



Nemzeti  
Közlekedési  
Hatóság

Központi Hivatal

Ikt.sz: 1800-003/2009



BED\_8CGNVT5N1R

DBR Metro - (C) Atlasz

DBR Metró	1077 Budapest, Kéthly Anna tér 1.	
Iktatószám:	1800 - 03 / 2009	
Érkezett:	2009 JUL 22.	
Melléklet:	Ügyintéző:	Előzmény:
∅	OSM/TE	1800/2009

OC KÉZÍRT

**Tárgy: Bp. 4. sz. metróvonal I. szakasz  
K1A, Fővám tér – Vámház krt –  
Kálvin tér – Múzeum krt felszíni  
rendezéséhez kapcsolódó közlekedési  
létesítmények utépítési eltérési  
engedélye.**

**Iktatószám: KH/MD/NS/A/1047/7/2009.**

**Ügyintéző: Halász Előd**

### Határozat

Dr. Horváthné Benkovits Zsófia (1053 Budapest, Múzeum krt. 13.), által a Nemzeti Közlekedési Hatóság Közép-magyarországi Regionális Igazgatósága (1141 Budapest, Komócsy u. 17-19.) 2009. március 31-én kelt, KA/91/24/2009. számú határozatával szemben benyújtott fellebbezés tárgyában az alábbi döntést hoztam:

A Nemzeti Közlekedési Hatóság Közép-magyarországi Regionális Igazgatósága 2009. március 31-én kelt, KA/91/24/2009. számú első fokú határozatát

### h e l y b e n h a g y o m .

Döntésem a közléssel jogerős és végrehajtható, ellene államigazgatási úton további fellebbezésnek helye nincs.

A határozat bírósági felülvizsgálata iránt – jogszabálysértésre hivatkozva – kereset terjeszthető elő.

A keresetlevelet 3 példányban az elsőfokú közigazgatási határozatot hozó Nemzeti Közlekedési Hatóság Közép-magyarországi Regionális Igazgatóságánál - de az illetékes Bíróság címzett megjelölésével - lehet benyújtani vagy ajánlott küldeményként postára adni a felülvizsgálni kért határozat közlésétől számított 30 napon belül.

A peres eljárás illetékköteles, melyet a Bíróság döntése szerint kell megfizetni.

### Indokolás

A Nemzeti Közlekedési Hatóság Közép-magyarországi Regionális Igazgatósága a BKV Zrt. DBR Metró Projekt Igazgatósága (1072 Budapest, Akácfa u. 15.) mint építető engedélyes részére, a megbízásából eljáró Főmterv Zrt. (1027 Budapest, Lövház u. 37.) által készített engedélyezési tervek alapján a KA/282/35/2008. számú első fokú határozatában a Kálvin tér és Múzeum körút, a KA/247/34/2008. számú első fokú határozatában a Fővám tér és Vámház

Másodfokú Hatósági Főosztály

H-1066 Budapest, Teréz körút 38. Telefon: +36 1 81 59 600 Fax: +36 1 81 59 609 Internet: www.nkh.hu

körút átépítésére az útépítési engedélyt megadta. A határozatok 2008. augusztus 4-én illetve 2008. augusztus 9-én jogerőre emelkedtek.

A jogerőre emelkedést követően Engedélykérő a benyújtott módosított tervek alapján az eredetileg tervezettől eltérő szegélykialakításra, a közúti keresztmetszet leszűkítésére kért engedélyt. A módosított tervek szerint a parkolóhelyek száma jelentősen csökken.

A szakhatósági és kezelői hozzájárulások alapján az elsőfokú hatóság KA/91/24/2009. számú határozatában az eltérési engedélyt megadta.

A KA/91/24/2009. számú határozat ellen Dr. Horváthné Benkovits Zsófia a Múzeum krt. 13. Társasház közös képviselője (a továbbiakban: Fellebbező) a 2009. május 4-én kelt levelével fellebbezést nyújtott be. A Fellebbező a fellebbezésében indítványozta közmeghallgatás tartását a nyilvánosság véleményének megismerése érdekében, továbbá szakértő kirendelését kérte.

A Fellebbező fellebbezését a következőkkel indokolta:

„A bemutatott tervezett forgalomtechnikai kialakítás, a parkolóhelyek megszüntetése a közösségi érdekekkel ellentétes, mint ahogy azt a T. Hatóság is felismerte, ezért a határozat önellentmondó. Közösségi érdek, üzletek fennmaradása, alapellátás, szállítás nem valósul meg, ellentétes a 80/2008.Főv.Kgy. rendelet 2.§ f) szerinti fogalommal. Nem felel meg a valóságnak, hogy az eredetileg tervezett átépítés már nem valósítható meg, mert jelenleg is parkolósáv működik a már átépített közúti vasúti pályaszakasz mellett. A kialakítandó ún. koncentrált rakodóhelyek kevés száma, elhelyezkedése, kis mérete nem teszi lehetővé az üzletek áruszállításának megvalósulását, így közhasznú áruszállítás biztonságosan nem valósítható meg. A határozat nem felel meg a 253/1997. Korm. rendelet településrendezési követelményeinek, ellentétes a 42. §-ban foglaltakkal, különösen a (8) bek.

A kialakítandó parkoló- és rakodóhelyek száma nem egyezik a mellékletekben előírtakkal, a tervezett átépítés, ellentétes a kerületi főépítész véleményekkel, így nem érvényesül a 1990. évi LXV. törvény (Ötv.) 65.§ (1) bek-ben foglaltak, valamint a helyi közakarral is ellentétes Ötv. 2.§.

Az üzemeltető többször hangsúlyozta, hogy a kialakítandó parkolási renddel nem ért egyet (2-5 mellékletek), aggályosnak tartja, nem ért egyet a parkolóhelyek visszapótlás nélküli megszüntetésével, véleménye szerint a lakóházak előtt a tilalom ellenére a várakozás elkerülhetetlen. Előadta, hogy a tervezett sáv szélességet nem tartja elegendőnek. Az előzőekből levezethető, hogy a tervezett forgalomtechnika nem biztonságos, nem felel meg a 20/1984. KM rendelet 4.§ (1)-ban előírtaknak. Ellentétes ugyanezen rendelet mellékletének 24. pontjában foglaltakkal és a tervben nem támasztotta alá az e pontban támasztott követelményeket, továbbá nem felel meg a 35.1 alatti szabályozásnak sem, hogy a megállási vagy várakozási tilalom elrendelésénél figyelmet kell fordítani a tilalom alá eső terület közelében lévő várakozási lehetőségekre. E terület közelében nincsenek más várakozási lehetőségek, ahogy azt az üzemeltető is jelezte a parkolóhelyek visszapótlás nélküli megszüntetésével kapcsolatban. Sürgősségi orvosi ellátás is problémás.

Az üzemeltetői vélemény szerint nem elegendő a tervezett sáv szélesség, ezért ellentétes a 1/1975. KPM-BM rendelet 1. számú függelék I. e) pontjában megjelölt egy gépkocsisor biztonságos közlekedés követelményével.

A közlekedési, szállítási, várakozási igényeket optimalizálni kell. Az optimum keresése és elérése közösségi cél. Megfelelő hatáselemzés elkészítése indokolt. Különböző érdekek összehangolása is megvalósítható, kerékpárút létesíthető az amúgy is elegendően széles járdán, megfelelő elválasztással vagy a kerékpáros forgalom főúttal párhuzamos

forgalomcsillapított övezetbe vezetésével, míg az áruszállítás, várakozás a főúton valósulna meg. A kettő felcserélése logikailag ellentmondó. Továbbá a tervezett kerékpárút a Múzeum körút Astoria felőli részénél nem folytatódik tovább.

7. sz. melléklet szerint lakossági észrevételek alapján készült az eltérési engedély kérelem. Ez nem felel meg a valóságnak. A 2004. évi CXL. tv. 63. § (1) szerinti közmeghallgatásról az érintetteknek nem volt tudomása –ha volt egyáltalán közmeghallgatás, a helyben szokásos módon az érintettek nem kerültek értesítésre. E gyakorlat ellentétes a 1997. évi LXXVIII. tv.

3.§ (2) bek rendelkezésével is.”

A Fellebbező a fellebbezés benyújtásával egyidejűleg a fellebbezési díjat nem fizette be.

Az iratokba való betekintést követően az engedélyes BKV Zrt. a fellebbezéssel kapcsolatosan a következő nyilatkozatot tette:

#### 1. AZ ÜGYFÉL FELLEBBEZÉSE ALAPTALAN

Az ügyfél a fellebbezésében hat érvet hoz fel a Határozat ellen, miszerint az ellentétes (i) a fővárosi közérdek definíciójával; (ii) az országos településrendezési és építési követelmények egyikével, (iii) a kerületi főépítész véleményekkel; (iv) az utak forgalomszabályozásáról szóló miniszteri rendelet egy szabályával; (v) a KRESZ egy szakaszával és a (vi) lakossági észrevételekkel is.

Az alábbiakban a fenti sorrendben áttekintjük, hogy az ügyfél fellebbezése miért nem alapos, amiért a tisztelt Hivatalnak a Határozatot helyben kell hagynia.

##### 1.1. A fővárosi közérdek definíciója

A fellebbezés szerint „a bemutatott tervezett forgalomtechnikai kialakítás (...) a közösségi érdekekkel ellentétes (...). Közösségi érdek, üzletek fennmaradása, alapellátás, szállítás nem valósul meg, [ezért a Határozat] ellentétes a 80/2008. Főv.Kgy. rendelet 2. § f) szerinti fogalommal.”

A fellebbezés által hivatkozott passzus egy definíció, amely azt határozza meg, hogy mit jelent az adott jogszabályban – amely a fővárosban a teherforgalom közlekedését szabályozza – a közérdek. Viszont ez a fogalommeghatározás senkire sem keletkeztet kötelezettséget, ilyenformán azt nem lehet megszegni: vagyis a Határozat nem tud beleütközni egy definícióba, így a fellebbezés ezen állítása teljességgel alaptalan.

Megjegyezzük egyébként hogy a kerékpársáv kialakítása legalább annyira közérdek, mint amennyire az autós közlekedés az. Az pedig nem több pusztán szólamnál, hogy „az alapellátás”, jelentsen az bármit is, veszélybe kerülne. Az ügyfél által hivatkozott jogszabály ráadásul épp arról szól, hogy közérdekből a teherszállító járművek olyan útvonalakat is használhatnak, amelyekre egyébként nem lennének jogosultak. A Határozat viszont – hiszen nem is arról szól – természetesen nem tiltotta ki a teherszállító járműveket az érintett útszakaszokról, így nem világos számunkra, hogy miért éppen erre a jogszabályra hivatkozott a fellebbezésében az ügyfél. Szintén csupán hangulatkeltésnek tudjuk tekinteni az ügyfél azon – egyébként maga által sem megindokolt – állítását, amely szerint „a sürgősségi orvosi ellátás is problémás” volna.

##### 1.2. Az országos településrendezési és építési követelmények

A fellebbezés szerint ‘a [H]atározat nem felel meg a 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet településrendezési követelményeinek, [mivel] ellentétes a 42. §-ban foglaltakkal, különösen a (8) bek.[-ben foglaltakkal].’

A hivatkozott jogszabály az országos településrendezési és építési követelményekről szól, az említett szakasz pedig az építmények (épületek és műtárgyak) elhelyezéséről szóló III. fejezetben található. Ebben a fejezetben a 42. § a járművek elhelyezéséről rendelkezik: azt szabályozza, hogy új építmények esetén mekkora mennyiségű és fajtájú gépjármű

elhelyezési lehetőségét kell biztosítani az adott telken, illetve hogy áru-rakodóhelyről kell gondoskodni minden olyan építmény részére, amelybe rendszeres áruszállítás történik.

Ez utóbbi szabály is természetesen csak új épületek esetén alkalmazható: ugyanis ha – például – nyílik egy belvárosi szűk, egyirányú utca XIX századi épületében bármilyen üzlet, akkor értelemszerűen nem lehet elvárás az, hogy az amúgy is szűk utcában olyan áru-rakodóhelyeket kelljen biztosítani, amelyre fizikailag nincs lehetőség.

### 1.3. Kerületi főépítész vélemények és az önkormányzati törvény

A fellebbezés szerint a Határozat “ellentétes a kerületi főépítész véleményekkel, így nem érvényesül[nek] a[z] 1990. évi LXV törvény (Ötv.) 65. § (1) bek.-ben foglaltak, valamint [az] a helyi közakaráttal is ellentétes.”

Ezzel kapcsolatban a legfontosabb azt tisztázni, hogy sem az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről szóló 15/2000. (XI. 16.) KöViM rendelet (“Rendelet”), sem pedig az ügyfél által hivatkozott Ötv. 65. § (1) bekezdése alapján nincs szükség a kerületi főépítész egyetértő véleményére ahhoz, hogy az illetékes hatóság útépitési vagy eltérési engedélyt adjon.

Ennek megfelelően nem is kell csatolni egy útépitési vagy eltérési engedély iránti kérelemhez a főépítész nyilatkozatát. Az engedélykérelemhez ugyanis csak azt kell csatolni, amit a Rendelet 12. és 18. §-ai előírnak. Megjegyezzük, hogy eszerint a hatóság az engedély elbírálása során csak azt vizsgálhatja, hogy (i) a kérelem és a mellékletei megfelelnek-e a jogszabályokban vagy szabványokban előírt követelményeknek, hogy (ii) szükség van-e helyszíni szemlére, és hogy (iii) a tervezők rendelkeznek-e a terv elkészítéséhez szükséges jogosítvánnyal. Az első fokon eljáró hatóság mindezeket elbírálva nyilatkozott úgy, hogy “Hatóságomnak nincs jogszabályi alapja megtagadni az eltérési engedély kiadását.”

Megjegyezzük azt is, hogy az Ötv. hivatkozott szakasza alapján a kerületeknek legfeljebb véleményezési jogkörük van bizonyos, a “kerületi struktúrákat” érintő kérdésekben. Ez viszont természetesen nem jelenti önmagában azt, hogy a kerületek egyetértésére is szükség volna. Az e szakaszhoz fűzött törvénytári magyarázat szerint ezekben az esetekben ugyanis “nem osztott hatáskör gyakorlásáról van szó, ami az egyetértési jogkör tekintetében a döntéshozatali kompetenciával bíró szervet köti, hanem pusztán véleménynyilvánításról.”

A pontosság kedvéért megjegyezzük egyébként, hogy az V. és a VIII. kerületi főépítész vélemények még csak nem is tartják aggályosnak a tervezett módosítást (Id. a Határozat 16-17. számú mellékleteit), vagyis az ügyfélnek a fellebbezésbeli állítása a valósággal sincs összhangban.

### 1.4. Forgalomszabályozás

A fellebbezés szerint az üzemeltetői véleményekből “levezethető, hogy a tervezett forgalomtechnika nem biztonságos, nem felel meg a 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet 4. § (1) [bekezdésében] előírtaknak.”

A hivatkozott rendelet az utak forgalomszabályozásáról szóló közlekedési miniszteri rendelet, amelynek a 4. § (1) bekezdése úgy szól, hogy az utak forgalmát úgy kell szabályozni (a forgalmi rendet úgy kell kialakítani), hogy a közlekedés résztvevői biztonságosan, gyorsan és zavartalanul közlekedhessenek. Vagyis a hivatkozott szabály egy generálklauzula, amelynek tartalmát a jogszabály nem határozza meg közelebbről.

Noha az ügyfél a fellebbezésében nem fejtette ki részleteiben, hogy miért nem tartja a tervezett forgalmi rendet biztonságosnak, a következőket jegyezzük meg. A kérdés szakkérdés, amelyet erre illetékes szervként a Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztályát (“BFFH”) eldöntött, amikor megadta az 1988. évi I. törvény alapján a hozzájárulást. (Id. a Határozat 1. sz. mellékletét).

Véleményünk szerint a közútkezelői és a forgalomtechnikai hozzájárulás kellő körültekintéssel született, így véleményünk szerint a Határozatnak az erre való hivatkozása alapos.

#### 1.5. KRESZ

A fellebbezés szerint “nem elegendő a tervezett sáv szélesség, ezért ellentétes [a Határozat] az 1/1975. KPM/BM rendelet 1. számú függelék I. e) pontjában megjelölt egy gépkocsisor biztonságos közlekedés[ének] követelményével.”

Véleményünk szerint szintén szakkérdés, hogy a tervezett sáv szélesség biztonságos-c, vagy som. Mivel a közútkezelői és forgalomtechnikai, valamint a tömegközlekedési kezelői hozzájárulást a BFFH illetékes osztálya a kellő körültekintés után megadta, kérjük, hogy a tisztelt Hatóság ezt figyelembe véve is hagyja helyben a Határozatot.

#### 1.6. Lakossági észrevételek

A fellebbezés azt állítja, hogy ”[a] 7. sz. melléklet szerint lakossági észrevételek alapján készült ez eltérési engedély kérelem. Ez nem felel meg a valóságnak.”

A 7. sz. melléklet szerinti telefax üzenet – amelyben a Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt. Útosztálya “tudomásul veszi” a kerékpársáv kialakítását és a parkolóhelyek visszapótlás nélküli megszüntetését – nem tartalmazza azt az állítást, amelyet az ügyfél belezott. A melléklet épp azt tartalmazza, hogy a Közterület-fenntartó a lakossági észrevételek alapján ugyan nem ért egyet a tervekkel, de azokat tudomásul veszi.

#### 2. Kérelem

A fentiek alapján kérjük, hogy a tisztelt Hivatal a Határozatot a Ket. 105. § (1) bekezdése alapján hagyja helyben.

Az ügyfél szakértői bizonyításra irányuló indítványát kérjük figyelmen kívül hagyni, mert (i) a tényállás kellőképpen tisztázott, valamint (ii) azon szakértő véleménye, akinek a hozzájárulására az engedély megadásához szükség van a Rendelet 12. § (1) bekezdése) pontja alapján (ti. a BFFH), ellentmondásoktól mentes, így szükségtelen újabb szakértők kirendelni.

A közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. CXL. törvény (a továbbiakban Ket.) 104. § (1) szerint „*Ha az első fokon eljáró hatóság nem élt a 103. §-ban biztosított jogával, a fellebbezésről az annak elbírálására jogosult szerv dönt.*”

A törvény 105. § (1) bekezdése alapján „*A másodfokon eljáró szerv a döntést helybenhagyja, megváltoztatja vagy megsemmisíti. Jogszabályban meghatározott esetben a másodfokon eljáró szerv a mérlegelési jogkörben hozott elsőfokú döntésben meghatározott kötelezettségnél súlyosabb kötelezettséget nem állapíthat meg.*”

Megállapítottam, hogy az első fokú hatóság a határozatát a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet a 4. § (2) és az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről szóló 15/2000. (XI. 16.) KöViM rendelet (továbbiakban: R.) 3. § (2) bekezdés *ba*) pontjában biztosított hatáskörében hozta meg.

Megállapítottam, hogy a fellebbezést a fellebbezésre nyitva álló határidőn belül nyújtották be.

Az elsőfokú hatóság a fellebbezés felterjesztésével egyidejűleg felszólította a Fellebbezőt 2009. május 22-i határidővel a fellebbezési díj befizetésére. A Fellebbező a felszólítást a kitűzött határidő letelte után 2009. május 27-én vette át, a fellebbezési díjat a felszólítást követően sem fizette be.

A másodfokú eljárás során felszólítottam a Fellebbezőt a fellebbezési díj befizetésére. Az első felszólítást követően a kézbesítés sikertelen volt, második felszólítást követően a Fellebbező a fellebbezési díjat befizette.

A fellebbezés indokainak vizsgálata kapcsán a következőket állapítottam meg:

A 80/2008. Főv. Kgy. rendelet Budapest főváros közigazgatási területén a teherforgalom közlekedésének szabályozásáról szól. A fellebbezésben hivatkozott 2. § f) pont:

**2. § A rendelet alkalmazásában**

*f) közérdek: a társadalom érdekében végzett tevékenység, így különösen a környezet- és természetvédelem, a közbiztonság, a közegészségügy, a közoktatás.*

Ez a közérdek fogalom meghatározás a 80/2008. Főv. Kgy. rendelet alkalmazásakor használható. A határozat ezzel a fogalommal nem lehet ellentétes. A Fellebbező nem jelölte meg, hogy a hivatkozott jogszabállyal összefüggésben az elsőfokú határozatot miben találta jogszabálysértőnek.

Az engedélyezési eljárásban az engedélyes kérelmét kell elbírálni. A módosított engedély jogszerűségét nem befolyásolja, hogy a módosítási kérelem elbírálásakor az eredetileg tervezett átépítés megvalósítható-e.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (továbbiakban: Kkt.) 34. § (2) bekezdésében foglaltak szerint „a közút forgalmi rendjét - ha jogszabály másként nem rendelkezik - a közút kezelője alakítja ki”.

E rendelkezés alapján a közútkezelő az engedélyezési eljárástól függetlenül meghatározhatja a forgalmi rendet. Ebbe beletartozik a parkoló- és rakodóhelyek kijelölése is. Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztálya a 2008. november 28-án kelt, 10/88-295/2008. számú levelével megadta a közútkezelői és forgalomtechnikai hozzájárulását, majd a 2009. március 13-án kelt, 10/95-3639/2009. számú levelével módosította a hozzájárulását. A hozzájárulásban a közútkezelő megadta a keresztmetszeti kialakításra, parkolóhelyek és a kerékpársáv kialakításával kapcsolatos hozzájáruló nyilatkozatát.

A fellebbezésben hivatkozott, az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet 42. §-a arról rendelkezik, hogy az új építmények építése, vagy meglévő építmények bővítése, átalakítása, rendeltetésük módosítása esetében az adott ingatlanon belül mennyi gépjármű elhelyezéséről kell gondoskodni. Ez a rendelkezés nem a közterületekre vonatkozik, a jelen esetben nem lehet alkalmazni.

A fellebbezésben hivatkozott, a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény 65. § (1) bekezdése:

**65. § (1)** *A fővárosi önkormányzat képviseli a főváros egészének érdekeit. A kerületi struktúrát érintő kérdésekben a kerületek véleményét is ki kell kérni. A fővárosi önkormányzat álláspontjának kialakítása előtt a főpolgármester kikéri az érintett kerületi önkormányzatok véleményét, arról a közgyűlést és a döntéshozó szervet tájékoztatja. A kerületi véleményadásra csak rendkívül indokolt esetben biztosítható tíz napnál rövidebb határidő.*

A rendelkezés szerint a fővárosi önkormányzatnak egyes kérdésekben ki kell kérnie a kerületek véleményét, de azt nem tartalmazza, hogy a kerületi főépítészek véleményével ellentétes döntést nem hozhat.

Jelen engedélyezési eljárásban a három érintett kerület közül kettő az V. és a VIII. kerület főépítésze egyetértett, a IX. kerület főépítésze pedig nem értett egyet a módosított terv szerinti kerékpársáv kialakítással a parkoló sáv helyett.

Az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről szóló 15/2000. (XI. 16.) KöViM rendelet (továbbiakban: R.) olyan rendelkezést nem tartalmaz, mely szerint a kerületi főépítészek hozzájárulása szükséges az engedély megadásához.

A Fellebbező <sup>állás</sup> megállapítja, hogy a tervezett forgalomtechnika nem biztonságos, nem felel meg utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet 4. § (1) bekezdésének, a rendelet mellékletének 24. és 35.1 pontjában foglaltakkal.

*4. § (1) Az utak forgalmát úgy kell szabályozni (a forgalmi rendet úgy kell kialakítani), hogy a közlekedés résztvevői biztonságosan, gyorsan és zavartalanul közlekedhessenek.*

Ez az előírás egy általános érvényű rendelkezés, konkrét előírást nem tartalmaz.

A R. 6. § (4) bekezdése szerint, ha az építető nem azonos a tulajdonossal vagy az útkezelővel az útkezelő nyilatkozatát kell beszerezni. A fentiekben már szerepel, hogy a Kkt. 34. § (1) bekezdése szerint „a közút forgalmi rendjét - ha jogszabály másként nem rendelkezik - a közút kezelője alakítja ki”. A törvény rendelkezése alapján egyértelmű, hogy a közút forgalombiztonságával kapcsolatosan a fő felelősség a közútkezelőt terheli. A tervezett kialakítással kapcsolatosan az elsőfokú eljárásban a Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztálya a közútkezelői, forgalom technikai és tömegközlekedési kezelői hozzájárulását megadta.

A KM rendelet mellékletének 24. pontja a kerékpáros forgalom szabályozásáról szól. A fellebbezés nem jelöli meg közelebbről, hogy a 24. pont mely részének megsértését gondolja a Fellebbező.

A KM rendelet mellékletének 35. pontja a megállást és a várakozást szabályozza. A fellebbezésben hivatkozott 35.1 pont:

*35.1. Megállási, illetve várakozási tilalmat olyan helyen kell elrendelni, ahol a részben, vagy teljes egészében a forgalmi sávon megálló (várakozó) jármű a forgalomban jelentős fennakadást okozna. Megállási, vagy várakozási tilalom elrendelésénél figyelmet kell fordítani a tilalom alá eső terület közelében levő várakozási lehetőségekre.*

A Budapest, VIII. kerületi főépítésznek a Múzeum körúton megszűnő parkolóhelyekkel kapcsolatos nyilatkozata szerint a Kálvin tér környékén két parkolóház található. Az Üllői út és a Baross utca közötti Névtelen utcából nyíló parkolóház kihasználtsága részleges, illetve a Pollack Mihály téri mélygarázsban is van szabad kapacitás.

A fellebbezés szerint a „sürgősségi orvosi ellátás is problémás”. A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) a megkülönböztető jelzéseket használó gépjárművekre vonatkozó szabályokat is tartalmazza. A 49. § (1), (2) és (4) bekezdése:

*49. § (1) A gépjármű megkülönböztető jelzéseket adó berendezéseit csak abban az esetben szabad működtetni, ha a feladat sürgős ellátása, a személy-, élet- és vagyónbiztonság, továbbá a védett személyek és kíséretük biztonsága érdekében az szükséges, és a forgalmi viszonyok azt indokolttá teszik.*

*(2) A megkülönböztető fény- és hangjelzést együttesen használó gépjármű vezetője - a rendőr és a vasúti átjárót biztosító jelzőberendezések jelzéseit kivéve - a közúti jelzéseket, továbbá a 24-43. §-okban foglalt rendelkezéseket figyelmen kívül hagyhatja, ha magatartásával a közlekedés biztonságát, valamint a személy- és vagyónbiztonságot nem veszélyezteti, és meggyőződött arról, hogy a közlekedés többi résztvevője az akadálytalan továbbhaladást lehetővé tette.*

*(4) A megkülönböztető fényjelzést - ha a jármű olyan helyen áll meg, ahol a megállás egyébként tilos - működtetni kell. Megkülönböztető hangjelzést álló járművön használni nem szabad.*

A KRESZ rendelkezései szerint teljesen egyértelmű, hogy a sürgősségi orvosi ellátás nem lehet problémás.

A Fellebbező az üzemeltetői véleményre hivatkozik, mely szerint nem elegendő a tervezett sáv szélesség, ezért a tervezett kialakítás ellentétes a KRESZ 1. számú függeléke I. e) pontjában foglaltakkal, azaz a forgalmi sáv fogalom meghatározásával.

A közutak tervezése Út 2-1.201:2004 útügyi műszaki előírás szerint a belterületi utakon a forgalmi sávok szélessége útkategóriától függően 3,00 m és 3,50 m között változhat, kivételes esetben 2,75 m is lehet. A tervezet szerinti sáv szélességek az útügyi műszaki előírásnak megfelelnek.

A Budapesti kerékpáros hálózat kialakítása szakaszosan történik. Az a tény, hogy a jelen eljárásban engedélyezett kerékpársáv kialakítás az Astoriánál nem folytatódik, nem jogszabálysértés.

A különböző igények összehangolása, lehetőség szerinti figyelembe vétele az építető feladata. Az útépitési engedély a R. 15. § (4) bekezdése szerint *az építéssel összefüggésben támasztható polgári jogi igényt nem dönti el.*

A fellebbezés szerint a „7. sz. melléklet szerint lakossági észrevételek alapján készült az eltérési engedély kérelem. Ez nem felel meg a valóságnak.”

Az elsőfokú határozat 7. sz. melléklete a Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt. nyilatkozatát tartalmazza. E nyilatkozat szerint a Közterület-fenntartó a parkolóhelyek visszapótlás nélküli megszüntetésével nem ért egyet, de tudomásul veszi. Ennek figyelembe vételével megállapítható, hogy a fellebbezésnek ez az észrevétele félreértésen alapszik.

A fellebbezés szerint a Ket. 63. § (1) bekezdés szerinti közmeghallgatásról az érintetteknek nem volt tudomása, ami ellentétes az 1997. évi LXXVIII. tv. 3. § (2) bekezdésében foglaltakkal is.

A Ket. 63. § (1) bekezdése:

*63. § (1) A hatóság közmeghallgatást tart, ha ezt jogszabály előírja, vagy a hatóság a nyilvánosság véleményének megismerése érdekében ezt szükségesnek tartja.*

Az útépités engedélyezését a R. szabályozza. A R. közmeghallgatás megtartását nem írja elő.

Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (továbbiakban: Étv.) 3. § (2) bekezdése:

*(2) Az épített környezet alakítása és védelme során a közérdekű intézkedéseket és döntéseket megelőzően, illetőleg azok végrehajtása során biztosítani kell a nyilvánosságot és a közösségi ellenőrzés lehetőségét az e törvényben és más jogszabályokban meghatározott módon. Gondoskodni kell az érdekelt természetes személyek, jogi személyek és jogi személyiség nélküli szervezetek megfelelő tájékoztatásáról, és lehetőséget kell adni részükre véleménynyilvánításra és javaslattevésre.*

Az Étv. 1. § (2) bekezdése:

*(2) E törvényt a sajátos építményfajták, valamint a műemlékvédelem alatt álló építmények és területek tekintetében a rájuk vonatkozó külön törvényekkel, kormányrendeletekkel együtt, a bennük foglalt kiegészítésekkel és eltérésekkel kell alkalmazni.*



Az Étv. 2. § 18. pontja szerinti fogalommeghatározás alapján a közlekedési építmények is a sajátos építményfajták közé tartoznak.

Az út a fentiek alapján sajátos építményfajta, az útépités engedélyezésére a Kkt. és a R. előírásait kell figyelembe venni. Ezek a jogszabályok a közmeghallgatás megtartását nem írták elő, nem is tartottak közmeghallgatást, így arról értesíteni sem kellett az érintetteket.

Az engedélyezési eljárásról a Kkt. 29/B. § (2) bekezdés b) pontjában foglaltaknak megfelelően hirdetményi úton értesítették az érintetteket.

A fellebbezésben kért szakértő kirendelését, valamint közmeghallgatás megtartását nem tartottam szükségesnek.

A Fellebbező nem jelölte meg egyértelműen, hogy milyen ellentmondások feloldása érdekében tartja szükségesnek szakértő bevonását.

Közmeghallgatás megtartását a fentiek szerint jogszabály nem teszi kötelezővé, az esetleges közmeghallgatás a döntést érdemben nem befolyásolja, mivel a hatóságnak az engedélyezési tervre vonatkozó engedély megadásakor a jogszabályi előírások, a szakhatóságok állásfoglalásai, valamint a közútkezelői hozzászólások figyelembe vételével kell döntenie. Egy esetleges közmeghallgatáson felmerülő több egymásnak is esetlegesen ellentmondó véleményt – például hogyan kellene a Múzeum körút keresztmetszetét kialakítani – az engedélyezési eljárásban nem lehet figyelembe venni.

A közmeghallgatást célszerű a fejlesztési tervek készítése során a fejlesztésekről szóló döntés meghozatala előtt tartani. Abban a fázisban vehetőek figyelembe a különböző javaslatok, és felmérhető azok támogatottsága is.

Az a tény, hogy egyes nyilatkozatok egymásnak ellent mondanak nem jelent jogszabálysértést. Nem minden nyilatkozónak szükséges a hozzászólása az engedély kiadásához.

A hatóságnak a kérelemről, az engedélyezési tervről kell döntenie, azt kell vizsgálnia, hogy a jogszabályok figyelembe vételével az engedély megadható-e. Amennyiben az engedély megadható annak megadását nem tagadhatja meg.

Az előzőekben kifejtett indokok alapján megállapítottam, hogy a fellebbezés nem alapos, ezért az elsőfokú határozatnak a helybenhagyásáról döntöttem.

A rendelkező részben szereplő döntés meghozatala során a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. CXL. törvény (Ket.) 104. § (1) és a 108. § (1) bekezdésében, továbbá a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet 3. § (2) és a 4. § (2) bekezdésében meghatározott hatásköröm alapján, valamint a 3. § (1) bekezdésében megjelölt illetékességi területemen jártam el.

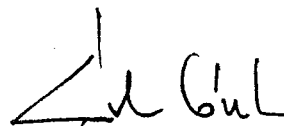
Döntésemet a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény 63. § (1) bekezdésében, és 104.-105. §-aiban, a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény 65. § (1) bekezdésében, az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 2. § 18. pontjában és 3. § (2) bekezdésében, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 29/B. § (2) bekezdés b) pontjában és 34. § (2) bekezdésében, az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet 42. §-ában, az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről szóló 15/2000. (XI. 16.) KöViM rendelet 6. § (4) és 15. § (4) bekezdésében, az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet 4. § (1) bekezdésében, a rendelet mellékletének 24. és 35.1

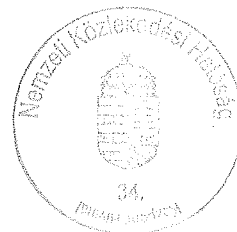
pontjában, a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet 49. § (1), (2) és (4) bekezdésében, valamint a teherforgalom közlekedésének szabályozásáról szóló 80/2008. Főv. Kgy. rendelet 2. § f) pontjában foglaltak alapján hoztam meg.

Döntésem a Ket. 128. § (4) bekezdése alapján a közléssel jogerős és végrehajtható.  
A bírósági felülvizsgálat lehetőségét a Ket. 109. § (1) bekezdése alapján biztosítottam.  
A bíróság illetékességét a Polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény 326. § rendelkezései alapján kell meghatározni.

Budapest, 2009. július 13.

**Horváth Zsolt Csaba** elnök nevében:

  
**Ersek László**  
főosztályvezető



A határozatot – az előzményiratokkal (iratok, tervek) együtt – tértivevénnyel kapja:  
Nemzeti Közlekedési Hatóság Közép-magyarországi Regionális Igazgatósága 39 példányban  
azzal, hogy egy-egy példányt az elsőfokú határozatról értesítetteknek küldjön meg.