy ezek közterületek.

A mikromobilitási eszközök definiálása (350kg) hibás. Javasoljuk itt csak a KRESZ-re hivatkozni, ahol ez szabályozásra kerül a közeljövőben.

A *Műszakilag indokolt rendezett terep* értelmezésére javasoljuk ezt*:* "a terepszintek és/vagy települési szintrendezési koncepció alapján meghatározott felület, amely lehet lejtős is.".

A *Szállás jellegű rendeltetés*nél javasoljuk törölni az üzleti jellegű kitételt, hiszen vannak szállások (zarándokszállás, diákszállók) melyek nem ilyenek. 142 pontban a ba alpontot törölni javasoljuk, ugyanis a tornác egyértelműen beépített területnek tekintendő a határoló oszlopai miatt és, mert területet foglal el a potenciális növényborítástól.

A *településközpont* definíciójából törölni javasoljuk az „amelynek használata nincs zavaró hatással a lakó rendeltetésre" kitételt. A központokban a funkciók sűrűsége olykor nem kedvez a lakófunkciónak, de attól még szükség van rá és attól még – sőt olykor éppen ezért - az településközpont.

A *Terepszint alatti építmény esetében* nem világos, hogy miért kell szerkezetileg önállónak lennie.

6. § (1) b pont szerint a beépítésre nem szánt területeken a telkek **megengedett beépítettsége** – egyes kivételekkel - nem éri el a 10%-ot. Ez az érték magasabb mint a korábbi szabályok szerint. A talaj és a vegetáció, mint erőforrások védelme érdekében javasoljuk ezt 5%-ban rögzíteni.

7. § (5) pontban nem értünk egyet azzal, hogy községek közigazgatási területén kisvárosias lakóterület építési övezet nem jelölhető ki. Nem tartjuk indokoltnak, hogy egyes községek fejlődését és a fenntarthatóbb sűrű beépítés létrejöttét korlátozza a szabályozás. Sok község esetében a lakófunkció az egyedüli fontos települési szerep, a települések városiasodását nem javaslunk országosa szabályokkal korlátozni.

A 8. § (Építési övezetek és övezetek beépítési határértékei) (9) pontjával nem értünk egyet. Az, hogy épület bővítése természetes építési anyagból épül meg nem elfogadható ok nagyobb beépítés megengedésére. Attól még a bővítés éppoly zavaró lehet a környezet számára és területet foglal el. Ez olyan lehetőség lehet, amit helyi szabályozás lehetővé tehet, akár lehet bátorítani is, de országos szinten nem indokolt ezt előírni.

13. §-ban a lakóterületfejlesztés esetén fontos lenne kritériummá tenni a közmű- és humán infrastruktúra feltételek biztosítását is. Az országban leggyorsabban növekvő budapesti agglomeráció településein jelenleg a vízellátó kapacitás és az óvodai férőhelyek jelentik a legszűkebb keresztmetszetet. E fejlesztéseknél azonban nem lehet kijelenteni, hogy többlet-útvonalhasználat nem keletkezik (ld. b pont).

A **15-18. §-**okban szereplő lakóövezetekben az országos szabályozást javasoljuk megengedőbben meghatározni. Ezek értékein belül a helyi tervek lehetnek szigorúbbak, de pl.

a falvak, kertvárosok telkeinél meghatározott minimum méret túlzó kötöttségnek tűnik és nem teszi lehetővé a települések sűrítését, ami pedig ellátási, hatékonysági és fenntarthatósági szempontból konkrét települési helyszíneken kívánatosak, indokoltak és racionálisak is lehetnek. Ehhez hasonlóan túlzott kötöttség a falusias lakóterületen építési telkenként a lakó rendeltetési egységek számának kettőben való központi maximalizálása is.

A **27. §**-ban megfontolásra javasoljuk, hogy a bányaterületek a beépítésre szánt kategóriában megjelenjenek-e. Ez a beépítésre nem szánt terület kategóriában is megjelenik. A feldolgozó rész lehet beépítésre szánt, de bánya javaslatunk szerint ne legyen "belterületen", ezzel is azt ösztönözve, hogy a rekultiváció után szűnjön az meg, rendeződjön a környezet. (Pl. felhagyott bánya gödrök.)

A **közúti közlekedési területek** vonatkozásában (28. §) megengedőbb országos minimum szabályozást javaslunk a gyalogutak esetében (3 helyett 2 m minimum szélességet), mezőgazdasági utak esetében (6 helyett 4 m), kiszolgáló út zárt csapadékvíz-elvezetés esetén: zsákutca 150 m-ig 6 m, a többi 10 m, a nyíltárkos útnál pedig 14 m. Helyi tervek ennél szigorúbbat előírhatnak, de sok helyen pl. az önálló gyalogutak kijelölését lehetetlenítik el a magas minimumok.

29. § (5) pontnál a magánutak esetében túlzónak tartjuk a 8 méteres kötelező minimum szélességet. A 8 m szélesség kisebb kiszolgáló utaknál kevéssé indokolható, ugyanakkor erőteljesen korlátozó és területfoglaló /területpazarló/. 5 méteres minimum szélességet javaslunk. (Esetleg az 500 m-nél hosszabb magánutaknál 7m-t.)

A **közpark zöldterület és a közkert zöldterület (32. §)** céljai között, az (1) bekezdésben javasoljuk szerepeltetni a helyi közösségi élet és kohézió szolgálatát is. E zöldterületek területi védelmét jelentő kitétel jelenleg nem szerepel a tervezetben, ezért erre vonatkozóan szükségesnek tartunk kiegészítést, ami pl. a zöldterület átminősítésének tilalmát (vagy korlátozását) határozza meg.

A 33. §-ban az **erdőterületek** általános használatát (2) javasoljuk összehangolni az erdőtörvény erre vonatkozó kategóriáival. A (6)-ban rekreációs erdőterületen az 5% megengedett legnagyobb beépítettséget túl magasnak tekintjük, tekintettel a biológiailag aktív területek védelmének fontosságára. Javaslatunk, hogy egy ha alatt 4%, az a fölötti részre ez a maximum 1%-os legyen.

Hasonló okokból **34. §** (11) pontban mezőgazdasági övezetben lévő, zártkerti művelés alól kivett telken építmény legfeljebb 10% helyett javaslatunk szerint maximum 5%-os beépítettséggel helyezhető el.

A **tanyák vonatkozásában (36. §)** megítélésünk szerint 1500m2 nagyságú terület tanyaként értelmezhetetlen. Ekkora területen fel sem merül, hogy akkora volumenű gazdálkodás zajlik, amihez lakófunkció kellene helyben. Javasoljuk az (1) pontban a 7000m2-t rögzíteni mint

minimum méretet és a maximális beépíthetőségét 10%-ban maximalizálni (a jelenlegi 30% helyett) a (3) pontban a beépítések elburjánzásának korlátozása, a fenntarthatatlan urban sprawl és a termőtalaj területek veszteségének megakadályozása érdekében. Javasoljuk továbbá, hogy új tanyát létesíteni csak a tanyás térségekben lehessen. Megítélésünk szerint az OTÉK 2023. évi erre vonatkozó módosításával a tanyák területi korlátozás nélküli kijelölésének-létrehozásának és ezeken magas beépítési arányok bevezetése a külterületi beépítések lehetőségének széleskörű kinyitását jelenti, amelynek erőteljes következményei lehetnek mind a termőföldekre, a természeti környezetre és a településrendszer térbeli formájára, ez pedig erőteljesen meghatározza egy ország fenntarthatóságát. E következményei miatt a módosítás messze túlmutat az építésügy saját kérdéskörén. (ld. MUT állásfoglalása a tárgykörben 2023-ból.[4]) Az új jogszabály lehetőséget teremt ennek korrekciójára.

38. § (1) pontjában a **természetközeli területe**k típusait szükséges lenne a természetvédelmi törvény kategóriáival harmonizálni. (Itt az ex lege területek vannak felsorolva míg más, sokkal kiterjedtebb természetközeli területek, pl. rétek, erdők, nem jelennek meg e felsorolásban.)

A **40, 42. és 43.§** kapcsán fontos megjegyeznünk, hogy a **megújuló energiatermelést** szolgáló infrastruktúrák területi elhelyezésének szabályozásához a térhasználati rendbe való illesztésének célszerű orientálásához szükséges lenne az ezekkel kapcsolatos eddigi tapasztalatok (hazai és nemzetközi) és tudományos eredmények számbavétele és megvitatása, értékelése. Miközben a megújuló energiák előállítása egyértelmű fenntarthatósági cél, aközben komoly területhasználati konfliktusokat is eredményez gyors terjedésük, amin a jó területi tervezés sokat segíthet. Ugyanakkor bizonyos mezőgazdasági használatokkal összeegyeztethető is lehet pl. a napelempark, miközben a szélerőművek beépítésre szánt területektől való 700 méteres elkülönítési távolságának meghatározását sem tartjuk megalapozottnak.

Nem tartjuk indokoltnak azt a szabályt sem, hogy lapostetőn a tető síkjától eltérő hajlásszögű tartószerkezeten csak a közterületről nem láthatóan helyezhető el és a telken lévő napelemek elrejtési kötelezettsége sem feltétlenül indokolható, különösen nem ezt országos szabályként kötelezően rögzíteni. Az épületeken való elhelyezések is meggyőződésünk szerint további vizsgálatokat igényelnek. Megítélésünk szerint a napelemes felületek sokkal inkább a a normálisnak tekintett településkép részei lesznek egy fenntarthatóbban működő jövőben, aminek nem jó ha ez a rendelet akadályt szab. Ezek a szabályok nem feltétlenül alkalmasak az esztétikus napenergiahasznosító települések megteremtéséhez.

59. §-ban: „(1) Az új építmények, önálló rendeltetési egységek, építési telkek rendeltetésszerű használatához – az (5) és (6) bekezdés szerinti eltérő szabályok

[4] https://www.mut.hu/post/%C3%A1ll%C3%A1sfoglal%C3%A1s-a-tany%C3%A1kat-%C3%A9rint%C5%91-jogszab%C3%A1lyv%C3%A1ltoz%C3%A1sr%C3%B3l

alkalmazhatósága mellett – legalább a 4. melléklet szerinti gépjármű elhelyezési lehetőséget kell biztosítani.„ Itt a "legalább" szó törlését javasoljuk, mivel főszabályként lehetővé kell tenni a parkolóférőhelyek számának csökkentését, ha azt a körülmények indokolják, illetve lehetővé teszik.

59. §-ban javasoljuk, hogy a rendelet az OTÉK 42.§ (3) tovább gondolásával itt szabályozza az autóbusz-várakozóhelyek kérdését is. ("Autóbusz-várakozóhelyet kell létesíteni minden olyan építményhez 200 látogatónként, vásárlónként, illetőleg férőhelyenként, ahol ilyen rendszeres forgalomra számítani kell. Az ilyen építmények főbejáratánál biztosítani kell legalább egy, mozgáskorlátozottakat is szállító autóbuszból történő biztonságos ki- és beszállás lehetőségét. Meglévő építmények bővítése, átalakítása, rendeltetésük módosítása esetében csak a bővítésből, az átalakításból, vagy az új rendeltetésből eredő többlet autóbusz elhelyezéséről kell gondoskodni, a meglévők megtartása mellett.")

A rendelettervezet 6. mellékletében javasoljuk a kötelező kerékpártárolási kapacitások ambiciózusabb értékeinek meghatározását (kereskedelmi egységek, vendéglátó egységek, oktatási intézmények esetén), a szálláshelyek esetében pedig a diákszálló, kollégium önálló kezelését, ahol is minden megkezdett 5 férőhely után 1-1 db kerékpár elhelyezéséről kellene gondoskodni.

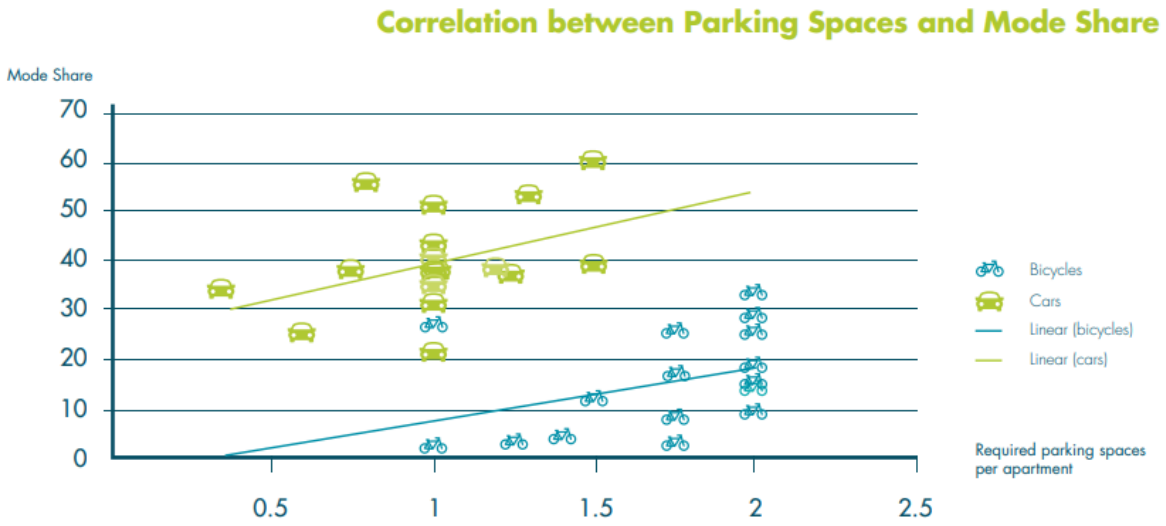
C. Közlekedési összefüggésekkel kapcsolatos észrevételek[5]

A területrendezési és építési szabályozás erőteljes hatást gyakorol a közlekedési rendszerekre, amelyek az emberek életminősége és a települések hatékony működése mellett egyre nagyobb mértékben felelősek a széndioxid kibocsátásért és a klímaváltozásért. A jelenlegi OTÉK és a tervezett szabályozás e területen meghatározó jelentőségű.

I. A fenntartható közlekedési módok előnyben részesítése a parkolásnál

Az építési szabályok által előírt minimális kerékpárparkolók, maximális autóparkolók és a közlekedési munkamegosztás (fenntartható közlekedési módok vs. egyéni motorizált gépjárműközlekedés aránya) között egyértelmű korreláció áll fenn:

[5] A közlekedéssel kapcsolatos vélemények a MUT Közlekedési tagozatának közreműködésével készültek.



Forrás mely nemzetközi példákat is tartalmaz:
https://ecf.com/system/files/Making_Buildings_Fit_For_Sustainable_Mobility.pdf

A fentiek alapján a tervezet pozitívumaként kell megemlítenünk, hogy bár számos ponton változatlanul hagyja a jelenleg hatályos OTÉK-ban szereplő kerékpárok és gépjárművek elhelyezésére vonatkozó szabályozást, az elhelyezendő kerékpárok számát kis mértékben növelné, az elhelyezendő személygépjárművek számát – a lakáscélú ingatlanokon kívül, illetve az újonnan beemelt és meglehetősen indokolatlannak tűnő kategóriákat kivéve, lásd pl. hajléktalanszálló – csökkentené. Mindezen kisebb korrekcióknál azonban sokkal jelentősebb negatív módosítási javaslatokat tartalmaz az anyag, melyek a fenntartható közlekedési módok versenyképességét csökkentenék.

A személygépjárművek lakásokhoz, üdülőkhöz kapcsolódó elhelyezése kapcsán a jelenleg hatályos OTÉK-ban szerencsére már nem szerepelnek minimum értékek, ehhez képest a tervezet visszatérne egy korábbi, meghaladott állapothoz és minden lakás és üdülő önálló rendeltetési egység után egy autóparkoló kialakítását írná elő. Ez nagyvárosi környezetben szükségtelenül drágítja az új lakásokat, kizárja a szociális szempontok érvényesítését és autóparkoló nélküli lakások építését külön engedélyezés és kivételi szabályok alkalmazása nélkül erre alkalmas nagyvárosias területeken, a megosztott mobilitás (autómegosztás) terjedésével még az autóhasználat jelenlegi szintje mellett is felesleges, de amennyiben egy adott település szeretné az autóhasználatot csökkenteni akkor kifejezetten a célokkal ellentétes.

Álláspontunk szerint az Egyesült Államokból a huszadik század második felében hazánkban is meghonosított parkolási minimumszabályok a mai kor fenntarthatósági elvárásaival és célkitűzéseivel városias közegben nem összeegyeztethetők, a legutóbbi ismert kutatási eredmények alapján az egy főre jutó parkolóhely-kínálat 0,1-0,5 közötti növelése az autós

módválasztás 30 százalékpontos növekedését okozza[6]. Mindezekre tekintettel általánosságban, legalábbis a **városias környezetben a minimum helyett a maximumokra épülő szabályozást javasoljuk** és a közössségi közlekedés jó ellátottsága esetén azt javasoljuk kivételes eljárásban kezelni, ha mégis parkolók építésére kerül sor, nem a fordítottját. Mindez korunk klímavédelmi, élhetőségi, közlekedéspolitikai célkitűzéseire tekintettel szükséges változás, enélkül az OTÉK-TÉKA átnevezés e körben érdemi előrelépést nem hoz, sőt, a régi szabályozás újabb évekre történő konzerválásával inkább árt, mint használ.

Érvek a parkolási maximumot meghatározó szabályozás mellett

Felmerülhet a döntéshozóban a kérdés, hogy miért kellene az autóparkolási minimumokat a 21. századi városi környezetben a parkolási maximumokkal felváltani?

A várostervezőknek és a politikai döntéshozóknak a fenntartható, hatékony és élhető városok megteremtésének sürgető kihívásával kell szembenézniük korunkban. E kihívás egyik kritikus aspektusa az autóparkolás kezelése. Történelmileg a városok parkolási minimumokat vezettek be, amelyek megkövetelték a fejlesztőktől, hogy bizonyos számú parkolóhelyet biztosítsanak az új épületek számára. A kortárs urbanisztikai és közlekedéspolitikai szakirodalom[7] azonban konszenzusra jutott atekintetben, hogy a parkolási minimumok kontraproduktívak, és a személygépkocsik tárolására előírt parkolási minimumok helyébe városi kontextusban parkolási maximumokat kellene léptetni. Az 5 legfontosabb érv erre:

1. A forgalmi torlódások és a környezetszennyezés csökkentése
A parkolási minimumok azáltal ösztönzik az autótulajdonlást és -használatot, hogy ingyenes vagy olcsó parkolási lehetőségből túlkínálatot biztosítanak és olyan ingatlanok számára is túlzott parkolási kapacitások megépítését írják elő, amelyek piaci alapon vagy más társadalmi logikán maguktól ezt nem hoznák létre. Ez a közlekedési torlódások és a környezetszennyezés növekedéséhez vezet az autótulajdonlás rejtett ösztönzésén keresztül, hisz az autóra épülő városi életmód költsége beépül a lakás bérleti díjába, a kenyér árába, a konditerem belépődíjába stb., azáltal, hogy ezen létesítmények kötelezve lettek a parkolók költséges megépítésére. Ezzel szemben a parkolási maximumok korlátozzák a parkolóhelyek elérhetőségét, ami visszatartja a túlzott autóhasználatot, és elősegíti az alternatív közlekedési módokat, például a gyaloglást, a kerékpározást és a tömegközlekedést.

2. A városi területhasználat hatékonyságának előmozdítása
A parkolási minimumok gyakran azt eredményezik, hogy hatalmas területeket szentelnek parkolóknak, ami az értékes városi terület nem hatékony felhasználásához vezet,

[6] McCahill et al, Effects of Parking Provision on Automobile Use in Cities: Inferring Causality, 2016, TRB https://www.researchgate.net/publication/311958370_Effects_of_Parking_Provision_on_Automobile_Use_in_Cities_Inferring_Causality
[7] Lásd első helyen: Donald Shoup, The High Cost of Free Parking

végeredményben zöldterületek beépítéséhez, a városi szétterülés növekedéséhez, értékes természeti vagy mezőgazdasági területek felszámolásához vezet – elég, ha csak az áruházak óriási leaszfaltozott parkolóira gondolni, amelyeket az OTÉK előírásai miatt megépítettek, de még a Karácsony előtti bevásárlórohamban sem telnek meg soha. Ezek a nagy parkolóterületek hozzájárulnak a városi szétterjeszkedéshez, csökkentve a városok sűrűségét és átjárhatóságát, ráadásul hőszigethatásuk sem lebecsülendő. A parkolási maximumok bevezetése hozzájárulhat a városi területek hatékonyabb kihasználásához, elősegítve a nagyobb sűrűségű, vegyes használatú, élettel telibb és jobban megközelíthető városrészek kialakulását, javítva a városi élet minőségét és csökkentve az autóra épülő városi szétterülés fokozódását.

3. A gazdasági életképesség ösztönzése

Az ingyenes vagy olcsó parkolás torzítja az autózás valódi költségeit, és hatékonyan támogatja az autóhasználatot más közlekedési módok rovására. Ez nehezíti a tömegközlekedés fenntartását (különösen agglomerációs vagy kis- és középvárosi kontextusban), és lassít más fenntartható infrastruktúrába történő beruházásokat (pl. kerékpározás). A parkolási maximumok megállapításával és a parkolóhelyek megfelelő árazásával a városok bevételt generálhatnak, amelyet újrabefektethetnek a tömegközlekedésbe és a fenntartható infrastruktúra-fejlesztésekbe. Emellett a parkolás dominanciájának csökkentése vonzóbbá teheti a belvárosias területeket a vállalkozások és a lakosok számára, ami fellendíti a gazdasági tevékenységet és az ingatlanok értékét – gondoljunk bele, hogy a legélhetőbb és legvonzóbb belvárosi területek mindegyik történeti magyar nagyvárosban, így Budapesten is, mind a parkolási minimumok kora előtt épültek. Budapest legélhetőbb és legvonzóbb történeti belvárosias negyedei a régi OTÉK és az új TÉKA alapján is illegálisak, megépíthetetlenek lennének – miközben a parkolók nélküli, zárt soros, társasházas beépítésű, gazdag kiskereskedelmi kínálattal, jól sétálható közterületekkel és kiváló közösségi közlekedéssel ellátott városközponti területek éppen a legfenntarthatóbb és a XXI. század kihívásainak leginkább megfelelő városi beépítési formát jelentik. Mi értelme van olyan szabályozásokat alkotni, amelyek épp a legkeresettebb és legnépszerűbb városnegyedeink sikereinek megismétlését zárják ki és tiltják meg?

4. A társadalmi igazságosság szempontjai

A parkolási minimumok súlyosbíthatják a társadalmi egyenlőtlenségeket azáltal, hogy az autótulajdonosokat előnyben részesítik azokkal szemben, akik tömegközlekedésre, gyaloglásra vagy kerékpározásra támaszkodnak. A parkolási minimumok előírásai azt jelentik, hogy az autót nem használó lakók, vásárlók, ügyfelek is implicite kifizetik a parkolók létesítésének és fenntartásának árát. Ez ellehetetleníti megfizethető, parkoló nélküli lakónegyedek építését, csak tömegközlekedésre és gyaloglásra, kerékpározásra építő kereskedelmi és szolgáltatóegységek létrehozását, de általánosságban is hátrányos helyzetbe hozza az autó nélkül élő állampolgárokat. A meglévő ingatlanok engedélyköteles felújítása, bővítése, átalakítása is akadályokba ütközhet a parkolási előírások miatt, ezáltal felesleges új

építési beruházásokat, szétterülést ösztönözve. A parkolási maximumok, valamint a változatos közlekedési lehetőségeket támogató politikák segíthetnek olyan méltányosabb városi környezet kialakításában, ahol minden lakos számára elérhető és hatékony közlekedés áll rendelkezésre. A parkolási minimumok fenntartása az autózásra épülő városi életmód jogszabályi kikényszerítésének fenntartását jelentik, és ezáltal hátrányosabb helyzetbe hoznak mindenkit, akinek nincs autója – miközben ennek ellenkezője lenne a várospolitikailag, környezetvédelmi és klímavédelmi szempontból, és nem mellesleg szociálpolitikailag helyes.

5. Alkalmazkodás a technológiai változásokhoz

A megosztott mobilitási szolgáltatások (rollerek, kerékpárok, autók), az autonóm járművek és más közlekedési innovációk térhódítása átalakítja a városi mobilitást. A parkolási minimumok nincsenek tekintettel a XXI. század látható és várható technolóigiai változásaira, a betonba öntött előírt parkolók azonban évtizedekre épülnek – jó eséllyel feleslegesen. A parkolás korlátozásával a városok jobban alkalmazkodhatnak az új technológiákhoz és mobilitási trendekhez, biztosítva, hogy a városi infrastruktúra a változó igények és preferenciák függvényében fejlődjön és ne öntsük betonba a XX. század szemléletét és parkolápolitikáját a technológiai, közlekedéspolitikai és klímapolitikai szempontból is egészen más prioritásokat igénylő XXI. században.

A MUT ezért úgy látja, hogy **a parkolási minimumokról a parkolási maximumokra való áttérés döntő lépés a 21. századi fenntartható, hatékony és méltányos városok építése felé.** A parkolómaximumok a személygépkocsiktól való függőség csökkentésével, a hatékony területhasználat előmozdításával, a gazdasági életképesség ösztönzésével, a társadalmi egyenlőség javításával és a technológiai fejlődéshez való alkalmazkodással segíthetnek olyan városi környezet kialakításában, amely jobban megfelel a mai kihívásoknak és lehetőségeknek. Ennek a változásnak a felvállalása alapvető fontosságú a városfejlesztés előmozdítása érdekében.

Ezért azt javasoljuk, hogy a személyautók elhelyezésére vonatkozóan (Franciaország példáját követve) minden kategóriában maximum értékeket is határozzon meg. A maximális értékeket érdemes a közösségi közlekedési megállótól való távolsággal differenciálni (Franciaországban ez az egyébként alkalmazott maximum 1 parkoló /egység helyett, 0,5 parkoló/egység ha 500m-en belül van közösségi közlekedési megálló, Koppenhágában az állomásoktól 300m-en belül 100m2 lakóterületenként maximum 1 db parkolót jelent). Nagyvárosias környezetben figyelemre méltónak tartjuk az Európában elsőként maximumszabályozást bevezető London példáját, ahol kifejezetten maximumalapú szabályozás van hatályban immár közel egy évtizede, minden kerületközpontban és a teljes belvárosban 0-ban maximalizálva az építhető parkolók számát. [8]

[8] A London Plan T6-os Policy fejezet részletesen rendelkezik a parkolásról London belvárosias és kertvárosias területein egyaránt, a szabályozást mintaértékűnek tekintjük és ajánljuk a jogalkozó figyelmébe: https://www.london.gov.uk/programmes-strategies/planning/london-plan/the-london-plan-2021-online/chapter-10-transport#policy-t6-car-parking-171057-title

II. Kerékpárokra vonatkozó szabályok

A kerékpárok elhelyezésére vonatkozó minimális értékeknél, a tervezetben kerékpár mellett megjelent a motorkerékpár is, mely azonban nem tartozik a fenntartható közlekedési módok közé, további térnyerését (különösen az aktív mobilitás terhére ahogy a javaslat tartalmazza) nem támogatjuk. A jelenleg hatályos OTÉK-ban és a javaslatban is az egyes épülettípusok m2-ben kifejezett területére vonatkozóan kerültek meghatározásra az elvárt minimális értékek. A nemzetközi példák azt mutatják, hogy ezt sokszor praktikusabb a várható forgalomhoz, befogadóképességhez igazítani. Pl. Horvátországban a napi utasforgalom 10%-a megállóhelyek esetén, Londonban egy parkolóhely minden 8 alkalmazott+diák után iskolák esetén, egyetemeknél 1 hely / 7 hallgató. Összességében is úgy látjuk, hogy a kerékpárokra vonatkozó minimumértékek nem találkoznak a fenntarthatósági célkitűzésekkel, például nehezen védhető, hogy egy 1400 négyzetméteres szupermarket számára miért lenne elegendő két kerékpártárolási lehetőség. A tervezet ezen szabályozási elemeinek teljes felülvizsgálata szükséges, melyben a MUT Közlekedési tagozata örömmel működik közre.

III. Szubszidiaritás, megvalósíthatóság, más jogszabályokkal való összhang

A jelenleg hatályos OTÉK ugyan megengedi, hogy a helyi építési szabályzatban előírhatják, hogy meghatározott számú személygépkocsi elhelyezését kell biztosítani lakóegységenként de rögzíti, hogy a helyi építési szabályzat kötelezően legfeljebb egy személygépkocsi elhelyezését írhatja elő. Ez a mai állapot sem ideális megoldás, de a tervezet ezzel szemben jelentős visszalépés mert azzal, hogy kötelezően országos szinten ír elő minimális autóparkolószámokat a lakó és üdülőingatlanokhoz az önkormányzatnak a döntés lehetőségét sem adja meg. Az a megoldás, hogy az állami főépítész felmentést adhat az OTÉK bármely pontja alól egyrészt felesleges bürokratikus eljárásnak teszi ki a környezeti fenntarthatóság szempontjait, az EU célkitűzéseit követni kívánó önkormányzatokat, ráadásul eredménye sem garantálható a retrográd javaslat tükrében (mire alapozva adna felmentést az állami főépítész? ha bármire alapozhat, mi értelme ezt a TÉKÁ-ban előírni? Tényleg minden egyes háztömb vagy akár csak átépítés kapcsán a megfelelő engedélyezési szint az országos főépítész egy ilyen kérdésben?)

A rendelettervezet olyan módon hivatkozik a KRESZ-re, hogy az abban jelenleg nem szereplő mikromobilátási eszközök definícióját adja. E tekintetben egyértelműen túlterjeszkedik célján, hiszen ezt a KRESZ-nek kellene szabályoznia. A tervezet ráadásul tartalmilag is hibás definíciót tartalmaz, mert a KRESZ módosítás egy, el nem fogadott tervezetében szereplő teljesítmény (watt) értéket, tömegként (kg) használja. Javasolt, hogy egyszerűen csak a KRESZ-re és ott kerékpárként definiált mikromobilitási eszközökre hivatkozzon.

A tervezet a személygépjárművek parkolásánál azzal számol, hogy a jármű mérete nem lehet kevesebb 4,8 × 1,8 m nagyságnál. Ez a személyautók méretének elmúlt évtizedekben

bekövetkezett növekedésével biztosan nem elegendő. Az Útügyi Műszaki előírásra lenne érdemes hivatkozni, mely már ma is 5mx2m-t javasol.

Felhívjuk a döntéshozó figyelmét, hogy amennyiben a lakó funkciójú beépítési övezetekben a gépjárművek telken való elhelyezhetőségét súlykorláthoz köti, úgy különösen vidéki településeken kis- és mikrovállalkozások kerülhetnek lehetetlen helyzetbe a súlykorlát okán (egy-egy mezőgazdasági haszongépjármű, fuvarozáshoz használt tehergépjármű, sportklubok, oktatási intézmények csoportszállító buszai, stb. önsúlya könnyen átlépheti a rendeletben rögzített 3,5 tonnát, különösen ha elektromos üzemű). Adott településen a településképre döntéshozó véleménye szerint negatívan ható funkciók vagy telekhasználat megjelenésének korlátozását nem javasolt ennyire uniformizáltan, országos szinten, kormányrendeletben rögzíteni, ezt a szubszidiaritás elve mentén, adott település a saját közösségének gazdasági lehetőségeit is figyelembe véve kell, hogy szabályozhassa a jövőben is.