

**Budaörs Város Önkormányzat
Polgármestere**

SÜRGŐSSÉGI ELŐTERJESZTÉSE

**Településfejlesztési és Vagyongazdálkodási Bizottság 2012. október 30., és a
Képviselő-testület november 07-i ülésére**

Tárgy: Közvetlen tömegközlekedési kapcsolat biztosítása Budaörs és az Észak-budai régió között

Sürgősség indoklása: A Kelenföldi Pályaudvar és térsége KSZT tervanyagának áttekintését követően közlekedési szakágat érintő észrevételek merültek fel.

Az előterjesztés tárgyalása Budaörs Város Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 36/2010.(XI. 12.) ÖKT rendelet (továbbiakban: SZMSZ) 18. § (1) bekezdése alapján nyilvános ülésen történik.

Melléklet: BKK Zrt. PFF/2012/M41/54 iktatószámú állásfoglalása (1. sz. melléklet)

Tisztelt Képviselő-testület, Tisztelt Bizottság!

Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzata megküldte a „*Budapest XI. kerület, Kelenföldi pályaudvar és térsége KSZT. módosítása (Balatoni út - 756/7 hrsz.-ú közterület - M1–M7 autópályák bevezető szakasza - Rimaszombati út- Péterhegyi út tervezett nyomvonala - Boldizsár utca által határolt terület vonatkozásában)*” elnevezésű I-418-5/2012. tervszámú, tervanyagot Budaörs Város Önkormányzata részére véleményezés céljából. A dokumentáció áttekintését követően több, közlekedési szakágat érintő észrevétel merült fel.

A véleményezésre megküldött tervből értesültünk először hivatalosan, hogy a 4. metró kapcsán milyen tömegközlekedési változtatásokat terveznek. A szabályozási tervből egyértelműen látszik, hogy minden Budaörsről a Fővárosba közlekedő viszonylat a 4. metró végállomással fejeződik be. Ennek indokoltságát semmilyen forgalmi vizsgálat vagy tanulmány nem támasztja alá, illetve általunk nem ismert, így az ezzel érintett munkarészek elfogadását nem támogatjuk. Előzetesen kifogásoljuk, hogy a tervezet elfogadásával megszűnne a közvetlen elérhetősége a budai oldal Alkotás utca Moszkva tér Hűvösvölgy kötött pályás vonalnak (61-es villamos), illetve a kevesebb átszállási lehetőséggel és forgalmilag zavartabb környezetben közlekedő 139-es viszonylatról csak eggyel több átszállással lenne megközelíthető a budai oldal több pontja. A tervezet által nem biztosított, hogy a Móricz Zsigmond téri jelentős közlekedési kapcsolatokkal rendelkező 7-es buszcsalád és a körúti 6-os villamos időbeni elérhetősége bizonyítottan megközelítse a korábbi szintet, mivel az Etele téri többlet átszállás és a földfelszín alatti be és ki közlekedés három metrómegálló távlatban jelentős kötött időmennyiséget eredményez, amely csak zavart közúti forgalmi helyzetben előnyösebb a korábbi tömegközlekedési rendszernél. Figyelembe véve, hogy a kialakított új metrószakasz állomás sűrűsége egyébként is vitatható, a fentiekből adódó esetleges időnövekmény a Budapesten közlekedők számára sem kívánatos.

Fenti észrevételekkel kapcsolatban kértük a Budapesti Közlekedési Központ Zrt. állásfoglalását, mely jelen előterjesztés 1. sz. mellékletét képezi.

Határozati javaslat a Településfejlesztési és Vagyongazdálkodási Bizottság részére:

A döntéshez az SZMSZ 37. § (1) bekezdése és a 60. § - a alapján egyszerű szótöbbség, az SZMSZ 60. § és 38. § (1) bekezdése alapján nyílt szavazás szükséges.

Budaörs Város Önkormányzatának Településfejlesztési és Vagyongazdálkodási Bizottsága javasolja Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testületének a BAH csomópont és térsége közvetlen tömegközlekedési kapcsolatának fenntartását a 4-es metró üzembe helyezését követően is

Határozati javaslat a Képviselő-testület részére:

A határozathozatal Budaörs Város Önkormányzatának Képviselő-testülete 36/2010. (XI. 12.) önkormányzati rendelete Budaörs Város Önkormányzatának Szervezeti és Működési Szabályzatáról (SZMSZ) 37.§ (1) bekezdése alapján egyszerű szavazattöbbséggel és az SzMSz 38. § (1) bekezdése alapján nyílt szavazással történik.

Budaörs Város Önkormányzatának Képviselő-testülete a 4-es metró üzembe helyezését követően is fenn kívánja tartani a BAH csomópont és térsége közvetlen tömegközlekedési kapcsolatát, és felkéri a polgármestert, hogy a tárgyalások során ezt az álláspontot képviselje.

Budaörs, 2012. október 24.

Határidő: folyamatos

Felelős: Polgármester

Végrehajtást végzi: Városháza Igazgató

Az előterjesztést készítette:

Városháza Igazgató, Hámori Endre

Városháza Igazgató, út-és mélyépítési csoport vezetője, Zolnai Márton:

Városháza Igazgató vezetője, Domahidi Emma:

Műszaki Ügyosztály vezetője, Lőrincz Mihály:

Látta:

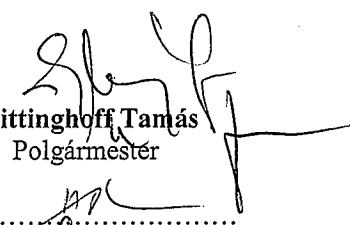
Pénzügyi Igazgató vezetője, Barta Gáborné:

Polgármesteri Kabinet vezetője, Vágó Csaba

Törvényességi Felügyelet:

Jegyzői Igazgató

Dr. Bocsi István, jegyző:


Wittinghoff Tamás
Polgármester



BUDAPESTI
KÖZLEKEDÉSI
KÖZPONT

POLGÁRMESTERI TITKÁRSÁG
BUDAÖRS

Érkezett: 2012.10.03. Vezérigazgató

Szám: Pw 1054/2012

Előszám: Munkák: Ügyintéző:

VÁROSEPÍTÉSI IRODA

2012 OKT 5.

ikt. szám: PFF/2012/M41/54

1053/1-1/2012/1053

címzett: Wittinghoff Tamás

polgármester

Budaörs város Önkormányzata

BUDAÖRSI VÁROSEPÍTÉSI IRODA

Budapest XI. kerület, Kelenföldi
pályaudvar és térsége KSZT
módosítás

cím: INTATÁSRA ÉRKEZETT!
2040 Budaörs, Szabadság út 134.
2012 OKT 09.

iktatva: 2012 OKT 12.

Műszaki Ügyosztályra érkezett

2012 OKT 05.

Tisztelt Polgármester Úr!

Szám: X/2167-1/2012
Előszám: Munkák: Ügyintéző:

Másolat

Köszönettel vettem a Kelenföldi pályaudvar térségére vonatkozó KSZT módosítás kapcsán írt levelét és az abban felvetett kérdéseire a következő választ adom.

Az M4 metró beruházás Kelenföldi pályaudvar állomásának térségében több olyan projektlem is létesül, amelyhez szükségessé vált a térség fővárosi és kerületi szintű szabályozási terveinek a módosítása. Ilyen beruházási elem a Budaörsi út bevezető szakaszán létesülő új közúti csomópont, valamint az örmezői oldalon létesülő helyi- és helyközi autóbusz-pályaudvar. A Főváros megbízásából a BFVT elkészítette az FSZKT és KSZT módosítást tartalmazó dokumentációt, amely a XI. Kerület kezdeményezésére kibővítésre került a térség Etele téri oldalával is.

A felvetett kérdésekre adott válaszok előtt általánosságban megjegyezném, hogy a KSZT módosításhoz a BFVT által elkészített közlekedési alátámasztó munkarész a beruházási elemek kialakítási lehetőségeit koncepcionális szinten mutatja, azok nem a végleges tervek. A létesítmények végleges műszaki tartalma az engedélyezési és kiviteli tervek szintjén kerül kidolgozásra.

A 2012. augusztus 27-én a XI. kerület Újbuda Önkormányzatánál megtartott KSZT módosítás egyeztetés során napirendre kerültek az Önök által levélben is felvetett kérdések, így az ott elhangzott válaszokat a következők szerint erősítem meg.

1. Tömegközlekedés

Az M4-es metró I. szakasza gyakorlatilag felváltja a jelenleg közlekedő 7-es buszcsohadot a Kelenföldi pályaudvar és Keleti pályaudvar között, így a belváros elérése a kötöttpályás kapcsolat révén gyorsabb, zavarmentesebb és kiszámíthatóbb lesz.

A metró átadása utáni felszíni tömegközlekedési hálózatra nincs elfogadott végleges állapot, azonban a metróüzem megindítása után is szükséges olyan meglévő alapjáratok megtartása, amelyek biztosítják a belső Budaörsi út, Nagyszőlős utca, Hamzsabégi út

tömegközlekedési ellátását, és a közvetlen kapcsolatot a Móricz Zsigmond körteri kerületközpont térségével, amely által megmaradó alapjáratok egyik lehetséges eleme a 40-es autóbusz. Ezáltal továbbra is közvetlenül elérhető marad a Móricz Zsigmond körteren át a Villányi út – Alkotás utca – Széll Kálmán tér – Hűvösvölgy irányú kötőtpályás kapcsolat.

2. Közúti közlekedés

A Budaörsi úti csomópont tervezése során elkészültek az engedélyezési szintű tervek, amelyeket a beruházó DBR Metró Projekt Igazgatóság nevében eljáró Főnterv Zrt. be is nyújtott engedélyezésre. A tervezetetések alkalmával az útszakasz leendő kezelőjeként a BKK Zrt is véleményezte az anyagokat, amelyek során az Önök által felvetett problémákra felhívtuk a tervező figyelmét. A BKK Zrt. a Budaörsi úti csomóponttal kapcsolatos forgalomtechnikai állásfoglalása alapján a tervek korrigálását kérte a Tervezőtől.

Ezúton tájékoztatom továbbá Tisztelt Polgármester Urat, hogy a Főváros közigazgatási határán belül az M1-M7 bevezető szakasza, (4+800 - 7+640 szelvények között) jelenleg az országos közúthálózat részét képezi és az Eger úti csomópont térségének kivételével a Magyar Állam tulajdonában van. A kezelési határ épp a tervezett, az M1-M7 autópályák bevezető szakaszán, a Budaörsi úton a Boldizsár út és Bozókvár utca – 4+150 - 5+140 szelvények – között létesülő új külön szintű csomópont területén húzódik. A Nemzeti Közlekedési Hatóság előírása és a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ korábbi javaslata szerint, a tulajdoni és kezelői átadás érdekében a Főváros - KKK - ÁAK között létrejött egy Előzetes Megállapodás, amely alapján megindult az érintett útszakasz átadás-átvételi eljárása.

3. Kerékpáros közlekedés

A fentiekben hivatkozott 2012. augusztus 27-én megtartott egyeztetésen a BKK Zrt. és a Budaörsi Önkormányzat felvetésével összhangban elfogadásra került a tervezett kerékpáros létesítmény nyomvonalának alsó Beregszász úton történő átvezetése, ezáltal egyszerűsítve a Kelenföldi pályaudvar alatt tervezett kerékpáros aluljáró megközelíthetőségét.

Ezúton kérem Tisztelt Polgármester Urat tájékoztatásom szíves elfogadására.

Budapest, 2012. szeptember 28.

Tisztelettel:

Vitézy Dávid
vezérigazgató

Melléklet: A BKK "KKI/1975/2/2012" ikt. számú forgalomtechnikai állásfoglalása



BUDAPESTI
KÖZLEKEDÉSI
KÖZPONT

Közúti Közlekedés Divízió

címzett: Főmterv Zrt.

cím: 1024 Budapest
Lövház utca 37.

lkt. szám: KKI-1975/2/2012

tárgy: Bp., XI. ker. Budaörsi út – Sasadi
út – Alsó Beregszász út
csomópont engedélyezési terve

ügyintéző: Perneszi Gabriella

ügyintéző
tel.szám: +36 30 494 9994

ügyintéző
e-mail: gabriella.perneszi@gmail.com

Forgalomtechnikai kezelői állásfoglalás

A „Kelenföld pályaudvar térsége nyugati kijárat – M1 – M7 autópálya bevezetés módosított csomópontja” című engedélyezési tervre az alábbi észrevételeket tesszük, a Fővárosi Önkormányzat nevében eljáró forgalomtechnikai kezelőként.

- Az Alsó Beregszász úti csomópont geometriájának javítását kérjük, a csomópontban az aluljáró felől érkező három sávós torkolat úgy alakítandó ki, hogy a külső jobbos sávnak csak a helye biztosítandó, első üzembe helyezéskor csak egy jobbos sáv működjön.
- Az Alsó Beregszász utcai kereszteződésnél az elsőbbségi viszonyokat minden ágon át kell gondolni, különösen a kerékpáros-közút kapcsolatra vonatkozóan. Javasoljuk, hogy a kerékpárosok adjanak elsőbbséget a gépjárműforgalom részére. Ezen felül kérjük, hogy a Beregszász utca felől kanyarodó ág a kedvezőtlen elsőbbségadási helyzetét figyelembe véve, amennyiben a jelzőlámpa nem működik, kapjon előnyt a Balatoni út felől érkezőkkel szemben. Mindkét irányú kerékpáros forgalom számára közvetlen, kényelmes haladási és kanyarodási felületet kérünk tervezni.
- A Budaörsi úton a Beregszász utca után (kifelé irányban) öbölben 40 méter hasznos hosszban megállóhely létesítését kérjük.
- Fontosnak tartjuk az egész tervezési területen a Budaörsi út menti járdán szakaszokban megtervezett kerékpárút folyamatos végigvezetését. A Sasadi út és Bozókvar utca között a járda szélesítésével kényelmesebben használható, biztonságosabb kerékpárutat lehet kialakítani. Javasoljuk a járda szélesítését a buszöböl hosszának csökkentésével és a Bozókvar utca - Dayka Gábor utca közötti szakaszon a tervezett sávok szélességének csökkentésével. Ezáltal megfelelő szélességű gyalogos és kerékpáros felület alakítható ki.

A következő tervfázisban készítendő dokumentációt az alábbiak figyelembevételével kérjük megtervezni:

BKK Budapesti Közlekedési Központ
Zártkörűen Működő Részvénytársaság
cégjegyzékszám: 01-10-046840
cím: 1052 Budapest, Városház u. 9-11.

telefonszám: +36 1 999 9493
fax: +36 30 774 1001
web: www.bkk.hu
e-mail: bkk@bkk.hu

- A forgalomtechnikai tervlapon a tervezési határokon a meglévő forgalmi rendet és az ahhoz illeszkedő új forgalmi rendet szükségesnek tartjuk feltüntetni.
- Minden érintett irányból már minimum 100 méterről - a terven tervezettnél jóval korábban - javasoljuk jelezni a továbbhaladási lehetőségeket. A besorolást jelző táblákat távolabb kell elhelyezni a tényleges forgalmi szituációhoz. (pl. sávfelfogyás)
- „Besorolás rendjét jelző táblákban” is a pl.: „Sasad”, „Centrum” felirat nyíl feletti ismétlését.
- Minden járműosztályozóban a „Besorolás rendjét jelző táblákat” és az útburkolati jeleket összhangba kell hozni. (azonos jel legyen a táblán és az aszfalton.) Javasoljuk, a „Besorolás rendjét jelző táblákban” is a pl.: „Sasad”, „Centrum” felirat nyíl feletti ismétlését. Az útburkolati jelekből ahol lehet több sort javasolunk kialakítani.
- A városhatár felé vezető irányban nem konzekvensek az útirányjelző táblák. Kérjük a Dayka Gábor utcai keresztmetszetben alkalmazott feliratok alkalmazását. A tájékoztató táblákról szerkesztési rajz szükséges. Azok tartalmát és formáját a terv készítése közben egyeztetni kell, a táblák portáltartóihoz statikai méretezési tervet kell készíteni.
- A Budaörsi úton a Sasadi útnál a gyalogos-felüljáró elbontásra kerül, azonban a rajta lévő új típusú tájékoztató tábla megtartandó, új tartóra helyezendő.
- A Rahó utca magasságában lévő, Centrum felé tartó irányban a besorolást meg kellene erősíteni záróvonal alkalmazásával. Jelenlegi állapotban is komoly felkészülést igényel a két irány szétválasztása, amely visszahat az egész bevezető szakaszra, ezért ennek megfelelő jelzése indokolt. A szabálytalan sávváltások megelőzésére fontos a jelzésrendszer és eszközrendszer egyidejű és biztonságot javító alkalmazása, amely a tervről hiányzik.
- Az autópálya lehajtó ágakon az ellenirányban „behajtani tilos” sárga alapú „tenyeres tábla” kihelyezését javasoljuk.
- A P+U felirat helyett a nemzetközi gyakorlatnak megfelelő jelzés létesítendő (P+R).
- A Balatoni út felől érkező autóbusz forgalmi sávot a jelzőlámpás szabályozásba be kell vonni, a „Mindkét irányból behajtani tilos” táblával történő szabályozás nem elégséges.
- A Balatoni útról az autópálya bevezető szakaszára történő ráhajtásnál a sávfelfogyást határozottabban javasoljuk jelezni, és lehetőleg 1:10 hajlással kifuttatni (Az előjelző táblát előbbre kell helyezni és az útburkolati jeleket 6 db kidobó nyílal: kérjük kialakítani.) Ezen a szakaszon a megengedett sebességet a geometria kialakításával együtt kell meghatározni.
- A kiviteli tervekben a taktilis jelekről és a kerékpárosok kereszteződésekben történő átvezetéséről részletrajzot kérünk. A kerékpárosok kereszteződésekben történő biztonságos átvezetésének részletes megoldását ki kell dolgozni.
- A magasságkorlátozású útszakaszokat elő kell jelezni a KRESZ 139. sz. táblával.
- Az aluljáróban a gyalogosfelületen gyalogosok piktogram létesítését javasoljuk.

- Az autópályán a besorolásoknál az írányok, sávok közötti tervezett záróvonalak 20-25 méterrel történő meghosszabbítását javasoljuk. Az autóbusz forgalmi sáv mellett tervezett besoroló sáv rövid hosszabbítása szükséges.
- Az Alsó Beregszász út és Sasad kapcsolatnál lévő ívekben „veszélyes útkanyarulat” jelzőtáblák kihelyezése és 30 km/h sebességkorlátozás bevezetését szükségesnek tartjuk.
- A Dayka Gábor utcánál a kerékpárút végénél a kerékpáros forgalom elvi akadálytalan továbbvezetését kérjük jelölni.
- A Dayka Gábor utcánál, a Rahó utcánál és a Pannonhalmi útnál a dupla helyzetjelzők helyett a kerékpárosok útvonala előtti elégségesnek tartjuk.
- A Rahó utca előtti „Besorolás rendjét jelző táblát” a kereszteződés elé 50 méterre javasoljuk áthelyezni.
- A kerékpárosok útpályán történő átvezetése előtt minden kereszteződésnél „út melletti kerékpárút” jelzését kérjük a besorolás rendjét jelző táblán
- A jelzőlámpás csomópontokon részletrajzokat kérünk, melyen kerékpárosok nyomvonalát és a gyalogosok áramlási irányát részletesebben lehet ábrázolni. A kerékpárosok részére, ahol a jelzőlámpánál meg kell állni, ott támaszkodó korlát kihelyezése szükséges (40 cm magasságban keresztpálcás korlattal).
- A Budáörsi úton feltüntetett pajzsokat minden sávban javasolt szerepeltetni.
- A tervezett emelt sebességű szakaszokon a kijelölt gyalogos-átkelőhely jelzőtáblák kihelyezése szükséges, továbbá „Gyalogosátkelés” veszélyt jelző piktogramok létesítését is kérjük.
- Az új gyalogos-átkelőhelyek kijelöléséhez a megvilágítás megfelelőségét fényméréssel kérjük igazolni. Megjegyezzük, hogy a kijelöléshez a Budapest Főváros Kormányhivatala Közlekedési Felügyelősége Közlekedési Alágazatok Főosztályának határozata is szükséges.
- A gépjármű és kerékpáros közlekedés számára a hosszanti útburkolati jelek tartós (termoplasztik) kivitelben létesítendő, a kerékpárúton létesítendő piktogramok vastagsága max 2mm lehet. Ennek megfelelő technológia szükséges.
- A csomópontokban önálló kerékpáros jelzők létesítendő.
- A tervezett munka a Kelenföldi pályaudvar metróállomás intermodális központjához tartozik, ezért szükségesnek tartjuk a központhoz közeledők utazásbefolyásolásához szükséges információk előjelzését a bevezető főútvonalak kiemelt csomópontjai előtt. Javasoljuk megtervezni az utazásbefolyásoláshoz szükséges funkciókat, az adatfeldolgozást, a kijelzéshez szükséges jelzőfelületeket, az adattovábbítási utakat, az adatátvitel módját, csatornáit, az egyéni és a közösségi közlekedési eljutási idő értékek megjelenítését, a szükséges adatok forrás oldalát is (pl. aktuális parkolóhely-foglaltsági értékek, közösségi közlekedési menetrendek ide vonatkozó adatait, az átszállási kapcsolatokat, az indulási időpontokat, eljutási időket a Belvárosba, stb.) A közúti forgalomirányító központ „CONCERT” menedzsment szegmense képes, ill. felkészíthető az

ilyen típusú adatok feldolgozására, a prognózisok készítésére, a vezérlés megvalósítására, az adatok továbbítására és a megjelenített adatok ellenőrzésére.

- A fejlesztés során elengedhetetlennek tartjuk a Gazdagréti úti csomópont és a Menyecske utcai jelzőlámpák, valamint a jelen tervben szereplő jelzőlámpás csomópontok, továbbá a P+R rendszer alépitménnyel történő összekötés tervezését, s a közúti központhoz szükséges adatkapcsolat létrehozását is. A javasolt rendszerterv adhat választ arra is, hogy kell-e további vonali irányítási elemeket (ill. meglévő táblákon megjelenítendő újabb adattartalmakat) tervezni még pl. az 1-es, M1-M7-re és a 7-es útra is.

- A tervlapon szereplő csomópontokat központra kell kötni. A csomópontokra és hatáskörzetükben forgalomfigyelést kell tervezni, kiegészítve a szükséges keresztmetszetekben buszsáv-ellenőrzéssel is.

- Ezzel és a valószínűleg indokoltá váló vonali irányítás elvárásai miatt mind opto-, mind telefonkábeles összeköttetést javasoljuk megvalósítani a közúti központtal - célszerűen a Budaörsi út - Fehérlő utca csomóponton keresztül ill. a Nagyszőlős utca - Bocskai úton át.

- A kiviteli tervezés során kérjük a tervezett jelzőlámpás csomópontokban a forgalomfüggő irányítás különböző fokozatainak vizsgálatát. Fix programok tervezésénél a programváltozatok minél jobban fedjék le a különböző forgalmi állapotokat. A csomópontok közbensőidő mátrixa mellé kérjük a számítási táblázatot is csatolni. Lehetőség szerint kérjük a keresztezések közötti hangolás megtervezését és út-idő diagramon való ábrázolását.

- A csomópont-rendszer valamennyi ágában kérjük forgalmi adatgyűjtő mérőhelyek tervezését, melyek adatait a forgalomirányító központba kell továbbítani.

- Az újonnan létesítendő jelzőlámpafajok FUTURLED-3 W 2/1 A, vagy az annak megfelelő elektromos és fénytechnikai paraméterekkel rendelkező kivitelűek legyenek. A jelzőlámpás csomópontban létesülő jelzőtáblák városi VIP fóliás kivitelben készüljenek.

- A jelzőlámpás csomópontok meghibásodása esetére a hibaelhárítás folyamatára intézkedési tervet kell készíteni. (Ha a jelzőlámpák nem működnek rendőri irányítás szükséges.) A csomópontok besorolása üzemeltetési szempontból „A” kategóriás hibajavításba tartozzanak.

- **A tervre vonatkozóan forgalombiztonsági audit készíttetését javasoljuk.**

- A kiviteli tervekben kérjük a fázistervek programváltási, bekapcsolási és kikapcsolási pontjait meghatározni.

- A területre vonatkozóan üzemeltetési határokat tartalmazó tervet kérünk.

- A terv megvalósítását követően 30-90 napon belül teljes forgalmi felülvizsgálatot kell végezni és a vizsgálat alapján szükséges módosításokat 90 napon belül el kell végezni.

A terv kivitelezésre nem jogosít.

A továbbtervezés során folyamatos konzultációt tartunk szükségesnek.

Előzetes állásfoglalásunk az egész tervezési területre vonatkozik, tekintettel arra, hogy a Fővárosi Önkormányzat és az Állami Autópálya Kezelő között már előzetes elvi egyetértés van az érintett terület kezelésének Fővárosi Önkormányzat részére történő átadására. Jelen állásfoglalásunk nem helyettesíti a közútkezelői hozzájárulást, amelyet azonban csak a kezelői viszonyok rendezését követően fogunk tudni kiadni, a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény 63/A.§. g. pontja, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 33. és 34.§, az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII.21.) KM sz. rendelet 2.§ valamint a fővárosi helyi közutak kezelésének és üzemeltetésének szakmai szabályairól, továbbá az útéptések, a közterületet érintő közmű-, vasút- és egyéb építések és az útburkolatbontások szabályozásáról szóló 34/2008. (VII. 15.) Főv. Kgy. rendelet alapján Eljáró Közútkezelőként.

Budapest, 2012. június "

Tisztelettel:



Szabó Gábor
divízióvezető



Budapesti Közlekedési Központ
Közúti Közlekedési Osztály
1052 Budapest, Városház u. 9-11. 132.