

## **KNORR-BREMSE**

**„Kutatási Fejlesztési Központ” irodaépület bővítése  
új épületszárnyal**  
(1119 Budapest, Major utca 69.)

### **ENGEDÉLYEZÉSI TERV**

### **KÖZLEKEDÉSI ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ**

Megrendelő:  
Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft.  
1119 Budapest, Major utca 69.)

Generáltervező:  
Építész Stúdió Kft.  
1016 Bp. Krisztina krt. 71.

Szakági tervező  
Rhorer Ádám  
Okl. Építőmérnök, Mk 01-3157  
Balogh Balázs  
Okl. Építőmérnök, Mk 01-13503

Tervszám: 2020-07-001  
Budapest, 2020. november 02.

K-00 műszaki leírás V4

## **KNORR-BREMSE**

**„Kutatási Fejlesztési Központ” irodaépület bővítése  
új épületszárnyal  
(1119 Budapest, Major utca 69.)**

### **ENGEDÉLYEZÉSI TERV**

### **KÖZLEKEDÉSI ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ MŰSZAKI LEÍRÁS**

## TARTALOM JEGYZÉK

<b>TARTALOM JEGYZÉK .....</b>	<b>3</b>
<b>RAJZI MELLÉKLETEK.....</b>	<b>4</b>
<b>ELŐZMÉNYEK, KONCEPCIÓ.....</b>	<b>5</b>
<b>JELENLEGI ÁLLAPOT .....</b>	<b>6</b>
Jelenlegi közúti hálózati kapcsolatok.....	6
Érintett utak.....	6
Csomópontok, útkereszteződések.....	7
Gyalogos prioritású utak, sétányok .....	8
Járműelhelyezés, várakozás.....	8
Közterületi parkolás.....	8
Telken belüli parkolás.....	9
Gyalogos és kerékpáros közlekedés .....	9
Jelenlegi közösségi közlekedés hálózati kapcsolatok .....	9
<b>TERVEZETT ÁLLAPOT .....</b>	<b>10</b>
Távlati fejlesztések .....	10
Magasépítési koncepció.....	11
Tervezett forgalmi rend, fejlesztés .....	12
Pályaszerkezetek.....	14
Parkolás.....	15
Közterületi parkolás.....	15
Telken belüli parkolás, gépjármű elhelyezés .....	15
Gyalogos közlekedés.....	17
Egyebek .....	17

## RAJZI MELLÉKLETEK

K-01	Jelenlegi közúti hálózat	M = 1:10000
K-02	Jelenlegi közösségi közlekedési hálózat	M = 1:10000
K-03	Kerékpárforgalmi hálózat	M = 1:10000
K-04	Jelenlegi forgalmi rend	M = 1:1000
K-05	Távlati közúti hálózat	M = 1:10000
K-06	Távlati közösségi közlekedési hálózat	M = 1:10000
K-07	Tervezett forgalmi rend	M = 1:500
K-08	Illeszkedés a távlati állapothoz	M = 1:1000
K-09	Mintakeresztjelvények	M = 1:100
K-10	P1 parkolózint alaprajza	M = 1:100
K-11	P2 parkolózint alaprajza	M = 1:100

## ELŐZMÉNYEK, KONCEPCIÓ

A terület tulajdonosa (Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft. 1119 Budapest, Major utca 69.) meghívásos, egyfordulós tervezési tendert hirdetett 2018-ban egy új fejlesztési központ tervezésére. A feladat egy legalább 450 munkaállomás befogadására képes korszerű labor- és irodaépület kialakítása volt az ingatlan adottságainak maximális kihasználásával.

A tervpályázatot az Építész Stúdió Kft. tervezőinek javaslata nyerte, amely 2018 és 2019 folyamán további beépítési és homlokzat variáció vizsgálatokkal egészült ki. A 2020 nyarán véglegesített vázlattevé 2. egyesítette, és összegezte a korábbi tervfázisok eredményeit a közben részben megváltozott szabályozási környezetnek (például a tűzvédelemnek) megfelelően.

Jelen közlekedési alátámasztó tévé feladata, a tervezett épület közlekedési kapcsolatainak és az épület környezetében a forgalmi rend vizsgálata, javaslatok tévéle.

A közlekedési munkarészhez kiindulási adatként szolgált:

- a tervezett épület engedélyezési tévédokumentációja (garázs szint alaprajzok, műszaki leírás)
- a területre készített geodéziai felmérési helyszínrajz

## JELENLEGI ÁLLAPOT

### Jelenlegi közúti hálózati kapcsolatok

A terület környezetének főútjai jó kapcsolatot biztosítanak a főváros más területei felé. Elsőrendű főút az Andor utca, mely az ún. Dél-budai tehermentesítő út része, a nyugati főutak felől a Szerémi út – Lágymányosi híd felé átmenő forgalmat bonyolít le. A Szerémi út és a Budafoki út az észak-déli közúti hálózati kapcsolatok fő elemei, a Tétényi út és Fehérvári út észak – déli irányú másodrendű főutak és a tömegközlekedés tengelyei, az Etele út Kelenföld központjának forgalomelosztó útvonala.

A nagykapacitású főutak biztosítják a terület megközelítését és elhagyását, a közvetlen közúti kapcsolat az Etele út és az Andor utca között kiépített Thán Károly utcáról és a Major utcáról biztosított. A területet határoló közutak kétirányú 2X1 forgalmi sávok gyűjtő és lakó utak. áll.

*A jelenlegi közúti közlekedési hálózatot a **K-01**- jelű melléklet mutatja*

### Érintett utak

**Thán Károly utca** a tervezési területet nyugati oldalról határoló gyűjtőút. A közel 15 méter széles szabályozási szélességébe, 9m széles, rossz állapotú aszfalt burkolatú útpálya és kétoldali 3-3 méter széles aszfalt járda kiépített. Az utca vízelvezetése zártrendszerű csapadékvíz hálózattal megoldott, a közvilágítás kiépített. Az utcában kétirányú forgalmi rend van érvényben, amiben az egyoldali parkolás kijelölt. A járda és az útpálya kiemeltszegéllyel elválasztott. A tervezési terület előtt, az útpálya és a jogi birtokhatár között, merőleges parkolás van kijelölve, ahol a közterületi járda megszakad. Az utca forgalma közepesnek mondható, de a Thán Károly utcában található autóbuszgarázs közelsége miatt, az autóbuszforgalom kiemelkedően magas.

**Major utca** a Thán Károly utca és az Albert utca között található lakóutca, az Andor utca közelsége miatt a környező lakóutcákhoz viszonyítva forgalma jelentős. A közel 15 méter széles szabályozási szélességébe 6 méter széles aszfaltburkolatú útpálya, egyoldali összefüggő járda és merőleges elrendezésű parkolósor épület ki. Az utca vízelvezetése zártrendszerű csapadékvíz hálózattal megoldott, a közvilágítás kiépített. Az utcában kétirányú forgalmi rend van érvényben, a Puskás Tivadar utcától 30-as zóna került kijelölésre. A fejlesztési terület jelenleg aktív közúti csatlakozásai a Major utcára szervezett, mely a személygépjármű és a nehéz tehergépjármű forgalmat bonyolítják le.

### **Csomópontok, útkereszteződések**

A térség főúthálózata Budapesti viszonylatban is nagy forgalmat bonyolít le, ezért főutak kereszteződései mindenhol jelzőlámpás szabályozásúak, a főutakon lévő csomópontrendszerek lehetőséget adnak a terület minden irányú megközelítésére, elhagyására.

Az Andor utca és az Thán Károly utca útkereszteződése jelzőlámpás szabályozású, itt a tervezési terület elhagyása minden irányban lehetséges, a terület megközelítése csak kisívesen a Tétényi út felől biztosított, az Andor utca felől az indirekt kapcsolat a Borszéki utcán keresztül lehetséges. felé a Fehérvári út és a déli területek felől, biztosítja a közúti kapcsolatot, az Albert utcából a terület elhagyása minden irányba lehetséges.

A gyűjtő út kategóriájú Thán Károly utca és a kiszolgáló Major utca találkozási jelzőtáblával szabályozott, a csomópontban az utak hierarchiájának megfelelően a Major utca alárendelt szerepet tölt be.

## **Gyalogos prioritású utak, sétányok**

A Tétényi út irányába a tervezési terület mellett sűrűn lakott környezet található, ezért forgalomtechnikai szempontból a lakó utcákban Zóna 30 övezet van érvényben. A lakóépületek főbb gyalogos útvonalai elsősorban a közösségi közlekedési kapcsolatok, mely jellemzően a Kelenföldi intermodális csomópont és az Andor utca felé irányul, melyek a tervezési területet elkerülve főleg a Hadak útján történik.

*A jelenlegi forgalmi rendet a **K-04** jelű melléklet mutatja*

## **Járműelhelyezés, várakozás**

### **Közterületi parkolás**

A tervezési terület környezetében elhelyezkedő épületek funkciói alapján következtetni lehet a parkolási igények jellegére. A terület környezetére a vegyesen beépített jellemző, található itt intézményi, illetve kisvárosias beépítésű terület. A családi házas beépítések rendelkeznek parkolóhellyel, saját garázzsal, ezért közterületen nem jellemző a gépjárműtárolás, a régi üzemi és intézményi területeken nem épült ki magántelken belül kellő számú parkolóhely, ezért a Thán Károly utca vonzáskörzetében a közterületi parkolás sok helyen megtalálható. A XI. kerület, ezen városrésze nem része fizető parkolási övezetnek, a környező lakóutcákban a közterületi parkolás megengedett, több helyen kijelölt, a parkolók napközbeni kihasználtsága magas.

A Thán Károly utcában a tervezési terület előtt két kerékkal járdán, merőleges felállású parkolás forgalomtechnikai eszközökkel kijelölt, az utca ellenkező oldalán megállni tilos van érvényben, a Major utcában, az utca déli oldalán merőleges kialakítású, rendezett parkolósor kiépített.



### **Telken belüli parkolás**

A meglévő aktív telephelyen, telken belül P1 parkolósinten és felszínen biztosított a szükséges parkolóhely.

### **Gyalogos és kerékpáros közlekedés**

A tervezési terület térségében a gyalogos forgalom kiépített járdákon, illetve kijelölt gyalogátkelőhelyeken történik. A Thán Károly utca két oldalán kiépített aszfalt burkolatú járdák találhatóak, a tervezési terület mellett a merőleges elrendezés kijelölt parkoló a közterületi járda helyét igénybe veszi.

A Major utca északi oldalán a beépítések mellett az összefüggő gyalogos járda kiépített.

Kiépített kerékpárút a Fehérvári úton, az Etel úton részben az Andor úton illetve a Borszéki utcában található, a környező közterületi utcákban leginkább a kiépült utakon van lehetőség kerékpározásra, de az ezt elősegítő tájékoztató, ill. KRESZ táblák hiányoznak.

*A jelenlegi kerékpárforgalmi hálózatot a **K-03** jelű melléklet mutatja*

### **Jelenlegi közösségi közlekedés hálózati kapcsolatok**

A terület folyamatosan alakul át, melyet az elmúlt években a 4-es metró és a kelenföldi pályaudvar, mint intermodális csomópont kialakítása generált. A terület környezetének kötöttpályás tömegközlekedési kapcsolatait az Etele úton a közelmúltban megépített 1-es villamos, illetve az M4-es metróvonal biztosítja. A villamosok követési ideje az Etelei úton csúcsidőben 3 perc. Az M4-es metró vonal kelenföldi végállomása 600m-es távolságon belül elérhető. A kötöttpályás közlekedési formákon felül további gumikerekes járatok is megtalálhatók a térségben, mint az 53-as, a 153-as autóbuszjáratok, továbbá a Tétényi úton közlekedő 7-es, 114-es, 213-as, illetve 214-es autóbusz viszonylatok.

*A jelenlegi közösségi közlekedési hálózatot a **K-02** jelű melléklet mutatja*

## TERVEZETT ÁLLAPOT

### Távlati fejlesztések

A területfejlesztési javaslatokat Budapest Főváros Településszerkezeti terve alapján lehet meghatározni.

A Fővárosi Településszerkezeti Terv (TSZT 2017) szerint a térség környezetében lévő főutak kategóriája és hálózati rendszere alapvetően nem változik.

- Településszerkezeti jelentőségű gyűjtő út kiépítése várható a Somogyi út és az Olajbogyó utca között a Somogyi út folytatásaként,
- Az Egér út – Andor utca nyomvonal folytatásaként jelenleg napirendi ponton van a Galvani Duna híd megépítése, mely új haránt irányú kapcsolatot biztosítana dél-Buda – Csepel - dél-Pest között,
- A térség, hiányzó I. rendű hálózati eleme a Rákóczi híd – Budaörsi utat összekötő Hamzsabégi út nyomvonalán vezetett főút, melynek az M1-M7 városi bevezető út fővárosba érkező forgalom szétosztásában lenne jelentős szerepe.

A Szerkezeti terv távlatban előírja a 4. metróvonal Etele tér – Gazdagrét közötti szakaszának megépülését Virágpiaci végállomással. A metró szakaszra vonatkozó tanulmány közvetlen kiszolgálást javasol a Nagyszében téren állomással.

**A javasolt főváros szintű fejlesztések a tervezett beruházást közvetlenül nem érintik.**

A Budapest Közút Zrt. útfelújítási programjába belekerült a Thán Károly utca felújítása a Borszéki utca és az Andor utca között, melyhez a kiviteli tervek elkészültek, de egyelőre a kivitelezés időpontja nem ismert. Az útfelújítási terv

ismeretében elmondható, hogy a Thán Károly utca geometriája, keresztmetszeti elrendezése, hálózati szerepe a jövőben változatlan marad, de forgalomtechnikai kialakítása kétoldali párhuzamos parkolósort irányoz elő.

*A távlati közúti közlekedési hálózatot a **K-05-** jelű melléklet mutatja*

*A távlati közösségi közlekedési hálózatot a **K-06** jelű melléklet mutatja*

### **Magasépítési koncepció**

A szabályozási előírások paraméterei kedvezőek, a megengedett beépítési értékek elég mozgásteret biztosítanak ahhoz, hogy több, megfelelően működő beépítési változatot össze lehessen hasonlítani. A lehetséges alternatívákat és azok erősségeit, illetve gyengéit korábban részletesen kielemeztük, a vázlattevé, amely az optimálisnak tekintett verziót mutatja be, ezeket a vizsgálatokat már nem ismétli.

### **A megvizsgált alternatívák közül azt választottuk, amelyik:**

- Igazodik a tömb változatos jellegéhez, részben hézagos zárt sorú beépítésével nyitott, hívogató karakterű és erőlködés nélkül fellazítja a méret miatt könnyen túlságosan masszívá váló tömeget,
- Maximalizálja a jó természetes megvilágítású helyiségek arányát, hogy ne legyenek rossz, vagy rosszabb adottságú irodaterületek, lehetőleg egyetlen helyiség se nézzen a buszgarázs felé,
- Kerüli az irodaház homlokzati kliséket, és az építészeti túlzásokat, de ezzel egyidejűleg egyértelműen kortárs, XXI-ik századi,
- A 7000 m<sup>2</sup> feletti nagyságrend ellenére a lehető legkevésbé nehézkes és monoton, viszont a műfaji jellegzetességeket tiszteletben tartva is barátságos munkahelyi környezetet teremt (nyitott átrium, zöld fal és zöldtetők, teraszok),

- Flexibilis, megteremti többféle iroda elrendezés kialakításának lehetőségét,
- Kedvező módon, vagyis kis fesztávú híddal és minimális homlokzati beavatkozással csatlakozik a meglévő épülethez.

A trapéz alakú, kompakt földszint felett szétnyíló „H”-alakot kirajzoló, két irodaszárnyra és közlekedőmagra tagolt könnyedebb tömeg jelenik meg, amelyek felül nyitott, kültéri növénykazettás, zöldfallal gazdagított átriumot zárnak közre a Major utcai oldalon, innen nyílik a főbejárat is. Az előcsarnok egy szintes, de jelentős részben üvegtetővel fedett, az átlagos belmagasság 4.0 méter feletti. A szélfogóval szemben elhelyezett recepcióról a dolgozók beléptetése, a vendég fogadására szolgáló tárgyaló és a beérkező és kimenő csomagok kezelése egyaránt ellenőrizhető. A teljes épület akadálymentesített.

A földszint multifunkcionális, recepció, előcsarnok, tesztlaborok, étterem található. A földszint feletti szinteken tárgyaló termek, laborok, iroda helységek, orvosi szoba stb. kap helyet. A P1 és P2 szinteken a járműtárolás a jellemző.

### **Tervezett forgalmi rend, fejlesztés**

A területet megközelítésében és elhagyásában szerepet játszó úthálózati elemek és csomópontok kiépültek, korszerűsítésükre a fejlesztéssel kapcsolatban nincs szükség.

Az építési telken elhelyezett új épület közúti kapcsolata a Thán Károly utcára szervezve kerül kialakításra, mely kiszolgálja az épületek alatt elhelyezett 2db önálló mélygarázs forgalmát, továbbá a nehéz teher gépjárművek beléptetését biztosítja. A tehergépjárművek kiléptetése továbbra is a Major utcán keresztül fog történni. A Thán Károly utcára szervezett új közúti

kapcsolat kialakításánál figyelembe vettük az összes várható jármű fordulási paramétereit, ezért a behajtót nyerges vontató, csuklós autóbusz és pótkocsi teherautó fordulásaira méreteztük, mint északi, mind déli irányú behajtással.

Az új behajtót az útpálya vonalában 15 méter hosszban 'K' szegéllyel kell kialakítani, mely biztosítja az összes érkező jármű fordulási íveit.

Az épület megépítésével egyidőben szükséges a Thán Károly útra szervezett közúti kapcsolat kialakítása, továbbá a Thán Károly úton az építési telek előtti közterület rendezése, gyalogos járda és parkoló sor felújítása.

A Budapest Közút Zrt. és a kerületi közútkezelővel tartott előzetes egyeztetésből kiderült, hogy a Thán Károly utca útfelújítása elő van irányozva, a tervek elkészültek, de a kivitelezés időpontja még nem ismert. A tervezett épülethez tartozó közterületi útépitési és járdafelújítási beavatkozások összhangban vannak a tervezett útfelújítással.

Az új épület alatti kétszintes mélygarázs közlekedési kapcsolatát 1 db kétforgalmi sávós rámpa biztosítja, mely elegendő a szinteken elhelyezett járműtárolók kiszolgálására.

A Major utcában beruházói igényként felmerült a tervezési terület előtt a vadparkolás megszüntetésére a gyalogosjárda szegélymenti pollerezése. A forgalomtechnikai beavatkozást a forgalomtechnikai kezelő nem kifogásolja, a kerületi közútkezelővel történt egyeztetés alapján a járműfelhajtók kivételével az útpálya és járda elválasztására kiemelt szegély építése szükséges.

A telken belüli belső forgalmi rend átalakítása miatt, a meglévő épület alatti P1 szint jelenlegi lehajtó rámpa magán telken belüli nyitott szakaszának átépítése szükséges. A telken belüli járművel járt burkolatok nagyrészt nehéz tehergépjárművek fogják használni, a pályaszerkezeti rétegeknél ezt figyelembe vettük.

*A tervezett forgalmi rendet a **K-07** melléklet mutatja*

A távlati forgalmi rendet a **K-08** melléklet mutatja

## **Pályaszerkezetek**

A pályaszerkezet méretezéséhez az e-UT06.03.13, e-UT 06.03.33, e-UT 06.03.42 és az e-UT 06.03.52 Útügyi Műszaki Előírás az irányadó.

### **Tervezési területen belüli pályaszerkezetek:**

#### **Útpálya burkolat - elemes beton burkolatú útpályaszerkezet (telken belül)**

„D” forgalmi terhelési osztály

10cm elemes beton burkolat (kapcs. oszt. A vagy B)

3cm zúzott ágyazó homok

20cm Hkt-4 cementtel stabilizált kavics útalap

22cm M56 mechanikai stabilizáció  $Trp \geq 96\%$ ,  $E2 \geq 65MN/m^2$

#### **Járda pályaszerkezete (telken belül)**

6 cm térkőburkolat

3 cm fagyálló zúzott homok ágyazóréteg NZ 2/5

15 cm Hkt-4 cementtel stabilizált kavics alapréteg

15 cm fagyálló homokos kavics védőréteg ( $Trp \geq 96\%$ ,  $E2 \geq 65MN/m^2$ )  
meglévő földmű tömörítése ( $Trp \geq 93\%$ ,  $E2 \geq 40MN/m^2$ )

### **Közterületen épített pályaszerkezetek:**

#### **Útpálya burkolat - kapubehajtó „D” forgalmi terhelési osztály**

4 cm AC8 aszfalt kopóréteg

6 cm AC 22 kötő 50/70 aszfalt kötőréteg

7cm AC 22 alap 50/70 aszfalt alapréteg

20cm Hkt-4 cementtel stabilizált kavics útalap

22cm M56 mechanikai stabilizáció  $Trp \geq 96\%$ ,  $E2 \geq 65MN/m^2$

### **Aszfaltburkolatú járda pályaszerkezete (Thán Károly úton)**

4 cm	AC8 aszfalt kopóréteg
15 cm	Hkt-4 cementtel stabilizált kavics útalap
20 cm	fagyálló homokos kavics védőréteg $T_{rr} \geq 96\%$ , $E_2 \geq 50 \text{ MN/m}^2$ meglévő földmű tömörítése ( $T_{rp} \geq 93\%$ , $E_2 \geq 40 \text{ MN/m}^2$ )

### **Parkolás**

#### ***Közterületi parkolás***

A tervezési terület környezetében az épület átadása után a Major utcában a kijelölt parkolóknak és a lakóutcák mentén a szegély menti parkolás továbbra is megengedett, a Thán Károly utcában az építési telek melletti szakaszon a közterületi járda és az új közúti kapcsolat kiépítése miatt a meglévő parkolási rend megváltozik, helyén kijelölt koncentrált rakodóhely és párhuzamos parkoló kerül kijelölésre.

#### ***Telken belüli parkolás, gépjármű elhelyezés***

A parkolási mérleg számításánál a meglévő épületet ellátó 26 szgk. parkolót adottságnak tekintettük és az új épületre igazoltuk a megfelelőséget.

Az új épületben a fő funkció az iroda-rendeltetés, amelyre az OTÉK minden 20 m<sup>2</sup> megkezdett huzamos tartózkodású helyiség területére ír elő 1 db parkolót.

A kerületi parkolási rendelet irodákra 50% kedvezményt ad az OTÉK-hoz képest (azaz 40 m<sup>2</sup> / 1 parkoló).

A tárgyalók jellemzően belső használatúak, és a Knorr Bremse nyilatkozata szerint nem huzamos tartózkodású helyiségek. A földszinti automatizált

számítógépes szimulációs helyiségekben a felsőbb szinteken dolgozó irodai személyzet indítja és zárja a folyamatokat, azaz ezen helyiségek sem minősülnek huzamos tartózkodású helyiségeknek. Az étterem –tekintettel az épületbe való rendkívül szigorú beléptetésre- kizárólag belső használatú, ezért itt sem keletkezik parkolási igény.

Új épület iroda területe: *(tárgyalók nélkül)	2 642,9 m <sup>2</sup> *
<b>Számított parkoló (irodákra 40m<sup>2</sup> / egység):</b>	<b>67 db.</b>
Új épületben létesített:	77 db.
Telekhatáron belüli vendégparkoló:	1 db
<b>Összes valós parkoló:</b>	<b>78 db.</b>
Ebből mozgássérült parkolók száma:	3 db
MF (követelmény 1 db / 50 állás)	
Ebből elektromos töltők száma:	8 db.
Ebből elektromos gyorsöltők száma:	4 db.

Biztosítandó parkolóhelyek 67db < Biztosított parkolóhelyek 78db

### **Jogszábnálynak megfelel!**

#### **Kerékpárok elhelyezése:**

Új épület iroda területe: *(tárgyalók nélkül)	2 288 m <sup>2</sup> *
<b>Kerékpár (irodákra 100 m<sup>2</sup> / egység):</b>	<b>37 db.</b>
Tervezett kapacitás a pinceszinteken:	37 db./ szint

Összesen 74 kerékpár helyezhető el, tekintettel a közlekedési mód cégen belüli népszerűségére.

*A parkolósinteket a **K-10** és **a K-11** mellékletek mutatják*



## **Gyalogos közlekedés**

A térségben a gyalogosok közlekedése a jelenlegi állapotnak megfelelően kiépített gyalogos járdákon lehetséges, a Thán Károly utcában a tervezési terület előtti szakaszon a közterületi járda felújításra kerül.

## **Egyebek**

- Az építési telken belüli burkolt felületek kialakítása nem engedélyköteles, tekintettel arra, hogy a tervezett közlekedési létesítmények közforgalom számára nem megnyitott.
- Az építési telken kívüli közterületi további beavatkozások (kapubehajtók áthelyezése, megszüntetése, létesítése) nem engedélyköteles, de kijelölésükhöz szükséges a közútkezelők és a forgalomtechnikai kezelő hozzájárulása.
- A vízszintes vetületi rendszer: EO.V.
- A magasságok Balti alapszintre vonatkoznak.
- A tervek a közmű szakági tervekkel együtt kezelendők!
- A magasépítési engedélyhez kiadott közútkezelői hozzájárulás nem jogosít építésre! A kapubehajtó megépítéséhez a kiviteli tervet be kell nyújtani újra az útkezelőhöz hozzájárulás kérelemmel.