

## [Vonalkód]

[Vonalkód]

ikt. szám: [Iktatószám]

tárgy: [Tárgy (eDok)]

előkészítő: Belső szervezeti egység neve

### Előterjesztés

*a Közgyűlés részére*

#### Tisztelt Közgyűlés!

Jelen előterjesztés javaslatot tesz a fővárosi helyi közutak kezelésének és üzemeltetésének szakmai szabályairól, továbbá az útépitések, a közterületet érintő közmű-, vasút- és egyéb építések és az útburkolatbontások szabályozásáról szóló 34/2008. (VII. 15.) önkormányzati rendelet módosítására.

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság (a továbbiakban: KKVB) 25/2025. (II. 10.) számú határozata elfogadta a fővárosi helyi közutak kezelésének és üzemeltetésének szakmai szabályairól, továbbá az útépitések, a közterületet érintő közmű-, vasút- és egyéb építések és az útburkolatbontások szabályozásáról szóló 34/2008. (VII. 15.) önkormányzati rendelet szabályozási koncepcióját és 26/2025. (II.10.) határozatában felkérte a főpolgármester a szabályozási koncepció végrehajtására.

A módosítás célja, hogy a Fővárosi Önkormányzat a jogszabályok által biztosított közútkezelői hatásköreit a főváros hosszú távú közlekedésfejlesztési céljaival összhangban, egységesebb és hatékonyabb módon gyakorolhassa. A Fővárosi Önkormányzat a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (4) bekezdés 1. pontja alapján felelős a tulajdonában és kezelésében lévő közutak kezeléséért, fejlesztéséért és üzemeltetéséért, valamint – a közút tulajdoni viszonyától függetlenül – a főváros teljes területén ellátja a forgalomtechnikai kezelői, üzemeltetői és forgalomszervezési feladatokat. A fővárosi úthálózat vegyes tulajdoni viszonyai és az ebből adódó, több szereplő között megoszló feladatok miatt szükséges, hogy a rendelet rögzítse azokat a koncepcionális közlekedésfejlesztési alapelveket, amelyek mentén a Fővárosi Önkormányzat e feladatait egységes elvek szerint, a város egészére kiterjedően kívánja ellátni.

A szabályozási koncepció célul tűzte ki, hogy a Fővárosi Önkormányzat nagyobb mértékben tudjon élni a törvények által biztosított közútkezelési hatásköreivel. E cél elérése érdekében a rendelettervezet új 4/A. §-ában immár jogszabályi szinten is rögzítené, hogy a BKK Zrt. és a Budapest Közút Zrt. együttesen

közútkezelési tervezési útmutatót adhat ki. A szabály egyértelművé teszi, hogy az útmutatóban foglaltaknak megfelelő beavatkozás automatikusan megfeleltnek minősül a rendelet alapelveinek és különös kivitelezési előírásainak. Az útmutatók az ütügyi műszaki előírásokhoz hasonlóan nem kötelező erejűek, azonban az a beavatkozás, amelyek a tervezési útmutatónak megfelel, a közútkezelői vagy forgalomtechnikai hozzájárulás megadásakor gyorsabban és egyszerűbben elbírállható. A szabály így a fővárosi közutak egységes városképi megjelenését, a beavatkozások szakmai minőségének emelését és a közútkezelői eljárások kiszámíthatóságát szolgálja.

A 4/B. § azokat a konkrét eszközöket rögzíti, amelyek lehetővé teszik, hogy a közútkezelői feladatok ellátására kijelölt szervek Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (4) bekezdés 1. pontjában meghatározott, Budapest teljes területére kiterjedő forgalomtechnikai kezelői és üzemeltetői feladatot egységesen tudják ellátni. A szabály ezért a fővárosi közútkezelői feladatot ellátó fővárosi szervek számára – az út tulajdoni viszonyaitól függetlenül – biztosítja azokat az eszközöket, amelyekkel a fővárosi szintű forgalomszervezés és forgalomtechnikai egységesség érdekében be tud avatkozni. A rendelkezés nem új hatáskört teremt, hanem az Mötv.-ben rögzített feladat (forgalomtechnikai kezelés és üzemeltetés, forgalomszervezés) végrehajtásának egyes eszközeit teszi egyértelművé.

A szabályozási koncepció a jelenleg hatályos rendeleti keretekhez képest nagyobb hangsúlyt ad a Budapesti Mobilitási Terv, valamint az abból levezetett Közúti Közlekedésbiztonsági Stratégia rendeleti megjelenésének. A módosítás egyrészt tételesen nevesíti e dokumentumokat, másrészt biztosítja, hogy a közútkezelési tervezési útmutató és a különös kivitelezési előírások alkalmazása során a normaszöveg közvetlenül is hivatkozzon ezekre a stratégiai dokumentumokra. Ezzel a rendelet a közútkezelői döntéseket a főváros hosszú távú mobilitási és közlekedésbiztonsági célrendszeréhez igyekszik igazítani.

A szabályozási koncepció részletes kivitelezési és tervezési előírásokat is tartalmazott, azonban e rendelkezések normaszövegben történő rögzítése helyett indokoltabb az elvek és alapvető követelmények absztraktabb szintű megfogalmazása. A módosított rendelkezések ezért a fővárosi közutak fejlesztésére és fenntartására irányadó alapelveket keretjelleggel határozzák meg, míg a konkrét kivitelezési és tervezési elvárásokat a közútkezelési tervezési útmutatók rögzíthetik, a mindenkor műszaki, forgalomtechnikai és városarculati szempontok figyelembevételével.

A KKV B 2025. februári ülésén elfogadott koncepció intézményi javaslata jelentős mértékben érintené a közútkezeléssel kapcsolatos feladatok jelenlegi megoszlását a Budapesti Közlekedési Központ Zrt., valamint a Budapest Közút Zrt. között. Mind a BKK, mind pedig a Budapest Közút finanszírozásában a Budapest Főváros Önkormányzatával fennálló jelenlegi jogviszonyai alapján mind az általános forgalmi adó hatályán kívüli, mind pedig az általános forgalmi adó hatálya alá tartozó tételek szerepelnek, amelyekkel kapcsolatos adófizetési kötelezettséget feltételes adómegállapítási határozat tartalmazza. Ennek bármilyen módosítása csak akkor nem jelent adókockázatot – és ezáltal akkor nem fenyeget a ténylegesen közútkezelésre fordítható összeg csökkenésével –, ha a fennálló helyzetből kiindulva a közszolgáltatási szerződések módosításának részletes kidolgozása, annak a pénzügyi kormányzattal való leegyeztetése és újabb feltételes adómegállapítással való megerősítése megtörténik. Jelen rendeletmódosítás erre tekintettel a feladatok megoszlása tekintetében megfogalmazott koncepcionális változtatási javaslatokat nem tartalmazza.

Fentiekre tekintettel kérem a Tisztelt Közgyűlést, hogy az előterjesztést megtárgyalni és az alábbi döntési javaslatokat elfogadni szíveskedjen.

## Döntési javaslat

---

A Fővárosi Közgyűlés úgy dönt, hogy:

megalkotja .../2025. (...) önkormányzati rendeletét a fővárosi helyi közutak kezelésének és üzemeltetésének szakmai szabályairól, továbbá az útépitések, a közterületet érintő közmű-, vasút- és egyéb építések és az útburkolatbontások szabályozásáról szóló 34/2008. (VII. 15.) önkormányzati rendelet módosításáról az 1. melléklet szerint.

**Határozathozatal módja:** minősített többség

*Kelt Budapesten, a minősített elektronikus aláírásba foglalt időbélyegző szerinti időpontban.*

[Aláíró1]

[Aláíró1 beosztása]

Láttam:

dr. Számadó Tamás

főjegyző

---

mellékletek:

1. a fővárosi helyi közutak kezelésének és üzemeltetésének szakmai szabályairól, továbbá az útépitések, a közterületet érintő közmű-, vasút- és egyéb építések és az útburkolatbontások szabályozásáról szóló 34/2008. (VII. 15.) önkormányzati rendelet módosításáról szóló önkormányzati rendelet és indokolása

függelékek:

1. előzetes hatásvizsgálati dokumentáció
2. a rendelet módosításait parlamenti korrektúrával jelölő, egységes szerkezetbe foglalt szöveg

**Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének .../2024. (... ..) önkormányzati rendelete**

**a fővárosi helyi közutak kezelésének és üzemeltetésének szakmai szabályairól, továbbá az útépitések, a közterületet érintő közmű-, vasút- és egyéb építések és az útburkolatbontások szabályozásáról szóló 34/2008. (VII. 15.) önkormányzati rendelet módosításáról**

[1] A közúti forgalmi rend kialakítása, a közutak kezelése a főváros működtetésének alapvető eszköze, a közlekedés alakítása a városfejlesztés szerves részeként Budapest hosszú távú vízióját, versenyképességét és a környezeti fenntarthatóságot is támogathatja. E rendelet célja, hogy a közutak kezelése során – a fenntartható költségvetési gazdálkodás elvével összhangban – érvényre jussanak azok az alapelvek, amelyek a közlekedésbiztonságot, az emberközpontú városi környezetet, a gyalogos- és kerékpáros közlekedés elsőbbségét, a közösségi közlekedés megerősítését és a közterületek igazságos, észszerű és fenntartható használatát biztosítják.

[2] Budapest Főváros Önkormányzatának Közgyűlése a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. § (5a) és (5b) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján, és a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (4) bekezdés 1. pontjában meghatározott feladatkörében eljárva a következőket rendeli el:

**1. §**

A fővárosi helyi közutak kezelésének és üzemeltetésének szakmai szabályairól, továbbá az útépitések, a közterületet érintő közmű-, vasút- és egyéb építések és az útburkolatbontások szabályozásáról szóló 34/2008. (VII. 15.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: fővárosi közútkezelési rendelet) I. Része a következő alcímmel egészül ki:

**„A fővárosi közutak kezelésének alapelvei, stratégiai dokumentumai**

**2/A. §**

(1) A Fővárosi Önkormányzat kezelésében levő fővárosi közutak üzemeltetése, továbbá a fővárosi közutakon a forgalom szervezése során a 3. § szerinti, közútkezelési feladatot ellátó szervezetek – a közút műszaki sajátosságait is figyelembe véve, különösen a mérlegelésük során – a (2)-(6) bekezdésben meghatározott alapelvek érvényesülésének előmozdításával járnak el.

(2) A környezet védelme és a fenntarthatóság érdekében

- a) törekedni kell a közlekedéssel járó káros környezeti hatások csökkentésére,
- b) ösztönözni kell, hogy a közösségi közlekedés gyorsabb, kiszámíthatóbb és egyszerűbb alternatívát nyújtson az egyéni gépjárműhasználattal szemben,
- c) támogatni kell az átmenő gépjárműforgalom fő- és gyűjtőutakra történő átvezetését,
- d) elő kell segíteni a zéró emissziós járművek térnyerését.
- e) törekedni kell az akadálymentes, közvetlen, kényelmes és vonzó gyalogos közlekedés feltételei megteremtésére,
- f) támogatni kell a biztonságos, koherens, közvetlen, vonzó és kényelmesen használható kerékpáros közúthálózat létrejöttét, továbbá
- g) előnyben kell részesíteni a gyalogos-, kerékpáros és közösségi közlekedés kombinációjának erősítése érdekében az intermodális infrastruktúra fejlesztését.

(3) A közúti közlekedés biztonságának biztosítása érdekében

- a) törekedni kell a rendeltetésüket, használati szabályaikat egyértelműen tükröző, önmagukban is értelmezhető utak kialakítására, továbbá
- b) az úthálózat kialakításának támogatnia kell azt, hogy egyetlen közlekedési hiba ne vezessen súlyos vagy végzetes balesethez, egy esetleges baleset során az út műtárgyai és tartozékai a lehető legkisebb sérülést okozzák (ún. megbocsátó út),
- c) törekedni kell a csomópontok és más balesetveszélyes közlekedési helyszínek beláthatósága biztosítására, továbbá

- d) törekedni kell –az út és környezete sajátosságainak figyelembevételével – az egyéni gépjármű-közlekedés sebességének észszerű csökkentésére,
- (4) A városi közterületek sokoldalú használhatósága érdekében
- a) törekedni kell arra, hogy a burkolt felületek aránya és a közlekedés helyfoglalása csökkenjen, a zöldfelületek aránya bővüljön, és
  - b) előnyben kell részesíteni a közlekedésre kijelölt közterületeken a fenntartható közlekedési módokat, elsődlegesen közösségi közlekedést, másodlagosan a gyalogos-, harmadlagosan a kerékpáros közlekedést.
- (5) A fővárosi közterületekhez való egyenlő esélyű hozzáférés érdekében
- a) kiemelten kell kezelni a fogyatékossgal élő személyek sajátos szükségleteit, törekedni kell arra, hogy a bárki által igénybe vehető közlekedési módok akadálymentesek legyenek,
  - b) törekedni kell arra, hogy a városi közlekedési infrastruktúrát minden korosztály a saját életkori sajátosságainak megfelelően, önállóan használhassa.
- (6) Az eltérő gazdasági és társadalmi igények összeegyeztetése érdekében
- a) a személy- és tehergépjárművek behajtásának szabályozásakor figyelemmel kell lenni a város gazdasági és társadalmi igényei és a városfejlesztési célok közötti összhangra,
  - b) törekedni kell a helyi lakosok és látogatók eltérő igényeire reagáló, funkcionálisan kiegyensúlyozott közterületi parkolási rendszer kialakítására,
  - c) a megosztott mobilitási infrastruktúra fejlesztése és üzemeltetése során tekintettel kell lenni a közösségi közlekedés versenyképességének növekedésére, továbbá
  - d) a városi logisztikai igényeket kiszolgáló közlekedési infrastruktúrának támogatnia kell a fenntartható áruszállítást és az ellátási lánc hatékony működését.

## **2/B. §**

- (1) A Fővárosi Önkormányzat a fővárosi közlekedésfejlesztési célokat és azok megvalósításának eszközeit összefoglaló mobilitási tervet (Budapesti Mobilitási Terv) fogad el.
- (2) A Fővárosi Önkormányzat a közlekedésbiztonság javítását, a balesetek megelőzését célzó közlekedésbiztonsági stratégiát (a továbbiakban: Budapest Közlekedésbiztonsági Stratégia) fogad el.
- (3) A Fővárosi Önkormányzat a közútkezelési feladatok ellátásának megalapozása érdekében
- a) a fővárosi közutak gépjárműforgalmi hálózati és közterületi szerepe szerinti kategorizálását tartalmazó közúthálózati tervet,
  - b) a fővárosi kerékpár-közlekedés stratégiai fejlesztési irányait meghatározó, térinformatikai alapú kerékpárforgalmi főhálózati tervet,
  - c) a gyalogosközlekedés stratégiai fejlesztési irányait kijelölő gyalogosforgalmi főhálózati tervet, és
  - d) a közösségi közlekedési hálózat hosszú távú fejlesztésének alapjául szolgáló közösségi közlekedési hálózati tervet
- fogad el.”

## **2. §**

A fővárosi közútkezelési rendelet a következő 4/A. és 4/B. §-sal egészül ki:

### **„4/A. §**

- (1) A BKK Zrt. és a Budapest Közút Zrt. együttesen – különösen a közútkezelői hozzájárulás kiadása feltételeinek kiszámíthatósága érdekében – a jogszabály adta, valamint a 2/B. § szerinti tervek keretei között a fővárosi közutak és a főváros területén lévő forgalomtechnikai létesítmények tervezésére, kezelésére és üzemeltetésére vonatkozó műszaki ajánlásokat (a továbbiakban: közútkezelési tervezési útmutató) adhat ki.
- (2) A közútkezelési tervezési útmutatót a [budapest.hu](http://budapest.hu) honlapon közzé kell tenni.
- (3) Ha a forgalmi rendbe történő beavatkozás
- a) fővárosi közút fejlesztésére vagy felújítására, vagy
  - b) főváros területén lévő forgalomtechnikai létesítmény elhelyezésére vagy módosítására

irányul, és a beavatkozás műszaki tartalma a beavatkozásra irányadó közútkezelési tervezési útmutatónak igazolhatóan megfelel, a tervezett beavatkozás az e rendeletben meghatározott alapelveknek megfelelőnek minősül.

#### **4/B. §**

(1) Az e rendeletben közútkezelői feladat ellátására kijelölt szerv a forgalomtechnikai kezelői és üzemeltetői feladatok ellátása keretében e rendelet rendelkezéseinek érvényesítése érdekében forgalomtechnikai beavatkozást, illetve a közút műszaki jellemzőinek megváltoztatását kezdeményezheti, illetve a közútkezelő költségére maga elvégezheti vagy mással elvégeztetheti.

(2) Az e rendeletben közútkezelői feladat ellátására kijelölt szerv az (1) bekezdésben meghatározott jogkörében eljárva különösen kezdeményezheti, illetve maga elvégezheti vagy mással elvégeztetheti

- a) fővárosi közúton várakozóhely kijelölését, átalakítását vagy megszüntetését,
- b) kizárólagos kerékpár-várakozóhely, kizárólag kerékpár vagy egyéb, gépjárműnek nem minősülő, kifejezetten valamely személy szállítására szolgáló közlekedési eszköz elhelyezésére igénybe vehető terület kialakítását, kijelölt rakodóhely kijelölését, a területen kerékpártámasz elhelyezését gépjármű részére fenntartott várakozóhely területén is,
- c) a gyalogos-átkelőhely környezetében a járművek várakozásának korlátozását eredményező vagy a láthatóságot akadályozó tárgyak eltávolítását,
- d) fővárosi közúton az útpálya szintjének közlekedésbiztonsági célú kiemelését, vagy
- e) jelzőtábla vagy útburkolati jel elhelyezését.

(3) Ha az érintett közút nem fővárosi kezelésű, a beavatkozásról a közút kezelőjével előzetesen egyeztetni kell.

(4) Ha az e rendeletben rögzített alapelv vagy különös kivitelezési előírás a közút felújítása vagy fejlesztése nélkül megvalósítható, az e rendeletben közútkezelői feladat ellátására kijelölt szerv a cél elérése érdekében forgalomtechnikai üzemeltetési intézkedéseket tesz.”

#### **3. §**

A fővárosi közútkezelési rendelet III. Fejezete a következő alcímmel egészül ki:

#### **„Különös kivitelezési előírások**

#### **26/A. §**

A fővárosi közutak kezelése során a közútkezelési feladatot ellátók az ezen alcímben meghatározott előírásokat az arányosság és a fokozatosság elvével összhangban, a beavatkozás jellegéhez igazodó mértékben, a helyszín műszaki adottságainak figyelembevételével, az Alaptörvény N) cikkének megfelelően érvényesítik.

#### **26/B. §**

(1) A forgalmi rendet a szükséges legkevesebb közúti jelzéssel kell szabályozni.

(2) Ha a forgalmi rend jelzőtábla vagy útburkolati jel elhelyezésével is szabályozható, de jelzőtábla elhelyezése jogszabály alapján nem kötelező, a forgalmi rend kialakításának elsődleges eszköze útburkolati jel elhelyezése.

(3) Műtárgy fejlesztése esetén biztosítani kell

- a) a közlekedés akadálymentességét,
- b) a közösségi közlekedési eszközök megállóhelyének biztonságos megközelíthetőségét, és
- c) a gyalogos és kerékpáros közlekedés igényeinek figyelembevételét.

(4) Műtárgy felújítása esetén észszerűen törekedni kell a (3) bekezdésben meghatározott szempontok érvényesítésére.

#### **26/C. §**

(1) A lakóút forgalmi rendjét úgy kell kialakítani, hogy a közúti közlekedés károsító hatásainak mérséklése és a forgalom biztonságának növelése érdekében a megengedett legnagyobb sebesség az átmenő gépjárműforgalom csökkentését és a lakóút által érintett terület lakhatási funkcióját támogassa.

(2) Lakóúton

- a) a forgalmi rendet elsődlegesen úgy kell kialakítani, hogy a megengedett legnagyobb sebesség legfeljebb 30 km/h legyen,
- b) kizárólag fizikai forgalomcsillapító eszközökkel tervezett út alakítható ki, továbbá
- c) biztosítani kell a lakóutak kereszteződésénél vagy lakóút és magasabb útosztályú út kereszteződésénél a járda, a gyalogút vagy a kerékpárút folytonosságát.

## 26/D. §

(1) A gyalogosközlekedés feltételeit úgy kell kialakítani, hogy az útpálya fizikai kialakítása a gyalogos közlekedők biztonságát szolgálja.

(2) Közút fejlesztése esetén a belterületi főúton, gyűjtőút beépítéssel határolt oldalán és más, a gyalogosforgalom szempontjából kiemelt közterületen legalább egyoldali gyalogos közlekedésre alkalmas járdát kell biztosítani. Lakó-pihenő övezetben járda kialakítása nem kötelező, ha az útpálya kialakítása alkalmas a gyalogosok biztonságos közlekedésére, és a gyalogos- és gépjárműforgalom térben megosztva, konfliktusmentesen vezethető le.

(3) A járdán legalább 1,50 m széles szabad gyalogos járdafelületet, járdán és a csomópontok gyalogos útvonalán elhelyezett két forgalomtechnikai eszköz között legalább 1,50 m szabad gyalogos közlekedési szélességet kell biztosítani.

(4) Az úttest vagy a járdaszegély vonalához képest 30° és 60° közötti szögben kijelölt várakozóhely esetén a (3) bekezdéstől eltérve a járdán legalább 2 m széles szabad gyalogos járdafelületet kell biztosítani.

(5) Lakó-pihenő övezetben kialakított várakozóhelyek esetén a gyalogosforgalom számára biztosított szabad járdafelület szélessége a (3) és (4) bekezdésben meghatározott szélességtől eltérhet.

(6) A gyalogosforgalom gépjárműforgalomra szolgáló útpályán történő átvezetésének módját a helyi adottságok, az utca szerkezete, a domborzati viszonyok és a gyalogosok láthatósága figyelembevételével kell meghatározni.

(7) A gyalogosforgalom biztonsága érdekében törekedni kell arra, hogy

- a) a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen való átkelés egy ütemben a lehető legkevesebb forgalmi sáv keresztezését tegye szükségessé, és
- b) a főúton és a gyűjtőúton való biztonságos áthaladás, valamint a közösségi közlekedési megállóhelyek biztonságos megközelítése biztosított legyen.

(8) Közút fejlesztésekor

- a) a főúton a gyalogosforgalom áthaladását kijelölt gyalogos-átkelőhelyen kell biztosítani,
- b) a gyűjtőúton a gyalogosforgalom áthaladását kijelölt gyalogos-átkelőhelyen vagy középszigettel segített gyalogos-átvezetéssel kell biztosítani, és
- c) a fényjelző készülékkel történő forgalomirányítással szemben az útpálya forgalmi irányait elválasztó, a gyalogost védő fizikai műszaki kialakítást előnyben kell részesíteni.

(9) A (9) bekezdés c) pontjától eltérve, olyan úttesten, amelyen az azonos irányú gépjárműforgalom számára két vagy több forgalmi sáv áll rendelkezésre, gyalogos-átkelőhely elsődlegesen gyalogosforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülékkel és – ha azt az úttest fizikai kialakítása lehetővé teszi – a gyalogos biztonságát elősegítő, az útpálya forgalmi irányait elválasztó, a gyalogost védő fizikai műszaki kialakítással alakítható ki.

(10) Ha úttest menetirány szerinti szélén várakozóhely található, a gyalogos-átkelőhely környezetében forgalomtechnikai eszközzel vagy az út fizikai kialakításával kell megelőzni, hogy várakozó járművek a gyalogosforgalom biztonságát veszélyeztessék.

(11) Ha az úttest menetirány szerinti szélén várakozóhely található, a gyalogosforgalom biztonságát a gyalogos-átkelőhely környezetében – a várakozóhely kialakítását, illetve a gépjárművek várakozását befolyásoló – forgalomtechnikai eszközzel vagy az út megfelelő fizikai kialakításával kell biztosítani.

## **26/E. §**

(1) A kerékpárforgalmi főhálózati terv alapján kerékpárforgalmi főhálózat részét képező főút vagy gyűjtőút fejlesztésekor az út nyomvonalán a kerékpárforgalmi főhálózati tervnek megfelelő kerékpárforgalmi létesítményt kell kialakítani.

(2) Ha kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása – a fejlesztéssel érintett útvonal műszaki adottsága miatt – a gépjárműforgalmi funkciónak megőrzése mellett nem lehetséges, az (1) bekezdésben meghatározott intézkedés helyett alkalmazandó intézkedések a felsorolás sorrendjében:

- a) a fejlesztéssel érintett, irányonként egy gépjárművel járható sávval rendelkező úton nyitott kerékpársáv kialakítása,
- b) a fejlesztéssel érintett úton a gépjárművekhez képest a kerékpáros forgalomnak előny biztosításával kerékpáros utca kialakítása,
- c) a kerékpárforgalmi létesítmény olyan, közvetlen kapcsolatot biztosító alternatív útvonalon történő kialakítása, amely a fejlesztéssel érintett útvonalhoz hasonló módon biztosítja a terület kerékpárral történő elérhetőségét és átjárhatóságát.

(3) Ha a (2) bekezdésben meghatározott megoldások egyike sem valósítható meg, az útszakaszt forgalomtechnikai eszközzel kell a kerékpáros közlekedés számára biztonságossá tenni.

(4) Főút vagy gyűjtőút olyan fejlesztése esetén, amely nem érinti az útszakasz teljes hosszát vagy nem jár az út teljes keresztmetszetének átalakításával, az (1) bekezdésben meghatározott intézkedés nem kötelező, de a fejlesztés nem lehetetlenítheti el a kerékpárforgalmi főhálózati tervnek megfelelő kerékpárforgalmi létesítmény jövőbeli kialakíthatóságát.

(5) Lakó-pihenő övezetben és korlátozott sebességű övezetben a kerékpáros közlekedés ellenirányú engedélyezését olyan módon kell megvalósítani, amely egyértelműen jelzi a közlekedésirányokat minden érintett közlekedő számára.

(6) A gépjárműforgalom számára egyirányú forgalmi úton biztosítani kell a kerékpáros közlekedés számára a kétirányú közlekedés lehetőségét, amelytől kizárólag forgalombiztonsági vagy műszaki szempontokkal alátámasztott indokolt esetben lehet eltérni.

(7) Kizárólag kerékpár vagy egyéb, gépjárműnek nem minősülő, kifejezetten személyszállítására szolgáló közlekedési eszköz elhelyezésére igénybe vehető terület közműlétesítményhez tartozó, karbantartási és hozzáférési célokat szolgáló, felnyitható, zárható burkolati elem nem jelölhető ki.”

## **4. §**

A fővárosi közútkezelési rendelet 2. § 13. pontjában az „a várakozást gátló eszköz (pl. poller, korlát), valamint a forgalomirányító jelzésrendszer” szövegrész helyébe az „a várakozást gátló eszköz (pl. poller, korlát), a kerékpártámasz, valamint a forgalomirányító jelzésrendszer” szöveg lép.

## **5. §**

Ez a rendelet 2026. január 1-jén lép hatályba.

### Általános indokolás

A rendeletmódosítás a Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság által 2025 februárjában elfogadott szabályozási koncepció végrehajtását szolgálja, az abban megfogalmazott intézményi változtatások nélkül.

A módosítás célja, hogy a Fővárosi Önkormányzat a jogszabályok által biztosított közútkezelői hatásköreit a főváros hosszú távú közlekedésfejlesztési céljaival összhangban, egységesebb és hatékonyabb módon gyakorolhassa. A Fővárosi Önkormányzat a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (4) bekezdés 1. pontja alapján felelős a tulajdonában és kezelésében lévő közutak kezeléséért, fejlesztéséért és üzemeltetéséért, valamint – a közút tulajdoni viszonyától függetlenül – a főváros teljes területén ellátja a forgalomtechnikai kezelői, üzemeltetői és forgalomszervezési feladatokat. A fővárosi úthálózat vegyes tulajdoni viszonyai és az ebből adódó, több szereplő között megoszló feladatok miatt szükséges, hogy a rendelet rögzítse azokat a koncepcionális közlekedésfejlesztési alapelveket, amelyek mentén a Fővárosi Önkormányzat e feladatait egységes elvek szerint, a város egészére kiterjedően kívánja ellátni.

Ezért a rendelet immár jogszabályi szinten is rögzíti a közútkezelési tervezési útmutató intézményét, amely a BKK Zrt. és a Budapest Közút Zrt. együttműködésével készülhet. Az útmutatónak megfelelő beavatkozások gyorsabban és kiszámíthatóbban engedélyezhetők, és elősegíthetik a fővárosi közutak egységes városképi megjelenését és magasabb műszaki színvonalát.

A módosítás a közútkezelői fellépés eszközeit is pontosítja, valamint a Budapesti Mobilitási Terv és a Közúti Közlekedésbiztonsági Stratégia célrendszeréhez igazítja a rendelet alapelveit. A szabályozás keretjellegű, az alapvető elveket jogszabályi szinten rögzíti, míg a részletes műszaki és tervezési előírásokat a közútkezelési tervezési útmutatók tartalmazhatják.

### Részletes indokolás

#### 1. §

A rendeletbe az 1. §-szal beépülő 2/A. § olyan alapelveket rögzít, amelyek a közútkezelési döntések során a fenntarthatóság, a közlekedésbiztonság, a városi térhasználat racionalizálása, az egyenlő esélyű hozzáférés és a gazdasági-társadalmi szempontok közötti egyensúly biztosítását szolgálják. Ezen elvek a fővárosi közútkezelés és forgalomszervezés minden szereplője számára közös irányítúként szolgálnak, elősegítve a biztonságos, akadálymentes és környezettudatos közlekedési rendszer megvalósítását.

A 2/B. § a fővárosi közútkezeléshez és közlekedésfejlesztéshez kapcsolódó stratégiai dokumentumokat – így különösen a Budapesti Mobilitási Tervet és a Budapest Közlekedésbiztonsági Stratégiát – nevesíti, és rögzíti, hogy e dokumentumok a hosszú távú fejlesztések szakmai és tervezési kereteit adják.

#### 2. §

A módosítás bevezeti a közútkezelési tervezési útmutató intézményét, amelyet a BKK Zrt. és a Budapest Közút Zrt. közösen adhat ki a közútkezelői hozzájárulások egységes és kiszámítható elbírálása érdekében. Az útmutató az országos utügyi műszaki előírásokhoz hasonlóan nem kötelező erejű, de részletes szakmai és műszaki iránymutatást ad a fővárosi közutak és forgalomtechnikai létesítmények tervezésére és kialakítására vonatkozóan. Célja, hogy a főváros teljes területén egységes szemléletű, összehangolt műszaki megoldásokat alkalmazzanak, ezáltal biztosítva a városképi, funkcionális és közlekedésbiztonsági szempontok következetes érvényesülését. Az útmutatók alkalmazása gyorsabb és kiszámíthatóbb engedélyezési eljárást tesz lehetővé, mivel az azoknak megfelelő beavatkozások a

rendelet alapelveinek és különös kivitelezési előírásainak megfeleltnek minősülnek. A szabályozás így a fővárosi közutak műszaki színvonalának, városképi egységességének és a döntéshozatal átláthatóságának erősítését szolgálja, anélkül, hogy új kötelezettségeket vagy többletköltséget keletkeztetne.

A 4/B. § rögzíti, hogy a közútkezelő a közlekedésbiztonság, a forgalomtechnikai rend és az út rendeltetésszerű használatának biztosítása érdekében forgalomtechnikai és műszaki beavatkozásokat kezdeményezhet, elvégezhet vagy elvégeztethet. Ide tartozhat a várakozóhelyek kijelölése vagy átalakítása, rakodóhelyek létesítése, a láthatóságot akadályozó tárgyak eltávolítása, gyalogosbiztonságot növelő forgalomtechnikai megoldások kialakítása, közúti jelzés kihelyezése vagy eltávolítása. A rendelkezés célja, hogy a Fővárosi Önkormányzat a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (4) bekezdés 1. pontjában meghatározott, Budapest teljes területére kiterjedő forgalomtechnikai kezelői és üzemeltetői feladatát egységesen tudja ellátni. A szabály ezért a fővárosi közútkezelői feladatot ellátó fővárosi szervek számára – az út tulajdoni viszonyaitól függetlenül – biztosítja azokat az eszközöket, amelyekkel a fővárosi szintű forgalomszervezés és forgalomtechnikai egységesség érdekében be tud avatkozni. A rendelkezés nem új hatáskört teremt, hanem az Mőtv.-ben rögzített feladat (forgalomtechnikai kezelés és üzemeltetés, forgalomszervezés) végrehajtásának egyes eszközeit teszi egyértelművé.

### 3. §

A 26/A. § kiemelt jelentőségű keretszabály, amely rögzíti, hogy a közútkezelési feladatok ellátása során az előírásokat az arányosság és fokozatosság elvével összhangban, a beavatkozás jellegéhez és a helyszín műszaki adottságaihoz igazodó mértékben kell alkalmazni. A rendelkezés biztosítja, hogy a rendelet végrehajtása ne eredményezzen aránytalan költségigényt vagy túlzott beavatkozást, hanem a fejlesztések és felújítások a kiszámítható, fenntartható gazdálkodás keretei között valósuljanak meg.

A 26/B. § a forgalmi rend kialakításának alapelveit rögzíti, előírva, hogy a közúti jelzéseket csak a szükséges mértékben, a közlekedők számára egyértelmű módon szabad alkalmazni, valamint a műtárgyak fejlesztésekor és felújításakor a gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedés biztonságát biztosító szempontokat is figyelembe kell venni.

A 26/C. § a lakóutak forgalomszabályozására vonatkozó követelményeket tartalmazza, a közlekedésbiztonság és az élhető lakókörnyezet megőrzése érdekében. Meghatározza a forgalomcsillapítás alapvető eszközeit és a sebességhatárokhoz, valamint a gyalogos- és kerékpáros kapcsolatok folytonosságához fűződő elvárásokat.

A 26/D. § a gyalogos közlekedés feltételeit rendezi, különös tekintettel a járdák minimális szabad szélességére, az átkelőhelyek biztonságos kialakítására, valamint a gyalogosforgalom folytonosságának biztosítására. A szabályok célja, hogy a városi úthálózat minden elemében érvényesüljenek a biztonságos gyalogos közlekedés feltételei.

A 26/E. § a kerékpáros infrastruktúra-fejlesztés követelményeit rögzíti, a kerékpárforgalmi főhálózati tervre építve. A rendelkezés fokozatossági sorrendben határozza meg a lehetséges megoldásokat, és kimondja, hogy a fejlesztések nem tehetik lehetetlenné a jövőbeli hálózati kapcsolatok megvalósítását.

Az ezen alcímben szereplő rendelkezések tehát keretjellegű, de a gyakorlat számára irányadó elveket tartalmaznak, amelyek a közútkezelési tervezési útmutatókkal együtt biztosíthatják, hogy a fővárosi közúthálózat fejlesztése és üzemeltetése a biztonság, a közlekedésfejlesztési célok és a gazdasági racionalitás egyidejű érvényesítésével valósuljon meg.

### 4. §

A forgalomtechnikai létesítmény fogalmát bővíti a kerékpártámaszokkal, így egyértelművé téve, hogy a rendelet előírásai a kerékpártámaszokra is kiterjednek.

## 5. §

Hatálybaléptető rendelkezés