

**Feljegyzés**  
**Székesfehérvár Megyei Jogú Város Helyi Építési Szabályzatáról szóló 17/2019. (VII.12.)**  
**önkormányzati rendelet módosításához**

Székesfehérvár Megyei Jogú Város Polgármestereként rögzítem, miszerint

- 2021. február 8. napjától hatályban van a veszélyhelyzet kihirdetéséről és a veszélyhelyzeti intézkedések hatálybalépéséről szóló 27/2021. (I.29.) Korm. rendelet, melyben a **Kormány** az élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztető tömeges megbetegedést okozó SARS-CoV-2 koronavírus világjárvány következményeinek elhárítása, a magyar állampolgárok egészségének és életének megóvása érdekében **Magyarország egész területére veszélyhelyzetet hirdetett ki**,
- a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény 46. § (4) bekezdése szerint „Veszélyhelyzetben a **települési önkormányzat képviselő-testületének**, a fővárosi, megyei közgyűlésnek **feladat- és hatáskörét a polgármester**, illetve a főpolgármester, a megyei közgyűlés elnöke **gyakorolja**. Ennek keretében nem foglalhat állást önkormányzati intézmény átszervezéséről, megszüntetéséről, ellátási, szolgáltatási köreiről, ha a szolgáltatás a települést is érinti”,
- Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlése Székesfehérvár Megyei Jogú Város Helyi Építési Szabályzatáról szóló 17/2019. (VII.12.) önkormányzati rendeletét (a továbbiakban: **HÉSZ**) az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 62. § (6) bekezdésének 6. pontjában kapott felhatalmazás alapján, a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 13. § (1) bekezdés 1. pontjában, valamint az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 6.§ (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva alkotta meg.

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. a Közlekedés Kft. - Uvaterv Zrt. - Pro urbe Kft. - Vibrocomp Kft. Konzorciumot bízta meg

- *Székesfehérvár Megyei Jogú Város vasútállomás intermodális átszállókapcsolatainak fejlesztése és P+R parkolók kialakítása" c. projekthez kapcsolódó tervezési feladatok ellátásával, valamint*
- *a részletes megvalósíthatósági tanulmány és költség-haszon elemzés felülvizsgálatával, továbbá*
- *01 - Déli tehermentesítő út - Mártírok útja engedélyezési tervei,*
- *02 - Déli tehermentesítő út – Közúti felüljáró engedélyezési tervei és*
- *03 - Déli tehermentesítő út - Új Váralja sor engedélyezési tervei elkészítésével.*

A Konzorcium által elkészített tervek, valamint a tervezési folyamat során a MÁV Zrt., a NIF Zrt., az engedélyezési eljárásokban részt vevő hatóságok és szakhatóságok, valamint a Polgármesteri Hivatal szervezeti egységei közt lefolytatott egyeztetések alapján, **a hatályos településrendezési eszközök, azaz a HÉSZ és Székesfehérvár Megyei Jogú Város Településszerkezeti tervéről szóló 492/2019. (VII.12.) Kgy. határozat (a továbbiakban TSZT) kis mértékű módosítása is szükségessé vált a fenti közlekedésfejlesztési projektek megvalósíthatósága érdekében.**

A fenti, a HÉSZ módosítását szükségessé tevő, tervezés alatt lévő projektek szerepelnek az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. mellékletének alábbi pontjaiban:

*1.8.18.: Székesfehérvár déli összekötőút megvalósítása, továbbá*

*3.2.8.: Székesfehérvár megyei jogú város vasútállomás intermodális átszállókapcsolatainak fejlesztése és P+R parkolók kialakítása a NIF Zrt. mint építető megvalósításában.*

Székesfehérvár Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Főépítész Irodája *a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint*

az egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI.8.) Kormányrendelet (továbbiakban: **Korm. rendelet**) 32.§ (6) bekezdés a) pontja és az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. melléklete alapján, a Korm. rendelet 42.§ szerinti tárgyalásos eljárás keretében folytatta le a HÉSZ és a TSZT módosításának egyeztetését és véleményezését.

Székesfehérvár Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal szervezeti egységeit, valamint Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzat települési képviselőit a településrendezési eszközök módosítására vonatkozó dokumentáció véleményezéséről – elektronikus úton – a Főépítési Iroda értesítette. Részükről vélemény, észrevétel nem érkezett.

**A partnerségi egyeztetés** a Korm. rendelet 29.§ előírásainak megfelelően a *településfejlesztési koncepció, az integrált településfejlesztési stratégia, a településrendezési eszközök, a településképi arculati kézikönyv és a településképi rendelet partnerségi egyeztetésének szabályairól* szóló 9/2017. (III.27.) önkormányzati rendeletben rögzített szabályok szerint **lefolytatásra került, a veszélyhelyzet ideje alatt egyes településfejlesztési, településrendezési és településképi-védelmi szabályok eltérő alkalmazásáról** szóló 546/2020. (XII. 2.) Korm. rendelet 2.§ szerinti eltérésekkel. **A partnerségi egyeztetés Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlése Szervezeti és Működési Szabályzatáról** szóló 33/2020 (VIII.31.) önkormányzati rendelet 4. mellékletének 40. pontja alapján a Polgármester 2021. január 6. napon hozott döntésével, és a döntés közzétételével **lezárult**.

A Korm. rendelet 42.§ (2) bekezdés előírásainak megfelelően az állami főépítész záró szakmai véleménye megkérésre került. Az állami főépítész a záró szakmai véleményét az FE/ÁF/00037-16/2021. számon megadta. Az állami főépítész záró szakmai véleményének megfelelően a módosító rendelet tervezet korrigálása megtörtént.

A jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény 17. §-a szerint a jogszabály előkészítőjének előzetes hatásvizsgálattal kell felmérnie a szabályozás várható következményeit, a 18. §-a szerint pedig a jogszabály előkészítője a jogszabály tervezetéhez indokolást csatol, amelyben bemutatja azokat a társadalmi, gazdasági, szakmai okokat és célokat, amelyek a javasolt szabályozást szükségessé teszik, továbbá ismerteti a jogi szabályozás várható hatásait és az indokolás közzétételére vonatkozó álláspontját.

### Előzetes hatásvizsgálat

#### **I. Várható társadalmi hatások**

Az Intermodális csomópont által érintett közlekedési módok a következők:

- vasút (országos, regionális, elővárosi)
- autóbusz (országos, regionális, elővárosi / helyi)
- személygépkocsi (P+R), motorkerékpár,
- kerékpár (B+R)
- taxi

#### **Az Intermodális csomópont várható utasszáma napi 25-30 ezer fő.**

A módosító rendelet hatálybalépése és az intermodális csomópont - minél kevesebb, gyors, kényelmes, biztonságos átszállás, kiszolgáló funkciók (utaskiszolgálás, kereskedelem, szolgáltatások) - megvalósítása a versenyképes közösségi közlekedés létrehozását szolgálja, az egyéni motorizált közlekedési móddal (a személygépjárművel) szemben. A társadalmi fenntarthatóság tekintetében egyfajta társadalmi szintű hozzáférés, közlekedési szolgáltatás biztosítása, a társadalmi különbségek kezelése a cél. A közlekedési stratégiák fontos feladata a társadalmi igazságosság biztosítása, egyenlő illetve közel egyenlő esélyek biztosítása a mobilitási szolgáltatásokhoz és ezeken keresztül olyan alapvető társadalmi igények kielégítéséhez, mint a munkába járás, oktatási, egészségügyi és más szolgáltatásokhoz való zökkenőmentes hozzájutás.



## **II. Várható gazdasági, költségvetési hatások**

A módosító rendelet hatálybalépése az Önkormányzat költségvetésére nincs hatással. Az Intermodális csomópont, valamint a déli összekötőút (0.ütem) - Mártírok útja, tervezett közúti felüljáró és Újváralja sor - területén tervezett létesítmények állami beruházásban készülnek, az építető a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. Az állami beruházásban megvalósuló létesítmények egy részének üzemeltetése lesz majd önkormányzati feladat, mely az önkormányzat költségvetését fogja terhelni.

## **III. Várható környezeti és egészségi következmények**

A módosító rendelet hatálybalépésének nincs negatív környezeti és egészségi hatása.

**Az Intermodális csomópont a város belső területeit tehermentesíti, elősegíti a versenyképes közösségi közlekedés megvalósítását.**

**A déli összekötőút 0. ütemének megvalósítása - különösen az új közúti felüljáró - új kapcsolatot biztosít a városrészek között, tehermentesítve a belső területeket, különösen a Széchenyi utca és a Horvát István utca csomópontját, továbbá új gyalogos és kerékpáros kapcsolatot biztosít a vasút által elválasztott területek közt.**

A 2020. október 22-én kelt, 25/479-1/2020. számú levélben a városi főépítész a Polgármester nevében és megbízásából megkereste az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005.(I.11.) Korm. rendelet (továbbiakban: R.) 1. § (3) bekezdés a) pontja, 4. § (2) bekezdése, valamint 3. melléklet II. pontja alapján a környezeti vizsgálat szükségessége tekintetében a környezet védelméért felelős szerveket.

**A településrendezési eszközök teljes felülvizsgálata 2019. évben befejeződött, az új településrendezési eszközök 2019. augusztus 11. napon léptek hatályba. A településrendezési eszközök felülvizsgálatakor lefolytatásra került a környezeti vizsgálat. A településrendezési eszközök felülvizsgálata során elkészült környezeti értékelés tartalmazza az intermodális csomópontot, valamint a déli összekötő utat. A HÉSZ módosítása lényegi változást nem okoz, ugyanis csak az egyes övezetek/építési övezetek határa módosul, javasolt telekhatárok kerülnek jelölésre, közforgalom elől el nem zárt magánút kerül ábrázolásra, illetőleg az előírások pontosítása, korrigálása történik. A környezet védelméért felelős szervek a környezeti vizsgálat lefolytatását nem tartották szükségesnek, mely az Önkormányzat álláspontjával egyezett.**

**A Polgármester 2020. november 19-én döntött a tekintetben, hogy a környezeti vizsgálat lefolytatása nem szükséges.**

## **V. Adminisztratív terheket befolyásoló hatások**

A módosító rendelet hatálybalépése több adminisztratív terhet nem ró az Önkormányzatra.

## **V. A rendelet megalkotásának szükségessége, a jogalkotás elmaradásának várható következménye**

A módosító rendelet megalkotásának elmaradása esetén ellehetetlenül a vasútállomás intermodális átszállókapcsolatainak fejlesztése és a P+R parkolók kialakítása, valamint a déli összekötő út 0. ütemének, azaz új közúti felüljáró megvalósítása, és az Új Váralja sor és a Mártírok út fejlesztése.

## **VI. A rendelet alkalmazásához szükséges személyi, szervezeti, tárgyi és pénzügyi feltételek**

A módosító rendelet alkalmazásához több személyi, szervezeti, tárgyi és pénzügyi forrás nem szükséges.

## Általános indokolás

**A hatályos TSZT és a HÉSZ tartalmazzák az Intermodális csomópontot, valamint a déli összekötőút 0. ütemét (Új Váralja sor, új közúti felüljáró, Mártírok útja).**

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. a Közlekedés Kft. - Uvaterv Zrt. - Pro urbe Kft. - Vibrocomp

Kft. Konzorciumot bízta meg

- *Székesfehérvár Megyei Jogú Város vasútállomás intermodális átszállókapcsolatainak fejlesztése és P+R parkolók kialakítása" c. projekthez kapcsolódó tervezési feladatok ellátásával, valamint*
- *a részletes megvalósíthatósági tanulmány és költség-haszon elemzés felülvizsgálatával, továbbá*
- *01 - Déli tehermentesítő út - Mártírok útja engedélyezési tervei*
- *02 - Déli tehermentesítő út – Közúti felüljáró engedélyezési tervei és*
- *03 – Déli tehermentesítő út – Új Váralja sor engedélyezési tervei elkészítésével.*

A Konzorcium által elkészített tervek, valamint a tervezési folyamat során - a MÁV Zrt., a NIF Zrt., az engedélyezési eljárásokban részt vevő hatóságok és szakhatóságok, valamint a Polgármesteri Hivatal szervezeti egységei közt - lefolytatott egyeztetések alapján, **a hatályos településrendezési eszközök kis mértékű módosítása vált szükségessé a fenti közlekedésfejlesztési projektek megvalósíthatósága érdekében.**

A településrendezési eszközök módosítását szükségessé tevő, tervezés alatt lévő projektek szerepelnek az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. mellékletének alábbi pontjaiban:

- *1.8.18. pontja: Székesfehérvár déli összekötőút megvalósítása*
- *3.2.8. pontja: Székesfehérvár megyei jogú város vasútállomás intermodális átszállókapcsolatainak fejlesztése és P+R parkolók kialakítása a NIF Zrt. mint építető megvalósításában.*

### Részletes indokolás

#### **Az 1. §-hoz**

A HÉSZ nem egzaktnak használja a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) szerinti „Közforgalom elől el nem zárt magánút” fogalmát. Korrigálásra kerülnek a HÉSZ 14-20.§ előírásai a Kkt. szerinti fogalommal.

#### **A 2. §-hoz**

A Konzorcium tervezőivel és a hatóságokkal, szakhatóságokkal egyeztetve pontosításra, kiegészítésre kerültek az Intermodális csomópont Vi-4.8 jelű építési övezetének részletes előírásai.

#### **A 3. §-hoz**

A HÉSZ 2. mellékletét képező Szabályozási terv „24.1. B”, „24.2. B”, „24.3. B” és „24.4. B” jelű szelvénye módosult a Konzorcium által elkészített engedélyezési tervek alapján.

**Az egyes övezetek/építési övezetek határa, valamint a tervezett közterületi határok kis mértékben módosulnak, javasolt telekhatárok kerülnek jelölésre, közforgalom elől el nem zárt magánút kerül ábrázolásra.**

#### **A 4. §-hoz**

A módosító rendelet 4. §-a módosítja a HÉSZ 3. mellékletének 5. pontjában rögzített, az **Intézmény terület építési övezeteinek helyi szabályozással meghatározott határértékei** táblázat (H:25) mezőjét, mely szerint a **zöldfelület legkisebb mértéke 10 %.**

Az Intermodális csomópont területén (azaz **intézményi területen, Vi építési övezetben**) a helyközi autóbussz pályaudvar építési telkén, az elkészült tervek alapján **nem biztosítható a hatályos HÉSZ szerinti 10%-os zöldfelület, csak 3 % biztosítható.**

A hatályos HÉSZ szerint Vi építési övezetben a legnagyobb beépíthetőség 80%, az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet (a



továbbiakban: **OTÉK**) 2. melléklete alapján pedig az intézményi területen, Vi építési övezetben a legkisebb zöldfelület a be nem épített terület 50%-a, azaz jelen esetben minimum 10%. Az OTÉK előírásai alapján a legnagyobb beépíthetőség 100%-ban is megállapítható, 0% legkisebb zöldfelület előírása mellett. Annak érdekében tehát, hogy a Vi építési övezetben a zöldfelület 3 % legyen, az OTÉK 2. mellékletében foglalt legkisebb zöldfelületi előírás betartása miatt a legnagyobb beépíthetőséget 94%-ra kellene felemelni. Ez azonban nem javasolt, ehelyett az OTÉK 111. §-a alapján **az OTÉK II–III. fejezetében meghatározott követelményeknél megengedőbb követelmény (tehát a 80 %-os beépíthetőség mellett csupán 3 %-os zöldfelületi előírás) megállapítása indokolt.**

Az OTÉK 111. § (2) bekezdése szerint **az OTÉK II–III. fejezetében meghatározott követelményeknél megengedőbb követelményeket a településrendezési eszköz akkor állapíthat meg, ha**

- a) azt **különleges településrendezési okok vagy a kialakult helyzet indokolja**, továbbá
- b) **közérdeket nem sért**, valamint
- c) **a 31. § (1) bekezdésében foglalt követelmények teljesülnek.**"

A Korm. rendelet 28. § (3) bekezdése rögzíti, hogy *a településrendezési eszköz az országos településrendezési és építési követelményekben megállapított településrendezési követelményeknél megengedőbb követelményeket az OTÉK 111. §-ában felsorolt feltételeken túl akkor határozhat meg, ha ahhoz az állami főépítési hatáskörében eljáró fővárosi és megyei kormányhivatal, a 40. § (8) bekezdése szerinti esetben a településfejlesztésért és a településrendezésért felelős miniszter záró szakmai véleményében hozzájárul.*

**Az állami főépítész az FE/ÁF/00037-16/2021. számú záró szakmai véleményében hozzájárult - a Vi-4.8 építési övezet tekintetében - az OTÉK-nál megengedőbb követelmény, azaz a 3%-os legkisebb zöldfelületi mutató meghatározásához.**

#### **A 5. §-hoz**

Hatályba léptető rendelkezést tartalmaz.

A fentiek alapján került sor a módosító rendelet megalkotására.

  
**dr. Cser-Palkovics András**  
polgármester

