

**A fejlesztő a véleményében eddig fel nem merült újabb kéréseket fogalmazott meg, az egyeztetési időszak lezárása után, a tárgyalásos eljárásra és a záró véleménykérelmi eljárásra való benyújtást követő harmadik héten.**

A jogszabályi kötelezettségek miatt ezen kéréseket ezen eljárásban csak korlátozottan tudjuk teljesíteni. Véleményünk szerint a felmerült kérések nem kell, hogy szükségszerűen újraindítsák a teljes folyamatot. Javaslatunk azt a célt szolgálja, hogy ezen eljárásban kezeljük ezeket a kéréseket, anélkül, hogy újra kelljen indítani a folyamatot.

Elkészült a tavasz és nyár folyamán a településrendezési eszközök módosítása, az állami főépítész által kért környezeti vizsgálat és értékelés az ősszel. Lezajlott ezek kormányhivatali, partnerségi és lakossági, valamint fejlesztői véleményeztetése. **A beépíthető vélemények, észrevételek, a 2020. november 25.-én a fejlesztővel tartott egyeztetés megállapodásai bekerültek a településrendezési eszközökbe.**

**Ezek alapján megszületett az egyeztetéseket lezáró önkormányzati döntés, a tárgyalásos eljárás megindításáról és lezárásáról, a záró vélemény megkérelmezéséről szóló döntés.**

**Az intermodális csomópont decentruma megkapta a közlekedési engedélyezési tervre az engedélyt 2020. októberében, annak alapján, hogy Eger MJV Önkormányzatának jegyzője kiadott egy nyilatkozatot hogy a településrendezési eszközök módosításának véleményeztetésre bocsájtott anyaga és a nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás részeként elkészített közlekedési engedélyezési terv között az összhang biztosított.** Hatályossá csak akkor válhat, ha az önkormányzat az állami főépítész záró véleménye birtokában elfogadja a településrendezési eszközök módosítást.

Tartalmi joghatályosságot meghatározó változtatások ezt követően nem kerülhetnek be a településrendezési eszközök módosításába.

A tárgyalásos eljárás keretében benyújtott vélemények közül csak azok kerülhetnek be az önkormányzat által elfogadott határozati javaslatba és rendelettervezetbe, amik a korábban **leegyeztetett anyagban tartalmi változást nem** keletkeztetnek. A rendelkezések megfogalmazásai pontosíthatók, ha azok a jogszabályszerkesztésről szóló rendelet (61/2009.(XII.14.) IRM rendelet) szabálynak jobban megfelelnek és az állami főépítész a tárgyalás során elfogadja. Mindez megtehető annak ellenére, hogy a fejlesztő és építtető NIF Zrt. nem államigazgatási - kormányhivatali véleményező szerv (a 314/2012. (XI.8.) kormányrendelet 9. melléklete nevesíti a véleményező szerveket) és a tárgyaláson is újabb „igényekkel” jelentkezik.

**A folyamat lezárását követően már nem vehetők figyelembe azok a kérések, amelyek nem jogszabályi ütközésen alapulnak, új koncepció felállítását jelentik, új terveket igényelnek:**

- A fejlesztő véleményében megfogalmazott kérés szerint az Intermodális vegyes területfelhasználás helyett a telkére intézményi vegyes terület-felhasználási besorolást kér. Ez az Intermodális Csomópont II. ütemének elvetése a jelenlegi módosítás alapját képező programot írja felül, terület-felhasználási és szabályozási szintű változást jelent, vagyis új tervmódosításokat igényel,
- az új még intenzívebb beépítés indoklására, megalapozására, elfogadtatására: részletesen kidolgozott és jogszabályok alapján elkészített telepítési tanulmányterv és környezeti vizsgálat, környezeti értékelés is szükséges.

**Mindezek** államigazgatási – kormányhivatali és társadalmi egyeztetések (civil szervezetek, tervtanácsok, lakossági önkormányzati bizottsági véleményeztetés) után tudnak **az új településrendezési eszköz módosítás** részévé válni **a fejlesztés tényleges időszzerűsége esetén.** Az eddigi munkafolyamat megállítása az IMCs I. ütemének megvalósíthatósága ellen hat. Az I. ütem és a II. ütem megvalósításának semmilyen kapcsolata nincs (időben 10-20 év is lehet a két ütem között). **A II. ütemmel kapcsolatos ötletek, kérések ellehetetlenítik az I. ütem megvalósíthatóságát.**

Azok, amik szubjektív és a közérdekkel szemben egyéni érdeket fogalmaznak meg kéreseként, és nem alapulnak jogszabályon, nem áll mögöttük mindenki leegyeztetett elfogadott tervi megalapozás, környezeti hatásvizsgálat, környezeti értékelés, a folyamat lezárása után már nem tudnak beépülni jelen módosításba. Ezek a kérések a fejlesztési igények részletes kidolgozását követően indított településrendezési eszköz módosításnak válhatnak a részeivé.

A 2021. január 4.-én megfogalmazott tartalmi változtatásokra irányuló kérések „nem részei a nemzeti gazdasági szempontból kiemelt fejlesztésnek” Ezek a tárgyalásos eljárásba nem fogadhatók be.

#### A 2021. JANUÁR 4-ÉN ÉRKEZETT ÉSZREVÉTELEKRE AZ ALÁBBI VÁLASZOKAT ADJUK.

##### *1. Vasúti terület, a vasúti rakodó közvetlen környezete (buszforduló mellett)*

A 315/2019 (XII.18.) Kormányrendelet, valamint a 103/2003. (XII. 27.) a hagyományos vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságáról szóló GKM rendelet figyelembevétel alapján szükséges pontosítani a vasúti terület övezetét a 1\_5\_Módosított SzT IMCS.pdf helysínrajzon.

A rakodó vasúti vágányával párhuzamosan, a szélső vágány tengelyétől 6,0 m-re szükséges az IM-KÖk-ü és az IM-I-bup/SZ-5-5,0-7500 jelű területek közötti övezethatárt meghatározni, azaz a buszforduló íves széléhez igazodva. Ezzel a vasúti üzemi funkciók, vasúti rakodási területek a vágánnyal azonos övezetben jelennek meg. (Háttér: a 315/2019 (XII.18.) Korm. rendelet a vasúterülettel szomszédos közlekedési területek esetében módot ad arra, hogy a 9,0-es védősáv 6,0 m-re csökkentve kerüljön kijelölésre.)

A november 25.-én délután a NIF tárgyalójában megszületett megállapodások szerint került sor a településrendezési eszközök véglegesítésére. **Az egyeztetéseket az önkormányzat lezárta és a tárgyalásos eljárást megindította. Ezt követően beérkezett kérésekre a településrendezési eszközök tervei érdemben, tartalmilag nem változtathatók.**

A 314/2012. (XI. 8.) kormányrendelet 11. § (1)<sup>35</sup> bekezdése szerint: „**A helyi építési szabályzat a településszerkezeti tervvel összhangban, a településképi követelmények kivételével, megállapítja – a táj, az épített- és a természeti környezet, valamint a környezeti elemek védelmével kapcsolatos területhasználati korlátozásokkal, továbbá az egyes területek felhasználásával, az azokon való építés rendjével és intenzitásával kapcsolatos előírásokkal – a helyi építési követelményeket, jogokat és kötelezettségeket**”. (2020. november 25.-én a NIF Zrt. és a közlekedés tervező is megértette és elfogadta.)

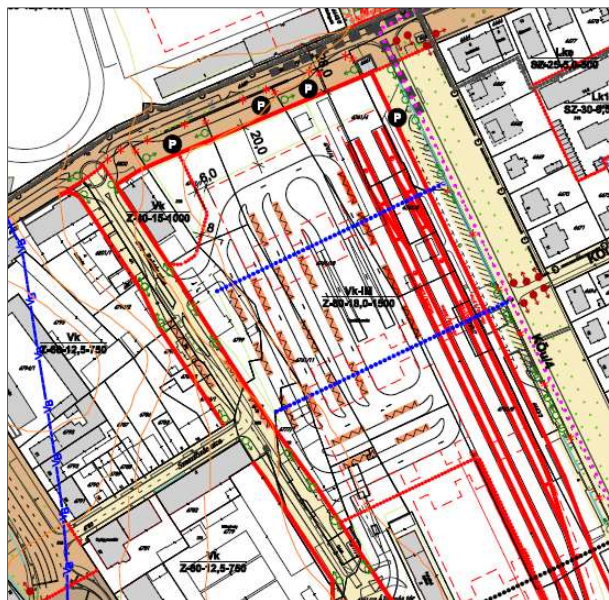
A fenti jogszabályhely alapján megállapítható hogy a kérés szerinti övezethatár tervezett védősávra helyezése az építés rendjében és intenzitásában érdemi jelentős változást nem keletkeztet. A védősáv későbbi esetleges változásait (kiviteli terv készítés, további egyeztetés, kezelői megállapodások) az övezethatár már nem követheti.

A védősáv bárhol kijelölhető, a szabályozási tervi módosításon **szerepel az 50,0 m-es és a 9,0 m-es védőtávolság, kótával**. A vágány nem alaptérképi elem, nem ismert a pontos helye, így a kóta csak tájékoztató jellegű. **A védősáv nem terület-felhasználási és nem szabályozási elem, figyelem felhívó tájékoztató elem, ami a szabályozási tervtől függetlenül, szabadon változtatható, mert nem része az önkormányzati döntésnek**. Ennek pontos értékéről és helyéről nem az önkormányzat dönt, hanem más szerv, más jogszabály alapján. A tulajdoni határok is szabadon változtathatók, azok sem szabályozási elemek, főleg nem a beépítésre nem szánt terület-felhasználások övezeteinél. Az IMCS két közlekedési övezete között is bárhová helyezhetők a tulajdonjogi rendezés eredményeként létrejövő határok. (A két beépítésre nem szánt közlekedési övezetre semmilyen telekalakítási szabály a HÉSZ-ben nem szerepel.)

Ebben megszületett a megegyezés a 2021. január 19.-i online egyeztetésen.

## 2. Vasúti területtel határos északkeleti tömb szabályozása

Az Eger 6761/6 hrsz-ú MÁV Zrt. ingatlan (valamint a 6761/14, ill. 6761/5 hrsz. ingatlanok) a VK-IM Z-80-18,0-1500 övezetből VK-IM Z-60-15,0-1500 övezetbe kerül. A módosítás hatása, hogy csökken az ingatlan beépíthetősége (80%-ról 60 %-ra), illetve nő a zöldterület igénye (10%-ról 20%-ra). Ezen ingatlan tekintetében MÁV Zrt. kéri a korábbi övezet visszaállítását, illetve hogy az övezet ne az intézményi - intermodális (VK-IM) övezetbe (mivel az ingatlan nem képezi az IMCS részét), hanem intézményi (VK) övezetbe tartozzon.



A kérést pontosítani szükséges: **a telek nem a nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás része és nem része az IMCS I. ütemének.**

**A korábbi övezet visszaállításának kérése a korábbi koncepció visszaállítását jelenti.** 7,5 m-es űrszelvény magasságig (a vágányok feletti űrszelvény) csak közlekedési építmények helyezhetők el. Épület jellegű építmény 2,5 szintig nem építhető, vasútüzemi építmények és buszpályaudvar üzemi építmények helyezhetők csak el a közterületek szintjén. Ez a 2,5 alsó szinten 0%-os épületelhelyezést enged. Valószínűleg ez nem kedvezőbb a tulajdonosnak.

**A 130%-os intenzitás növelésre vonatkozó kérés 2021. januárjában már nem tud része lenni az augusztusi, szeptemberi, októberi és decemberi önkormányzati döntéseknek.**

**Valóban a 2. kérelem telkei nem részei a „nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházásnak”** vagyis nem készült rá semmilyen fejlesztést megalapozó és igazoló terv, hatásvizsgálat környezeti állapotok szinten tartását lehetővé tevő, igazoló elemzés.

A 6761/6 helyrajzi számú (valamint a 6761/4, 6761/5 hrsz.) MÁV Zrt. és önkormányzati ingatlanok valóban nem részei az I. ütemnek, de részei lehetnek a jövőben a II. ütem teljes buszpályaudvari kitelepülésének. Ezért indokolt a **Vk-IM** jelű övezet építhető rendeltetéseinek megtartása.

A korábbi nagyleptékű fejlesztési elképzelések (vasúti és buszközlekedési elemek, valamint az ezeket kiegészítő és kiszolgáló intézményi központi vegyes rendeltetések egymásföle és alá kerülése) nem időszerűek. **A város is és a fejlesztők is a 10-15 évvel korábbi elképzeléseket elvetette.** Ennek következménye az építésjogi felsőhatárok csökkenése.

253/1997. (XII.20.) kormányrendelet 7. § (2) bekezdése szerint: „**Az építési övezeteket, övezeteket a meglévő vagy tervezett rendeltetésük, beépítettségük és karakterbeli különbségeik alapján úgy kell besorolni, hogy az egy övezetbe tartozó, azonos adottságú telkeket azonos értékű építési jogok és kötelezettségek illessék meg.** Az építési övezeten belül zárt sorú beépítés esetén a saroktelekre vonatkozóan eltérő építési jog is megállapítható.”

A koncepció változás eredménye hogy a telek már nem része a „nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházásnak”. Adottságait és településrészen belüli elhelyezkedését tekintve a telek ugyan olyan, mint a Deák Ferenc utca és az Ady Endre utca közötti Hadnagy utcai építési telkek. A jogszabály tulajdonjogtól függetlenül alkalmazandó, így a 130%-kal nagyobb építési jog nem állapítható meg jelen eljárásban.

Az **IM-KÖk-ü** övezetnél megmarad az a védőtávolság, amit a vasút üzemi létesítményei igényelnek, a közös telekhatár mentén. A védőtávolság épülettel nem építhető be csak szakhatósági hozzájárulással. A közös telekhatár felől 7,5-10,0 m széles oldalkertet szabadon kell hagyni.

Azonban azért, hogy mégis hasznosítható építési hely maradjon, csökkent az épületmagassági felsőhatára. **A településrendezési eszközökben szereplő változást a koncepcióváltás, az Érsekkerttel való átellenes találkozás, az Ady Endre utcai kertvárosias beépülés és a jelenlegi telekszerkezet is, valamint az azonos telkekre vonatkozó normatív jogkövetelmény szükségessé teszi. A fentiekből is és az épített környezet állapotának szintentartásából (Étv.) is következik a beépíthetőségi mérték 60%-a, valamint a minimálisan kialakítandó zöldfelületi mérték 20%-a.**

Ezen kívül szükséges megjegyezni, hogy az övezet módosítás esetében **ellentmondás (véltetően elírás) van a módosítás szöveges része és a rajzi része között** (a rajzon 1500 a szövegben 7500 a minimális telekméret nagysága), **melynek felülvizsgálata szükséges.** A jelenleg is több telekből álló tömb későbbi hasznosítása érdekében kedvezőbb, ha a legkisebb telekméret 1500 m<sup>2</sup>.

**A rendelettervezetben a kialakítható legkisebb telekterületre vonatkozó számérték valóban elírás, javítjuk. Újraegyeztetést igénylő tartalmi változást ez nem jelent.** Az építési övezet telkei egyenként nem építhetők be, szélességük, mélységük és közterülethez viszonyított elhelyezkedésük miatt, és amiatt, hogy a most meglévő közösségi rendeltetést (turisztikai közparkoló) a fejlesztés után is biztosítani kell. A kialakítható telekterület nem azonos a beépíthető telekterülettel. Meglévő építési telek beépíthető akkor is, ha nem éri el a területe a kialakítható telekterületet.

*3. A vasútállomási felvételi épület, illetve annak környezetében lévő raktárak, továbbá a Sas utcánál lévő épületek*

A tervezet szerint az IM-KÖk-é övezetbe fog tartozni a felvételi épület, illetve annak környezetében lévő MÁV raktárak, továbbá a Sas utcánál lévő MÁV épületek. Az övezet tervezett módosítás szerinti meghatározása az alábbi: *„Az Intermodális csomópont kötőtpályás közlekedési építési övezete a központi irányítói, forgalomszervezési, információs, kereskedelmi és egyéb kiszolgáló létesítmények, raktárak várók tárolók befogadásának övezete.”*

**Az IM-KÖk-é övezet szövegezését a MÁV Zrt. javasolja az alábbi szövegre kicserélni: „IMCS és a vasútüzem működtetéséhez szükséges létesítmények, berendezések, épületek, építmények elhelyezésére, beleértve a kereskedelmi létesítményeket létesítését is.”** Ezen módosítással nagyobb mozgástere lenne a MÁV Zrt-nek az ingatlanok tekintetében.

A folyamat ezen szakaszában (tárgyalásos eljárási szakasz) a rendelettervezet szövege már **szabadon „nem cserélhető le”**. Kiegészítésre kerülhet csak sor.

A „vasútüzem működtetéséhez szükséges létesítmények, berendezések, épületnek nem minősülő építmények” nem számítanak be a beépíthetőségbe. A felsoroltak az üzemi övezetben és az épületek számára kialakított övezetben is elhelyezhetők, megépíthetők. A beépítési mérték szempontjából meghatározónak az épületeket kell tekinteni. Hová kerüljenek az épületek, ha a helyükre is „vasútüzem működtetéséhez szükséges létesítményeket, berendezéseket” kívánnak elhelyezni. Ezen esetben felmerül a kérdés, hogy hová kerüljenek a decentrum működtetéséhez szükséges helyiségek, ha a rendeltetést csak a vasútüzemre korlátozzuk. Ez inkább szűkíti a „mozgásteret” mintsem tágítaná. Nem szerencsés a rendelkezés lecserélése. A kereskedelem a vasútüzemi létesítménybe, berendezésbe nem érhető bele, a kereskedelem viszont szerepel az eredeti megfogalmazásban.

**A rendelkezés a következőre tud változni:**

**„Az Intermodális csomópont kötőtpályás közlekedési építési övezete a központi közlekedésirányítói, forgalomszervezési (buszpályaudvari - decentrumi és vasútüzemi - pályaudvari), információs, utasforgalmi, kereskedelmi és egyéb kiszolgáló, szolgáltató rendeltetés, raktárak várók tárolók befogadásának övezete.**

**A vasúti szakkifejezéssel történő kiegészítés tartalmi érdemi változást nem jelent.**

#### 4. Vasútállomási felvételi épület

A felvételi épület a jelenleg kialakult állapot szerint, két külön helyrajzi számú ingatlanon (6761/17; 6761/19) áll, továbbá a fejlesztés során, a tervezett előtető-bővítés miatt egy harmadik ingatlan is érintett lesz (6761/12). Kiemelt cél, hogy az épület teljes egésze egy hrsz-ú ingatlanra kerüljön. A telekalakításhoz, ennek érdekében:

Jelenleg folyik a kiviteli tervezés, illetve még a gyártmánytervek is készülnek a későbbi szakaszban, ahol pontosan lehet majd látni az épület kialakítását részletesen, pl. az ereszt, csatorna túllógást.

Ezt figyelembe véve, Tervező kéri, hogy némi tartalék kerüljön be az előtető miatt húzott szabályozási vonalhoz, tehát ne kerüljön a szabályozási vonal pontosan az előtető kontúrjába, illetve nem szerencsés megjeleníteni a kottázott értékeket. Ha ez nem megvalósítható, abban az esetben, a 2020.11.25-ei egyeztetés alapján, úgynevezett közterület fölé való építés lehetőségével egészítsék ki a HÉSZ-t.

**A szabályozási vonal 20,0 métere tartalékkal lett meghatározva. Ennek ellenére a kóta 20,5 méterre és 16,0 méterre változik, a jelenlegi telekhatártól 7,0 méterre északi irányba.** A csupán építészeti formálás szerepét betöltő előtető további növelése nem indokolt. A gyártási terveket úgy célszerű készíteni, hogy a méretekbe teljesen beleférjen az előtető, az észrevétel szerint a gyártási tervek későbbi szakaszban készülnek majd.

**A kóta a szabályozás kötelező eleme, nem hagyható el.**

#### 5. IM-KÖk-ü övezet megnevezése

Az IM-KÖk-ü övezet – mely a vasúti pályát tartalmazza – nem megfelelő tartalommal került a MÁV Zrt. álláspontja szerint meghatározásra. Az övezet tervezett módosítás szerinti meghatározása az alábbi: „Az Intermodális csomópont vasútüzemi övezetében a vágányok, kitérők, váltók, jelző és biztonsági berendezések létesíthetők. Épület csak vasúttechnikai berendezések befogadására építhető.”

Az IM-KÖk-ü övezet szövegezését a MÁV Zrt. javasolja az alábbi szövegre kicserélni: „A vasútüzem ellátásához szükséges berendezések, építmények, épületek létesíthetők.”

Ezen módosítással nagyobb mozgástere lenne a MÁV Zrt-nek az ingatlanok tekintetében.

A szöveges leírás a HÉSZ módosítására az alábbiakat tartalmazza:

Ez a fenti rendelkezéssel nincs összhangban (az önkormányzat által tervezett módosítás szerint is épület helyezhető el az övezetben). Továbbá esetlegesen a MÁV Zrt. érdekeit is sértheti, így a 0%-os beépíthetőség helyett 10 %-os beépíthetőség javasolt.

A szövegezés kiegészül a következő szerint, mivel a megfogalmazások egymás szinonimái:

„Az Intermodális csomópont vasútüzemi övezetében a vasútüzem ellátásához szükséges berendezések, vágányok, kitérők, váltók, jelző és biztonsági berendezések létesíthetők. Épület csak a vasútüzem ellátásához szükséges vasúttechnikai berendezések - a vasútüzem ellátásához szükséges berendezések befogadására építhető az összes közlekedési kötőtpályás övezetbe tartozó telekterület 0, 65%-án.”

Fontos a meglévő beépítettséget figyelembe venni, mert ennek elhagyása megtévesztő lehet. A meglévő kötőtpályás közlekedési övezetek állapota az alábbi.

hrsz	telek, telekrész terület (m <sup>2</sup> )	épület bruttó alapterülete (m <sup>2</sup> )	beépítettség %
6761/18	7 498	0	0,00
6761/19	14 563	85	0,58
6761/14	952	535	56,20
6761/13	1 585	634	40,00
6761/17	1 646	1200	72,90
szumma	26 244	2454	9,35

A felvételi épületnél fogalmazódott meg nagyobb léptékű alapterületi bővítés a „nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás” építészeti koncepciója részeként tervezett előtetővel.

A forgalom üzemszerű lebonyolítását (decentrum és vasút) a meglévő épületállomány el tudja látni. **A vasútüzem ellátásához szükséges IM-KÖk-ü jelű és a kötöttpályás közlekedés építési övezete (IM-KÖk-é jelű) telekterülete együttesen 26.244 m<sup>2</sup>, aminek a 10%-a építhető be.** A fenti táblázatból is kitűnik, hogy ez 2.624 m<sup>2</sup> lehet. A beépíthetőség 9,35%-a már elhasznált. A későbbi kiemelt fejlesztés megvalósulását követő bővítésekre együttesen 170 m<sup>2</sup> bruttó alapterület jut. Ez a meglévő egyéb épületek számára jelentett eddig tartalékot (homlokrakodó, egyéb raktárak, tárolók), a felvételi épületnél a gyártmánytervek készítése során biztosított szabadabb mozgást.

A **IM-KÖk-ü** jelű övezetben jelenleg nincsenek épületek. **A vasútüzem ellátásához szükséges telekrészekben, övezetben jelentkező épület építési igény csak állami főépítési eltérés engedélyezésével biztosítható.** Az IM-I.-bup övezet, a buszpályaudvari decentrum az OTÉK által megengedett 10%-os beépítésből 5%-ot vesz igénybe. Az igénybe nem vett 5% átcsoportosítható a vasútüzem működtetését szolgáló kötöttpályás IM-KÖk-ü jelű övezetbe.

**A beépítési mérték átrendezése az IMCS teljes területén intenzitásnövelést nem eredményez. A kötöttpályás közlekedési övezetek fejlesztési korszerűsítési igényeit tudja befogadni az átrendezett + 5%-os mérték.**

#### *6. IM-I-bup övezet megnevezése*

Az IM-I-bup övezet kapcsán a HÉSZ módosítás az alábbi szöveget tartalmazza:

**Az övezetre vonatkozó zöldfelület kialakítás a vasútállomás irányában nem megoldható, így javasolt az alábbi kiegészítés átvezetése: „.... P+R parkolóval, gyalog- és kerékpárúttal, övezethatár mentén legalább 3,0 m széles zöldfelülettel fasorral, kivéve közlekedési területekkel szomszédos övezethatár esetén.**

A vasútállomás irányában a szabályozási terv nem jelöl védelmi szerepű fasort a közös telekhatáron az IM-I.-bup jelű övezet és az IM-KÖk-ü jelű övezet között. A közös telekhatár a homlokrakodóknál van. **Olyanra kivételt adni, ami nincs, felesleges.** A KÖu-3 jelű övezet keleti telekhatárán sincs jelölve védőfásítás.

#### *7. Zöldfelületek jelölése*

A szabályozási terv módosítási területén belül a műszaki tervek szerinti tervezett zöldfelületek nem mindenütt kerültek következetesen átvezetésre. Ilyen **a 25 sz. főút – Vasút utca csomópontja, ahol a csomóponti zöldfelület kontúrja nem egyezik a tervezett megoldással.** Javasolt a tervezett szabályozási terv felülvizsgálata és az engedélyezési tervnek megfelelő zöldfelületek (pl. közép-sziget) megjelenítése.

**A tájékoztató jellegű jelölés az új adatszolgáltatás alapján pontosul.**

A szövegezekben többször is megjelenő: építmények, épületek szavak (fogalmak) kapcsán **szükséges az egyértelmű értelmezés.** Amennyiben mindenki ugyanazt érti e fogalmak alatt, mint az 1997. évi LXXVIII. törvény az épített környezet alakításáról és védelméről I. fejezet Fogalommeghatározások 2. § E törvény alkalmazásában, az esetben elegendő az építmény kifejezés egyedüli használata is.

„8. Építmény: építési tevékenységgel létrehozott, illetve késztermékként az építési helyszínre szállított, – rendeltetésére, szerkezeti megoldására, anyagára, készültégi fokára és kiterjedésére tekintet nélkül – minden olyan helyhez kötött műszaki alkotás, amely a terepszint, a víz vagy az azok alatti talaj, illetve azok feletti légtér megváltoztatásával, beépítésével jön létre (az építmény az épület és műtárgy gyűjtőfogalma).”

**Nem elegendő az építmény, mert építésjogi szempontból beépítési mértéket csak az épület alapterületére lehet számítani, az épületmagasságot is csak az épületnek minősülő építményre lehet értelmezni.**

A fent felsorolt észrevételek figyelembevételével, a szabályozási terv módosítás tervezettel egyetértünk.

**WOLF BEÁTA**  
vezető településtervező  
TT/1-01-2384