



**GÖDÖLLŐ,
HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT
MÓDOSÍTÁSA
(80 J. VASÚTVONAL ÁLLOMÁSI TERÜLETEK)
VÉLEMÉNYEZÉSI ANYAG**

2017. május

GÖDÖLLŐ, HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT MÓDOSÍTÁSA

(80 J. VASÚTVONAL ÁLLOMÁSI TERÜLETEK)

VÉLEMÉNYEZÉSI ANYAG

Megbízó:

RÁKOS-HATVAN KONZORCIUM

Tervezők:

A.D.U Építész Iroda Kft

1111 Budapest, Kruspér u. 1/c

tel: 209 7330

info@aduepitesz.hu, www.aduepitesz.hu



dr Gajdos István

okl. építésmérnök

vezető tervező

BÉK TT1 01-0072



Püski Ottó

okl. építőmérnök

vezető tervező

MK Tkö 01-2745

Budapest, 2017. május

GÖDÖLLŐ, HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT MÓDOSÍTÁSA

(80 J. VASÚTVONAL ÁLLOMÁSI TERÜLETEK)

VÉLEMÉNYEZÉSI ANYAG

TARTALOM

1. HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ	4
1.1. A tervezés indokoltsága - előzmények	4
1.2. Hatályban lévő településrendezési eszközök	9
1.3. Hatályos településfejlesztési döntés (testületi határozat)	10
1.4. A vasútvonal korszerűsítéssel jelenleg érintett területek	12
1.5. Az érintett területek ismertetése	14
1.6. Szabályozási koncepció - javaslat a szabályozás módosítására	16
1.7. Az elérendő célok összefoglalása	17
1.8. A vasút-korszerűsítés, változás várható környezeti hatásai, rövid összefoglaló	17
1.9. Örökségi vagy környezeti érték sérülésének lehetőségei, rövid összefoglaló	17
2. JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK	18
Rendelet tervezet	19
Melléklet (ÉTV és OTÉK fogalmak)	21

GÖDÖLLŐ, HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT MÓDOSÍTÁSA

(80 J. VASÚTVONAL ÁLLOMÁSI TERÜLETEK)



1. Helyzetfeltáró munkarész

1.1. A tervezés indokoltsága - előzmények

A 226/2015 (VIII.7.) kormányrendelet szerint, a Kormány nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásnak nyilvánította a *80-as jelű vasútvonal Rákos – Hatvan közötti szakaszának rekonstrukcióját*. A vasútvonal áthalad Gödöllő városán.

A vasút kiviteli terveit a Rákos-Hatvan Konzorcium készítette el, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízásából. Jelenleg készülnek a szükséges kisajátítási munkarészek

2014-ben a vasútépítési engedélyezési terv szerinti felhasználandó területek beépültek az érintett települések településrendezési terveibe, így Gödöllő is módosította ennek megfelelően a terveit. 2015-16-ban elkészültek a kiviteli tervek, melyek néhány helyszínen módosították a rekonstrukcióhoz szükséges területek és más a kapcsolódó közúti beruházások kisajátítási határvonalait. Gödöllő az éppen készülőben lévő településrendezési tervi módosításába beépítette a szükséges változásokat, így azok a jóváhagyáskor hatályba léptek. *(14/2016.(X.20.) rendelettel módosított GÉSZ, egységes szerkezetben)*

A projekt keretében a közeli jövőben új megállóhelyek létesülnek, a régiak átépülnek a vasútvonal korszerűsítésekor, javítva ezzel az elővárosi közlekedést és lokálisan az épített környezet állapotát.

A tervezés jelen fázisában Gödöllő Város hatályos területfelhasználása és szabályozása a vasútvonal korszerűsítési – átépítési igényeinek megfelelő, kivéve azt a tényt, hogy a kötöttpályás közlekedési területekre (vasút és HÉV) vonatkozóan 3%-os beépítettséget határoz meg, ami a vasútállomás és HÉV végállomás területén már ma is túlhaladott, több mint 3%.

A tervezett bontások ellenére az új vasútállomás és HÉV végállomás megépítéséhez szükséges a beépíthetőség mértékének emelése, ehhez módosítani szükséges a helyi építési szabályzatot. (GÉSZ)

A GÉSZ-t tárgyalásos eljárással lehet módosítani, miután 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. rendelettel a Kormány nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásnak nyilvánította a 80. és 100c. számú vasútvonalak, Rákos-Hatvan-Miskolc-Nyíregyháza vasútvonalak korszerűsítését.



A vasútvonal korszerűsítése

A Rákos állomás (kiz.) – Hatvan állomás (kiz.) vonalszakasz a 80. számú Budapest – Miskolc –Nyíregyháza vasútvonal egy szakasza, a transzeurópai vasúti áruszállítási hálózat (V. számú Európai korridor) része.

A tervezési szakasz eleje, Rákos állomás végén levő 94+00 szelvény, a vége Hatvan állomás előtt levő 618+34 szelvény. Aszódon csatlakozik a vonalhoz a 78. számú Aszód – Galgamácsa –Balassagyarmat és a 77. számú Aszód – Galgamácsa – Vácrátót vonal.

A meglévő pálya sebessége $v=100-120$ km/h, helyenként állandó lassújelekkel.

A tengelyterhelés 210 kN, korlátozás nélkül. A felépítmény teljes hosszon hézagnélküli kivitelben készült.

A 80. számú vonal tervezés alatt levő szakasza „A” kategóriájú kétvágányú, villamosított fővonal, a tervezett tengelyterhelés 225 kN.

A vonalrészen a tervezési sebesség, Rákos és Domonyvölgy (94+00 – 446+76 hm szelvények) között $v=120$ km/h, Domonyvölgy és Hatvan (446+76 – 618+34 hm szelvények) között $v=160$ km/h, a beépítettség és egyéb akadályok miatt ennél kisebb tervezési sebesség alkalmazása is szükséges volt.

A vonalszakaszon az alábbi állomások, megállóhelyek találhatóak:

- Városszéletelep mh. (új építésű megállóhely)
- Rákosliget mh.
- Rákoscsaba-Újtelep mh.
- Rákoscsaba mh.
- Pécel állomás
- Isaszeg állomás
- Gödöllő - Állami telepek mh.
- Gödöllő állomás
- Máriabesnyő mh.
- Bag mh.
- Aszód állomás
- Hévízgyörk mh.
- Galgahévíz mh.
- Tura állomás.

A vonalszakaszon egyéb vasúti pálya létesítmények is találhatóak:

- Rákos állomásból kiágazó vontató vágány, Rákos állomás és a Cinkotai út között,
- Isaszeg állomás után nyíltvonali kiágazás a CURRUS Gödöllői Harcjárműtechnikai Zrt. telepére,
- Aszód állomáson a Galgamácsa felé menő 77-78. számú vonal,
- Hatvan állomás előtt az Újszász-Szolnoki deltavágányok,
- Hatvan-rendezői kiágazás.

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság, mint a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. tv szerinti építtető, felhívást tett közzé a tervezési feladatra A nyertes ajánlattevő a Rákos-Hatvan Konzorcium lett (konzorciumvezető: UTIBER Kft., konzorciumi tag: INFRAPLAN Zrt.). A Rákos (kiz.) – Tura (bez.) szakaszon az UTIBER Kft., a Tura (kiz.) – Hatvan (bez.) szakaszon pedig az INFRAPLAN Zrt. a szakasztervező. Egyes szakági tervezési feladatokat a Konzorcium alvállalkozók bevonásával végzi.

A tervezett 80 sz. vasútvonalra Rákos (kiz) – Hatvan(kiz) szakaszára vonatkozóan 2012. májusában az UVATERV Zrt. a Nemzeti Infrastruktúra Zrt megbízásából környezeti hatástanulmányt készített, mely a vonalszakasz csatlakozó létesítményeire (szintbeni, külön szintű útátvezetések, párhuzamos utak, P+R parkolók, állomásokon, megállóhelyeken tervezett beavatkozások) is kiterjedt. A környezeti hatástanulmány alapján a Közép – Dunavölgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség környezeti hatásvizsgálati eljárást folytatott le, melynek eredményeként a tervezett beruházás *KTVF: 739-22/2013* iktatószámmon környezetvédelmi engedélyt kapott.

A 80 j. vasútvonal rövid bemutatása

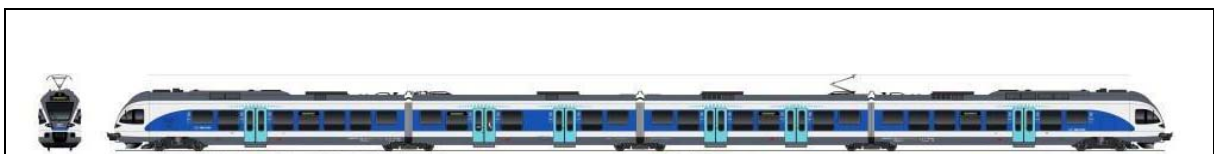
A Magyar Északi Vasút 1862-1867 között építette meg a Budapest – Hatvan – Salgótarján vasútvonalat, mely 1868-ban lett a MÁV első vonala. 1868-ban már a MÁV építette meg a Hatvan – Miskolc szakaszt. 1868-1873 között a Budapest – Hatvan között, majd 1873-1888 között a Hatvan – Miskolc között épült ki a második vágány.

A vasútvonal villamosítása több ütemben 1951 és 1966 között készült el.

A vonal jelentőségét az adja elsősorban, hogy összeköttetést biztosít Délnyugat-Európa és Északkelet-Európa között. Külön jelentőséget ad a fejlesztésnek, hogy a 884/2004. EK Határozat értelmében a prioritást élvező TEN-T projektek között a 6. számú Lyon – Trieszt (Koper) – Ljubljana – Budapest – Ukrajna kiemelt projektként van figyelembe véve.

A belföldi személyszállításban az IC forgalom mellett meghatározó a hivatásforgalom, a tárgyi munkát képező vonalszakaszon pedig az elővárosi forgalom fejlesztése is.

Az elkészült előkészítő tanulmányok szerint Ukrajna irányából, Záhonyon keresztül egyre nagyobb teherforgalom várható, melyek mind a 100. számú Budapest – Szolnok – Debrecen – Záhony mind pedig a 80. számú Budapest – Hatvan – Miskolc – Nyíregyháza vonal fejlesztését indokolják.



1.2. Hatályban lévő településrendezési eszközök

Gödöllő Város 2016-ban módosította településrendezési eszközeit.

Jelenleg hatályos a **215/2016.(X.20.)** képviselő-testületi határozattal elfogadott **Településszerkezeti terv**.

A hatályos GÉSZ:

Gödöllő Város Önkormányzata Képviselő-testületének 25/2012. (XI.15.) önkormányzati rendelete és az ezt módosító 24/2013.(X.10.), a 27/2013.(XII.16.) a 14/2014. (IX. 22.), a 20/2015. (VI. 25.), a 9/2016. (IV.15.), valamint a 14/2016. (X.20.) önkormányzati rendeletekkel egységes szerkezetbe foglalt szövege Gödöllő város helyi építési szabályzatáról és szabályozási tervéről

1.3. Hatályos településfejlesztési döntés (testületi határozat)

GÖDÖLLŐI POLGÁRMESTERI HIVATAL

Szám: 101/21-85/2017.

K I V O N A T

a képviselő-testület 2017. április 27-én megtartott
ülésének jegyzőkönyvéből

86/2017.(IV.27.) sz. önkormányzati határozat

Gödöllő Város Önkormányzatának Képviselő-testülete e határozat mellékleteként elfogadja a Budapest Rákos – Hatvan vasútvonal Gödöllőt érintő fejlesztése érdekében a hatályos településrendezési terv módosításához szükséges településrendezési szerződést és annak szakmai alátámasztására készített tanulmánytervet. A szerződést Gödöllő Város Önkormányzata a Nemzeti Infrastruktúrafejlesztő Zrt.-vel, mint a cél megvalósítójával, a költségviselő Rákos-Hatvan Konzorciummal, valamint a tervező A.D.U. Építész Iroda Kft.-vel köti meg. A Képviselő-testület felhatalmazza Gödöllő város polgármesterét a szerződés aláírására.

Felelős: Dr. Gémesi György polgármester

Határidő: folyamatos

Gödöllő, 2017. április 27.

Dr. Gémesi György sk.
polgármester

Dr. Nánási Éva sk.
jegyző

A kivonat hitelül: Dr. Nánási Éva jegyző



GÖDÖLLŐI POLGÁRMESTERI HIVATAL

Szám: 101/21-86/2017.

K I V O N A T

a képviselő-testület 2017. április 27-én megtartott
ülésének jegyzőkönyvéből

87/2017.(IV.27.) sz. önkormányzati határozat

Gödöllő Város Önkormányzatának Képviselő-testülete két kiemelt fejlesztés: a Gödöllői Református Egyházközség 401 hrsz.-ú ingatlanán új sportcsarnok építése, és a Budapest, Rákos – Hatvan vasútvonal Gödöllőt érintő fejlesztése érdekében megindítja Gödöllő Város Helyi Építési Szabályzatának és Szabályozási tervének módosítását. A Képviselő-testület felhatalmazza Gödöllő város polgármesterét a módosítási eljárás megindítására.

Felelős: Dr. Gémesi György polgármester

Határidő: folyamatos

Gödöllő, 2017. április 27.

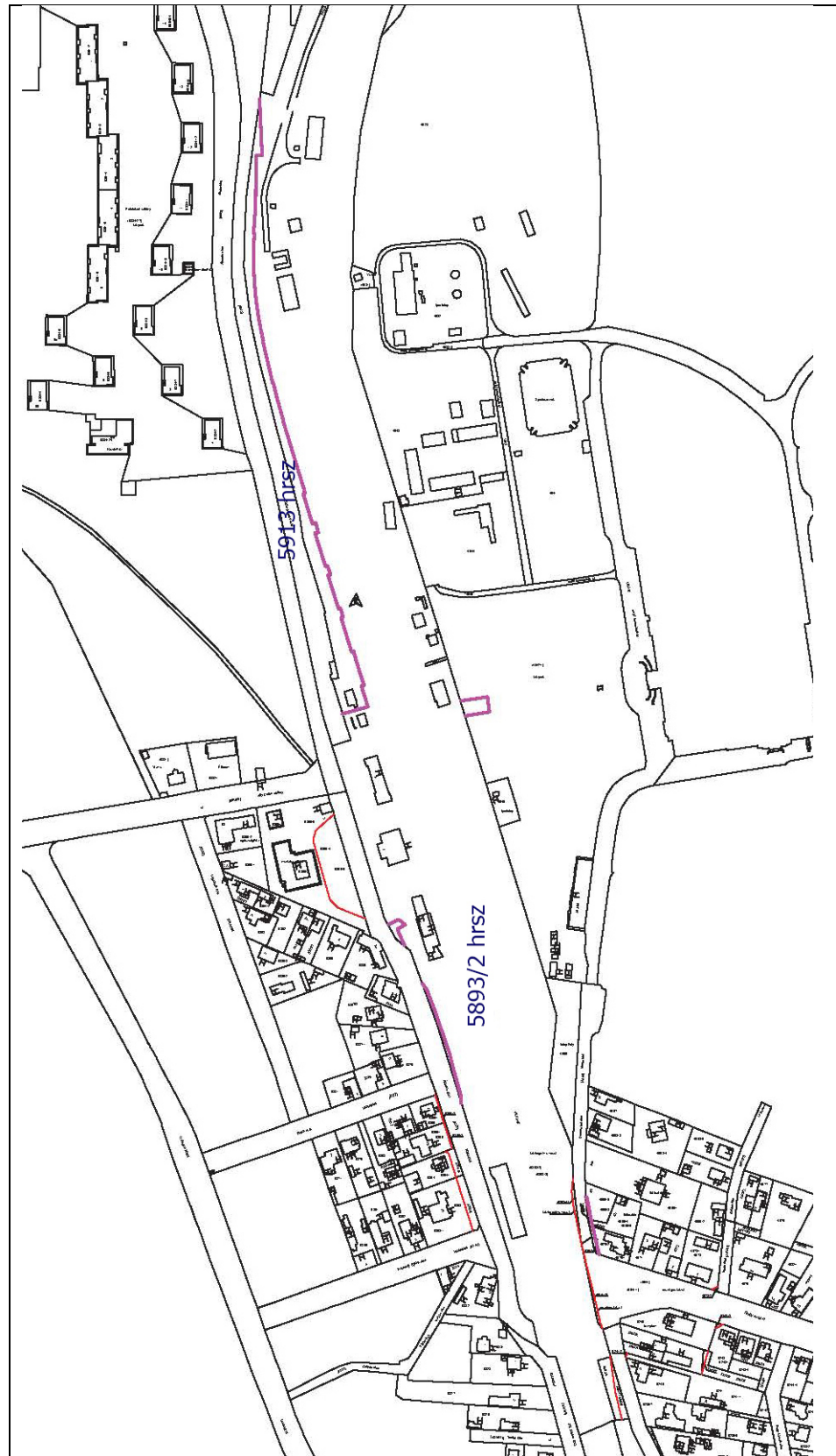
Dr. Gémesi György sk.
polgármester

Dr. Nánási Éva sk.
jegyző

A kivonat hitelül: Dr. Nánási Éva jegyző



1.4. A vasútvonal korszerűsítéssel jelenleg érintett területek



1. ábra A kiviteli tervek szerint a telekalakítással el kell különíteni a vasúti területeket és a HÉV területeket. (Az ábrán lila vonal húzódik a két érintett hrsz között.) Az 5893/2 hrsz-tól elesik 4 434 m² és egyesül az 5913 hrsz telekkel.

1.5. Az érintett területek ismertetése

Jelen változások – miután a vasúti pálya korszerűsítéséhez, a közlekedési fejlesztésekhez a szabályozási tervbe – az elmúlt évben történt módosítása során beépültek, ténylegesen csak a vasútállomás (5893/2 hrsz) és a HÉV végállomás (5913 hrsz) területét érintik.

Az érintett két vasúti- illetve HÉV telek területén a korszerűsítéssel kapcsolatban jelentős változások történnek. A tervek szerint átépül mindkét állomás, építés és bontás egyaránt történik a megvalósítás során.

A jelenleg hatályos szabályozás szerint a KÖk-1 jelű kötöttpályás közlekedési terület övezetében a beépítettség max. 3% lehet, de már ma is túlépítettek a vasúti telkek, tehát akkor is célszerű lenne a változtatás, ha nem történne jelentős módosulás a beépítettségben.

A beépítettség jelenlegi és tervezett állapota: (mért adatok, és nyilvántartási adatok alapján)

A felső táblázat a jelenlegi állapotra vetítve mutatja meg a beépítettség mértékét, míg az alsó táblázat már a telekalakítás utáni tervezett állapotot ismerteti.

Vasútállomás

beépítési százalék alakulása Gödöllő 5893/2 hrsz-ú ingatlanon		
	beépítettség %	terület m ²
5893/2 hrsz területe:		100967
jelenlegi össz épület terület	3,629898878	3665
bontás után maradó össz épület terület	1,55001139	1565
tervezett épületek össz területe		1014
maradó és tervezett épületek összesen	2,55429992	2579
tervezett épületek perontetővel		5248
maradó és tervezett épületek perontetővel összesen	6,747749265	6813

5893/2 hrsz telekalakítás után (HÉV+EGYETEMI ÚT)		
	beépítettség %	terület m ²
5893/2 hrsz megmaradó területe:		83898
jelenlegi össz épület terület	4,368399723	3665
bontás után maradó össz épület terület		1565
tervezett épületek össz területe		1014
maradó és tervezett épületek összesen	3,073970774	2579
tervezett épületek perontetővel		5248
maradó és tervezett épületek perontetővel összesen	8,120574984	6813

A beépítettség ma is meghaladja a GÉSZ-ben meghatározott nagyságrendet, ezért mindenképpen célszerűnek látszik növelni ennek mértékét.

A javaslat szerinti növekedés 3%-ról legalább 5% -ra történne, ez még nem jelent olyan mértékű változást, ami jelentősen befolyásolná az építési lehetőséget, de engedélyezhetővé, megvalósíthatóvá teszi a tervezett épületeket.

(A perontető ebben az értelemben nem épület, nem az épületek része és nem növeli a beépítettséget, valamint az engedélyező hatóság is más, mint az épületek esetében. Lásd: ÉTV és OTÉK fogalom a Mellékletben)

HÉV végállomás

5913 hrsz HÉV ingatlan a telekalakítás után		
	beépítettség %	terület m ²
5913 hrsz HÉV ingatlan		24198
összes épület területe 5913 hrsz-en		857
jelenlegi beépítési százalék	3,541615	
telekalakítás utáni ingatlan terület		28898
telekalakítás utáni összes épület területe		951
telekalakítás utáni beépítési százalék	3,290885	

Beépítési tervek

Beépítési tervek az építési engedélyezéshez készülnek. Az épületek engedélyezési tervei elkészültek, az engedélyezési folyamat még nem kezdődött meg, ehhez szükséges a jelenleg ismerttetett módosítás, valamint a telekalakítás megtörténte.

1.6. Szabályozási koncepció - javaslat a szabályozás módosítására

A kötöttpályás közlekedési területre vonatkozó előírásokat a GÉSZ 32.§ (6), (7) és (9) bekezdése tartalmazza. A táblázatban a KÖk-01 jelű övezetben a beépítettség maximuma 3%.

11. táblázat

Az övezet		A telek								Az épület			
Övezeti jel	A beépítettség jellemző módja	A kialakítható új telek legkisebb telekterülete (m ²)	A kialakítható új telek legkisebb		Előkert	Hátsókert	A megengedett legnagyobb beépítettség %	A megengedett legnagyobb szintterületi mutató (m ² /m ²)	A legkisebb kialakítandó zöldfelület %	A megengedett legnagyobb építménymagasság	A megengedett legnagyobb utcai homlokzatmagasság	A megengedett főépület-szám	A kialakítható szintszám
			szélessége (m)	mélysége (m)									
KÖk-01	SZ	-	-	-	-	-	3	0,1	40	6,0	-	-	-
KÖk-02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KÖI-01	SZ	30000	-	-	10	20	1	0,01	60	-	-	-	-
KÖu-01 ⁹⁹	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Az 1.5. fejezetben a számítások bemutatják, hogy a tervezett vasútvonal korszerűsítéssel megvalósítandó építési tevékenység – a tervezett bontásokkal együtt - nem felel meg a jelenlegi előírásnak, ezért módosítani javasoljuk a beépíthetőség mértékét.

A tervezett új építésű állomások és egyéb fontos közlekedési építmények, épületek jelentős mértékben javítják az épített környezet állapotát és arculatát, a város számára fontos helyszínen.

A megvalósítás érdekében feltétlenül javasoljuk, hogy a kötöttpályás övezetben legyen a beépíthetőség mértéke 5%.

A GÉSZ módosításához rendeletet kell alkotni a tárgyalásos eljárás befejezésekor, amiben a 11. sz. táblázat módosítása szerepel.

Módosítandó a jelenleg hatályos rendelet.

„Gödöllő Város Önkormányzata Képviselő-testületének 25/2012. (XI.15.) önkormányzati rendelete és az ezt módosító 24/2013.(X.10.), a 27/2013.(XII.16.) a 14/2014. (IX. 22.), a 20/2015. (VI. 25.), a 9/2016. (IV.15.), valamint a 14/2016. (X.20.) önkormányzati rendeletekkel egységes szerkezetbe foglalt szövege

Gödöllő város helyi építési szabályzatáról és szabályozási tervéről”

1.7. Az elérendő célok összefoglalása

Gödöllő városán áthaladó 80 j. nagyvasúti vonal jelentős közlekedési kapacitással rendelkezik, a transzeurópai vasúti áruszállítási hálózat (V. számú Európai korridor) része. A 80. számú vonal tervezés alatt levő szakasza „A” kategóriájú kétvágányú, villamosított fővonal, melynek tervezési sebességét növelni szükséges 160 km/óra.

A belföldi személyszállításban az IC forgalom mellett meghatározó a hivatásforgalom, a tárgyi munkát képező vonalszakaszon pedig az elővárosi forgalom fejlesztése is. A pálya fejlesztése mellett jelentős szempont, hogy a forgalombiztonság növelése mellett növekedjék az utazás komfortossága és így a tervezett utasforgalom nagysága.

A projekt keretében a közeli jövőben új megállóhelyek létesülnek, a régiek átépülnek a vasútvonal korszerűsítésekor, javítva ezzel az elővárosi közlekedést és lokálisan az épített környezet állapotát.

1.8. A vasút-korszerűsítés, a változás várható környezeti hatásai, rövid összefoglaló

A környezeti vizsgálatok és számítások alapján a várható környezeti hatásokkal kapcsolatban az alábbi megállapítás tehető (a jóváhagyott KHT alapján):

Az összes hatást, hatótényezőt mérlegelve a vasútvonal fejlesztése környezetvédelmi és természetvédelmi szempontból megvalósítható. A tervezett létesítmények megfelelnek a vonatkozó jogszabályokban foglalt előírásoknak, a tervezett létesítmények hatásai a szükséges védelmi intézkedéssel kezelhetők.

1.9. Örökségi vagy környezeti érték sérülésének lehetőségei, rövid összefoglaló

A tervezett fejlesztésekkel Gödöllő Város területén az örökségi és környezeti értékek nem sérülnek, a környezeti állapot javul.

JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK

Rendelet tervezet

Gödöllő Város Képviselő-testületének

.../2017. (....) önkormányzati rendelete

Gödöllő Város helyi építési szabályzatának módosításáról

Gödöllő Város Önkormányzatának Képviselő-testülete az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 62. § (6) bekezdés 6. pontjában kapott felhatalmazás alapján, Magyarország Alaptörvénye 32. cikk (1) bekezdés a) pontjában, 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/A. § (1) bekezdés aa) pontjában, 9/B. § (2) bekezdés b) pontjában meghatározott feladatkörében eljárva, a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet 37. §-ában biztosított véleményezési jogkörében eljáró államigazgatási szervek, véleményének kikérésével a következőket rendeli el:

Általános előírások

1. A rendelet hatálya

1. §

- (1) A rendelet hatálya Gödöllő Város közigazgatási területére terjed ki.
- (2) A rendelet hatálya alá tartozó területen az országos építési követelményeket tartalmazó jogszabályok előírásait e rendeletben foglaltakkal együtt kell alkalmazni.

2. Beépítésre nem szánt területek Közlekedési és közműterületek

2. §

- (1) A 32.§ (6) bekezdésében, a KÖk-1 kötöttpályás közlekedési területen a beépítettség maximuma 5%.
- (2) A (6) bekezdés 11. táblázata az alábbiak szerint módosul:

11. táblázat

Az övezet		A telek								Az épület			
Övezeti jel	A beépítettség jellemző módja	A kialakítható új telek legkisebb telekterülete (m ²)	A kialakítható új telek legkisebb		Előkert	Hátsókert	A megengedett legnagyobb beépítettség %	A megengedett legnagyobb szintterületi mutató (m ² /m ²)	A legkisebb kialakítandó zöldfelület %	A megengedett legnagyobb építménymagasság	A megengedett legnagyobb utcai homlokzatmagasság	A megengedett főépület-szám	A kialakítható szímszám
			szélessége (m)	mélysége (m)									
KÖk-01	SZ	-	-	-	-	-	5	0,1	40	6,0	-	-	-
KÖk-02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KÖl-01	SZ	30000	-	-	10	20	1	0,01	60	-	-	-	-
KÖu-01 ⁹⁹	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Záró rendelkezések A rendelet hatálybalépése

3. §

- (1) A rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba.
- (2) A rendelet kihirdetéséről a Jegyző a helyben szokásos módon gondoskodik.
- (3) A rendeletet a hatályba lépését követően induló ügyekben kell alkalmazni.

Gödöllő, 2017.

.....

jegyző

.....

polgármester

A rendelet kihirdetve:

Gödöllő, 2017.

Melléklet

Az ÉTV és az OTÉK fogalmai

A beépítésbe beszámítandó alapterületek meghatározásához, mert a perontető nem számítandó bele a beépítésbe.

A perontető nem épület, hanem építmény, az OTÉK viszont a beépített terület számítása esetén épület fogalmat használ.

1997. évi LXXVIII. törvény - ÉTV

10.¹³ **Épület:** jellemzően emberi tartózkodás céljára szolgáló építmény, amely szerkezeteivel részben vagy egészben teret, helyiséget vagy ezek együttesét zárja körül meghatározott rendeltetés vagy rendeltetésével összefüggő tevékenység, avagy rendszeres munkavégzés, illetve tárolás céljából.

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

114.³⁸⁹ **Telek beépített területe:** a telken álló épület 1,00 m-nél magasabbra emelkedő részeinek, az 1,00 m-es vízszintes síkban mért vetületi területeinek összege. A vetületi területek számítása során figyelmen kívül kell hagyni

a) mezőgazdasági, gazdasági és különleges beépítésre szánt területen a legfeljebb 9,00 m-es, egyéb területen a legfeljebb 4,50 m-es gerincmagasságú növényház (üvegház) és fóliasátor,

b) az épülethez tartozó előlépcső, tornác, előtető, valamint a terepcsatlakozástól legalább 2,00 m-rel magasabban lévő erkély, függőfolyosó, ereszpárkány - az épület tömegétől kiálló részeinek - az épülettől számított 1,50 m-es sávba eső vízszintes vetületét.

115. **Telek legnagyobb beépítettsége:** a telek beépített területének a telek teljes - nyúlványos telek esetében a teleknyúlvány területével csökkentett - területéhez viszonyított megengedett mértéke.