

2. számú melléklet

ORIENT 9001.
Építőipari Kft.
1106 Budapest, Halas utca 5.
Telefon / Fax: 383-07 83, 251-06 64
Mobil tel.: 06(30) 99 06-700
e-mail: orient9001@orient9001.hu

Tervszám
1689-2018

Budapest – Pusztaszabolcs vasútvonal (40)

Érd külterületén a Loacker Hulladékhasznosító Kft. részére
sajátcélú vágány létesítése

Érd állomás 13. sz. kitérővel kiágazó
VIII. sz. vágány meghosszabbítása

Műszaki leírás

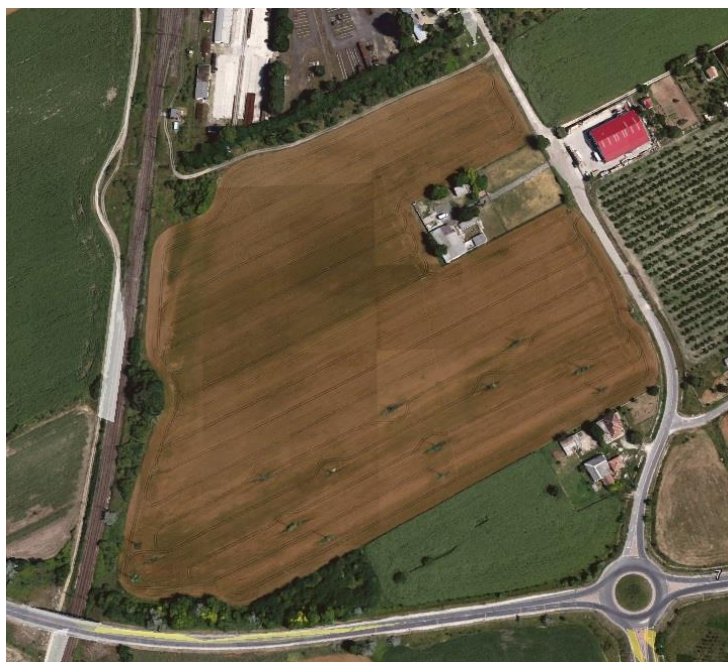
Elvi engedélyezési terv

Budapest, 2018. november hó

Készítette: Kelemen Gábor
okl. üzemmérnök
MK 01-7958
KÉ-VA, KÉ-K; GT

1. Előzmények:

A Loacker Hulladékhasznosító Kft. jelenleg használt budapesti telephelyére vezető (1095 Bp. Hídépítő utca 15.) sajátcélú vágánya a Bp.-Soroksári úti rendező pályaudvar „Új” I. számú vágányából ágazik ki. A mostani telephelyről el kell költözni, ezért, mint lehetséges új telephely helyszínét vizsgáljuk, az Érd állomástól délre, a MÁV Osztószertár és a MÁV Thermit Kft. mögött, a Tolmács utca, a 7. sz. főközlekedési út, és a pusztaszabolcsi vasútvonal által határolt külterületet (1.sz. kép). Megközelítése a Tolmács utcához kapcsolódó 099/2 helyrajzi számú úton (jelenleg földút) lehetséges.



1. sz. kép

A legfontosabb szempont a vasúti kiszolgálás lehetősége, a megfelelő közúti kapcsolat mellett (M6 autópálya és az M0 közelsége), valamint az, hogy minél távolabb legyen a lakott területtől.

Az ömlesztett áruk (80 %-ban vas, 20 %-ban üveg) vasúti kocsikba történő be- és kirakása mobil eszközzel (gumikerekes forgórakodónak a polipkanalával) történne.

2018. szeptember 18-án történt közös helyszíni bejárás során a Loacker Kft. elvi engedélyezési terv elkészítésére kérte fel cégünket, a vasúti kiszolgálás kialakításának megoldására.

A Loacker Hulladékhasznosító Kft. tevékenységének súlypontját a különböző gyártó cégeknél végzett teljes körű hulladékgazdálkodás jelenti.

2. Területek igénybevétele:

A tervezett vágány a 091/6; 091/4, 091/34 helyrajzi számú ingatlanokon valósulna meg. A telekalakítás jelen dokumentációnak nem tárgya.

3. Forgalmi üzemi vizsgálat:

3.1. Bevezetés

Loacker Hulladékhasznosító Kft. (1095 Budapest, Hídépítő u. 15.) Érd város külterületén egy vashulladék telepet kíván létesíteni. Az ipartelep vasúti kapcsolata Érd vasútállomás páratlan oldalán a 13. számú kitérővel kiágazó VIII. számú csonkavágány egyenes folytatásaként valósulna meg.

Jelen tervművelet célja - elvi üzemeltetési engedélyezési terv szinten - bemutatni, hogy a megvalósítandó ipartelep területi adottságai milyen vágánykialakítás tesznek lehetővé, a kialakítás a várható áruszállítási igényekhez mennyiben felel meg, illetve az ipartelep vasúti kiszolgálása miképpen valósítható meg.

4. Várható forgalom:

A tervezett létesítményben az üzemnapok száma megegyezik a hivatalosan meghirdetett napokkal, de a ki-, és beszállítás heti két alkalommal történne az alábbi bontásban.

1. számú táblázat

Áruforgalom	Feladás		Leadás	
	kocsi (db)	árutonna	kocsi (db)	árutonna
Éves	1 200	54 000	100	4 500
Napi átlag	5	225	0.5	22
Csúcsnap	13	585	13	585

Áruösszetétel:

- 80 % vashulladék,
- 20 % üveghulladék

Az elegyforgalom érkezési, illetve továbbítási iránya tervezési diszpozíciótól függően változó, de jellemzően Ferencváros átmenetben EU tagországok felé, ill. felől történne.

5. Tervezett kialakítás:

5.1. Sajátcélú vágány elrendezése

Loacker Hulladékhasznosító Kft. sajátcélú vágánya a Budapest – Pusztaszabolcs – Gyékényes oh. TEN-T besorolású, Pusztaszabolcs állomásig kétvágányú villamosított nemzetközi fővonalból Érd állomás (177+95 - 199+49 sz.) a 13 számú kitérőjével kiágazó VIII. számú csonkavágány egyenes folytatásaként létesül.

A kiágazást követően a sajátcélú pályahálózatot összekötő vágányszakaszcso egy 200 m sugarú ívvel fordul a telep bejáratát jelző kapuig. A telepkaput (1+79,89) elhagyva a vágány vasúti fővonallal párhuzamosan halad, és a 3+90 szelvényben, földkúpban végződik.

A vágány használható hossza 205 m, ebből a ki-, és megrakásra felhasználható rakodási vágányszakaszcso 200 m. (lásd a csatolt pályatervet).

Alkalmazandó jellemző kocsi típusok:

2. számú táblázat

Sorozatjel	Árunem	Tengelyszám/ tengelyterhelés (kN)	Kocsihossz (m)	Raksúly (tonna)	Elegysúly (tonna)
Eas, Eacs	vashulladék	4 tg /210	14,04	31,8, 32,73	54,70-55,23
Eaos			14,04	32,73	54,03
Eams			12,24	27,27	47,87
Eas-y			12,80	32,73	55,62
Eacs	üveghulladék	4 tg/210	14,04	28,00	50,90

Figyelembe véve a **2. számú táblázatban** ismertetett vasúti kocsik műszaki paramétereit, a továbbító vonatgép hosszát (628 gép = 17,6 m), valamint a tervezett vágány használható, illetve rakodási 205/200 m hosszát az egyidejűleg beállítható maximális kocsi-mennyiség:

1. Tiszta vashulladékból álló szerelvényegység esetében,

- 200/14,04 (Eas, Eaos kocs) = 14,25 ≈ **14 db kocsi**
- Szükséges min. vágányhossz: $17,6+(14*14,04)= 214,16 \approx \mathbf{215\ m}$

2. Tiszta üveghulladékból álló szerelvényegység esetében,

- 200/14,04 (Eacs, kocs) = 14,25 ≈ **14 db kocsi**
- Szükséges min. vágányhossz: $17,6+(14*14,04)= 214,16 \approx \mathbf{215\ m}$

3. 50/50 % megoszlás mellett:

- $6*/12,80$ (Eas-y) + $8*14,04$ (Eacs kocs) = **14 db kocsi**
- Szükséges min. vágányhossz: $17,6+(6*12,80+ 8*14,04) = 206,72 \approx \mathbf{210\ m}$

Mindhárom elegyösszetétel esetében egy beállítás alkalmával rakodást biztosító vágányszakaszra 14 db 4 tengelyes vasúti vagon állítható be.

A szükséges vágányhossz a továbbító vonatgéppel együtt értendő.

**Tekintettel arra, hogy a gép nem marad bent a tervezett ipartelep területén,
200 m használható hossz elegendő 14 db kocsi kiállításához.**

A kialakítást az 1. számú Helyszínrajz mutatjuk be.

6. Kiszolgálási technológia:

6.1. A továbbítási útvonal műszaki adatai és feltételei:

- engedélyezett tengelyterhelés: 225/210kN
(40a, 1a-c számú vasútvonalon)
- engedélyezett vonathossz: 600 m

- terhelési szakasz:
 1. Ferencváros – Érd (7,5 ‰)
 2. Loacker sajátcélú vágány (0,0‰)
- engedélyezett max. sebesség:
 1. Ferencváros – Érd 50 km/h
 2. Loacker sajátcélú vágány 5 km/h

A továbbítható elegyteher egyensúlyi terhelésre számítva:

A továbbítható mértékadó elegyteher tonnában kifejezett értékét a MÁV Műszaki Táblázat előírása alapján a Ferencváros – Loacker sajátcélú pályahálózatot összekötő kiágazásig (191+90,40 szelvény) számítjuk, mivel a telepen belül 5 km/h lesz az engedélyezett sebesség, amely már jelentéktelen a továbbító vonatgép vontatási teljesítményére.

Eszerint:

- a tisztán vashulladékkal rakott 10 kocsi szerelvényegység elegysúlya 55,62 to (Eas-y kocsi) *10 kocsi = 556,2 ≈ **557 tonna/szerelvény egység,**
- a tisztán üveghulladékkal rakott 11 kocsi szerelvényegység elegysúlya 50,90 to (Eacs kocsi) * 11 kocsi = 559,9 ≈ **560 tonna/szerelvény egység,**
- vegyes (50/50 % megoszlás mellett) $(55,62 \text{ to} * 6\text{ko}) + (50,90 \text{ to} * 5\text{ko}) = 588,2 \approx$ **589 tonna/szerelvény egység.**

A MÁV Műszaki Táblázat előírása alapján 50 km/h sebesség alkalmazása esetén 628 sorozatszámú vonatgéppel Ferencváros – Érd (–Pusztaszabolcs) közötti érvényes 8-as terhelési szakaszon **max. 600 tonna elegyterhelésű vonat továbbítható.**

A számítottak alapján — mindhárom változat szerinti elegyösszetétel mellett — tehát, az érkező-, induló rakott vagonokból álló vonat elegysúlya max 11 db rakott kocsi-ból álló vonategységnek felelhet meg.

Ugyanakkor a tervezett sajátcélú vágány rakodási hossza **14 db 4 tengelyes vasúti vagon** egyidejű beállítását teszi lehetővé, így nem zárható ki ürült és rakott kocsik együttese ennyi legyen, ez közel azonos a tervezett sajátcélú vágány csúcsnapi forgalmaként megjelölt mennyiséggel (lásd 1. számú táblázatot).

Azonban továbbítás szempontjából meghatározó, hogy a vonategység **legfeljebb 600 tonna** elegysúlyú lehet.

Megjegyzés: *Egyensúlyi terhelés, adott pálya, vonat és vonatgép jellemzők, alapján továbbítható vonatterhelés, melyet az adott vontatójármű a legkedvezőtlenebb viszonyok között is képes továbbítani.*

6.2. Az ipartelep kiszolgálásának technológiai sorrendisége:

A sajátcélú vágányhálózat vasúti kiszolgálása Ferencváros pályaudvarról induló, illetve ide visszatérő kezelő tehervonattal történhet, a továbbító vasútvállalat személyzetével. Az ipartelep is kiszolgáló vonatmenetek Érd fogadó-, indító állomásra minden esetben mind oda, mind visszaútban húzott menetben közlekedhetnek. A kezelő tehervonatot az állomás IV. számú vágányra célszerű fogadni, illetve indítani.

Érkezés után a vonatgép "leakad" a szerelvényről majd a végponti, illetve a kezdőponti állomási lírasort érintve körbejár a III. számú vágányon, majd "rázár" a IV. számú vágányon álló szerelvényre. Ez követően az ipartelepre szóló leadási kocsicsoportot "leakasztja" és húzott tolt menetben a kezdőponti lírasort és az I. számú vágányt érintve átállítja a kocsikat a 175 m hasznos hosszal rendelkező VII. számú tároló vágányra. (Megjegyzés; a 11 db Eacs kocsik egyidejű tárolásához szükséges hasznos hossz ~155 m.)

A leállítást követően a kocsicsoportot "járműmegfutamodás ellen" rögzíti a tolatásvezető, majd vonatgép az I. és VIII. számú vágányokat érintve a húzott tolt menetben az ipartelep telepkapuiig (1+79,89) halad. A telepkapu és az ipartelep belső vágányhálózatát lezáró, a kapuval szerkezeti függésben lévő vágányzáró sorompó (1+85) felnyitása után behalad, és "rázár" a sajátcélú vágányon álló feladási/ürült kocsicsoportra.

A szükséges kereskedelmi műveletek (kocsik adatrögzítés) után a szerelvényegységet (~215m) kihúzza az állomás I. számú vágányára a 19 váltó elé (rendelkezésre álló hossz: 257 m). Az említett váltó és a VII. számú vágányon álló leadási kocsicsoportra vezető 17. számú váltó állítása után a két szerelvényegységet összezárja.

Összezárás után a végpont irányába a kiszolgáló menet a 15., és 13. számú váltót a VIII. számú vágányt érintve tolt menetben behalad az ipartelepre, a rakodóvágány szakaszra állítja a leadási elegyet és "leakasztja", majd ezt követően a tolatásvezető a kocsikat "járműmegfutamodás ellen" rögzíti.

A leadási elegy beállítását követően a menet húzott menetben a feladási eleggyel visszatér az I. számú vágányra és megáll. Engedély után húzott, tolt menetben a páros oldal felőli lírasoron átállva "összezárja" az elegyet a vonatgép a IV. számú vágányon álló kocsicsoporttal. Az elegyhelyzet függvényében az indulási műveleteket elvégezve visszatér Ferencváros állomásra vagy gépkörüljárás - a már ismertetett módon - után tovább halad a végponti kijáratú lírasort érintve Pusztaszabolcs irányába.

6.3. Eljutási, kiszolgálási technológiai idők:

Kiindulva az alaphelyzetből, hogy a Locker sajátcélú vágány kiszolgálása Ferencváros állomásról történik a tervezhető menetidőt az alábbi **3. számú táblázatban** összegeztük.

A számított 43 perc időértékhez hozzáadódik visszaútban még a feladási elegy (rakott, ürült kocsik) 15 perces fékpróba technológiai ideje is, így a teljes menettartama, kiinduló és a célállomás között kb. **58 - 60 perc**.

3. számú táblázat

Szolgálati helyek	távolság (km)	menetrendi idő (perc)
Ferencváros Nyugati rendező		
Kelenföld	7,7	17
Háros	6,5	9
Nagytétény - Diósd	5,2	7
Érd	7,1	10
Σ Távolság/Menettartam	26,5	43

Az említett eljutási idő kiegészül a 4.2 pontban felsorolt az sajátcélú vágány kiszolgálásához szükséges technológiai műveletek időértékével, mely előzetes számítás szerint ~ 60 - 90 perc körüli értékre adódik.

7. Vízszintes vonalvezetés:

7.1. Meglévő állapot:

Érd állomás az utóbbi években teljesen átépült, a II. és III. sz. vágányok (átmenő fővágányok) 5,0 m tengelytávolsággal, az I - II. sz. és a III - IV. sz. vágányok között sk+55 cm magas utasperon létesült 10,50 - 10,50 m-es tengelytávolságokkal.

A VIII. sz. vágány (védőcsonka) a 191+90,40 szelvényben lévő 13. sz. B54_{XIII}-1:9 típusú balos kitérővel ágazik ki az I. sz. vágányból, és a 192+67,13 szelvényig tart, ahol a vágány földkúpban végződik. A kiágazás után a vágány teljes hosszban egyenes, használható hossza 25 m (2. sz. kép).



2. sz. kép

A Locker Kft. által kiválasztott új telephely vasúti kiszolgálását a VIII. sz. vágány meghosszabbításával lehet megoldani.

7.2. Tervezett állapot:

A tervezett Locker sajátcélú vágány a 13. sz. kitérőn keresztül közelíthető meg. Kezdőszelvénye 191+90,40 \equiv 0+00.

A meglévő földkúp elbontásra kerülne, majd a 0+64,000 szelvénytől $R = 200/200$ m sugarú közbenső egyenessel ellátott ellenívvel éri el a Locker Kft. tervezett telephelyét.

A 2+48,876 szelvénytől a 3+90 szelvénybe tervezett vg. záró földkúpig egyenes.

A tervezett használható hossz: 200 m.

$$IE_1: 0+64,065; IV_1: 1+45,979$$

$$R_1 = 200 \text{ m}; \alpha = 23-29-07; Th = 41,573 \text{ m}; Ih = 81,979 \text{ m (balos ív)}$$

egyenes: 12,608 m

$$IE_2: 1+58,587; IV_2: 2+48,876$$

$$R_1 = 200 \text{ m}; \alpha = 25-51-57; Th = 45,927 \text{ m}; Ih = 90,289 \text{ m (jobbos ív)}$$

A telekhatárra, az 1+79,89 szelvénybe 6,50 m nyílású vg. kaput terveztünk beépíteni.

A hulladék rakodására használt (1+90 - 3+90 szelvények között) vágányszakasz burkolása javasolt a vágány könnyebb tisztán tarthatóságának érdekében.

Építendő:	54 r. vágány	0+76,73 - 1+85	108,27 vm
	<u>54 r. burkolt vágány</u>	<u>1+85 - 3+90</u>	<u>205,00 vm</u>
	Összes vágány:		313,27 vm

8. Magassági vonalvezetés:

A VIII. számú vágány 2,2 ‰-es esésben fekszik. A tervezett meghosszabbítás során, a Loacker Kft. rakodásra kijelölt területén a vágányt 0 ‰-be kell kialakítani. A végleges sínkoronaszint meghatározása a teljes geodéziai felmérés és a terület rendezési szintjének megállapítása után történhet, mely már az engedélyezési terv része lesz.

9. Felépítmény:

9.1. Meglévő felépítmény:

13. sz. kitérő: B54 XIII-1:9 típusú balos kitérő.

Vágány: 60 rendszerű sínek, 60 cm kiosztású „LW” jelű vb. aljakon, SKL-14 leerősítéssel, 57 cm vastag zúzottkő ágyazatban, hézagnélküli kivitelben.

9.2. Tervezett felépítmény:

Tervezett tengelyterhelés 225 kN, sebesség 5 km/ó.

54 rendszerű sínek, 60 cm kiosztású „LM” jelű vb. aljakon, geos leerősítéssel, 50 cm vastag zúzottkő ágyazatban, hevederes illesztéssel.

Az 1+85 - 3+90 szelvények között a vágányt javasolt burkolattal ellátni, a könnyebb tisztán tarthatóság érdekében.

Költségkímélés érdekében használt, minősített, jó állapotú felújított anyagból is megépíthető, ágyazatként a vágányokban ”fehér” dolomit vasútépítési kő is alkalmazható.

10. Magasépítmény:



3. sz. kép



4. sz. kép

A 192+76,45 ≡ 0+86,05 szelvényben felhagyott váltóállító torony található. Érd állomás átépítése során új D55 típusú biztosítóberendezés létesült, így a toronyra a továbbiakban már nincs szükség. Jelenleg elhagyatottan, igencsak romos állapotban van (3., 4. sz. kép).

Amennyiben a MÁV Zrt. nem tart igényt továbbiakban az épületre, javasoljuk az elbontását, mert ez esetben kedvezőbb vonalvezetés valósítható meg.

11. Műtárgyak:

Érd állomás átépítésekor a 193+17,47 szelvényben a régi áteresz helyére 1,50/1,50 m nyílású kerethíd épült (5. sz. kép).



5. sz. kép
Kerethíd



6. sz. kép
Felhagyott áteresz

A kerethíddal szemben felhagyott áteresz található (6. sz. kép), melyen keresztül történik a MÁV terület gépkocsival történő megközelítése. Az eltömődött átereszhez vízfolyás csatlakozik, mely a felmérés időpontjában (2018.10.18) kiszáradt állapotban volt.

A tervezett vágány érinti ezt a műtárgyat, ezért azt nagy valószínűség szerint (a feltárás és vizsgálat után) át kell építeni, illetve keleti irányba meg kell szélesíteni, hogy a MÁV terület gépjárművel továbbra is megközelíthető maradjon.

12. Biztosítóberendezés:

Érd állomáson D55. típusú biztosítóberendezés épült át. Az érintett 13. sz. kitérő is be van kötve a központi rendszerbe.

A VIII. sz. vágány meghosszabbítása során, a tervezett ipartelepen belül, a vágány kaput után az 1+85 szelvénybe vágányzáró sorompót kell beépíteni.

A vágányzáró sorompót a kiágazó kitérővel szerkezeti függésbe kell hozni.

13. Felsővezeték:

Érd állomás villamosított. A tervezett rakodó vágány nem kerül villamosításra, a meglévő hálózatot nem érinti.

14. Térvilágítás:

Érd állomás kiépített térvilágítással rendelkezik. A tervezett vágány kialakítása során a MÁV SZ 2950/1-4. számú szabvány előírásai szerint a térvilágítást ki kell építeni.

15. Közművek:

A Helyszínrajzon ábrázoltuk a megrendelőtől kapott és az általunk felmért közművek helyzetét.

MÁV Zrt. kábelek:

A MÁV kábelek az érintett szakaszon a VIII. sz. vg. bal oldalán húzódnak, és a $192+72 \equiv 0+81,80$ szelvényben keresztezi a vágányt, melynek mindkét oldalán kábelakna található.

A meglévő kábeleket védelembe kell helyezni.

Vízvezeték:

Az 1+45,20 és az 1+73,70 szelvényekben a tervezett vágány keresztezni fogja a vízvezetékét, ezért azokat védelembe kell helyezni.

Az 1+45,20 szelvényben lévő vízvezeték a felhagyott váltóállító toronyba van bekötve. Amennyiben az épület elbontásra kerül, a vízvezeték is megszüntethető.

Nagyfeszültségű légvezetékek:

A 091/34, 091/46, és 091/144 helyrajzi számú ingatlanokon 4 sorban, egymással párhuzamosan nagyfeszültségű légvezetékek húzódnak. A felmérés során a tervezett vágány környezetében lévő oszlopokat bemértük, a Helyszínrajzon ábrázoltuk. Az oszlopok nem érintik tervezett vágányt.

A légvezeték külön egyeztetést igényel.

Gázvezeték:

A tervezett ipartelep déli határánál nagyközép nyomású gázvezeték található, mely keresztezi a pusztaszabolcsi vasútvonalat. A területen lévő gázjelzők bemérésre kerültek, a Helyszínrajzon megtalálhatóak.

Távlati nyomott csatorna:

Az 1+44 szelvényben a távlati tervek szerint nyomott csatorna fogja keresztezni a tervezett vágányt. Ennek időpontja nem ismert.

16. Állomási szivárgó:

Érd állomáson a csapadékvíz elvezetésére kiépített szivárgórendszer üzemel. A VIII. sz. vágány bal oldalán is található szivárgó, mely a bal vágány mellett kiépített burkolt csapadékvíz árokba került bekötésre. A tervezett meghosszabbítás érinti ezt a szivárgót, ezért korrekció szükséges.

17. Egyebek:

A beruházás megvalósításához engedélyezési terv fog készülni, melyet a MÁV Zrt. „üzemeltetői hozzájárulásának” birtokában, a vasút tekintetében, mint első fokú építési hatósághoz az Innovációs és Technológiai Minisztérium Vasúti Hatósági Főosztályához (1138 Budapest, Váci út 188.) kell engedélyeztetés végett benyújtani.

Tervezői nyilatkozat:

Büntetőjogi felelősségem tudatában kijelentem, hogy a tervek kidolgozásához megfelelő szakképzettséggel, és gyakorlattal rendelkezem. Az általam aláírt terveket a tervezés időpontjában érvényben lévő törvényekben (a vasútról szóló 2005. évi CLXXXIII. jogszabállyal közzétett) szabályzatokban (Országos Vasúti Szabályzat, Országos Tűzvédelmi Szabályzat, Országos Közforgalmú Vasutak Pályatervezési Szabályzata), utasításokban, valamint a 103/2003.(XII. 27.) GKM rendeletben előírtaknak megfelelően készítettem. Előírások hiányában a szakma elismert szabályai szerint jártam el.

Budapest, 2018. november hó



Ellenőrizte:
Zathureczky Miklós
okl. üzemmérnök
MK 01-7959; KÉ-VA



Készítette:
Kelemen Gábor
okl. üzemmérnök
MK 01-7958; KÉ-VA



Iktatószám:
1689-04-11811/2018

MÁV ZRT.
INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSI IGAZGATÓSÁG
DÖNTÉSELŐKÉSZÍTÉSI IRODA

1087 Budapest,
Könyves Kálmán krt. 54-60.

Tárgy: Fejlesztési nyilatkozat iránti kérelem

Tisztelt Nagy Attila!
Irodavezető úr!

A Loacker Hulladékhasznosító Kft. Érd külterületén szeretné kialakítani új telephelyét, melyhez ezúton szeretnénk kérni fejlesztési nyilatkozatuk szíves kiadását. A kérelemhez mellékeljük a tervezett telephely elhelyezéséhez és vasúti kiszolgálásához 1689-2018 tervszámmal készített elvi engedélyezési tervünket.

Budapest, 2018. november 27.

Köszönettel:

Zathureczky Miklós
ügyvezető igazgató



Mellékelve:

- 1689-2018 számú elvi engedélyezési terv (pdf)

1 példány

Iktatószám:
1689-03-11810/2018

MÁV ZRT.
PÁLYAVASÚTI TERÜLETI
IGAZGATÓSÁG BUDAPEST

1087 Budapest,
Kerepesi út 3.

Tárgy: Elvi üzemeltetői hozzájárulás iránti kérelem

Tisztelt Török Gergely!
műszaki igazgató-helyettes úr!

A Loacker Hulladékhasznosító Kft.-nek a jelenleg használt telephelyéről el kell kötnie, mint lehetséges új telephelyet, Érd állomástól délre lévő területen szeretné megvalósítani. A tervezett telephely vasúti kiszolgálásához szükséges elvi engedélyezési tervet szíves elfogadás végett mellékelten megküldünk. A terveket a Loacker Kft. megbízásából készítettük.

Budapest, 2018. november 27.

Üdvözlettel:

.....sk.....
Zathureczky Miklós
ügyvezető igazgató

Mellékelve:

- 1689-2018 számú tervdokumentáció

4 példány