

EGYEZTETÉS KÖZLEKEDÉSI KÉRDÉSKÖRBEN

Helyszín: Budaörs Város Önkormányzat PH
2040 Budaörs, Szabadság út 134. III. em. 307. tárgyaló

Időpont: 2011. február 24. 9.00-12.00 között

Résztvevők: mellékelt jelenléti ív szerint

Tárgy: Budaörs Város TSZT és BHÉSZ felülvizsgálat, valamint
Budaörs Hídépítő telkek és az 1. sz. főúttól északra elhelyezkedő területek SZT módosítás
KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI PROBLÉMÁK témakörét érintő tárgyalás

Budaörs Város TSZT és BHÉSZ felülvizsgálathoz meghívottak:

településtervező: Paksi Szilvia (VÁTI Kft)
Molnár Csilla
közlekedéstervező: Kliment Mihály (VIAMED-2008 Kft)

Budaörs Hídépítő telkek és az 1. sz. főúttól északra elhelyezkedő területek SZT módosításhoz meghívottak:

településtervező: S Vasi Ildikó (PRO-TERRA Kft)
Verebély-Pap Tibor
közlekedéstervező: Macsinka Klára (MOBIL CITY Bt.)
tulajdonos: Disznós Zoltán

Csík Edina főépítész megnyitja az egyeztetést.

A megbeszélés a közlekedésben, közlekedésfejlesztésben felelős szervek, a tervezők és az önkormányzat képviselői, valamint a HÍDÉPÍTŐ terület beruházói között jött létre a TSZT koncepcióra és a HÍDÉPÍTŐ SZT-re érkezett vélemények egyeztetésére, a felmerülő közlekedési konfliktusok feloldására.

A meghívás ellenére a tárgyaláson nem vett részt a MAGYAR KÖZÚT NONPROFIT Zrt. Pest megyei Igazgatóság, a KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KOORDINÁCIÓS KÖZPONT, valamint a MÁV Zrt..

Az MK előre jelezte, hogy a tárgyaláson nem tud részt venni, és kéri az emlékeztető utólagos megküldését. Az egyeztetésen nem sikerült minden kérdéskörben teljes egészében, ezért a KKK-MÁV-NIF részvételével egy újabb tárgyalás összehívására kerül sor az érintettek TSZT koncepcióval kapcsolatos észrevételeinek tisztázására (2011. március 29. időpontban).

A tárgyaláson először a TSZT koncepcióra érkezett észrevételek kerültek megtárgyalásra a tervező, VÁTI Kft., Paksi Szilvia vezető településtervező által összeállított, mellékelt vázlat alapján.

BUDAÖRS VÁROS TSZT és BHÉSZ FELÜLVIZSGÁLAT

A továbbiakban a TSZT-vel kapcsolatos problémák/javaslatok/kérdések a mellékelt tervezői vázlat szerint részletezettek, melyekre a résztvevők által adott válaszokat tartalmazza az emlékeztető.

1. 1. sz. főút

Gerber László NKH UVHH: A szerepkörrel kapcsolatban a PmKH Közlekedési Főo. és a Magyar Közút Kht. jogosult nyilatkozni. Az M0 nyugati szektor át fogja rendezni a fővárosi és a csatlakozó elővárosi főúthálózati szerepköröket. Ha az is kerül megállapításra, hogy az átmenő forgalom csökkent, még mindig nagyon fontos kérdés a csatlakozás és az elhagyás pontja. Nincs direkt rálátásuk, érdemben nyilatkozni csak a megyei felügyelőség tud.

Tóth György PmKH KözlAlágFőo.: A szerepkörrel kapcsolatban neki sincs jogosultsága véleményalkotásra, felsőbb szintű döntés szükséges, a KKK jogköre a hálózatfejlesztés, egyeztetve a Magyar Nemzeti Vagyongazdálkodó Zrt-vel, mert az tulajdonosi jogköröket is érint(het). Az AggloTrT besorolás a lényeges a szerint kell elkészíteni a tervet, azt kell először módosítani ha szükséges, mert a településrendezési terveket mindig a hatályos TrT-nek kell megfeleltetni. Elviekben egyetért a hálózati szerep módosulásával a kijelöléshez képest, de a módosításhoz megfelelő szerepkörű/színvonalú párhuzamos úttal kell rendelkezni. A szervízút megfelelhet, de annak megfelelő szintűnek/rangúnak kell lennie, a mellette lévő terület-felhasználásoknál is figyelemmel kell lenni a kiváltott útról áttérő forgalom elvezetésének biztosítására.

Paksi Szilvia tervező: A hatályos TrT-nek a javaslat nem felel meg, azok előzetes módosítása szükséges területrendezési hatósági eljárás lefolytatásával.

2. Szervízút

Tóth György PmKH KözlAlágFőo.: Megjegyzi, hogy lehet egyidejűleg szervízútként és főútként tervezni, de a KKK-val kell az alapvető paramétereket tisztázni. Most szervízútként tervezendő, mert nincs realitása a főútnak.

Feuerabend István ÁApKez Zrt. A szervízút kiépítését (a tervezővel, a VIAMED-del már egyeztettek) támogatják. Az ingatlan és kerítéshatár sok helyen különbözik, Őket elsősorban a kerítés vonala érdekli. Most lett felmérve az autópálya, digitális geodéziai állományt kérésre biztosítani tudnak. A szervízút autópálya területének rovására történő területbiztosítását elképzelhetőnek tartja.

Gerber László NKH UVHH: Megjegyzik, hogy az autópálya szabályozását érintő kérdések tulajdonosi érdekeket is érintenek így azokat nem(csak) a kezelővel – ÁApKez Zrt-vel – hanem a KKK-val és a tulajdonos képviselőjével a Magyar Nemzeti Vagyongazdálkodó Zrt-vel is egyeztetni szükséges.

Tóth György PmKH KözlAlágFőo.: De nem csak a tulajdonosi, hanem a műszaki paraméterek betartása is lényeges a tényleges létesítmény által elfoglalt terület figyelembevételével. A szervízút tervezésnél elsősorban az autópályánál a meglévő állapotot kellene figyelembe venni, ha elkerülhetetlen autó-pályaterület igénybevétele, akkor azt tulajdonosi szempontból is egyeztetni/rendezni szükséges.

3. Vasúti megálló

Érdemi észrevétel nem érkezett.

4. Iparvágányok

Érdemi észrevétel nem érkezett.

5. Vasúthálózati fejlesztések

Érdemi észrevétel nem érkezett.

6. METRÓ

Kiss István NKH UVHH: Nem tudják támogatni az autópálya kéregalatti METRÓ vezetését, az autópálya forgalmi terhelésére és a szükséges megvalósítás idejének forgalomterelésére/korlátozására tekintettel.

Feuerabend István ÁApKez Zrt.: Fentiekkal egyetértve nem tudja támogatni.

Kliment Mihály tervező: A szakaszos megépítés technológiai javaslatot ismertet, melyet a következő tervanyag alátámasztó munkarészeiben részletezni fognak.

Kiss István NKH UVHH: Nem ismerve a részleteket nem tudják támogatni, organizációval alátámasztott kivitelezési javaslat alapján lehet a javaslatról a továbbiakban tárgyalni. Mi a kapcsolat az elővárosi vasútfejlesztéssel?

Paksi Szilvia tervező: Az előző 5 pont szerint tartalmaz a terv javaslatot, melyet a tárgyaláson meg nem je-

lent illetékesekkel kellett volna megtárgyalni. Az elkészült tanulmányok az elővárosi vasút és a METRÓ beruházást egymástól független, egymásnak nem alternatívát jelentő beruházásként kezelték. A METRÓ mélyvezetéses kialakítása költségvonzata miatt nem jöhet számításba.

Kiss István NKH UVHH: Véleménye szerint az elővárosi-vasút fejlesztés erős alternatívája a METRÓ-nak, így annak elhagyásával fel sem merül a METRÓ építés probléma köre.

7. M0

Érdemi észrevétel nem érkezett.

8. Kerékpárút

Érdemi észrevétel nem érkezett.

9. TSZT koncepció egyeztetési anyagára adott szakhatósági vélemények áttekintése

Gerber László NKH UVHH: A szervizútnál csak pontosítani kívánták a fogalmakat.

Kiss István NKH UVHH: Nem zárkoznak el egyik megoldástól sem, csak tájékoztatást adtak arról, hogy melyik esetben mi az eljárásrend. Az iparvasút védőtávolsága: 4 m épületre, más esetben a fővonalra, nagyvasútra vonatkozó előírás.

Kliment Mihály tervező: Kiegészítésként elmondja, hogy kiegészítésként a szervizút több csomópontjára és egyes kritikus szakaszainak hossz-szelvényű kialakítására részletes tervek készülnek, melyeket a végleges anyagban dokumentálni fognak.

Gerber László NKH UVHH: Kiegészítésként elmondja, hogy tervezett az autópályák közös szakaszának és az M1 autópályának 1-1 plusz sávval történő bővítése, mely a város településrendezési eszközeinek felülvizsgálatkor figyelembe veendő.

10. HÍDÉPÍTŐ SZT-re adott általános érvényű szakhatósági vélemények áttekintése

Tóth György PmkH KözlAlágFőo.: A magánutakra vonatkozó előírásokat nem a hatóság, hanem az előírások szabályozzák. A magánút nem közterület, de ha közforgalom számára megnyitják, akkor arra is uaz. az előírás fog vonatkozni.

S Vasi Ildikó tervező: A vélemény az Ő tervükre vonatkozik, ott úgy értelmezték hogy kötelező/nem kötelező elemként kellett figyelembe venni, tervükben javaslatként szerepel, kötelező elemként a szélességet jelölik.

A jogalkotó 2007-ben a törvényt úgy módosította, hogy ingatlanon belül bármely nem csak az ingatlan tulajdonosa által használt utat a közforgalom számára megnyitott magánútként kell kezelni közlekedés hatóságilag.

Nem kizárólagos az OTÉK szerinti paraméter, igények/adottságok figyelembevételével az útügyi előírások szerint méretezetten kell tervezni.

Disznós Zoltán: A terület érintett tulajdonosainak véleménynyilvánítási jogáról beszélt.

Csik Edina főépítész: Elmondja, hogy a HÍDÉPÍTŐ telkek SZT készítése során az érintett tulajdonosokat – mint mostani jelenlétük is bizonyítja – bevonja a város a tervezésbe, de a város teljes közigazgatási területére készülő terveknél a minden egyes tulajdonossal történő egyeztetés nem várható el egy tervtől/tervezőtől sem.

Tóth György PmkH KözlAlágFőo.: A közlekedési területeknél a tulajdonviszonyok rendezése természetesen nem lehet településtervező feladata, de az ellentmondásokat fel kell tárni, ismertetni kell, és javaslatot kell adni azok rendezésére, és a véleményezési eljárásba be kell vonni, véleményüket ki kell kérni. A tervben a POSTA környéki ingatlanokra vonatkozott véleményük.

Budaörs HÍDÉPÍTŐ telkek és az 1. sz. főúttól északra elhelyezkedő területek SZT módosítás

A továbbiakban az SZT-vel kapcsolatos problémák/javaslatok/kérdések a közbenső (Étv. 9. § (3) bek. szerinti véleményezés során adott) vélemények feldolgozásával készített, meghívóval megküldött tervezői vázlat szerint részletezettek, melyekre röviden utalva a résztvevők által adott válaszokat részletezve tartalmazza az emlékeztető.

S Vasi Ildikó tervező: Ismerteti az előzményeket, a többször, folyamatosan változó egyes ingatlanokat érintő tulajdonosi/megrendelői koncepciókat, az iparvágánnyal kapcsolatos elképzeléseket.

Csik Edina főépítész: A vasút terület-felhasználásban, övezetben maradjon meg, hogy milyen fejlesztés esetén ne kelljen épületet elbontani.

S Vasi Ildikó tervező: A vasút újjáéledésével párhuzamosan az 1. sz. főút külön szintű keresztezésének szükségessége/gondolata merül fel, iparvágányként történő hasznosítása más igényeket generál. Akkut problémák:

- 1. sz. főút – Gyár u. csomópont;
- 1. sz. főút – METRO áruház csomópont kihajtó;
- iparvágány;
- szervízút nyomvonal, csomópont kialakítás;
- autópálya érintettsége;
- telkek kiszolgálása, közútsatlakozások;
- Kaktusz utca nyomvonala, szerepköre, csomópontja.

Macsinka Klára tervező: Iparvasút nyomvonalán Törökbálint kerékpárút építését tervezi, melynek nyomvonala Budaörs közigazgatási területéhez csatlakozik, azt is érinti.

A Város településrendezési terveiben az iparvágány vasútterületként történő, helybiztosító megtartásával egyetért.

Csik Edina főépítész: Igen, a terveket megkaptuk, ismerjük.

Macsinka Klára tervező, Csik Edina főépítész: A METRO tervezett nyomvonalvezetése a területet nem érinti.

Macsinka Klára tervező: A szervízút kérdéskörét részletesen vizsgálni kell. A tervezési területet érintő, illetve ahhoz csatlakozó szakasz a legkritikusabb. A terveket az UNITEF 83 Zrt készítette, több nyomvonalváltozat készült, a tanulmány az autópálya lehajtó csomópont 4. ágaként történő kialakítást elsősorban a vasúti keresztezés helye miatt nem a legjobb, legmegfelelőbb nyomvonalnak tartotta, ezért is került az SZT-be a Kaktusz utca meglévő csomópontjának helyén tervezésre a szervízúti csomópont. Ez a TSZT felülvizsgálat koncepcióban jelzett csomóponttól jelentősen eltér, tisztázni szükséges.

A szervízút Bazsalikom utca utáni szakasza csak a szélső lakótelek-sor jelentős igénybevételével valósítható meg. Tekintettel a meglévő és megmaradó lakóterületi beépítésekre, tapasztalatai alapján nehezen tudja elképzelni, hogy ezen a szakaszon tehermentesítő útként tudna üzemelni. A tervezés során kb. 2008-ban egyeztetett az autópálya-felügyelőséggel, ahol az autópálya melletti, azt érintő szervízút kialakítással kapcsolatos fejlesztésekről érdemben csak részletesebb tervek ismeretében szerettek/tudtak volna nyilatkozni.

Az 1. sz. főút – Gyár utca szintbeli keresztezésének csomópont a különböző szakhatóságoknál és kezelőknél különböző véleményeket kapott, volt aki nem támogatta. A tervezés szakasza településrendezési tervezés, melynek a megfelelő helybiztosítás a feladata, ezért az érintett tulajdonosokkal egyeztetve a legnagyobb terület-igényű csomópont kialakításra készült a szabályozás, mely bármely típusú keresztezés helyigényét biztosítani tudja, ezzel szerepét megfelelően ellátja.

Bkeszi-Börs kerékpárút keleti oldalán lenne forgalomtechnikailag legmegfelelőbb a nyomvonalvezetés, de ez a természetvédelmi terület érintettsége okán nem lehetséges, így a kerékpárútnak a Gyár utca nyugati oldalán biztosít helyet a terv, a szomszédos ingatlanokat érintő szabályozással.

Csik Edina főépítész: A nyugati oldali nyomvonal a kisajátításon túl jelentős átépítéseket is maga után vonz, a csak jelentős többletköltséggel és környezetterheléssel megvalósítható beruházás önmagában sem lehet környezet kímélő. A keleti oldalon a természetvédelmi terület érintettségét, az útról lefolyó felszíni vizek, az út menti területek karbantartása miatti károsítások figyelembevételével is vizsgálni szükséges, ezért kéri tervezőket, hogy

az egyeztető tárgyaláson ennek figyelembe vételével a kerékpárút kialakítás kérdésköre kerüljön ismét felvetésre.

Macsinka Klára tervező: A magánutak kialakításánál az 1. sz. főút – Gyár utca csomópont -ból vezető, az északi terület rész feltáró magánút kialakítására tettek javaslatot, mely a körforgalmú csomópont 5. ágaként kerülhetne kialakításra.

Az 1. sz. főút METRO csomópont előtti kiválásából induló, egyirányú magánút, mely a POSTA előtti, kialakított magánútba csatlakozik kialakítása sem esett egységes megítélés alá a szakhatóságoknál.

Csik Edina főépítész: A szervízút nyugati indítási pontja a HÍDÉPÍTŐ SZT-ben javasoltak szerinti kell legyen, a TSZT-n át kell venni a Kaktusz utcai csomópont átépítésének megoldását.

Kliment Mihály tervező: Ismerik a szervízút tanulmánytervét, éppen abból kiindulva tették meg javaslatukat. A Kaktusz utcai csomópont kialakítás forgalomtechnikailag kedvezőtlenebb. Látszik, hogy a meglévő tulajdonviszonyok ellehetetlenítik annak kialakítását, ezért elfogadhatónak tartja a Kaktusz utcai csomóponti kialakítást.

Disznós Zoltán: A tervezés több éve (kb. 7 éve) folyik, nem merült fel ez a javaslat. Tulajdonosként a tervezett megoldással nem tud egyetérteni.

Macsinka Klára tervező: A szervízút véleménye szerint sohasem fog tudni az 1. sz főút tehermentesítő útjaként funkcionálni.

A 8102 jelű út és a Kaktusz utca (szervízút) csomópont kialakításra korábban készült körforgalmú kialakítási javaslat is, melyet a közútkezelővel történt egyeztetést követően elvetettek, azt csak a műleírás említi, tervjavaslatként nem került dokumentálásra.

Csik Edina főépítész: Fontos, hogy most ne mondjuk ezt így ki, hagyjuk meg annak a lehetőségét, hogy a későbbiekben, amennyiben a feltételei megteremthetők, úgy a szervízút tehermentesítő funkciót is elláthasson.

Kliment Mihály tervező: Felhívja a figyelmet, hogy javaslatuk elkészítésénél arra is figyelemmel voltak, hogy a ma 8102 jelű út ezen (1. sz. főút – autópálya csomópont közötti) szakaszára javasolják az 1. sz. főút (átmenő) forgalmát terelni, ekkor már nem négy számjegyű útként kell a távlatban erre a szakaszra gondolni. Az 1-es út Gyár utcától keletre elhelyezkedő szakasza országos mellékúttá válna (négy számjegyű).

Tóth György PmKH KözlAlágFőo.: Elméletileg elképzelhető, de korlátozottan látja, mert az M1-8102 csomópontnál más megoldás nem lehetséges. De csak elméletileg beszélhetünk róla, mert alátámasztó, részletezett tervek nem készültek. Már a szervízút teljes szakaszára szükséges lenne egy tanulmányterv elkészítése, mely igazolja az alkalmazott megoldások megfelelőségét. Nem elég a településrendezési eszközökhöz előírt, szükséges mélységű közúti tervezés.

S Vasi Ildikó tervező: Tervezési tapasztalata alapján új, párhuzamos útnyomvonal kiépítése/kijelölése szükséges az 1-es út kiváltásához legalább havária esetére. Ez ebben az esetben maga az 1-es út lenne/lehetne.

Gerber László NKH UVHH: Az útszámozásért nem a hatóság, hanem a KKK a felelős. A hatóság az előírások és a fejlesztési igények helybiztosítását vizsgálja. Ezért kell az érdemi döntéshez megfelelő mélységű terv. Ki-
forrott megoldásokra tudnak érdemi véleményt adni.

Véleménye szerint az M1-8102 csomópont fejlesztés az 1. sz. főút fejlesztéséhez csatlakozva kell vizsgálni, szükség esetén annak a beruházásnak kell részévé tenni, nem terhelheti az autópálya fejlesztést.

Tóth György PmKH KözlAlágFőo.: Elhangzottak egyes csomóponti részletekre kiterjedő tervezések, de ezeket a teljes nyomvonalra, egységében kellene elkészíteni, dokumentálni, csak így adható vélemény. Egyetértenek az autópálya menti szervízút kialakítással az Auchan csomópont kihagyásával.

Tulajdonos: Az 1. sz. főút-8102 út keresztezése tervezett körforgalmú csomópontnál a hatóság mondja meg, hogy a tervezett megoldás nem valósítható meg a hatályos előírások szerint, vagy milyen előírásoknak kell megfelelni. A tervi részletezettség lehet az oka az eltérő tartalmú közlekedési véleményeknek. Kéri, hogy a hatóság álláspontját vizsgálja felül, és mondja meg, hogy a javasolt megoldások engedélyezése lehetséges-e, ha nem kéri a hatályos terv szerinti szabályozás fenntartását. Sem a KKK, sem a Magyar Közút Zrt. mint kezelők nem zárkóztak el a körforgalmú kialakítástól, feltételekkel elképzelhetőnek tartják annak megvalósítását.

Magánút kérdéskörében a hatóságnak is igaza van, de a településtervező nem tudja kötelező elemként jelölni. Úgy gondolja a tulajdonviszony nem része a közlekedési véleményezésnek ebben a szakaszban, de Ő a tulajdonos, a megoldás egyeztetésre került vele.

Tóth György PmKH KözlAlágFőo.: A csomóponttra adott vélemény kiadásakor nem volt érvényes utági szabvány, ezért sem volt támogatható az ovális körforgalom. Tavaly nyáron megjelent a szabvány, ennek szellemében átervezhető, de kell egy vázlatszintű csomópont terv. Ha a vasút is érinti a csomópontot akkor az eleve kizárja a körforgalmat. Ha nem felel meg akkor SzT szinten kell jogszabályalkotótól felmentést kérni az alkalmazott megoldásra. Azért fontos már SzT szinten részletesen tervezni, hogy az majd engedélyezhető legyen, ehhez vázlatszintű tervezés szükséges, és a kezelők véleményét is csatolni szükséges.

Macsinka Klára tervező: Az ovális csomópont megfelel/megfelelt a hatályos előírásoknak. Fenti véleményét a turbó csomóponttra írta, melyet csak megemlíti a terv, de egyébként éppen a jogszabályi háttér hiánya miatt nem került alkalmazásra. Véleményében az ovális körforgalom kialakítását hátrányosabbnak tartja, mert rontja a főirány kapacitását a jelzőlámpás kialakításhoz képest.

Tóth György PmKH KözlAlágFőo.: Főúti útszakasz eleje/vége, közben van több csomópont. A csomópontoknak egységesnek kell lennie, ha itt körforgalom lesz, akkor máshol is körforgalom lehet (Kaktusz utca, lehajtó ágak), hálózati tervezés szükséges, ahol a döntést a KKK és a közútkezelő adja.

S Vasi Ildikó tervező: Az alátámasztó munkarészek azt igazolják, hogy az alkalmazott szabályozás megfelelő, elégséges. A jóváhagyandó munkarészek a közúti csomópontok kialakítására vonatkozóan kötelező előírásokat nem tartalmaznak. Az SzT olyan szabályozást tartalmaz mely a legnagyobb területigényű csomópont kialakítást lehetővé teszi, az engedélyezés szakaszában elhelyezhető olyan mely a teljes szabályozást nem veszi igénybe.

Tóth György PmKH KözlAlágFőo.: Hiába lesz kiszabályozva körforgalom számára terület, ha a hatályos előírások, szabványok annak kialakítását nem engedélyezi. Az SzT-re nem lehet hivatkozni, hogy abban körforgalom szerepel.

Csik Edina főépítész: Most egy településrendezési eszköz készült, melynek tartalmi előírásait jogszabály(ok) előírják. Ez alapján készülnek a részletesebb, engedélyezési szintű tervek, melyek engedélyezésénél az érintettek a meghatározott jogorvoslat(ok) keretében érvényesíthetik törvény adta jogait. A településrendezési eszköz véleményezésénél nem járható út engedélyezési szintű tervek készíttetése, nagyon elhúzza a terv jóváhagyását, és többletköltséget róna megrendelőre.

A MÁV-val további egyeztetést folytatunk, sok kérdés maradt nyitva, az iparvágány kérdéskörében is szükséges egyeztetni.

S Vasi Ildikó tervező: Ha a vasút feléled, a terv külön szintű csomópont kialakítását tartja elengedhetetlennek, de az egy megváltozott környezet, a pontos igények ismeretében részletes tervezést, igény szerint településrendezési terv módosítást igényel. A déli területrészen a vasúti terület-felhasználás, övezet a vasút fejlesztéshez szükséges területet biztosítja, az esetlegesen szükségessé váló ívkorrekciók helyének biztosításával a fejlesztés nem lehetetlenül el.

Tóth György PmKH KözlAlágFőo.: A körforgalmú csomóponttal kapcsolatban véleményét fenntartja. A vasúti keresztezésről a MÁV-nak is kell nyilatkoznia, ha megengedik a körforgalomban történő gondolkodást vissza lehet térni annak engedélyezésére.

Jelenlévők a magánutak szabályozási tervi jelölésével kapcsolatban megállapodtak, hogy a magán út szélessége kötelező, a rendeltben keresztmetszeti jellemzőkkel kiegészíthető, a helye nem rögzül a rajzon, az a mozgástér.

Tóth György PmKH KözlAlágFőo.: A 16 m-es szabályozási szélesség 12 m-re csökkentését az egyirányú közlekedés biztosítására szeretne volna előírni, de ha a rendelet egyéb eszközökkel biztosítja, hogy nem alakulhat ki vissza irány az 1. sz. főút felé azt is el tudja fogadni.

S Vasi Ildikó tervező: A kialakult, meglévő hálózathoz csatlakozáshoz való illeszkedés miatt, illetve a környező gazdasági tevékenységű területek nehézgépjármű forgalmának fordulás sugaraire is tekintettel a nagyobb szabályozási szélesség alkalmazását szakmailag jónak, elfogadhatónak tartják.

– k. m. f. –

Emlékeztetőt készítette:

Korodi Zsolt
településrendezési előadó

JELLENLÉTI ÍV

A Budaörs Város TSZT és BHÉSzt felülvizsgálat, valamint a
HÍDÉPÍTŐ terület (Hídépítő telkek és az 1. számú főúttól északra elhelyezkedő területek) SZT módosítás
KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI PROBLÉMÁK témakörét érintő tárgyalás

ideje: 2011. február 24., csütörtök 9.00-12.00

helye: Budaörs Város Önk. PH 307 tárgyaló

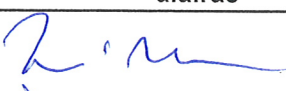


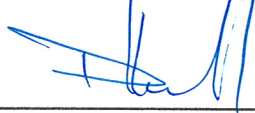
Jelen vannak:		
szervezet/név	elérhetőség	aláírás
BORS ÖNK. FŐÉP-IR. CSIK EDINA FŐÉP.		
BORS. ÖNK. FŐÉP-IR. KOROSI ZOLTÁN		Korosi Zoltán
Nemzeti Körlek. Hatóság- UVHH KISS ISTVÁN	kiss.istvan2@nkh.gov.hu	Kiss István
NKH UVHH GERBER LA SZILVIA	gerber.laszlo@nkh.gov.hu	Gerber László
Állami Autópálya Kezelő Zrt. Feuerabend István	Feuerabend.istvan@autopalya.hu	Feuerabend István
MOBIL CITY BT. MACSIKAI KÁROLY	mobilcity1@gmail.com	Macsikai Károly
PRO-TERRA IRI S. VASI ILDIKÓ	proterra@proterra.hu pro-to	S. Vasi Ildikó
PRO-TERRA KFT. VEREBÉLY-PAPP TIBOR	proterra@proterra.hu	Verebely-Papp Tibor
PAKSI SALVIA VATIK VÁROSEPÍTÉSI KFT	salvia.paksi@vatikft.hu	Paksi Salvia
VATIK VÁROSEPÍTÉSI KFT MOLNÁR GYULA	GMOLNAR@VATIKFT.HU	Molnár Gyula
Pest Megyei Körményi úti közlekedési Szolgálat Főosztály Tóth György	toth.gyorgy@ukh.gov.hu	Tóth György
VIA MED 200 KFT. KÜNTÖR MIHÁLY	viamed2002@t-online.hu	Küntör Mihály

J E L E N L É T I Í V

A Budaörs Város TSZT és BHÉSZ felülvizsgálat, valamint a
HÍDÉPÍTŐ terület (Hídépítő telkek és az 1. számú főúttól északra elhelyezkedő területek) SZT módosítás
KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI PROBLÉMÁK témakörét érintő tárgyalás

ideje: 2011. február 24., csütörtök 9.00-12.00

helye: Budaörs Város Önk. PH 307 tárgyaló

Jelen vannak:		
szervezet/név	elérhetőség	aláírás
Budaörs Polg. Hiv. Zolnai Márton Domaházi Emma	06 22 447 885 06 23 447 878	 
KÖVESI György	06 205 705 692	
DISZNÓSZ ZOLTÁN HÍDÉPÍTŐ TELKEK TULAJDONOSA	disznosz@divinus.hu	
Csikédy B. Önk. Önk.	freepiter@budaors.hu	