

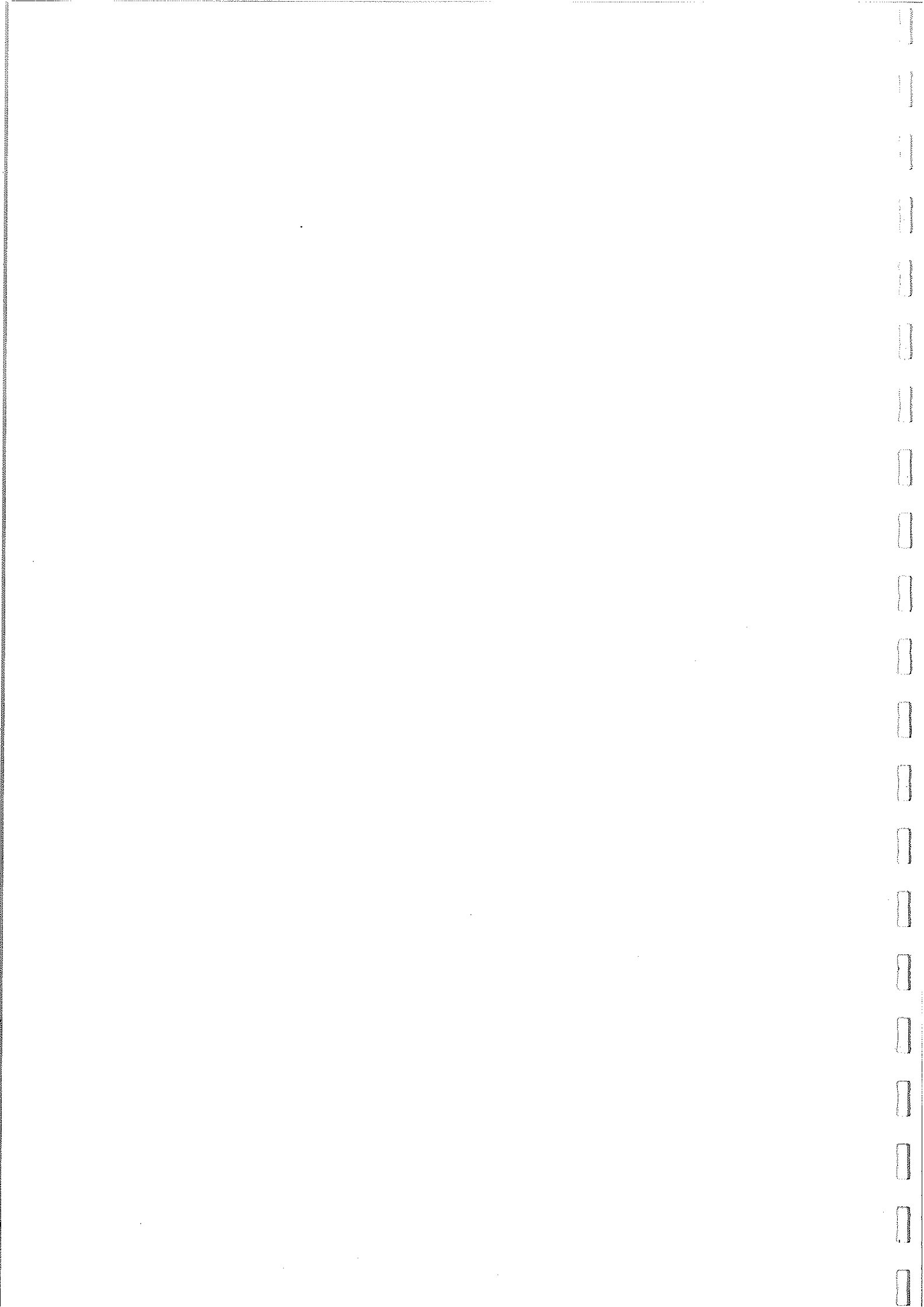


FŐVÁROSI
KÖZLEKEDÉSI FELÜGYELET
KÖZÚTI-VASÚTI SZAKÁG

47

1061 Budapest, Andrássy út 8. Levélcím: 1368 Bp. 5. Pt.: 217 Tel: 473-3512 Fax: 332-2734
E-mail: utvasut@fovaros.kff.hu Internet: <http://www.kff.hu>

Dél-Buda-Rákospalota metróvonal
Kelenföldi pályaudvar-Baross tér közötti
szakaszának (I. szakasz) létesítési
engedélye





FŐVÁROSI
KÖZLEKEDÉSI FELÜGYELET
KÖZÚTI-VASÚTI SZAKÁG

1061 Budapest, Andrásy út 8. Levélcím: 1368 Bp. 5. Pf.: 217 Tel: 473-3512 Fax: 332-2734
E-mail: utvasut@fovaros.kff.hu Internet: <http://www.kff.hu>

Szám: FV/UV/NS/A/115/46/2004

Tárgy: Dél-Buda - Rákospalota metróvonal
Kelenföldi pu. – Baross tér közötti
szakaszának (I. szakasz) létesítési
engedélye.

Előadó: Pathy-Nagy László, Káplár József,
Buzás Mihály, Hanzély István

☎ : 4733-539, 4733-530, 4733-531

Mell.: 3 pld záradékolt eng. ter. v.

(Engedélyes számára)

Egyéb mellékletek a felsorolás szerint

HATÁROZAT

A Budapesti Közlekedési Részvénytársaság (1072. Bp. Akácfa u. 15.) mint Engedélyes részére a tárgybani létesítményekkel kapcsolatosan a 2004. február 18-án tartott egyeztető tárgyalás (bejárás), valamint a vasútvonal adott létesítményeire vonatkozó, a mellékelt ter. v. és iratjegyzék (1.sz melléklet) szerinti engedélyezési tervekben foglaltak szerint, és a rendelkező részben előírt feltételekkel a **Dél-Buda - Rákospalota (továbbiakban: DB-R) metróvonal Kelenföldi pályaudvar – Baross tér közötti szakaszának** alagút, állomásszerkezetek és járműtelep

létesítéséhez az engedélyt megadom.

Az engedély kettő évig, azaz 2006. március 31-ig érvényes.

A határozathoz tartozik és azzal együtt kezelendők: a hatóságom által IV-132/1998 számú és az azt kiegészítő IV-544/1998 számú és a IV-957/1998 sz. határozatokkal jóváhagyott, a további tervezési alapkövetelményeket is meghatározó „*Különleges feltételek a DB-R Metróvonal Tervezési Irányelveihez*” című feltétlfüzet, a hatóságom által IV-570/1999. számon jóváhagyott, a vasúti biztosítóberendezés létesítési feltételeit meghatározó „*DBR, Metró I. szakasz Biztosítóberendezés és automatikus vonatvezetés*” című feltétlfüzet, a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség által 190-36/2003 számon kiadott és a Környezet- és Természetvédelmi Főfelügyelőség 14/2926/30/2003 számú másodfokú határozatával megerősített „*Környezetvédelmi Engedély*”.

A határozat csak a határozat számával záradékolt engedélyezési tervekkel és a csatolt tárgyalási jegyzőkönyvvel (2. sz. melléklet), valamint a csatolt nyilatkozatokkal együtt érvényes. (A határozat szövegében az „alagút” megfogalmazás mindkét vonali alagútra vonatkozik.)

I. Létesítési feltételek:

1. Az alagút, az állomási és vonali műtárgyak építését csak a konkrét kivitelezési technológia ismeretében elkészített és hatóságom által jóváhagyott kiviteli tervek, továbbá a technológiai eljárás alapján készített és a közművekkel előzetesen egyeztetett organizációs terv, kárelhárítási intézkedési terv és környezetvédelmi terv alapján szabad megkezdeni. A kivitelezés megkezdésének időpontját hatóságomnak be kell jelenteni.
2. Bányászati technológiával épülő műtárgyak és alagút szakaszok építési technológiáját műszaki és bányászati biztonsági szempontból a Szolnoki Bányakapitánysággal egyeztetni kell.
3. Az alagút és az állomási műtárgyak kiviteli tervét úgy kell elkészíteni, hogy a tervezett szerkezet alkalmas legyen - a vonal hosszú távú üzemeltetése során felmerülő kapacitásbővítési igény esetén a nagyobb befogadóképességű, hosszabb szerelvények közlekedtetése érdekében - az állomási peronok meghosszabbítására.
4. A további tervezés és kivitelezés során figyelembe kell venni a vonal várható távlati meghosszabbításának vonalvezetését (Keleti pu. állomáson a két szélső kihúzóvágány folytatásában lehet a távlati vágány nyomvonala), valamint a DBR metróvonal és a K-NY-i metróvonal üzemi összekötő vágány kialakításának (Keleti pu. - Stadionok állomások között) lehetőségét.
5. Az üzemi összekötő vágány megépítését külön eljárásban, az üzemeltetés gazdasági szempontjaitól függően benyújtott kérelem alapján fogom engedélyezni.
6. Az alagút nyomvonala feletti és a bányászati módszerrel készülő állomások feletti épületek alapozási síkját meg kell határozni és azt a kiviteli terven be kell mutatni.
7. Az alagút vonalvezetését a tervezett vasútvonal forgalmi és műszaki követelményei határozzák meg, ettől való bármely eltérésnél minden esetben engedélymódosítási kérelmet kell benyújtani hatóságomhoz. A tervezett építési technológia esetleges változását be kell jelenteni.
8. A nyomvonal mentén várható talajsüppedés határvonalát az újabb földtani vizsgálati eredmények, az alagút és állomás építések során számba vehető építési technológiák, és a végleges nyomvonal ismeretében ismételten meg kell meghatározni. A süppedési teknő határvonalával érintett felszíni építmények állapotát az építés megkezdését megelőzően legfeljebb egy évvel tételesen, minden ingatlanra kiterjedően, reprodukálható módon fel kell mérni. A felmérési jegyzőkönyvet minden ingatlantulajdonossal dokumentált formában ismertetni kell. Az építmény állapotfelmérése, az épület szerkezete és statikai jellemzői alapján meg kell határozni az adott épületre megengedhető deformációs alapparamétereket, és a nem kívánatos eltérések megakadályozására teendő intézkedéseket. A károk megelőzésére intézkedési tervet kell összeállítani. Az építés megkezdése előtt az Engedélyesnek gondoskodnia kell olyan monitoring rendszer kialakításáról, amely a megállapított paraméterek változását az építés időszakában folyamatosan figyelemmel kíséri, és amely alapján gondoskodik a károsodás elhárítása érdekében szükséges megelőző intézkedések megtételéről.
9. Az állomások földmszerkezetét a felszín helyszíni adottságainak figyelembe vételével romteherre és a vonatkozó közúti előírásoknak megfelelően közúti teherre kell méretezni.

10. Az állomások építésének engedélyezése az Engedélyes kérelmére külön eljárásban történik. A további tervezési munkák során figyelembe kell venni a benyújtott tervdokumentáció alapján adott előzetes hozzájárulásokban megállapított, és a tárgyalási jegyzőkönyvben (2. sz. melléklet) rögzített szempontokat. A Fővám téri és a Kálvin téri állomások kiviteli tervének elkészítésénél különös gonddal kell eljárni. A Rákóczi téri állomás a kerület rendezési tervében szereplő mélygarázs tervezésével és építésével összhangban legyen megvalósítva. Keleti pályaudvar állomás kiviteli terveinek elkészítése előtt az állomási kijárat, a vonal továbbvezetésének megoldása, a Baross téri mélygarázs építése és az épületek védelme ügyében további egyeztetés szükséges a VII. kerületi önkormányzattal.
11. Az állomási és járműtelepi magasépítmények, mozgólépcsők és liftek engedélyezése külön eljárásban történik. A felszín alatti építmények, mozgólépcsők és liftek építési engedélye iránti kérelmet hatóságomhoz, a felszín felett megjelenő építmények (felszíni liftkapcsolatok, szellőző kidobó aknák, járműtelepi magasépítmények) építési engedélye iránti kérelmet pedig a területileg illetékes kerületi építési hatóságokhoz kell benyújtani.
12. A 20+32 szelvénybe tervezett menekítő, vonali szellőző műtárgy kialakítása ügyében a Fővárosi Tűzoltóparancsnokság Tűzmegeelőzési Főosztályával további egyeztetés szükséges. Az egyeztetés alapján kell a műtárgy építési terveit elkészíteni. A menekítő szellőző és a hozzá tartozó felszíni építmény engedélyezése külön eljárásban történik.
13. A további tervezések során, az építés előkészítési fázisaiban és a kivitelezés során is be kell tartani a Környezetvédelmi Engedélyben (3. és 4. sz. melléklet), a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség szakhatósági hozzájárulásában (5. sz. melléklet) és az ÁNTSZ szakhatósági hozzájárulásában (6. sz. melléklet) előírtakat.
14. A pálya felépítményének engedélyezése külön eljárásban történik. Jelen engedélyhez tartozó tárgyalási jegyzőkönyv (2. sz. melléklet) tartalmazza az alagúti felépítménybe tervezendő sínleerősítés befoglaló méreteit, helyszükségletét. Ez alapján az Engedélyes feladata - a különösen védendő építményeket is figyelembe véve - meghatározni azokat a lehetséges sínleerősítés-típus(ok)at, amelyek biztosítják az alagúti vasúti pálya teherbírását, karbantarthatóságát és a környezetvédelmi követelmények teljesülését. A tervezett felépítménytípus(ok)nak - Magyarországon még nem alkalmazott sínleerősítés-összeállítás és anyagok esetén - rendelkeznie kell a Hazai megfelelőségi igazolással. A laboratóriumban és kísérleti szakaszon (esetleg azonos rendszerű külföldi beépítés tapasztalatai alapján) vizsgált, megfelelő referenciával rendelkező, kiválasztott felépítmény(-ek) terveire a tervezett első beépítést megelőzően legalább 1 évvel előzetes jóváhagyást kell kérni hatóságomtól. Ehhez be kell nyújtani a laboratóriumi vizsgálatok eredményeit és a kísérleti pályaszakaszon, referencia vasúton szerzett tapasztalatok értékelését, továbbá a kettő összevetését is. A hatósági jóváhagyással rendelkező szerkezetek közül kell kiválasztani a beépítésre szánt megoldást. Az Engedélyes által tényleges beépítésre kiválasztott vasúti pályaszerkezet létesítési engedélyét a kivitelezés megkezdése előtt meg kell kérni hatóságomtól.
15. A vasúti biztosítóberendezés létesítési feltételeit meghatározó - hatóságom által IV-570/1999. számon jóváhagyott - feltétlfüzet ismételt egyeztetése szükséges. A vasúti biztosítóberendezés engedélyezése a kiválasztott rendszer ismeretében az Engedélyes kérelmére külön eljárásban történik.

16. A vontatási áramellátási rendszer építésének engedélyezése az Engedélyes kérelmére külön eljárásban történik.
17. A vonali szellőző rendszer építésének engedélyezése az Engedélyes kérelmére külön eljárásban történik.
18. A járműtelepi vágányképet jóváhagyom azzal a feltétellel, hogy a tervezés óta eltelt időszak technológiai fejlesztéseit figyelembe véve, az üzemi technológiát az Üzemeltetővel ismételten egyeztetni szükséges. A járműtelep építésének megkezdése előtt a terület tulajdonviszonyait az Engedélyesnek rendeznie kell.
19. Az Engedélyesnek a vonal üzembehelyezéséig gondoskodnia kell olyan megfelelő hosszúságú vízszintes próbavágányról, ahol a járművek futásjellemzői és berendezései a típus engedélyezési és az üzembehelyezési hatósági eljárások, valamint az üzemviteli technológiai vizsgálatok során teljes sebességtartományban vizsgálhatók, és a fékberendezések hatása ellenőrizhető.
20. A vasúti térvilágítás engedélyezése az alagút kiviteli terveinek jóváhagyása, valamint az állomások építési engedélyezési eljárása során történik. Ezen tervdokumentációknak térvilágítási tervfejezetet is kell tartalmazniuk.
21. Az építés megkezdése előtt gondoskodni kell az építési munkaterületeket megkerülő közműkapcsolatok kialakításáról. A közműkiváltások és a metróvonalat kiszolgáló közműcsatlakozások kiépítése csak a külön közműhatósági engedélyezési eljárásokban jóváhagyott tervek alapján történhet.
22. Az építés megkezdése előtt az Engedélyesnek gondoskodnia kell az építés miatt szükséges ideiglenes forgalmi rend fővárosi szintű egyeztetéséről, a tömegközlekedési és egyéb forgalomtechnikai változások megfelelő ismertetéséről.
23. Figyelmeztetem az Engedélyest arra, hogy az engedélyem idegen területek és ingatlanok igénybevételére nem jogosít.

II. Engedélyezési feltételek:

1. Az engedélyben foglalt jogok és kötelezettségek az Engedélyest (Fővárosi Önkormányzat tulajdonában lévő Budapesti Közlekedési Rt.), vagy jogutódját illetik, illetőleg kötelezik.
2. Az Engedélyes a további engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése során a tulajdonosokkal, az érintett szakhatóságokkal és a közműüzemeltetőkkel egyeztetni köteles. A kivitelezés során a hozzájárulásokban megszabott feltételeket be kell tartania.
3. Az Engedélyesnek az alagút és a hozzátartozó műtárgyak kiviteli terveit, annak műszaki és technológiai leírását, a kivitelező által készített, és az érintett szakhatóságokkal, közművekkel egyeztetett organizációs tervet és a kárelhárítási intézkedési tervet jóváhagyásra be kell nyújtania a Fővárosi Közlekedési Felügyelethez. Az alagút- és műtárgyépítést csak a jóváhagyott kiviteli tervek birtokában szabad megkezdeni.
4. Az Engedélyesnek az építést megelőzően gondoskodnia kell a régészeti értékek védelme érdekében a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal Igazgatási és Hatósági Igazgatósága által előírt (7. sz. melléklet) intézkedések maradéktalan betartásáról.

5. Az Engedélyesnek gondoskodnia kell arról, hogy a kivitelezés megkezdése előtt a süppedési határvonal által érintett, és azon belül lévő minden építmény állapotát reprodukálható részletességgel mérjék fel, és a süllyedés-veszély elhárítására tervet készítsenek. A felmérés elvégzéséről tájékoztatni kell a Fővárosi Közlekedési Felügyeletet.
6. Az Engedélyesnek a kivitelezés megkezdése előtt gondoskodnia kell arról, hogy a tárgyi létesítmény feletti építmények állapotának folyamatos megfigyelésére a kivitelezőtől független mérnökszervezet legyen megbízva. Az esetleges veszélyhelyzet elhárítása érdekében - szükség esetén és az érintett területhez kapcsolódóan - az építkezést is le kell állítani. Mulasztás esetén a következmények felelőssége az Engedélyest terheli.
7. Az Engedélyesnek a kivitelezés megkezdése előtt gondoskodnia kell a felszín alatti talajvizek, rétegvizek és karsztvizek védelme érdekében szükséges monitoring rendszer kiépítéséről, és a metró műtárgyak kivitelezésének megkezdése előtt az elsőfokú vízügyi hatóság írásbeli hozzájárulásának megszerzéséről.
8. Az Engedélyesnek a kivitelezés megkezdése előtt gondoskodnia kell a dunai átvezetés körülményeinek jobb megismerése érdekében előírt vizsgálatok folytatásáról, és a további tervezési és kivitelezési folyamatokban a Magyar Geológiai Szolgálat bevonásáról.
9. Az Engedélyesnek gondoskodnia kell az építés során az árvízvédelmi védvonal védképességének folyamatos biztosításáról.
10. Az Engedélyesnek gondoskodnia kell az építés során a meglévő metróvonalak polgári védelmi védképességének folyamatos biztosításáról.
11. Az építés során idegen ingatlanban, épített környezetben okozott károk helyreállítása az Engedélyes vagy jogutódjának kötelessége.
12. Az Engedélyesnek gondoskodnia kell az építés során az építési munkákhoz kapcsolódó, a metró építése miatt, és a metró üzemeltetéshez szükséges egyéb (közmu, építéshatósági, területfoglalási, fakivágási, stb.) engedélyek megszerzéséről.
13. Az Engedélyesnek gondoskodnia kell az építéssel érintett közmuüzemeltetők megfelelő tájékoztatásáról. (A Fővárosi Csatornázási Művek Rt.-t a távlatban tervezett nyomvonalról is tájékoztatni kell.)
14. Az Engedélyesnek gondoskodnia kell a további tervezési és építési munkák során a Fővárosi Tűzoltóparancsnoksággal való egyeztetésről.
15. Az Engedélyesnek gondoskodnia kell a kivitelezési munkák organizációs és forgalomtechnikai egyeztetéséről, építés során a munkabiztonsági, légtisztaság-védelmi, technológiai zaj-, és rezgésvédelmi, hulladékkezelési előírások betartásáról, a lakosság zavarásának lehetséges minimumra csökkentéséről, és a környező ingatlanok, lakóházak, üzletek, intézmények és pályaudvarok biztonságos gyalogos és gépjárművel történő megközelítéséről.
16. Az Engedélyesnek az egyes vonali létesítmények és közmuvek építésének megkezdése előtt a szakterületre jogszabályban előírt jogosultsággal rendelkező felelős műszaki vezetők és műszaki ellenőrök személyét meg kell nevezni, és erről tájékoztatni kell az engedélyező hatóságokat.
17. Az építés során minden szakterületre kiterjedően az 51/2000.(VIII.9.)FVM-GM-KöViM sz. együttes rendeletben előírt formai és tartalmi követelmények betartásával építési naplót kell vezetni.

18. Ha az építtető (Engedélyes) a kivitelezés során az engedélyezett tervtől, illetve a létesítési engedélytől el kíván térni, a módosítás engedélyezése céljából 4 példányban módosított tervdokumentációt és a módosítás okát is részletező műszaki leírást köteles elbírálásra hatóságomhoz benyújtani. Az engedély esetleges átruházásához a Fővárosi Közlekedési Felügyeletről engedélyt kell kérni.
19. A létesítési engedély szükség szerű meghosszabbítását 60 nappal a lejárata előtt hatóságomtól kell megkérni. Nem kell engedélyt kérni a létesítési engedély meghosszabbítására, ha időközben a tárgyi létesítmény kivitelezése megkezdődött és folyamatosan zajlik.
20. Az Engedélyes köteles gondoskodni arról, hogy a vasúti létesítmény építését, az ezzel összefüggő gyártást, szerelést az érvényben lévő szabványok és műszaki előírások szerint hajtsák végre. A kivitelezés minőségének (anyag, technológia, munkavédelem stb.) egyenletességét folyamatosan vizsgálni és dokumentálni kell.
21. Hazánkban még nem alkalmazott anyagok és szerkezetek alkalmazása előtt a 3/2003.(I.25)BM-KGM-KvVM együttes rendelet szerinti hazai megfelelőségi igazolást kell beszerezni az erre feljogosított intézmények valamelyikétől.
22. Tűztávlati kérdésekben az OÉSZ-ben és a 4/1980. (XI. 25) BM sz. rendelettel közzétett Országos Tűzvédelmi Szabályzatban foglaltak a mérvadók.
23. A használatbavételi engedély megszerzése előtt a megépített, átalakított vasúti létesítményeken az építési engedélyek érvénytartamán belül próbaüzemet kell tartani. A próbaüzem időtartamát a forgalombahelyezés során az üzemeltető (BKV Rt. Metró Üzemigazgatóság) helyszíni jegyzőkönyvben rögzített eljárás során határozza meg, de az nem lehet hosszabb fél évnél. A forgalombahelyezés során a szükséges üzemi és műszaki korlátozásokat is elő kell írni. A próbaüzem megkezdését be kell jelenteni az engedélyező hatósághoz. A próbaüzem eredményét jegyzőkönyvben kell rögzíteni, erről az engedélyező hatóságot a használatbavételi bejárás során tájékoztatni.
24. Az utasok szállítását csak jogerős használatbavételi engedély birtokában szabad megkezdni.
25. A tárgyi vasútvonal és létesítményeinek elkészülte után (a próbaüzemeltetés érvénytartamán belül) hatósági használatbavételi engedélyt kell kérni. A használatbavételi engedély iránti kérelmet a használatbavétel tervezett időpontja előtt legalább 30 nappal, a létesítési engedélyre történő hivatkozással kell benyújtani. A használatbavételi engedélyt az engedélykérelem időpontjában hatályos jogszabályok alapján - jelenleg a vasúti építmények engedélyezéséről és üzemeltetésük ellenőrzéséről szóló 15/1987. (XII.27.) KM-ÉVM sz. együttes rendelet -, az abban foglalt tartalmi követelmények biztosításával kell megkérni. A tárgyi vasútvonal használatbavételére a hatósági engedélyt a Fővárosi Közlekedési Felügyeletről kell megkérni.

A használatbavétel iránti kérelemnek tartalmaznia kell az egyes vasúti létesítményekre külön eljárásban adott építési engedélyek számát, érvényességi idejét. Az Engedélyes a használatbavételi engedélyezési eljárás során igazolni tartozik, hogy a megvalósított vasútvonal a köz- és üzembiztonsági feltételeknek megfelel, és kielégíti a műszaki és környezetvédelmi követelményeket.

A használatbavételi engedélykérelemhez kivitelezői nyilatkozatokat kell csatolni, mely szerint a kérelem tárgyát képező létesítmények az építési engedélyeknek megfelelően készültek el. Eltérés esetén fel kell tüntetni az eltérést engedélyező módosító határozatok számait.

A használatbavételi engedélykérelemnek különösen tartalmaznia kell:

- a kivitelezésnek megfelelő – „kivitellel egyezik” záradékkal ellátott, a kivitelező és az építtető (Engedélyes) által aláírt – az adott szakterületre vonatkozó megvalósulási tervet 4-4 példányban, valamint a beépített anyagok és az épített létesítmények szabványosságát és minőségét igazoló dokumentumokat, (hazánkban még nem alkalmazott műszaki megoldások esetén hivatkozást a Hazai megfelelőségi igazolásokra),
- a kivitelezés megkezdése előtt, majd az azt követően elkészített épületfelmérési eredményeket és részletes beszámolót a kárelhárítás érdekében tett intézkedésekről (alap megerősítések, stb.) az e célból megbízott független mérnökszervezet összefoglaló jelentésével,
- a környezetvédelmi engedélyben előírtak teljesítését igazoló mérések, zaj- és rezgésmérések jegyzőkönyveit és összefoglaló értékelést a környezetvédelmi engedélyben előírtak teljesítéséről az I. fokú környezetvédelmi és vízügyi hatóságok jóváhagyásával,
- az egyes létesítményszakaszok építési műszaki felügyeleti tevékenységét ellátó műszaki ellenőrök építési naplók alapján összeállított összefoglaló jelentését az építési folyamat során alkalmazott technológiai eljárásokról és a minőséget befolyásoló eseményekről,
- az 1993. évi XCIII. Munkavédelmi Törvény 19. §. alapján üzemeltetői nyilatkozatot a munkavédelmi szempontból való megfelelőségről,
- az egyes építési engedélyezési eljárásokba bevont szakhatóságok és közmű üzemeltetők előzetes hozzájárulását a használatbavételi engedély megadásához.

Jelen engedélytől indokolatlanul eltérően végzett építés esetén az engedélyt visszavonhatom, és az adott építmény átalakítását rendelhetem el. Az ezért felelős, vagy intézkedésre kötelezett személlyel szemben az 1993. évi XCV tv. VII. 10. §. (4) bek. alapján a létesítési költség 10%-áig terjedő pénzbírságot szabhatok ki. Felhívom az Engedélyes figyelmét, hogy a határozat előírásainak betartása az államigazgatási eljárás általános szabályairól szóló, többször módosított 1957. évi IV. törvény 82.§ (1) bekezdés c./ pontja alapján 100.000.- Ft-ig terjedő bírság kiszabásával biztosítható, mely nem teljesítés esetén a (3) bek. szerint ismételhető. Ezen határozat ellen a kézhezvételt követő naptól számított 15 napon belül a Közlekedési Főfelügyelethez (Bp. VI. ker. Teréz krt. 38.) címzett, de hatóságomhoz benyújtott fellebbezésnek van helye. A fellebbezési eljárás a többszörösen módosított 38/1998. (XII.23.) KHVM. rendelet 2.§. (3) bekezdése szerint díjköteles. A fellebbezési díj összege az eljárási díj 50 %-a, azaz 1.702.200.-Ft, azaz Egymillió-hétszázkettszáz-kettőszáz forint, melyet a Közlekedési Főfelügyelet MÁK 10032000-01738825 számú, "Közlekedési Főfelügyelet költségvetési elszámolási számla, Budapest" elnevezésű költségvetési elszámolási számlára kell befizetni vagy átutalni. A feladóvevény másolatát, vagy az átutalás megtörténtének igazolását a fellebbezéshez kell csatolni. Amennyiben a határozat közzétételétől számított 15 napon belül fellebbezés nem történik, vagy valamennyi érintett a fellebbezési jogáról lemond, a határozat jogerőre emelkedik. Erről az Engedélyes BKV Rt.-t a záradékolt tervdokumentáció, valamint a "JÖGERŐS" záradékkal ellátott határozat a megküldésével, a többi érintettet levél útján értesítem.

INDOKOLÁS:

A Dél-Buda-Rákospalota Metróvonal Beruházó Kft. 1999. január 13-án kelt DBR-15-76/1999 számú levelében a Fővárosi Közlekedési Felügyelethől a DB-R metróvonal első szakaszára létesítési engedélyt kért. A Fővárosi Közgyűlés 1999. január 28-i döntésének megfelelően a DBR Metró Kft. beruházói feladatait a Budapesti Közlekedési Részvénytársaság (1072. Bp. Akácfa u. 15.) keretein belül működő DBR Metró Projekt Igazgatóság vette át. Erről a jogutód BKV Rt. DBR Metró Projekt Igazgatóság, a jelen eljárás Engedélyese 1999. február 16-án kelt DBR-15-319/1998 sz. levelében tájékoztatta az engedélyező hatóságot.

A vasúthatósági engedélykérelemre a Fővárosi Közlekedési Felügyelet 1999. február 28-án IV-26/2/1999 számon hiánypótlási felhívást adott ki. A hiánypótlásban foglaltak teljesítésének elhúzódása miatt, hatóságom a 2000. július 31-én kelt IV-143/11/2000 számú határozatában az engedélyezési eljárást felfüggesztette, majd a felfüggesztő határozatot a 2000. augusztus 22-én kelt IV-143/13/2000 sz. határozatával módosította. 2001. július 19-én a BKV Rt. DBR Metró Projekt Igazgatóság 53-982/2001 számon kérelmet nyújtott be a Fővárosi Közlekedési Felügyelethez a módosított IV-143/11/2000 számú felfüggesztő határozat meghosszabbítására. Hatóságom a 2001. augusztus 7-én kelt FV/UV/FŐ/A/1241/1/2001 sz. határozatában a korábban kiadott felfüggesztő határozat érvényességi idejét - tekintettel a Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség KF: 51649-11/2001 sz. elutasító határozatára és a BKV Rt. DBR Metró Projekt Igazgatóságnak az elutasítás ellen benyújtott 53-900/2001 számú fellebbezésére - 2002. január 31-ig meghosszabbította. A BKV Rt. DBR Metró Projekt Igazgatóság 2002. január 24-én kelt 53-81/2002 számú kérelmével az FV/UV/FŐ/A/1241/1/2001 számon kiadott határozat érvényességi idejének meghosszabbítását kérte. A kérelemnek helyt adva, hatóságom 2002. február 5-én kelt FV/UV/FŐ/A/284/1/2002 számú határozatában 2002. július 31-ig ismételten meghosszabbította azt, tekintettel arra, hogy a Környezet- és Természetvédelmi Főfelügyelőség H-1568-12/2001 számú másodfokú határozatával a Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi Felügyelőségnek a DB-R metróvonal környezetvédelmi engedélye tárgyában kiadott KF: 51649-11/2001 számú elutasító határozatát megsemmisítette, és az elsőfokú környezetvédelmi hatóságot új eljárás lefolytatására utasította. BKV Rt. DBR Metró Projekt Igazgatóság a 2002. július 29-i kérelmében az FV/UV/FŐ/A/284/1/2002 számú határozat érvényességi idejének további meghosszabbítását kérte. Hatóságom a 2002. szeptember 1-én kiadott FV/UV/FŐ/A/284/4/2002 sz. határozatban a vasúthatósági eljárást határidő nélkül, a jogerős környezetvédelmi hatósági engedély megszerzéséig felfüggesztette. Felhívta továbbá az Engedélyes figyelmét arra, hogy az eljárás felfüggesztése során időközben elévült szakhatósági-, közmű- és tulajdonosi hozzájárulások helyett - az eljárás folytatásához szükséges környezetvédelmi hatósági engedély benyújtásával egyidejűleg - az érvényesített hozzájárulásokat is be kell nyújtania.

2003. december 15-én a DBR Metró Projekt Igazgatóság az 53-1564/2003 sz. levelével megküldte hatóságom számára a Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség I. fokú KF: 190-36/2003 számú és a Környezet- és Természetvédelmi Felügyelőség II. fokú 14/2926/30/2003 számú határozatát és kérte az FV/UV/FŐ/A/284/4/2002 sz. határozattal felfüggesztett vasúthatósági engedélyezési eljárás megindítását. Ezzel a DB-R metróvonal környezetvédelmi engedélyezési szakasza lezárult.

2003. december 17-én hatóságom hiánypótlási felhívást adott ki, melyben felhívta az Engedélyes figyelmét arra, hogy a vasúthatósági engedélyezési eljárás folytatásához, a környezetvédelmi engedélyben előírtak alapján, az alábbi dokumentumok megküldése szükséges:

- A környezetvédelmi engedélyben foglaltak szerint módosított engedélyezési tervek 4 példányban.
- A vasúthatósági engedélyezési terv végleges változatának dokumentáció jegyzéke 4 példányban.
- A környezetvédelmi hatóság által előírt, az engedélyezési tervet kiegészítő környezetvédelmi fejezet (különös tekintettel a zaj, rezgés- és levegőtisztaság-védelemre).
- Felszín alatti vizek védelme érdekében kiépítendő monitoring rendszer előterve a KDV-KF jóváhagyásával.
- Az érintett szakhatóságoknak a módosított engedélyezési tervekhez vonatkozó előzetes hozzájárulásai.
- Az érintett szakhatóságok és közművek egy évnél régebben megadott hozzájárulását megerősítő nyilatkozatai.
- A metró felszíni létesítményeinek létesítésére vonatkozóan (állomások fogadó létesítményei, liftek és alagútszellőzők felszíni csatlakozóhelyei stb.) valamennyi - az építéssel érintett - ingatlan tulajdonos hozzájárulása.
- A tervezett metróvonal felszínre elérő létesítményei (megállóhelyek, járműtelep, szellőző aknák stb.) által érintett területek szabályozási terveit jóváhagyó határozatok.
- A nyomvonallal érintett egyedi vagy műemléki védelem alatt álló épületek állagának felmérési dokumentációja.
- Nyomvonallal érintett, nyilvántartott régészeti lelőhelyek védelme, illetve a leletmentés érdekében teendő intézkedések leírása a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal jóváhagyásával.
- A vasúthatósági eljárásban érintettek aktualizált címjegyzéke.

Hatóságom a fentiek pótlására 2004. február 20-i határidőt állapított meg. 2003. december 22-én a DBR Metró Projekt Igazgatóság 53-1597/2003 sz. levelének mellékleteként hatóságomhoz benyújtotta a környezetvédelmi engedélynek megfelelő tervmódosításokat és az engedélyezési terv környezetvédelmi fejezetét 4-4 pld.-ban, majd 2004. január 10-én 53-39/2004 sz. levelének mellékleteként megküldte a

- megújított szakhatósági állásfoglalásokat (táblázatban összefoglalva),
- az épületek és építmények állapotfelmérését igazoló dokumentációt,
- a régészeti örökségvédelmi terveket,
- a karsztvíz megfigyelő rendszer elvi engedélyezési tervét a vízjogi engedéllyel (amelyről megállapítottam, hogy az engedély 2003 júniusában lejárt).

A még hiányzó Bp. VII., VIII. és IX. kerületi önkormányzatok építési szakhatósági, a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség és az ÁNTSZ Bp. Fővárosi Intézetének szakhatósági hozzájárulásainak bekérésére a módosított tervek megküldésével saját hatáskörben intézkedtem.

A hiánypótlás során benyújtott dokumentumokat áttekintve megállapítottam, hogy a vasúthatósági engedélyezési eljárás folytatásának további kizáró akadálya nincs, ezért 15/1987.(XII.27.) KM-ÉVM együttes rendelet 8.§. (1) bek. szerint 2004. február 18-ra helyszíni bejárást tűztem ki. A bejáráson elhangzottakat jegyzőkönyvben rögzítettem (2.sz. melléklet).

A bejárást követően hatóságomhoz az alábbi szakhatósági és egyéb nyilatkozatok érkeztek: Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség 405-4/2004 sz. nyilatkozata, ÁNTSZ Budapest Fővárosi Intézet 659-2/2004 sz. nyilatkozata, Bp. Főv. VII. ker. Erzsébetváros Önkormányzat PH. Műszaki Iroda VII-455-3/2004 sz. nyilatkozata, Szolnoki Bányakapitányság 2341/2004 sz. nyilatkozata, Fővárosi Csatornázási Művek Rt. 1035-825/1/04.Hál.főo. sz. nyilatkozata, az Engedélyes BKV Rt DBR Metró Projekt Igazgatóság 53-404/2004 sz. észrevételei, és az Engedélyes BKV Rt vezérigazgatójának 1/277/2004 sz. nyilatkozata.

A DB-R metróvonal Kelenföldi pályaudvar – Baross tér közötti szakaszának alagút, állomásszerkezetek és járműtelep létesítéséhez az engedélyt megadtam, mert a rendelkezésre álló adatok alapján a tervezett vasútvonal – a rendelkező részben előírt feltételek teljesítése esetén - a műszaki- és forgalombiztonsági, és a környezetvédelmi követelményeknek megfelel, és a metróvonal távlati fejlesztésének műszaki lehetőségei biztosítottak.

A vasútvonal létesítéséhez a területfelhasználási hozzájárulást az épített környezet alakításáról szóló módosított 1997. évi LXXVIII. tv. 14.§. (5) bek. szerint a fővárosi és a kerületi önkormányzatok megadták: BFFH Főépítész Iroda a 2004. február 4-én kelt 21-296/2004. sz. nyilatkozatában (8. sz. *melléklet*) kifejtette, hogy a Fővárosi Közgyűlés 1997. január 16-án 22/1997.(I. 16.) Főv.Kgy. számú határozatával jóváhagyott Budapest Településszerkezeti Tervének alátámasztó munkarészei a közlekedésfejlesztés elemeiként tartalmazzák a tárgyi metróvonalat. E terv terület-felhasználásának megfelelően készült, és a 46/1998.(X. 15.) Főv. Kgy. sz. rendelettel jóváhagyott Fővárosi Szabályozási Keretterv 2. sz. *mellékletét* képező védelmi és korlátozási térképe megjeleníti a 4. sz. metró nyomvonalát követő tervezett védelmi zónát, és az azon belül vezetett metróval számol.

A tervezett nyomvonalban érintett kerületi önkormányzatok a hozzájárulásukat az alábbiak szerint adták meg:

A XI. kerületi Önkormányzat Polgármesteri Hivatal Építési és Műszaki Iroda 2003. október 15-én kelt XIV-296-31/2003 sz. nyilatkozatában (9.sz. *melléklet*),

A IX. kerületi Önkormányzat Polgármesteri Hivatal Jegyzője a 2004. február 6-i XXI-349/2004 sz. nyilatkozatában (10.sz. *melléklet*),

Az V. kerület Belváros-Lipótváros Önkormányzat Polgármesteri Hivatal Építési és Műszaki Osztály 2003. március 28-i V-294/2/2003 sz. nyilatkozatában (11.sz. *melléklet*),

A VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat Polgármesteri Hivatal Építésigazgatási Osztály 2004. január 28-i 8-362/6/2004 sz. nyilatkozatában (12.sz. *melléklet*),

A VII. kerület Erzsébetváros Önkormányzat PH. Műszaki Iroda VII-455-3/2004 sz. nyilatkozatában (13.sz. *melléklet*).

Az alagút, az állomási és vonali műtárgyak kivitelezésének engedélyezését a konkrét kivitelezési technológiai eljáráshoz kapcsolódó kiviteli tervek jóváhagyásához, a technológiai eljárás ismeretében készített, és az érintett közművekkel előzetesen egyeztetett organizációs terv, valamint a kárelhárítási intézkedési terv és a környezetvédelmi terv elkészítéséhez kötöttem, mert így láttam biztosítottak a biztonsági követelmények betartását. Az Engedélyes a környezetvédelmi engedély alapján módosított nyomvonal létesítményeinek terveit statikai számításokkal nem igazolta, holott a földem szerkezetek méretezésénél a közúti terhelésből adódó igénybevételt és a helyszíni adottságokból adódóan a romterhet is figyelembe kell venni. Az állomási földémszerkezet méretezésére a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Közúti Főosztálya által ÚT 2-3.401 sz. Útügyi Műszaki Előírás vonatkozik. A közúti terhet viselő híd-szerkezetek engedélyezésénél az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről szóló 15/2000.(XI.16.)KöViM rendelet előírásai szerint fogok eljárni.

A polgári védelmi védképesség vonatkozásában az UVATERV Rt és FÖMTERV Rt által készített „*Tanulmányterv a Budapesti 4. metró I. szakaszának hagyományos fegyverek elleni polgári védelmi célokra történő felhasználásáról.*” című tanulmányban foglaltakat kell alapul venni, melyet a Fővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság által 2000. április 17-én kelt és 49/43/2000 számú nyilatkozatában elfogadott (14.sz. melléklet), és a 2000. június 5.-én kelt 49/52/2000 számú (15.sz. melléklet), és a 2003. március 24-én kelt 77-30/2003 sz. (16.sz. melléklet), szakhatósági hozzájárulásaiban megerősített.

A bányászati technológiával épülő műtárgyak esetében műszaki és bányabiztonsági szempontból a területileg illetékes Szolnoki Bányakapitányság megkeresését írtam elő a bányászatról szóló 1993. évi XLVIII. Törvény 1.§. e) és a 44.§. b) pontja alapján.

A DBR-metróvonal tervezése előtt a "METRÓ" Közlekedésfejlesztési, Beruházási és Mérnöki Szolgáltató Kft. irányításával elkészült a KPM 958.292/1979 szám alatt kiadott Metró Tervezési Irányelvek-et kiegészítő "*Különleges Feltételek a DBR Metróvonal Tervezési Irányelveihez*" című feltétlfüzet, amelyet a DBR metróvonal sajátosságait, a technikai fejlődést, valamint a Budapesten már működő metróvonalak üzemeltetési tapasztalatait felhasználva állítottak össze. A tervezés alapkövetelményeit összefoglaló feltétlfüzetet hatóságom az 1998. április 21-én kelt IV-132/1998 számú határozattal hagyta jóvá. A jóváhagyás 4. pontja előírta, hogy „*az állomások hasznos peronhossza 120 m legyen*”. A 120 m-es peronhossz előírását a már meglévő vonalakkal való egyenkapacitás célszerűsége, az átjárhatóság, ezáltal a földalatti tömegközlekedési rendszer gazdaságos üzemeltetése, valamint a hosszútávon várható forgalombővülés (DB-R metróvonal tervezett meghosszabbítása, budafoki szárnyvonal tervezett megépítése) indokolta.

A határozat 4. és 6. pontja (120 m hosszú peronok építése, és az üzemi összekötővágány megépítése a DBR metróvonal és a már üzemelő K-Ny-i metróvonal között) ellen az Engedélyes 1998. május 13-án DBR-25-509/1998 számon fellebbezést nyújtott be Közlekedési Főfelügyelethez. A másodfokú hatóság 1998. július 23-i 6922/1998 számú határozatában a IV-132/1998 számú határozat 4. és 6. pontjait megsemmisítette, és a peronhosszak meghatározása, valamint az üzemi összekötő vágány létesítése ügyében új eljárás lefolytatását rendelte el.

Az új eljárás során kiadott, 1998. november 4-én kelt IV-957/1998 sz. határozatomban csak a DB-R metróvonal első szakaszának építésével egyidejűleg történő üzemi összekötővágány építésétől tekintettem el. Döntésem során figyelemmel voltam arra is, hogy a megismételt engedélyezési eljárás megkezdése előtt a 18/1998.(VII.3.) KHVM rendelet mellékleteként hatályba lépett az Országos Vasúti Szabályzat II. kötete (továbbiakban: OVSZ II.). A megismételt engedélyezési eljárás során sem tudtam eltekinteni a 120 m-es peronhossz előírásától.

Ezt követően Engedélyes az OVSZ II. több pontjának előírása alól felmentést kért a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium Vasúti Közlekedési Főosztályától. A KHVM Vasúti Közlekedési Főosztály 003587/003/1999 sz. levelében a távlati fejlesztési igények figyelembevételével a 120 m peronhossz és a Gellért téri állomás mozgólépcsőinek számára vonatkozó jogszabályi előírás alól a felmentést *nem adta meg*, de lehetőséget adott arra, hogy *amennyiben kidolgozásra és felterjesztésre kerül egy olyan, gazdasági elemzéssel alátámasztott műszaki megoldás, amely az első ütemben megépített 80 méteres peronok hosszának későbbi növelését lehetővé teszi, az eltérés lehetőségét ismét megvizsgálja.*

Engedélyes 2000. október 18-án 53-1099/2000 számon az eredeti engedélykérelmét módosította (vízszintes vonalvezetésben 120 m hosszú egyenes szakasz valamennyi állomáshoz). Az UVATERV által 50.700/03/508 számon (2000. aug. 24.) készített *"Budapest 4. metróvonal állomásainak 120 m-es peronhosszúságúra történő bővítése"* c. dokumentáció, és a FÖMTERV Rt. által 50.98.200 számon (2000. szept. 20.) készített *"Vonalterv"* c. dokumentáció benyújtásával igazolta a metróállomások utólagos alagútbővítésének – ezáltal a peronok meghosszabbításának – műszaki megvalósíthatóságát. Ezt követően 2001. július 12-én 53-942/2001 számon megküldte az UVATERV 50.700/03/508/57/2001 számú kiegészítő műszaki leírását, az állomási peronok meghosszabbítására vonatkozó technológiai-, idő- és költségkalkulációval. Hatóságom a döntés megalapozásához az 1957. évi IV. tv. 32.§ alapján az állomási peronhossz bővíthetőségének vizsgálata körében független szakértőt vont be. A megvalósíthatósági feltételek 2001. október 1-én befejeződött szakértői vizsgálata során megállapítást nyert, hogy a peronok későbbi – a metró üzemelése idején – tervezett esetleges meghosszabbítása a fenti tervek szerinti technológiával megvalósítható. A szakértő állásfoglalásában - a műszaki kérdéseken túlmenő gazdasági elemzés alapján - arra is felhívta a figyelmet, hogy a peron meghosszabbítás alagútépítési munkáinak az ún. dobozállomások szerkezetépítésével egyidőben történő elvégzése a beruházás összköltségét kb. 5 %-kal növelné meg.

Az engedélyezési eljárás lefolytatásának ideje alatt, 2003. március 31-én hatályba lépett az OVSZ II. Vasúti pályák c. fejezet 2.11.1. pontja módosítására kiadott 14/2003.(III.27.) GKM rendelet, amely szerint: *„A különböző vasutak, nem állomásnak minősülő, közbenső megállóhelyeire az alábbi előírások alkalmazandók: ... - közúttól elkülönített vasútnál a peron magassága a jármű padlószintjével azonos, hossza legalább 80 m legyen (kivéve: millenniumi földalatti vasút).”* Az OVSZ II. 10. fejezet 1. pontja egyértelműen meghatározza az állomás fogalmát: *„Állomás: ... - A mélyvezetésű vasút (metró) vonalain: a személyforgalom lebonyolítására kialakított létesítmények, illetve szolgálati helyek (felszíni, kéreg alatti mélyállomások), melyek nem minden esetben rendelkeznek vágánykapcsolattal.”* A jogszabályi megfogalmazás alapján a metróvonalon tervezett személyforgalmi létesítmények állomásnak minősülnek, ezért azokra az OVSZ II. 2.11.1. pontjának peronhossz-előírása nem kötelező érvényű. Az engedélyezés során a "Különleges Feltételek a DBR Metróvonal Tervezési Irányelveihez" című feltétlfűzet, az utasforgalmi igények és a műszaki szükségszerűség szerint kell eljárni.

Az ügyben alkalmazott valamennyi jogszabályt, előírást ("Különleges Feltételek a DBR Metróvonal Tervezési Irányelveihez", OVSZ II., OVSZ II. módosításai, KHVM Vasúti Közlekedési Főosztály 003587/003/1999 sz. iránymutató állásfoglalása) és szakértői véleményt áttekintve a 80 m hosszúságú peronalagutat, ill. állomási peronhosszat engedélyeztem. Az állomási peronok első ütemben 120 méteres hosszúságban történő kialakításától - azok távlati megvalósíthatóságának biztosítási kötelezettsége mellett - eltekintettem, mert a tárgyi metróvonal első szakaszának forgalmi kapacitása a benyújtott előzetes számítások szerint biztonsággal kielégíti a várható utasszállítási igényeket.

A metró vonalvezetésének jóváhagyásakor, az alagút és az állomási műtárgyak kiviteli tervének elkészítésére vonatkozó előírások során figyelembe vettem, hogy a vonal hosszú távú üzemeltetése során igény merülhet fel a forgalmi kapacitás bővítésére. Ezért a tárgyi vonalszakasz építésénél követelményként határoztam meg, hogy az állomási műtárgyak konstrukciója lehetőséget adjon a nagyobb befogadóképességű (120 m hosszú) szerelvények közlekedtetése érdekében az állomási peronok utólagos meghosszabbítására, az alagútfejtési munkák üzemeltetés során történő megvalósítására. Egyúttal lehetőséget adtam az Engedélyesnek arra, hogy az engedélyezési eljáráshoz benyújtott – a lényegesen korábbi utasforgalmi vizsgálatok alapján készült - metró-kapacitásszámítás szükség szerinti aktualizálását követően, a DBR metróvonal első szakasz kivitelezésének megkezdése előtt felülvizsgálhassa a 80 m hosszúságú peronok megfelelőségét.

Az alagút nyomvonala feletti, és a bányászati módszerrel készülő állomások feletti épületek alapozási síkjának meghatározását, és a kiviteli terven való bemutatását, a környezetvédelmi követelményekben meghatározott zaj- és rezgésértékek betarthatósága, valamint az alagút és műtárgy építés során legjobban veszélyeztetett felszíni épületek védelme érdekében tartottam szükségesnek fenntartva annak a lehetőségét, hogy a követelmények teljesítése érdekében a nyomvonal magassági vonalvezetésének módosítására is szükség lehet.

Tekintettel arra, hogy az alagút vonalvezetését a benne haladó vasútvonal forgalmi és műszaki követelményeinek kell alárendelni, amelynek érdekében az alagút épülni fog, ugyanakkor felmerülhetnek a további tervezés és kivitelezés során olyan tényezők, amelyek a nyomvonal módosítását teszik szükségessé, vasútbiztonsági szempontból a dokumentáció módosítás feltételeit, és az építési technológia megváltoztatásáról való tájékoztatást megszigorítottam.

Az Engedélyes megbízásából a GRG Mérnöki Iroda Kft. elkészítette a „*Felszínsüllyedések előrebecslése a DBR metróvonal zárt építési módszerrel épített szakaszai felett az 1998. október 28-i vonalterv alapján*” című tanulmányt. 1999-ben az UTIBER-ÉMI konzorcium elkészítette az „*Épületek és építmények állapotfelvétele a 4. sz. metróvonal 1. szakaszán*” című műszaki leírást, amely a felszíni építmények állapotfelvételét tartalmazza. Az eljárás során mindkét dokumentum elévült, ezért az a jelen eljárásban a nyomvonal többszöri módosítása, a földtani szerkezetről szerzett ismeretek bővülése és az érdekelték esetleges megváltozása miatt nem használhatók fel. A felszíni építmények károsodásának megelőzése érdekében a nyomvonal mentén várható talajsüppedés határvonalának ismételt meghatározását, és a süppedési teknő határvonalával érintett felszíni építmények állapotának felmérését és a folyamatos megfigyelés érdekében teendő intézkedéseket előírtam. Az érintett lakosság érdekvédelmének biztosítására a kivitelezőtől független szervezet igénybevételét és kármegelőzési terv kidolgozását határoztam meg.

Az Országos Lakás- és Építésügyi Hivatal által 2003. szeptember 9-én 306-1331/2/2003 számon (17.sz. melléklet) kiadott és a Közlekedési Főfelügyelet által 2003 november 14-én 2904/1/2003 számon (18.sz. melléklet), majd 2004 január 14-én 144/0/2004.II. számon (19.sz. melléklet) megerősített állásfoglalások alapján a felszín alatti metró állomások, a menekítő vonali szellőző műtárgy, a mozgólépcsők és a liftek építési hatósági engedélyezési feladatait a vasúthatósági engedélyezési eljárás részeként hatóságom látja el.

A felszín felett megjelenő építmények (felszíni liftkapcsolatok, szellőző kidobó aknák, járműtelepi magasépítmények) építésének engedélyezése 46/1997. (XII.29.) KTM rendelet alapján történik.

Az 1999-ben készült és a környezetvédelmi engedély alapján módosított állomási tervekkel kapcsolatban módosítási és egyeztetési igény merült fel a MÁV Rt. (25. sz. melléklet) és a területileg illetékes építési hatóságok részéről, ezért a további engedélyezési eljárások megkezdése előtt további tervegyeztetési kötelezettséget írtam elő.

A Fővám téri állomás kiviteli tervének elkészítésének gondosságára külön felhívtam a figyelmet, mert a vonal többi szakaszához képest kevésbé ismert földtani viszonyok miatt itt szükségessé válhat az állomási peron meghosszabbítása már a metróvonal első szakaszának megépítésekor.

A Kálvin téri állomás kivitelezésének különös gondosságára a védendő felszíni épületek és az Észak-Déli metróvonal rendkívüli megközelítése miatt hívtam fel a figyelmet.

A Rákóczi téri állomás építésének feltételei a VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat Polgármesteri Hivatal Építésigazgatási Osztály 2004. január 28-i 8-362/6/2004 sz. nyilatkozatában (12.sz. melléklet) foglaltak szerint módosulhatnak.

Keleti pu. állomás kiviteli terveinek elkészítése előtti további egyeztetés szükségességét a VII. kerület Erzsébetváros Önkormányzat PH. Műszaki Iroda VII-455-3/2004 sz. nyilatkozatának (13.sz. melléklet), 2. és 4. pontja alapján írtam elő.

A tűzoltó hatósággal való többszörös egyeztetési kötelezettséget a tűzbiztonsági követelmények fokozott érvényre juttatása érdekében a Fővárosi Tűzoltóparancsnokság Tűzmegeelőzési Főosztályának 2003. április 4-i 11083/2003 számú szakhatósági hozzájárulása (20.sz. melléklet) alapján írtam elő.

A vasúti pálya felépítmény vonatkozásában több – alapvetően rezgés- és zajcsökkentő – rendszerterv javaslatot tartalmaz az engedélyezési dokumentáció. Az alagúti felépítmény egyedi jellege, a vasúti pályától elvárt magas élettartam, és a pálya esetleges javításának, korrekciójának korlátozott lehetősége miatt indokolt a megfelelő időben történő, gondos előkészítés. Ezért a hazai megfelelőségi igazolás megléte mellett – a felépítmény vasúthatósági engedélyezését megelőzően – a környezetvédelmi követelmények teljesítése érdekében szükségesnek tartottam az előminősítés során kiválasztott számbavehető felépítményszerkezetek előzetes hatósági jóváhagyását is. A hatósági jóváhagyás megalapozása érdekében az Engedélyes számára előírtam a kiválasztott felépítménytípus(ok) laborvizsgálatainak elvégzését, kísérleti szakasz létesítését, a referencia és az előzetes vizsgálatok szakmai értékelésének benyújtását. A beépítésre szánt megoldás engedélyezését a 15/1987. (XII.27.) KM-ÉVM számú együttes rendelet alapján fogom lefolytatni.

A gyors ütemű technikai haladást figyelembe véve a hatóságom által IV-570/1999. számon jóváhagyott, a vasúti biztosítóberendezés létesítési feltételeit meghatározó „*DBR, Metró I. szakasz Biztosítóberendezés és automatikus vonatvezetés*” című feltétlfüzet ismételt egyeztetését írtam elő, amely szükség szerint a dokumentum átdolgozásának szükségességét is magával vonhatja. A vasúti biztosítóberendezés engedélyezési tervének tartalma függ az alkalmazni kívánt rendszertől és a gyártótól, ezért csak a kiválasztott rendszer ismeretében lehet a létesítési engedélyezési eljárást lefolytatni. Az utasforgalmi diszpécser rendszert a vasúti biztosítóberendezéssel összefüggésben fogom tárgyalni.

A vontatási áramellátási rendszer kiépítése, a vonali és állomási szellőző rendszer, valamint a vasúti térvilágítás kiépítése az állomások építészeti kialakításának függvényében lehetséges, ezért azok létesítésének engedélyezését külön eljárásban fogom lefolytatni. Jelen eljárásomban csak a rendszerek további tervezéséhez szükséges alapelveket fogadtam el.

A járműtelepi vágánykép jóváhagyásánál figyelembe vettem, hogy a tervezés óta eltelt időszak járműfenntartási technológiai fejlesztések eredményeinek, és a vonal üzemeltetésénél számbavehető jármű konstrukciók ismeretében az üzemi technológia változhat, ezért az Üzemeltetővel további egyeztetést határoztam meg. A járműtelephez tervezett próbavágány (rajksz: III/2-,III/3-R-002-M01) hossza nem teszi lehetővé a járművek teljes üzemi sebességtartományban történő kipróbálását, amelyre mind a járművek üzembehelyezése, mind a járműfenntartás során szükség van. A Központi Közlekedési Felügyelet Vasúti Felügyelete, a vasúti járművek üzembehelyezésének engedélyezéséről és időszakos vizsgálatáról kiadott 28/2003. (V.8.) GKM rendelet alapján a jármű típusengedélyt kiadó hatóság 2004. február 16-i VF/360/01/2004 sz. szakhatósági hozzájárulását (24.sz. melléklet) a próbapálya kialakítási követelményeit rögzítő feltételekkel adta meg. Az Engedélyes BKV Rt. vezérigazgató 2004. március 1-i 1/277/2004 sz. nyilatkozatát (21.sz. melléklet) - amely szerint a járműpróbák feltételeit a BKV Rt. más telephelyén is biztosítani tudja - a tárgyi metróvonal első szakaszának üzemeltetési időszakára elfogadtam. Ehhez a K-Ny-i metróvonallal való üzemi összekötő vágány megépítésének lehetőségét fenntartottam. Üzemeltetői igény esetén az összekötővágány engedélyezése külön eljárásban tárgyalható.

15/1987. (XII.27.) KM-ÉVM számú együttes rendelet 12. § szerint létesítési engedélyem- az abban foglalt területfelhasználási engedély- idegen ingatlan birtokba vételére nem ad jogot. A járműtelep területének tulajdonviszonyait polgárjogi szerződések keretében szükséges rendezni.

Közmű üzemeltetőkkel való előzetes egyeztetést (beleértve a BKV Rt saját közműveit is) és a forgalomtechnikai terv elkészítését, a lakosság zavartalan ellátásának és a környezet védelme érdekében a bejárasi jegyzőkönyben hivatkozott (2.sz. melléklet) hozzájárulásokban foglaltak szerint írtam elő.

A Kulturális Örökségvédelmi Hivatal Igazgatási és Hatósági Igazgatósága 2003. március 25-én kelt 10024/4/2003 sz. nyilatkozatában (7.sz. melléklet) meghatározta a régészeti értékek védelmében teendő intézkedéseket. Régészeti szakfeladatok ellátására a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. tv. és a 18/2001.(X.18.) NKÖM sz. rendelet vonatkozik.

A bányászatról szóló 1993. évi XLVIII. törvény 50. §. (11) bek. c) pontja szerint az ásványi nyersanyagok kutatása, feltárása és kitermelése, valamint az ásványi nyersanyag-gazdálkodás és -védelem körébe nem tartozó állami földtani és szakhatósági feladatokat a Magyar Geológiai Szolgálat látja el. A Magyar Geológiai Szolgálat részletes feladatairól, működéséről és intézményeiről a 132/1993. (IX.29.) Korm. rendelet rendelkezik. A Magyar Geológiai Szolgálatnak a kivitelezési folyamatba való bevonására 2003. március 25-i 271-2/2003 sz. I. fokú földtani szakhatósági nyilatkozat (22.sz. melléklet) figyelembe vételével intézkedtem.

Az árvízvédelmi védvonal védképességének folyamatos biztosításának kötelezettségét, a talajvizek, rétegvizek és karsztvizek védelme érdekében a monitoring rendszer kiépítését és kivitelezés megkezdése előtt a vízügyi hatóság hozzájárulásának megszerzését a Közép-Dunavölgyi Vízügyi Igazgatóság 2003. június 25-i H.78.178-3/2003 sz. nyilatkozatában (23.sz. melléklet) foglaltak szerint írtam elő.

Az építés során idegen ingatlan használatát a vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény 13.§, az okozott károk helyreállításának kötelezettségét pedig a Polgári Törvénykönyv. 339.§ (1) bek. szabályozza.

Az Erzsébetvárosi Társasházak Közösségeinek és Képviselőinek Érdekvédelmi Egyesületét (1077. Bp. VII. Almássy tér 6., értesítési cím: Almássy tér 15.), (továbbiakban: ETKÉ) a 2004. január 22-én kelt, tárgyi ügybeni ügyféli bejelentkezésére és a pótlólag csatolt dokumentumok alapján a DB-R metróvonal vasúthatósági engedélyezési eljárásába a Bp. VII. kerület (Erzsébetváros) közigazgatási területére kiterjedően és a környezetvédelmi szakhatósági állásfoglalás tekintetében ügyfélként befogadtam és e tárgykörben számukra az ÁE.tv-ben rögzített ügyféli jogokat biztosítottam. Az ETKÉ - 2004. január 22-én kelt beadványában kérte hatóságomtól, hogy a DB-R metróvonal vasúthatósági engedélyezési eljárásában érdekelt ügyfélnek tekintsem. A vasútról szóló 1993. évi XCV. tv., valamint a vasúti létesítmények engedélyezése tárgyában kiadott 15/1987 (XII. 27.) KM-ÉVM együttes rendeletben a civil szervezetek nem szerepelnek az engedélyezési eljárásba bevonandók körében. A Magyar Közlöny 2004. február 6-án megjelent 12. számában közzétételre került a Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bíróságának 1/2004. KJE számú jogegységi határozata. Ennek 2. pontjában foglaltak alapján a környezetvédelmi érdekek képviseletére létrehozott egyesületeket hatásterületükön, a környezetvédelmi szakhatósági állásfoglalás tekintetében az ügyfél jogállása illeti meg. Az ETKÉ által pótlólag becsatolt egyesületi bejegyzési végzésből és alapító okiratból (alapszabályból) megállapítottam, hogy az egyesület céljai és feladatai között szerepel a környezeti érdekvédelmi tevékenység, működése pedig a Budapest, VII. kerület (Erzsébetváros) területére terjed ki. A rendelkező részben foglalt feltételek meghatározásánál figyelembe vettem az ETKÉ által felvetett szempontokat is.

A hosszú távú üzemeltetés feltételeit a 15/1987. (XII.27.) KM-ÉVM számú együttes rendelet 13., 14., 15. és a 16. §. szerint lefolytatandó használatbavételi eljárásban, a próbaüzem tapasztalatainak felhasználásával tudom meghatározni.

A szakági tervezők tervezői jogosultsága a 3/1998. (II.11.) KHVM rendeletben előírtaknak megfelelő. Az építési napló vezetésére, a felelős műszaki vezető és műszaki ellenőr megbízására az 1/2002.(I.7.) FVM-GM-KöViM együttes rendelet és a módosított 158/1997. (IX.26.)Korm számú rendelet előírásai vonatkoznak.

Az eljárási díj mértékét az engedély kérelem időpontjában érvényes 38/1998. (XII.23.) KHVM sz. rendelet szerint állapítottam meg.

Jelen határozatomat az 51/1994. (IV.8.) Korm.rendelet, valamint az egységes közlekedési hatósági szerv feladat és hatásköréről szóló módosított 231/1997. (XII.12.) Korm. sz. rendelet által biztosított hatáskörben eljárva, a vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény és a vasúti építmények engedélyezéséről és üzemeltetésük ellenőrzéséről kiadott 15/1987. (XII.27.) KM-ÉVM számú együttes rendelet előírásai szerint, az államigazgatási eljárás általános szabályairól szóló, többször módosított 1957. évi IV. tv. 42.§. (1) bekezdése alapján hoztam meg. A fellebbezésre az 1957. évi IV. tv. 62.§-a ad lehetőséget.

Határozatomhoz az alábbi melléleteket csatoltam:

1. sz. melléklet: A budapesti 4. metróvonal vasúthatósági engedélyezési tervének terv- és iratjegyzéke.
2. sz. melléklet: A 2004. február 18-án tartott engedélyezési tárgyalás jegyzőkönyve.
3. sz. melléklet: Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség KF: 190-36/2003 sz. környezetvédelmi engedélye (I. fokú határozat).
4. sz. melléklet: Környezet- és Természetvédelmi Főfelügyelőség 14/2926/30/2003 sz. II. fokú határozata.
5. sz. melléklet: Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség KF: 405-4/2004 sz. környezetvédelmi szakhatósági állásfoglalása.
6. sz. melléklet: ÁNTSZ Budapest Fővárosi Intézete 659-2/2004 sz. környezet-egészségügyi szakhatósági állásfoglalása.
7. sz. melléklet: Kulturális Örökségvédelmi Hivatal 10024/4/2003 sz. kulturális örökségvédelmi szakhatósági állásfoglalása.
8. sz. melléklet: BFFH Főépítési Iroda 21-296/2004 sz. állásfoglalása.
9. sz. melléklet: XI. ker. Önkormányzat XIV-296-31/2003 sz. építésügyi szakhatósági állásfoglalása.
10. sz. melléklet: Ferencvárosi Önkormányzat XXI-349/2004 sz. építésügyi szakhatósági állásfoglalása.
11. sz. melléklet: Belváros-Lipótváros V. ker. Polgármesteri Hivatal V-294/2/2003 sz. építésügyi szakhatósági állásfoglalása.
12. sz. melléklet: Józsefvárosi Önkormányzat 08-362/6/2004 sz. építésügyi szakhatósági állásfoglalása.
13. sz. melléklet: VII. ker. Erzsébetváros Önkormányzat VII-455-3/2004 sz. építésügyi szakhatósági állásfoglalása.
14. sz. melléklet: Fővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság 49/43/2000 sz. polgári védelmi szakhatósági állásfoglalása.
15. sz. melléklet: Fővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság 49/52/2000 sz. polgári védelmi szakhatósági állásfoglalása.

16. sz. melléklet: Fővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság 77-30/2003 sz. polgári védelmi szakhatósági állásfoglalása.
17. sz. melléklet: Országos Lakás- és Építésügyi Hivatal 306-1331/2/2003 sz. állásfoglalása.
18. sz. melléklet: Közlekedési Főfelügyelet 2904/1/2003 sz. állásfoglalása.
19. sz. melléklet: Közlekedési Főfelügyelet 144/0/2004.II. sz. állásfoglalása.
20. sz. melléklet: Fővárosi Tűzoltóparancsnokság 11083/2003 sz. tűzvédelmi szakhatósági állásfoglalása.
21. sz. melléklet: Budapesti Közlekedési Rt. szám nélküli üzemeltetői véleménykiegészítése (kelt 2004.március 1.).
- 21/a. sz. melléklet: Budapesti Közlekedési Rt. szám nélküli üzemeltetői véleménykiegészítése (kelt 2004.március 1.).
22. sz. melléklet: Magyar Geológiai Szolgálat 271-2/2003 sz. földtani szakhatósági állásfoglalása.
23. sz. melléklet: Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság H.78.178-3/2003 sz. vízügyi szakhatósági állásfoglalása.
24. sz. melléklet: Központi Közlekedési Felügyelet VF/360/01/2004 sz. vasúti szakhatósági állásfoglalása.
25. sz. melléklet: MÁV Rt. Gy.49-25/2003 sz. állásfoglalása.

Budapest, 2004. március 9.




Hunyadi István
igazgatóhelyettes

Az FV/UV/FŐ/A/115/46/2004 sz. határozatot kapja:

1. BKV Rt. DBR Metró Projekt Igazgatóság
2. Fővárosi Közgyűlés Várostervezési és Városképvédelmi Bizottsága
3. V. ker. Belváros-Lipótváros Önkormányzat Polg.m. Hivatal Jegyzője
4. VII. kerület Erzsébetváros Polgármesteri Hivatal Jegyzője
5. VIII. ker. Józsefváros Polgármesteri Hivatal Jegyzője
6. IX. ker. Ferencváros Polgármesteri Hivatal Jegyzője
7. XI. ker. Polgármesteri Hivatal Jegyzője
8. Forró Csaba köz. képvis. úr (Fehérvári út 27. Társasház képviselőjében)
9. Zádor János köz. képvis. úr (Petzvál J. u. 18. Társasház képviselőjében)
10. Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség
11. Közép-Duna-völgyi Vízügyi Felügyelet
12. Szolnoki Bányakapitányság
13. Magyar Geológiai Szolgálat Budapesti Területi Hivatala
14. Budapesti Hírközlési Felügyelet Budapesti Iroda
15. Magyar Műszaki Biztonsági Hivatal
16. Központi Közlekedési Felügyelet Vasúti Felügyelet
17. Honvéd Vezérkar Hadművelési Csoportfőnökség
18. Kulturális Örökségvédelmi Hivatal Igazgatási és Hatósági Igazgatóság
19. BM Fővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság
20. Fővárosi Tűzoltóparancsnokság Tűzmegelezési Főosztály
21. Fővárosi Kerületek Földhivatala
22. ÁNTSZ Fővárosi Intézet Környezet-egészségügyi Osztály
23. Budapesti Közlekedési Rt. Metró Üzemigazgatóság
24. Budapesti Rendőr-főkapitányság Forg.servezési és Megelőzési Oszt.
25. Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Városrendezési Ügyosztály
26. Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztály
27. Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Környezetvédelmi Ügyoszt.
28. Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Közmű Ügyosztály
29. Budapest Gyógyfürdői és Hévízei Rt. Műszaki Osztály
30. MÁV Rt. Fejlesztési és Allokációs Főosztály
31. MÁV Rt. Pesti Távközlési Igazgatóság
32. MÁV Rt. Budai Távközlési Igazgatóság
33. Fővárosi Gázművek Rt.
34. Fővárosi Vízművek Rt.
35. Fővárosi Csatornázási Művek Rt.
36. Budapesti Távhőszolgáltató Rt.
37. Budapesti Elektromos Művek Rt. Műszaki szolgáltatási igazgatóság
38. Fővárosi Közterület-fenntartó Rt. Forgalmotechnikai Főosztály
39. FŐMTERV Rt. - UVATERV Rt. - MOTT MACDONALD LTD.
Tervezői Konzorcium (a vezető FŐMTERV Rt. útján)
40. EUROMETRO Projektvezetési Tanácsadó Kft.
41. Erzsébetvárosi Társasházak Közösségeinek
és Képviselőinek Érdekvédelmi Egyesülete

- 1053 Budapest Curia u. 3.
- 1052 Budapest Városház u. 9-11.
- 1051 Budapest Erzsébet tér 4.
- 1073 Budapest Erzsébet körút 6.
- 1082 Budapest Baross tér 63-67.
- 1092 Budapest Bakáts tér 14.
- 1113 Budapest Bocskai út 39-41.
- 1117 Budapest Baranyai u. 26.
- 1115 Budapest Petzvál J. u. 18. a/b
- 1071 Budapest Nagydíófa u. 10-12.
- 1088 Budapest Rákóczi út 41.
- 5001 Szolnok Pf. 164.
- 1143 Budapest Stefánia út 14.
- 1133 Budapest Visegrádi u. 100.
- 1081 Budapest Köztársaság tér 7.
- 1066 Budapest Teréz krt. 62.
- 1885 Budapest Pf. 25.
- 1014 Budapest Táncsics M. u. 1.
- 1052 Budapest Városház u. 9-11.
- 1081 Budapest Dologház u. 1.
- 1111 Budapest Budafoki út 59.
- 1138 Budapest Váci út 174.
- 1072 Budapest Akácfa u. 15.
- 1143 Budapest Hungária krt. 149.
- 1052 Budapest Városház u. 9-11.
- 1052 Budapest Városház u. 9-11.
- 1052 Budapest Városház u. 9-11.
- 1052 Budapest Városház u. 9-11.
- 1138 Budapest Népfürdő u. 38.
- 1062 Budapest Andrássy út 73-75.
- 1149 Budapest Róna u. 120.
- 1055 Budapest Váci u. 34.
- 1081 Budapest Köztársaság tér 20.
- 1134 Budapest Váci út 23-27.
- 1364 Budapest Főposta u. 74.
- 1116 Budapest Kalotaszeg u. 31.
- 1134 Budapest Váci út 72-74.
- 1088 Budapest Szabó Ervin tér 2.
- 1024 Budapest Lövház u. 37.
- 1143 Budapest Zászlós u. 18.
- 1077 Budapest Almássy tér 15.



FÖMTERV RT
UVATERV RT
MOTT MACDONALD LTD

A FÖMTERV RT ÁLTAL VEZETETT TERVEZŐI KONZORCIUM

BUDAPEST 1024 LÖVŐHÁZ U. 37. * 1278 BP. PF. 104. * TEL.: 345-9500 * FAX: 345-9550 * E-MAIL: FOMTERV@MAIL.DATANET.HU

A BUDAPESTI 4. METRÓVONAL VASÚTHATÓSÁGI ENGEDÉLYEZÉSI TERVE

TERV ÉS IRATJEGYZÉK

Kötetszám

0. ÁLTALÁNOS MUNKARÉSZEK

0, A 2003. évi módosítás indoka és az érintett létesítmények	0/0
1, Terv és iratjegyzék	0/1-M04
2, Létesítményjegyzék	0/2
3, Érintett hatóságok listája	0/3-M01
4, Tervezői jogosultságok igazolása	0/4
6, Elrendezési tervek	

Peronszinti elrendezési terv

		0/6/a
Helyszínrajz I	M=1:1000	0/6/a-R-001M1
Helyszínrajz II	M=1:1000	0/6/a-R-002M1
Helyszínrajz III	M=1:1000	0/6/a-R-003M1
Helyszínrajz IV	M=1:1000	0/6/a-R-004M1
Helyszínrajz V	M=1:1000	0/6/a-R-005M1
Helyszínrajz VI	M=1:1000	0/6/a-R-006M1
Hossz-szelvény I.	M=1:1000 1:250	0/6/a-R-007M1
Hossz-szelvény II	M=1:1000 1:250	0/6/a-R-008M1
Hossz-szelvény III	M=1:1000 1:250	0/6/a-R-009M1
Hossz-szelvény IV	M=1:1000 1:250	0/6/a-R-010M1
Hossz-szelvény V	M=1:1000 1:250	0/6/a-R-011M1
Hossz-szelvény VI	M=1:1000 1:250	0/6/a-R-012M1
Mintakereszt-szelvény körszelvényű alagútban	M=1:25	0/6/a-R-013M1

Felszíni elrendezési terv

		0/6/b
Helyszínrajz I	M=1:1000	0/6/b-R-001
Helyszínrajz II	M=1:1000	0/6/b-R-002
Helyszínrajz III	M=1:1000	0/6/b-R-003
Helyszínrajz IV	M=1:1000	0/6/b-R-004
Helyszínrajz V	M=1:1000	0/6/b-R-005
Helyszínrajz VI	M=1:1000	0/6/b-R-006

7, Összefoglaló Műszaki leírás

0/7

8, Tervezői nyilatkozatok

0/8

9, Környezetvédelmi fejezetek

0/9

I, VONALHOZ KÖTŐDŐ TERVEK

1, Forgalmi üzemi terv és vizsgálat

I/1

1. sz. melléklet Utasforgalmi terek méretezése
2. sz. melléklet Tömegközlekedési tanulmány

2. Vonalterv

I/2-M4

1. Műszaki leírás		I/2-I-001M4
2. Átnézeti helyszínrajz	M=1:10000	I/2-R-001M4
3. Helyszínrajz I.	M=1:1000	I/2-R-002M4
4. Helyszínrajz II.	M=1:1000	I/2-R-003M4
5. Helyszínrajz III.	M=1:1000	I/2-R-004M4
6. Helyszínrajz IV.	M=1:1000	I/2-R-005M4
7. Helyszínrajz V.	M=1:1000	I/2-R-006M4
8. Helyszínrajz VI.	M=1:1000	I/2-R-007M4
Átnézeti hossz-szelvény és menetdiagramm		
9. Jobb vágány	H=1:5000, M=1:500	I/2-R-008M4
Átnézeti hossz-szelvény és menetdiagramm		
10. Bal vágány	H=1:5000, M=1:500	I/2-R-009M4
Jobb vágány:		
11. Hossz-szelvény és menetdiagramm I.	H=1:1000, M=1:250	I/2-R-010M4
12. Hossz-szelvény és menetdiagramm II.	H=1:1000, M=1:250	I/2-R-011M4
13. Hossz-szelvény és menetdiagramm III.	H=1:1000, M=1:250	I/2-R-012M4
14. Hossz-szelvény és menetdiagramm IV.	H=1:1000, M=1:250	I/2-R-013M4
15. Hossz-szelvény és menetdiagramm V.	H=1:1000, M=1:250	I/2-R-014M4
16. Hossz-szelvény és menetdiagramm VI.	H=1:1000, M=1:250	I/2-R-015M4
Bal vágány:		
17. Hossz-szelvény és menetdiagramm I.	H=1:1000, M=1:250	I/2-R-016M4
18. Hossz-szelvény és menetdiagramm II.	H=1:1000, M=1:250	I/2-R-017M4
19. Hossz-szelvény és menetdiagramm III.	H=1:1000, M=1:250	I/2-R-018M4
20. Hossz-szelvény és menetdiagramm IV.	H=1:1000, M=1:250	I/2-R-019M4
21. Hossz-szelvény és menetdiagramm V.	H=1:1000, M=1:250	I/2-R-020M4
22. Hossz-szelvény és menetdiagramm VI.	H=1:1000, M=1:250	I/2-R-021M4
Jármútelep.		
23. Hossz-szelvény jobb (be)	H=1:1000, M=1:250	I/2-R-022M4
24. Hossz-szelvény bal (ki)	H=1:1000, M=1:250	I/2-R-023M4

Geotechnika:

25. Helyszínrajz I.	M=1:1000	I/2-R-024M4
26. Helyszínrajz II.	M=1:1000	I/2-R-025M4
27. Helyszínrajz III.	M=1:1000	I/2-R-026M4
28. Helyszínrajz IV.	M=1:1000	I/2-R-027M4
29. Helyszínrajz V.	M=1:1000	I/2-R-028M4
30. Helyszínrajz VI.	M=1:1000	I/2-R-029M4
31. Rétegszelvény I.	M=1:1000, 1:250	I/2-R-030M4
32. Rétegszelvény II.	M=1:1000, 1:250	I/2-R-031M4
33. Rétegszelvény III.	M=1:1000, 1:250	I/2-R-032M4
34. Rétegszelvény IV.	M=1:1000, 1:250	I/2-R-033M4
35. Rétegszelvény V.	M=1:1000, 1:250	I/2-R-034M4
36. Rétegszelvény VI.	M=1:1000, 1:250	I/2-R-035M4
37. Jellemző kereszt-szelvény	M=1:50	I/2-R-036M4
38. Gyorsulásváltozás „h” vektor rajza I.		I/2-R-037M4
39. Gyorsulásváltozás „h” vektor rajza II.		I/2-R-038M4
40. Gyorsulásváltozás „h” vektor rajza III.		I/2-R-039M4

3, Vasúti felépítmény

I/3

Tartalomjegyzék	I/3-I-001-M01
Műszaki leírás	I/3-I-002-M01
Millfav sínleerősítés	I/3-R-001
Rugalmas sínleerősítés	I/3-R-002
Gumiprofil megfogású leerősítés	I/3-R-003
Folyamatos gumiagyazású leerősítés	I/3-R-004
Betontalpas, szorítórugós leerősítés	I/3-R-005
Ragasztott leerősítés	I/3-R-006
Alagúti keresztmetszet sínleerősítéssel	I/3-R-007
Tömegrugó rendszer az alagút keresztmetszetében	I/3-R-008
Harmadik sín általános elrendezési vázlata alagútban	
áramszedő sín az állomások között	I/3-R-009
Harmadik sín általános elrendezési vázlata alagútban	
áramszedő sín az állomásokon	I/3-R-010

4, A gördülő állomány paramétereinek meghatározása (feltétfüzet készült, részletesebb tartalommal!)

I/4-M4

5, Vonatirányítási/vonatbefolyásolási rendszer terve (feltétfüzet készült, részletesebb tartalommal!)

I/5

6, A metró utasbiztonságának elvei

I/6

7, Metró üzemi technológia	I/7-M01
8, Metró irányítási rendszer terve	I/8-M02,I/9-M02,I/10-M02
9, Tűzjelzés rendszerterve	
10, Biztonsági berendezések rendszerterve	
11, Áramellátás rendszerterve	I/11-M02
12, Szellőzés rendszerterve	I/12
13, A metró állomások és alagút vízellátásának, vízelvezetésének és csatornázásának rendszerterve I/13-M02	
Tartalomjegyzék	I/13-I-001-M02
Műszaki leírás vízellátási és tűzivízellátás rendszertervéhez	I/13-I-002-M01
Műszaki leírás vízelvezetés rendszertervéhez	I/13-I-003-M02
Vízellátás, tűzivízellátás kapcsolási vázlat	I/13-R-001-M01
Vízvezetés kapcsolási vázlat	I/13-R-002-M02
Vízellátás, tűzivízellátás, vízelvezetés hossz-szelvény	I/13-R-003-M01
Kelenföldi pu. – Tétényi út közötti vonalalagúti fővízátemelő	I-13-R-004
Tétényi út – Bocskai út közötti vonalalagúti fővízátemelő	I-13-R-005
Kálvin tér – Rákóczi út közötti vonalalagúti fővízátemelő	I-13-R-006
14, Központi diszpécser	I/14-M01
a, Építész	
Műszaki leírás	I/14/a-I-001
Forgalom irányító épület III. szint	I/14/a-R-001
Forgalom irányító épület V. szint	I/14/a-R-002
b, Installáció és diszpécser berendezések	
b1, Épületgépészet	
Műszaki leírás	I/14/b1-I-001-M01
b.2, Gyengeáramú rendszerek	
Műszaki leírás	I/14/b2-I-001-M01
KFM és KUD berendezéseinek elrendezési terve	I/14/b2-R-001-M01
EDI és MUDI berendezéseinek elrendezési terve	I/14/b2-R-002-M01
Hírközlési szerelvényyszoba elrendezési terve	I/14/b2-R-003-M01
Optikai kábel nyomvonalrajza	I/14/b2-R-004
b.3, Belső tűzjelző rendszer	
Műszaki leírás	I/14/b3-I-001-M01

II. ÁLLOMÁSOKHOZ KÖTŐDŐ TERVEK

1. Kelenföldi pályaudvar (Etele tér – Örmező térsége)

a, Szerkezeti és építészeti tervek

II/1/a

Helyszínrajz (hosszmetszet)

II/1/a-R-001-M02

Örmezői alagút

Peron alatti szint, peronszint alaprajzok, metszetek

II/1/a-R-002-M01

Örmezői oldali "doboz"

Peron alatti szint, peronszint peron feletti 1. szint alaprajzok

II/1/a-R-003-M02

Peron feletti 2. szint, aluljáró szint alaprajzok

II/1/a-R-004-M02

Hosszmetszet, keresztmetszetek

II/1/a-R-005-M02

Állomásperon

Peron alatti szint, peronszint alaprajz, metszetek

II/1/a-R-006-M01

Etele téri "doboz" és járműtelepi kiágazás

Peronszint, peron feletti 1. szint, peron feletti 2. szint,

aluljáró szint alaprajzok

II/1/a-R-007-M01

Hosszmetszet, keresztmetszetek

II/1/a-R-008-M01

Járműtelepi kihúzó alagút

Alaprajz, metszetek

II/1/a-R009-M01

Műszaki leírás

II/1/a-I-010-M01

Statikai számítás

II/1/a-I-011-M01

Állomási födém (réselt) statikai számítása

II/1/a-I-012

Állomási födém (NATM) statikai számítása

II/1/a-I-013

b, Állomási installációs tervek

b/1 Szellőzés terve

II/1/b1

Aláírólap

II/1/b1-I-001-M01

Tartalomjegyzék

II/1/b1-I-002-M01

Műszaki leírás

II/1/b1-I-003-M01

Peron alatti szint alaprajz

II/1/b1-R-001-M01

Peron feletti első üzemi szint alaprajza Örmező

II/1/b1-R-002-M01

Peron szint alaprajza Örmező

II/1/b1-R-003-M01

Peron feletti második üzemi szint alaprajza Örmező

II/1/b1-R-004-M01

Aluljáró szint alaprajza Örmező

II/1/b1-R-005-M01

Peron feletti második üzemi szint alaprajza Etele tér	II/1/b1-R-006-M01
Keresztmetszet	II/1/b1-R-007-M01
Segédüzemi szellőző és elvi kapcsolási rajza	II/1/b1-R-008-M01
Segédüzemi szellőzés, peron alatti szint, alaprajz	II/1/b1-R-009
Segédüzemi szellőzés, peronszint, alaprajz	II/1/b1-R-010
Segédüzemi szellőzés, peron feletti I. szint, alaprajz	II/1/b1-R-011
Segédüzemi szellőzés, peron feletti II. szint, alaprajz	II/1/b1-R-012
Segédüzemi szellőzés, aluljáró szint, alaprajz	II/1/b1-R-013
 <i>b/2 Áramellátás terve</i>	 II/1/b2
Aláírólap	II/1/b2-I-001
Tartalomjegyzék	II/1/b2-I-002
Műszaki leírás	II/1/b2-I-003
Segédüzemi energiaellátás rendszerterve	II/1/b2-R-001-M01
Elektromos kapcsolótér elrendezési terv	II/1/b2-R-002-M01
Forgalmi ügyelet elrendezési terv	II/1/b2-R-003-M01
Kábel nyomvonalterv	II/1/b2-R-004-M01
 <i>b/3 Vízellátás, vízelvezetés terve</i>	 II/1/b3
Aláírólap	II/1/b3-I-001-M01
Tartalomjegyzék	II/1/b3-I-002-M01
Műszaki leírás	II/1/b3-I-003-M01
Állomás vízellátásának és tűzivízellátásának kapcsolási rajza	II/1/b3-R-001
Vízellátás és vízelvezetés Etele tér peron feletti elsőszint, peronszint, és peron alatti szint alaprajza	II/1/b3-R-002-M01
Vízellátás és vízelvezetés Etele tér aluljárószint és peron feletti második szint alaprajza	II/1/b3-R-003-M01
Vízellátás és vízelvezetés Örmező térsége peronszint és peron alatti szint alaprajza	II/1/b3-R-004-M01
Vízellátás és vízelvezetés Örmező térsége aluljárószint, peron feletti második szint és a peron feletti elsőszint alaprajza	II/1/b3-R-005-M01
Állomás vízelvezetés elvi kapcsolási vázlat	II/1/b3-R-006
 <i>b/4 Lift és mozgólépcső telepítési terv</i>	 II/1/b4
Aláírólap	II/1/b4-I-001
Tartalomjegyzék	II/1/b4-I-002-M01
Műszaki leírás	II/1/b4-I-003-M01
Állomási mozgólépcsők beépítési rajzai	II/1/b4-R-001-M01
Mélygarázs mozgólépcsőinek beépítési rajzai	II/1/b4-R-002-M01
Állomási liftek beépítési rajza - Örmező	II/1/b4-R-003-M01
Állomási liftek beépítési rajza - Etele tér	II/1/b4-R-004-M01

<i>b/5 Gyengeáramú rendszerek tervei</i>	II/1/b5
Aláírólap	II/1/b5-I-001-M01
Tartalomjegyzék	II/1/b5-I-002-M01
Műszaki leírás	II/1/b5-I-003-M01
Gyengeáramú rendszerek tervei	II/1/b5-R-001-M01
Gyengeáramú rendszerek elrendezési rajza peronszinten	II/1/b5-R-002
Gyengeáramú rendszerek elrendezési rajza aluljárósinten	II/1/b5-R-003
c, Felszíni út, vasút, forgalomtechnika tervek	II/1/c
Aláíró lap	II/1/c-I-001
Műszaki leírás	II/1/c-I-002
Etele tér helyszínrajza	II/1/c-R-001
Örmezői térség helyszínrajza	II/1/c-R-002
Hossz-szelvények I.	II/1/c-R-003
Hossz-szelvények II.	II/1/c-R-004
Mintakereszt-szelvények	II/1/c-R--005
d, Felszíni közmű tervek	II/1/d
Terv és iratjegyzék	II/1/d-I-001
Tervezői nyilatkozat	II/1/d-I-002
Műszaki leírás	II/1/d-I-003
Örmezői térség helyszínrajza	II/1/d-R-001
Etele téri helyszínrajz	II/1/d-R-002
Kereszt-szelvények	II/1/d--R-003
e, Geotechnika	II/1/e
Aláírólap	II/1/e-I-001-M002
Geotechnikai ismertető	II/1/e-I-002-M002
Fúrás-helyszínrajz 1:1000	II/1/e-R-001
Rétegszelvény 1:1000, 1:250	II/1/e-R-002

2, Tétényi út

a, Szerkezeti és építészeti tervek

Műszaki leírás	II/2/a II/2/a-I-001-M01
Helyszínrajz	II/2/a-R-002-M01
Felszíni épület alaprajz	II/2/a-R-003-M01
Peron feletti második szint alaprajz	II/2/a-R-004-M01
Peron feletti első szint alaprajza	II/2/a-R-005-M01
Peron szint alaprajza	II/2/a-R-006-M01
Peron alatti szint alaprajza	II/2/a-R-007-M01
Hosszmetszet az állomástengelyben	II/2/a-R-008-M01
Hosszmetszet a vágánytengelyben	II/2/a-R-009-M01
Keresztmetszetek	II/2/a-R-010-M01
Statikai számítás	II/2/a-I-011-M01

b, Állomási installációs tervek

b/1 Szellőzés terve

Aláírólap	II/2/b1 II/2/b1-I-001-M01
Tartalomjegyzék	II/2/b1-I-002-M01
Műszaki leírás	II/2/b1-I-003-M01
Peron alatti első szint alaprajza	II/2/b1-R-001-M01
Peron szint alaprajza	II/2/b1-R-002-M01
Peron feletti első szint alaprajza	II/2/b1-R-003-M01
Peron feletti második szint alaprajza	II/2/b1-R-004-M01
Keresztmetszet	II/2/b1-R-005-M01
Segédüzemi szellőzés elvi kapcsolási rajza	II/2/b1-R-006-M01
Segédüzemi szellőzés, peron alatti szint, alaprajz	II/2/b1-R-007
Segédüzemi szellőzés, peronszint, alaprajz	II/2/b1-R-008
Segédüzemi szellőzés, peron feletti I. szint, alaprajz	II/2/b1-R-009
Segédüzemi szellőzés, peron feletti II. szint, alaprajz	II/2/b1-R-010
Segédüzemi szellőzés, felszíni szint, alaprajz	II/2/b1-R-011

b/2 Áramellátás terve

Aláírólap	II/2/b2 II/2/b2-I-001-M01
Tartalomjegyzék	II/2/b2-I-002-M01
Műszaki leírás	II/2/b2-I-003-M01
Segédüzemi energiaellátás rendszerterve	II/2/b2-R-001-M01
Elektromos kapcsolótér elrendezési terve	II/2/b2-R-002-M01
Forgalmi ügylet elrendezési terv	II/2/b2-R-003-M01
Kábel nyomvonalterv	II/2/b2-R-004-M01

b/3 Vízellátás, vízelvezetés terve

Aláírólap	II/2/b3 II/2/b3-I-001-M01
Tartalomjegyzék	II/2/b3-I-002-M01

Műszaki leírás	II/2/b3-I-003-M01
Állomás vízellátásának és tűzivízellátásának kapcsolási rajza	II/2/b3-R-001
Peron alatti szint vízellátás és vízelvezetés alaprajza	II/2/b3-R-002-M01
Peron szint vízellátás és vízelvezetés alaprajza	II/2/b3-R-003-M01
Peron feletti 1. szint vízellátás és vízelvezetés alaprajza	II/2/b3-R-004-M01
Peron feletti 2. szint vízellátás és vízelvezetés alaprajza	II/2/b3-R-005-M01
Felszíni épület szint vízellátás és vízelvezetés alaprajza	II/2/b3-R-006-M01
Állomási vízelvezetés elvi kapcsolási vázlat	II/2/b3-R-008
b/4 Lift és mozgólépcső telepítési terv	II/2/b4
Aláírólap	II/2/b4-I-001
Tartalomjegyzék	II/2/b4-I-002-M01
Műszaki leírás	II/2/b4-I-003-M01
Állomási mozgólépcsők beépítési rajzai	II/2/b4-R-001-M01
Állomási liftek beépítési rajz	II/2/b4-R-002-M01
b/5 Gyengeáramú rendszerek tervei	II/2/b5-M01
Aláírólap	II/2/b5-I-001-M01
Tartalomjegyzék	II/2/b5-I-002-M01
Műszaki leírás	II/2/b5-I-003-M01
Gyengeáramú rendszerek tervei	II/2/b5-R-001-M01
Gyengeáramú rendszerek elrendezési rajza peronszinten	II/2/b5-R-002
Gyengeáramú rendszerek elrendezési rajza aluljárószin	II/2/b5-R-003
c, Felszíni út, vasút, forgalomtechnika tervek	II/2/c-M01
Műszaki leírás	II/2/c-I-001-M01
Helyszínrajz	II/2/c-R-001-M01
Jellemző keresztmetszvény	II/2/c-R-002-M01
d, Felszíni közmű tervek	II/2/d-M01
Terv és iratjegyzék	II/2/d-I-001-M01
Tervezői nyilatkozat	II/2/d-I-002-M01
Műszaki leírás	II/2/d-I-003-M01
Genplán helyszínrajz M=1:500	II/2/d-R-001-M01
Keresztmetszvények	II/2/d-R-002-M01
e, Geotechnika	II/2/e
Aláírólap	II/2/e-I-001-M002
Geotechnikai ismertető	II/2/e-I-002-M002
Fúráshelelyszinrajz 1:1000	II/2/e-R-001
Rétegszelvény 1:1000, 1:250	II/2/e-R-002

3. Boescai út

a, Szerkezeti és építészeti tervek

Tartalomjegyzék	II/3/a
Műszaki leírás	II/3/a-I-001-M01
Statika	II/3/a-I-002-M01
Helyszínrajz	II/3/a-I-003-M01
Peron alatti szint vízszintes metszete	II/3/a-R-001-M01
Peron vízszintes metszete	II/3/a-R-002-M01
Peron fölötti szint vízszintes metszete	II/3/a-R-003-M01
Üzemi és aluljáró szint vízszintes metszete	II/3/a-R-004-M01
"A" hosszmetset	II/3/a-R-005-M01
"B" hosszmetset	II/3/a-R-006-M01
Keresztmetsetek	II/3/a-R-007-M01
	II/3/a-R-008-M01

b, Állomási installációs tervek

b/1 Szellőzés terve

Aláíró lap	II/3/b1
Tartalomjegyzék	II/3/b1-I-001-M01
Műszaki leírás	II/3/b1-I-002-M01
Peron alatti szint alaprajza	II/3/b1-I-003-M01
Peron szint alaprajza	II/3/b1-R-001-M01
Peron feletti első üzemi szint alaprajza	II/3/b1-R-002-M01
Aluljáró szint alaprajza	II/3/b1-R-003-M01
Keresztmetset	II/3/b1-R-004-M01
Segédüzemi szellőzés elvi kapcsolási rajza	II/3/b1-R-005-M01
Segédüzemi szellőzés, peron alatti szint, vízszintes metset	II/3/b1-R-006-M01
Segédüzemi szellőzés, peronszint	II/3/b1-R-007
Segédüzemi szellőzés, peron feletti szint (üzemi I. szint)	II/3/b1-R-008
Segédüzemi szellőzés, üzemi és aluljáró szint (üzemi II. szint)	II/3/b1-R-009
	II/3/b1-R-010

b/2 Áramellátás terve

Aláíró lap	II/3/b2-M01
Tartalomjegyzék	II/3/b2-I-001-M01
Műszaki leírás	II/3/b2-I-002-M01
Segédüzemi energiaellátás rendszerterve	II/3/b2-I-003-M01
Elektromos kapcsolótér elrendezési terve	II/3/b2-R-001-M01
Forgalmi ügyelet elrendezési terv	II/3/b2-R-002-M01
Kábel nyomvonalterv	II/3/b2-R-003-M01
	II/3/b2-R-004-M01

b/3 Vízellátás, vízelvezetés terve

Aláíró lap	II/3/b3-M01
Tartalomjegyzék	II/3/b3-I-001-M01
Műszaki leírás	II/3/b3-I-002-M01
Állomás vízellátásának és tűzivízellátásának kapcsolási rajza	II/3/b3-I-003-M01
	II/3/b3-R-001

Peron alatti szint vízellátás és vízelvezetés alaprajza	II/3/b3-R-002-M01
Peron szint vízellátás és vízelvezetés alaprajza	II/3/b3-R-003-M01
Peron feletti szint vízellátás és vízelvezetés alaprajza	II/3/b3-R-004-M01
Aluljáró szint vízellátás és vízelvezetés alaprajza	II/3/b3-R-005-M01
Állomás vízelvezetés elvi kapcsolási vázlat	II/3/b3-R-007
b/4 Lift és mozgólépcső telepítési terv	II/3/b4
Aláírólap	II/3/b4-I-001
Tartalomjegyzék	II/3/b4-I-002-M01
Műszaki leírás	II/3/b4-I-003-M01
Állomási mozgólépcsők beépítési rajzai	II/3/b4-R-001
Állomási liftek beépítési rajza	II/3/b4-R-002-M01
Aluljárói liftek beépítési rajza	II/3/b4-R-003-M01
b/5 Gyengeáramú rendszerek tervei	II/3/b5
Aláírólap	II/3/b5-I-001-M01
Tartalomjegyzék	II/3/b5-I-002-M01
Műszaki leírás	II/3/b5-I-003-M01
Gyengeáramú rendszerek tervei	II/3/b5-R-001-M01
Gyengeáramú rendszerek elrendezési rajza peronszinten	II/3/b5-R-002
Gyengeáramú rendszerek elrendezési rajza aluljárósinten	II/3/b5-R-003
c, Felszíni út, vasút, forgalomtechnika tervek	II/3/c
Műszaki leírás	II/3/c-I-002
Helyszínrajz	II/3/c-R-001
Jellemző keresztmetszelvények	II/3/c-R-002
d, Felszíni közmű tervek	II/3/d
Terv és iratjegyzék	II/3/d-I-001/M-01
Tervezői nyilatkozat	II/3/d-I-002/M-01
Műszaki leírás	II/3/d-I-003/M-01
Genplán helyszínrajz	II/3/d-R-001/M-01
Keresztmetszelvények	II/3/d-R-002/M-01
e, Geotechnika	II/3/e
Aláírólap	II/3/e-I-001-M002
Geotechnikai ismertető	II/3/e-I-002-M002
Helyszínrajz 1:1000	II/3/e-R-001
Rétegszelvény 1:500, 1:100	II/3/e-R-002

4, Móricz Zs. körtér

a, Szerkezeti és építészeti tervek

Műszaki leírás	II/4/a-M2
Helyszínrajz	II/4/a-I-002-M2
Peronszinti alaprajz	II/4/a-R-001-M2
Aluljárószint alaprajza	II/4/a-R-003-M2
Állomás hosszmetsete	II/4/a-R-007-M2
Állomási keresztmetset	II/4/a-R-008-M2
	II/4/a-R-010-M2

b, Állomási installációs tervek

b/1 Szellőzés terve

Aláírólap	II/4/b1
Tartalomjegyzék	II/4/b1-I-001-M01
Műszaki leírás	II/4/b1-I-002-M01
Peron alatti szint alaprajza	II/4/b1-I-003-M01
Peron szint alaprajza	II/4/b1-R-001-M01
Pefon feletti első szint alaprajza	II/4/b1-R-002-M01
Peron feletti második szint alaprajza	II/4/b1-R-003-M01
Peron feletti harmadik szint alaprajza	II/4/b1-R-004-M01
Keresztmetset	II/4/b1-R-005-M01
Segédüzemi szellőző és elvi kapcsolási rajza	II/4/b1-R-006
Segédüzemi szellőzés, peron alatti szint, alaprajz	II/4/b1-R-007-M01
Segédüzemi szellőzés, peronszint, alaprajz	II/4/b1-R-008
Segédüzemi szellőzés, peron feletti I. szint, alaprajz	II/4/b1-R-009
Segédüzemi szellőzés, peron feletti II. szint, alaprajz	II/4/b1-R-010
Segédüzemi szellőzés, peron feletti III. szint, alaprajz	II/4/b1-R-011
Segédüzemi szellőzés, aluljáró szint, alaprajz	II/4/b1-R-012
	II/4/b1-R-013

b/2 Áramellátás terve

Aláírólap	II/4/b2
Tartalomjegyzék	II/4/b2-I-001
Műszaki leírás	II/4/b2-I-002-M01
Segédüzemi energiaellátás rendszerterve	II/4/b2-I-003-M01
Elektromos kapcsolótér elrendezési terve	II/4/b2-R-001-M01
Forgalmi üögyelet elrendezési terv	II/4/b2-R-002-M01
Kábel nyomvonalterv	II/4/b2-R-003-M01
	II/4/b2-R-004-M01

b/3 Vízellátás, vízelvezetés terve

Aláírólap	II/4/b3
Tartalomjegyzék	II/4/b3-I-001-M01
Műszaki leírás	II/4/b3-I-002-M01
	II/4/b3-I-003-M01

Állomás vízellátásának és tűzvízellátásának kapcsolási rajza	II/4/b3-R-001
Peron alatti szint vízellátás és vízelvezetés alaprajza	II/4/b3-R-002-M01
Peron szint vízellátás és vízelvezetés alaprajza	II/4/b3-R-003-M01
Peron feletti 1. szint vízellátás és vízelvezetés alaprajza	II/4/b3-R-004-M01
Peron feletti 2. szint vízellátás és vízelvezetés alaprajza	II/4/b3-R-005-M01
Peron feletti 3. szint vízellátás és vízelvezetés alaprajza	II/4/b3-R-006-M01
Aluljáró szint vízellátás és vízelvezetés alaprajza	II/4/b3-R-007-M01
Állomás vízelvezetés elvi kapcsolási vázlat	II/4/b3-R-008-M01
 <i>b/4 Lift és mozgólépcső telepítési terv</i>	 II/4/b4
Aláírólap	II/4/b4-I-001
Tartalomjegyzék	II/4/b4-I-002-M01
Műszaki leírás	II/4/b4-I-003-M01
Állomási mozgólépcsők beépítési rajzai	II/4/b4-R-001-M01
Állomási liftek beépítési rajza	II/4/b4-R-002-M01
 <i>b/5 Gyengeáramú rendszerek tervei</i>	 II/4/b5-M01
Aláírólap	II/4/b5-I-001-M01
Tartalomjegyzék	II/4/b5-I-002-M01
Műszaki leírás	II/4/b5-I-003-M01
Gyengeáramú rendszerek tervei	II/4/b5-R-001-M01
Gyengeáramú rendszerek elrendezési rajza peronszinten	II/4/b5-R-002
Gyengeáramú rendszerek elrendezési rajza aluljárósinten	II/4/b5-R-003
 c, Felszíni út, vasút, forgalomtechnika tervek	 II/4/c
Műszaki leírás	II/4/c-I-002
Helyszínrajz	II/4/c-R-001
Jellemző keresztaszelvények	II/4/c-R-002
Hossz-aszelvény	II/4/c-R-003
 d, Felszíni közmű tervek	 II/4/d
Terv és iratjegyzék	II/4/c-I-001/M-01
Tervezői nyilatkozat	II/4/c-I-002/M-01
Műszaki leírás	II/4/c-I-003/M-01
Genplán helyszínrajz	II/4/c-R-001/M-01
Keresztaszelvények	II/4/c-R-002/M-01
 e, Geotechnika	 II/4/e
Aláírólap	II/4/e-I-001-M002
Geotechnikai ismertető	II/4/e-I-002-M002
Helyszínrajz 1:1000	II/4/e-R-001
Rétegaszelvény 1:1000, 1:1250	II/4/e-R-002

5, Szt. Gellért tér

a, Szerkezeti és építészeti tervek

Műszaki leírás	II/5/a-I-001-M2
Helyszínrajz	II/5/a-R-001-M2
Peronszinti alaprajz	II/5/a-R-003-M2
Közbenső szint alaprajza	II/5/a-R-004-M2
A-A keresztmetszet	II/5/a-R-009-M2
H-H hosszmetset	II/5/a-R-010-M2
C-C metszet	II/5/a-R-013-M2
Aluljárószint alaprajza	II/5/a-R-008-M2

b, Állomási installációs tervek

b/1 Szellőzés terve

Aláírólap	II/5/b1
Tartalomjegyzék	II/5/b1-I-001-M01
Műszaki leírás	II/5/b1-I-002-M01
Peron alatti első szint	II/5/b1-I-003-M01
Peron alatti szint alaprajza	II/5/b1-R-001
Peron szint alaprajza	II/5/b1-R-002
Peron feletti első szint alaprajza	II/5/b1-R-003
Peron feletti második szint alaprajza	II/5/b1-R-004
Peron feletti harmadik szint alaprajza	II/5/b1-R-005
Metszet	II/5/b1-R-006
Segédüzemi szellőzés elvi kapcs. vázlat	II/5/b1-R-007
Segédüzemi szellőzés, Peron alatti szint, alaprajz M=1:200	II/5/b1-R-008
Segédüzemi szellőzés, Peronszint, alaprajz M=1:200	II/5/b1-R-009
Segédüzemi szellőzés, Peron feletti I. szint, alaprajz M=1:200	II/5/b1-R-010
Segédüzemi szellőzés, Peron feletti II. szint, alapr. M=1:200	II/5/b1-R-011
Segédüzemi szellőzés, Peron feletti III. szint, alapr. M=1:200	II/5/b1-R-012
Segédüzemi szellőzés, Peron feletti IV. szint, alapr. M=1:200	II/5/b1-R-013
Segédüzemi szellőzés, Peron feletti V. szint, alapr. M=1:200	II/5/b1-R-014
Segédüzemi szellőzés, Aluljáró szint, alaprajz M=1:200	II/5/b1-R-015
	II/5/b1-R-016

b/2 Áramellátás terve

Aláírólap	II/5/b2
Tartalomjegyzék	II/5/b2-I-001
Műszaki leírás	II/5/b2-I-002-M01
Segédüzemi energiaellátás rendszerterve	II/5/b2-I-003-M01
Elektromos kapcsolótér elrendezési terv	II/5/b2-R-001-M01
Forgalmi ügylet elrendezési terv	II/5/b2-R-002-M01
Kábel nyomvonalterv	II/5/b2-R-003-M01
	II/5/b2-R-004-M01

b/3 Vízellátás, vízelvezetés terve

Aláírólap	II/5/b3
	II/5/b3-I-001-M01

Tartalomjegyzék	II/5/b3-I-002-M01
Műszaki leírás	II/5/b2-I-003-M01
Állomás vízellátása elvi kapcs. vázlat	II/5/b3-R-001-M01
Állomás vízelvezetés elvi kapcs. vázlat	II/5/b3-R-002-M01
Peron alatti szint alaprajza	II/5/b3-R-003-M01
Peron szint alaprajza	II/5/b3-R-004-M01
Peron feletti első szint alaprajza	II/5/b3-R-005-M01
Peron feletti második szint alaprajza	II/5/b3-R-006-M01
Peron feletti harmadik szint alaprajza	II/5/b3-R-007-M01
Peron feletti negyedik, ötödik szint alaprajza	II/5/b3-R-008
Aluljáró szint alaprajz	II/5/b3-R-009
 <i>b/4 Lift és mozgólépcső telepítési terv</i>	 II/5/b4
Aláírólap	II/5/b4-I-001
Tartalomjegyzék	II/5/b4-I-002-M01
Műszaki leírás	II/5/b4-I-003-M01
Állomási mozgólépcsők beépítési rajzai	II/5/b4-R-001
Állomási liftek beépítési rajz	II/5/b4-R-002-M01
 <i>b/5 Gyengeáramú rendszerek tervei</i>	 II/5/b5
Aláírólap	II/5/b5-I-001-M01
Tartalomjegyzék	II/5/b5-I-002-M01
Műszaki leírás	II/5/b5-I-003-M01
Gyengeáramú rendszerterv	II/5/b5-R-001-M01
Gyengeáramú rendszerek elrendezési rajza peronszinten	II/5/b5-R-002
Gyengeáramú rendszerek elrendezési rajza aluljárósinten	II/5/b5-R-003
 c, Felszíni út, vasút, forgalomtechnika tervek	 II/5/c
Műszaki leírás	II/5/c-I-002-M01
Helyszínrajz	II/5/c-R-001-M01
Jellemző keresztaszelvények	II/5/c-R-002-M01
 d, Felszíni közmű tervek	 II/5/d
Terv és iratjegyzék	II/5/d-I-001/M-01
Tervezői nyilatkozat	II/5/d-I-002/M-01
Műszaki leírás	II/5/d-I-003/M-01
Genplán helyszínrajz	II/5/d-R-001/M-01
Keresztaszelvények	II/5/d-R-002/M-01
 e, Geotechnika	 II/5/e
Talajmechanika	II/5/e-I-001-M01
Talajmechanika rétegszelvény	II/5/e-R-001

6, Fővám tér

a, Szerkezeti és építészeti tervek

Műszaki Leírás	II/6/a-M2
Helyszínrajz	II/6/a-I-001-M2
Peronszinti alaprajz	II/6/a-R-001-M2
Közbenső szint alaprajza	II/6/a-R-003-M2
Peron feletti aluljáró szint alaprajza	II/6/a-R-004-M2
A-A, B-B keresztmetszetek	II/6/a-R-008-M2
H-H- hosszmetset	II/6/a-R-009-M2
Aluljáró alaprajza	II/6/a-R-010-M2
Aluljáró metszete	II/6/a-R-013-M2
	II/6/a-R-014-M2

b, Állomási installációs tervek

b/1 Szellőzés terve

Aláírólap	II/6/b1
Tartalomjegyzék	II/6/b1-I-001-M01
Műszaki leírás	II/6/b1-I-002-M01
Peron alatti első szint	II/6/b1-I-003-M01
Peron alatti szint alaprajza	II/6/b1-R-001
Peron szint alaprajza	II/6/b1-R-002
Peron feletti első szint alaprajza	II/6/b1-R-003
Peron feletti második szint alaprajza	II/6/b1-R-004
Peron feletti harmadik szint alaprajza	II/6/b1-R-005
Metszet	II/6/b1-R-006
Segédüzemi szellőzés elvi kapcs. vázlat	II/6/b1-R-007
Segédüzemi szellőzés, Peron alatti szint, alaprajz M=1:200	II/6/b1-R-008
Segédüzemi szellőzés, Peronszint, alaprajz M=1:200	II/6/b1-R-009
Segédüzemi szellőzés, Peron feletti I. szint, alaprajz M=1:200	II/6/b1-R-010
Segédüzemi szellőzés, Peron feletti II. szint, alapr. M=1:200	II/6/b1-R-011
Segédüzemi szellőzés, Peron feletti III. szint, alapr. M=1:200	II/6/b1-R-012
Segédüzemi szellőzés, Peron feletti IV. szint, alapr. M=1:200	II/6/b1-R-013
Segédüzemi szellőzés, Peron feletti V. szint, alapr. M=1:200	II/6/b1-R-014
Segédüzemi szellőzés, Aluljáró szint, alaprajz M=1:200	II/6/b1-R-015
	II/6/b1-R-016

b/2 Áramellátás terve

Aláírólap	II/6/b2
Tartalomjegyzék	II/6/b2-I-001-M01
Műszaki leírás	II/6/b2-I-002-M01
Segédüzemi energiaellátás rendszerterve	II/6/b2-I-003-M01
Elektromos kapcsolótér elrendezési terv	II/6/b2-R-001-M01
Forgalmi ügyelet elrendezési terv	M=1:100 II/6/b2-R-002-M01
Kábel nyomvonalterv	M=1:50 II/6/b2-R-003-M01
	M=1:200 II/6/b2-R-004-M01

b/3 Vízellátás, vízelvezetés terve

II/6/b3

Aláírólap	II/6/b3-I-001-M01
Tartalomjegyzék	II/6/b3-I-002-M01
Műszaki leírás	II/6/b3-I-003-M01
Állomás vízellátáselvi kapcs. vázl.	II/6/b3-R-001
Állomás vízelvezetés elvi kapcs. vázl.	II/6/b3-R-002
Peron alatti szint alaprajza	II/6/b3-R-003-M01
Peron szint alaprajza	II/6/b3-R-004-M01
Peron feletti első szint alaprajza	II/6/b3-R-005-M01
Peron feletti második szint alaprajza	II/6/b3-R-006-M01
Peron feletti harmadik szint alaprajza	II/6/b3-R-007-M01
Peron feletti negyedik szint alaprajza	II/6/b3-R-008-M01
Peron feletti ötödik szint alaprajza	II/6/b3-R-009-M01
Aluljáró szint	II/6/b3-R-010
 <i>b/4 Lift és mozgólépcső telepítési terv</i>	 II/6/b4
Aláírólap	II/6/b4-I-001
Tartalomjegyzék	II/6/b4-I-002-M01
Műszaki leírás	II/6/b4-I-003-M01
Állomási mozgólépcsők beépítési rajzai	II/6/b4-R-001-M01
Állomási liftek beépítési rajza	II/6/b4-R-002-M01
 <i>b/5 Gyengeáramú rendszerek tervei</i>	 II/6/b5
Aláírólap	II/6/b5-I-001-M01
Tartalomjegyzék	II/6/b5-I-002-M01
Műszaki leírás	II/6/b5-I-003-M01
Gyengeáramú rendszerek tervei	II/6/b5-R-001-M01
Gyengeáramú rendszerek elrendezési rajza peronszinten	II/6/b5-R-002
Gyengeáramú rendszerek elrendezési rajza aluljárószinten	II/6/b5-R-003
 c, Felszíni út, vasút, forgalomtechnika tervek	 II/6/c
Műszaki leírás	II/6/c-I-002
Helyszínrajz	II/6/c-R-001
Jellemző keresztmetszelvények	II/6/c-R-002
 d, Felszíni közmű tervek	 II/6/d
Terv és iratjegyzék	II/6/d-I-001
Tervezői nyilatkozat	II/6/d-I-002
Műszaki leírás	II/6/d-I-003
Genplán Helyszínrajz - vízi közművek -	II/6/d-R-001
Genplán Helyszínrajz - energia közművek -	II/6/d-R-002
Keresztmetszelvények	II/6/d-R-003
 e, Geotechnika	 II/6e
Talajmechanika	II/6/e-I-001-M01
Talajmechanikai rétegszelvény	II/6/e-R-001

7, Kálvin tér

a, Szerkezeti és építészeti tervek

Műszaki leírás	II/7/a
Statikai számítás	II/7/a-I-001-M02
Kivitelezési munkamódszer	II/7/a-I-002-M01
	II/7/a-I-003-M01

Állomás

Helyszínrajz	M= 1:500	II/7/a-R-001-M01
Aluljáró átnézeti helyszínrajz	M= 1:500	II/7/a-R-002-M01
Átjárószint alaprajz	M= 1:200	II/7/a-R-003-M01
Peron alatti szint alaprajz	M= 1:200	II/7/a-R-004-M01
Peronszinti alaprajz	M= 1:200	II/7/a-R-005-M01
Peron feletti első szint alaprajz	M= 1:200	II/7/a-R-006-M01
Peron feletti második szint alaprajz	M= 1:200	II/7/a-R-007-M01
Peron feletti harmadik szint alaprajz	M= 1:200	II/7/a-R-008-M01
Aluljáró szint alaprajz	M= 1:200	II/7/a-R-009-M01
Állomási keresztmetszet	M= 1:200	II/7/a-R-010-M01
Állomási hosszmetset	M= 1:200	II/7/a-R-011-M01
Összekötő cső keresztmetszetek		II/7/a-R-012-M01
Szellőző műtárgy terve		II/7/a-R-013-M01
É-D-i metró állomás hossz metset		II/7/a-R-014-M01

b, Állomási installációs tervek

b/1 Szellőzés terve

Aláírólap	II/7/b1
Tartalomjegyzék	II/7/b1-I-001-M01
Műszaki leírás	II/7/b1-I-002-M01
Peron alatti első szint alaprajza	II/7/b1-I-003-M01
Peron alatti szint alaprajza	II/7/b1-R-001
Peronszint alaprajza	II/7/b1-R-002
Peron feletti első szint alaprajza	II/7/b1-R-003
Peron feletti második szint alaprajza	II/7/b1-R-004
Peron feletti harmadik szint alaprajza	II/7/b1-R-005
Metszet	II/7/b1-R-006
Segédüzemi szellőzés, elvi kapcsolási vázlat	II/7/b1-R-006/A
Segédüzemi szellőzés, Peron alatti szint, alaprajz	II/7/b1-R-007
Segédüzemi szellőzés, Peronszint, alaprajz	II/7/b1-R-008
Segédüzemi szellőzés, Peron feletti I. szint, alaprajz	II/7/b1-R-009
Segédüzemi szellőzés, Peron feletti II. szint, alaprajz	II/7/b1-R-010
Segédüzemi szellőzés, Peron feletti III. szint, alaprajz	II/7/b1-R-011
Segédüzemi szellőzés, Aluljáró szint, alaprajz	II/7/b1-R-012
	II/7/b1-R-013

<i>b/2 Áramellátás terve</i>		II/7/b2
Aláírólap		II/7/b2-I-001-M01
Tartalomjegyzék		II/7/b2-I-002-M01
Műszaki leírás		II/7/b2-I-003-M01
Segédüzemi energiaellátás rendszerterve		II/7/b2-R-001-M01
Elektromos kapcsolótér elrendezési terv M=1:100		II/7/b2-R-002-M01
Forgalmi ügylet elrendezési terv	M=1:50	II/7/b2-R-003-M01
Kábel nyomvonalterv	M=1:200	II/7/b2-R-004-M01
 <i>b/3 Vízellátás, vízelvezetés terve</i>		II/7/b3
Aláírólap		II/7/b3-I-001-M01
Tartalomjegyzék		II/7/b3-I-002-M01
Műszaki leírás		II/7/b3-I-003-M01
Állomás vízellátás elvi kapcs. v.		II/7/b3-R-001
Állomás vízelvezetés elvi kapcs. v.		II/7/b3-R-002
Peron alatti szint alaprajza		II/7/b3-R-003-M01
Peron szint alaprajza		II/7/b3-R-004-M01
Peron feletti első szint alaprajza		II/7/b3-R-005-M01
Peron feletti második szint alaprajza		II/7/b3-R-006-M01
Peron feletti harmadik szint alaprajza		II/7/b3-R-007-M01
Aluljáró szint alaprajza		II/7/b3-R-008
 <i>b/4 Lift és mozgólépcső telepítési terv</i>		II/7/b4
Aláírólap		II/7/b4-I-001
Tartalomjegyzék		II/7/b4-I-002-M01
Műszaki leírás		II/7/b4-I-003-M01
Állomási mozgólépcsők beépítési rajzai		II/7/b4-R-001
Mozgólépcsők beépítési rajzai 3 metróvonal összekötő mozgólépcső		II/7/b4-R-002
Állomási liftek beépítési rajza		II/7/b4-R-003-M01
 <i>b/5 Gyengeáramú rendszerek terve</i>		II/7/b5
Alírólap		II/7/b5-I-001-M01
Tartalomjegyzék		II/7/b5-I-002-M01
Műszaki leírás		II/7/b5-I-003-M01
Gyengeáramú rendszerek tervei		II/7/b5-R-001-M01
Gyengeáramú rendszerek elrendezési rajza peronszinten		II/7/b5-R-002
Gyengeáramú rendszerek elrendezési rajza aluljárósinten		II/7/b5-R-003
 c, Felszíni út, vasút, forgalomtechnika tervek		II/7/c
Műszaki leírás		II/7/c-I-002
Helyszínrajz		II/7/c-R-001
Mintakeresztelvény		II/7/c-R-002
 d, Felszíni közmű terve		II/7/d

Terv- és iratjegyzék
Tervezői nyilatkozat
Műszaki leírás
Genplan helyszínrajz - vízi közművek
Genplan helyszínrajz - energia közművek
Keresztszelvények

II/7/d-I-001
II/7/d-I-002
II/7/d-I-003
II/7/d-R-001
II/7/d-R-002
II/7/d-R-003

e, Geotechnika

Talajmechanika
Talajmechanikai rétegszelvény

II/7/e
II/7/e-I-001-M01
II/7/e-R-001

8, Rákóczi tér

a, Szerkezeti és építészeti tervek

Műszaki leírás	II/8/a-M2
Helyszínrajz	II/8/a-I-001-M2
Peronszinti alaprajz	II/8/a-R-001-M2
Közbenső szint alaprajza	II/8/a-R-003-M2
Aluljáró szint	II/8/a-R-004-M2
Keresztmetszetek	II/8/a-R-006-M2
C-C metszet	II/8/a-R-008-M2
Hosszmetszet	II/8/a-R-009-M2
	II/8/a-R-010-M2

b, Állomási installációs tervek

b/1 Szellőzés terve

Műszaki leírás	II/8/b1
Peron alatti szint alaprajza	II/8/b1-I-001-M01
Peron szint alaprajza	II/8/b1-R-001
Peron feletti első szint alaprajza	II/8/b1-R-002
Peron feletti második szint alaprajza	II/8/b1-R-003
Aluljáró szint alaprajza	II/8/b1-R-004
Metszet	II/8/b1-R-005
Segédüzemi szellőzés elvi kapcs. vázlat	II/8/b1-R-006
Segédüzemi szellőzés, Peron alatti szint, alaprajz M=1:200	II/8/b1-R-007
Segédüzemi szellőzés, Peronszint, alaprajzt M=1:200	II/8/b1-R-008
Segédüzemi szellőzés, Peron feletti I. szint, alapr. M=1:200	II/8/b1-R-009
Segédüzemi szellőzés, Peron feletti II. szint, alapr. M=1:200	II/8/b1-R-010
Segédüzemi szellőzés, Aluljáró szint, alapr. M=1:200	II/8/b1-R-011
Segédüzemi szellőzés, Felszín, alaprajz M=1:200	II/8/b1-R-012
	II/8/b1-R-013

b/2 Áramellátás terve

Aláírólap	II/8/b2
Tartalomjegyzék	II/8/b2-I-001-M01
Műszaki leírás	II/8/b2-I-002-M01
Segédüzemi energiaellátás rendszerterve	II/8/b2-I-003-M01
Elektromos kapcsolótér elrendezési terv	II/8/b2-R-001-M01
Forgalmi ügyelet elrendezési terv	M=1:100 II/8/b2-R-002-M01
Kábel nyomvonalterv	M=1:50 II/8/b2-R-003-M01
	M=1:200 II/8/b2-R-004-M01

b/3 Vízellátás, vízelvezetés terve

Aláírólap	II/8/b3
Tartalomjegyzék	II/8/b3-I-001-M01
Műszaki leírás	II/8/b3-I-002-M01
Állomás vízellátás elvi kapcs. v.	II/8/b3-I-003-M01
Állomás vízelvezetés elvi kapcs. v.	II/8/b3-R-001-M01
	II/8/b3-R-002-M01

Peron alatti szint alaprajza	II/8/b3-R-003-M01
Peron szint alaprajza	II/8/b3-R-004-M01
Peron feletti első szint alaprajza	II/8/b3-R-005-M01
Peron feletti második szint alaprajza	II/8/b3-R-006-M01
Aluljáró szint alaprajza	II/8/b3-R-007-M01
b/4 Lift és mozgólépcső telepítési terv	II/8/b4
Alárólap	II/8/b4-I-001
Tartalomjegyzék	II/8/b4-I-002-M01
Műszaki leírás	II/8/b4-I-003-M01
Állomási mozgólépcsők beépítési rajzai	II/8/b4-R-001-M01
Állomási liftek beépítési rajza	II/8/b4-R-002-M01
b/5 Gyengeáramú rendszerek tervei	II/8/b5
Aláírólap	II/8/b5-I-001-M01
Tartalomjegyzék	II/8/b5-I-002-M01
Műszaki leírás	II/8/b5-I-003-M01
Gyengeáramú rendszerek tervei	II/8/b5-R-001-M01
Gyengeáramú rendszerek elrendezési rajza peronszinten	II/8/b5-R-002
Gyengeáramú rendszerek elrendezési rajza aluljárószinten	II/8/b5-R-003
c, Felszíni út, vasút, forgalomtechnika tervek	II/8/c
Műszaki leírás	II/8/c-I-002
Helyszínrajz	II/8/c-R-001
Mintakeresztmetszelvény	II/8/c-R-002
	M=1:500
d, Felszíni közmű tervek	II/8/d
Terv- és iratjegyzék	II/8/d-I-001
Tervezői nyilatkozat	II/8/d-I-002
Műszaki leírás	II/8/d-I-003
Genplan helyszínrajz, vízi közművek	II/8/d-R-001
Genplan helyszínrajz, energia közművek	II/8/d-R-002
Keresztmetszelvény	II/8/d-R-003
e, Geotechnika	II/8/e
Talajmechanika	II/8/e-I-001-M01
Talajmechanikai rétegszelvény	II/8/e-R-001

9, Népszínház u.

a, Szerkezeti és építészeti tervek

Műszaki leírás	II/9/a-M2
Helyszínrajz	II/9/a-I-001-M2
Peronszinti alaprajz	II/9/a-R-001-M2
Közbenső szint alaprajza	II/9/a-R-003-M2
Aluljáró szint alaprajza	II/9/a-R-004-M2
Keresztmetszetek	II/9/a-R-006-M2
C-C metszet	II/9/a-R-008-M2
Hosszmetszet	II/9/a-R-009-M2
	II/9/a-R-010-M2

b, Állomási installációs tervek

b/1 Szellőzés terve

Aláírólap	II/9/b1
Tartalomjegyzék	II/9/b1-I-001-M01
Műszaki leírás	II/9/b1-I-002-M01
Peron alatti szint alaprajza	II/9/b1-I-003-M01
Peron szint alaprajza	II/9/b1-R-001
Üzemi szint és aluljáró	II/9/b1-R-002
Metszet	II/9/b1-R-003
Segédüzemi szellőzés elvi kapcs. vázlat	II/9/b1-R-004
Segédüzemi szellőzés, Peron alatti szint, alaprajz	II/9/b1-R-005
Segédüzemi szellőzés, Peronszint, alaprajz	II/9/b1-R-006
Segédüzemi szellőzés, Üzemi és aluljárószint, alaprajz	II/9/b1-R-007
	II/9/b1-R-008

b/2 Áramellátás terve

Aláírólap	II/9/b2
Tartalomjegyzék	II/9/b2-I-001-M01
Műszaki leírás	II/9/b2-I-002-M01
Segédüzemi energiaellátás rendszerterve	II/9/b2-I-003-M01
Elektromos kapcsolótér elrendezési terv	II/9/b2-R-001-M01
Forgalmi ügyelet elrendezési terv	M=1:100 II/9/b2-R-002-M01
Kábel nyomvonalterv	M=1:50 II/9/b2-R-003-M01
	M=1:200 II/9/b2-R-004-M01

b/3 Vízellátás, vízelvezetés terve

Aláírólap	II/9/b3
Tartalomjegyzék	II/9/b3-I-001-M01
Műszaki leírás	II/9/b3-I-002-M01
Állomás vízellátás elvi kapcs. v.	II/9/b3-I-003-M01
Állomás vízelvezetés elvi kapcs. v.	II/9/b3-R-001
Peron alatti szint alaprajza	II/9/b3-R-002
Peron szint alaprajza	II/9/b3-R-003-M01
	II/9/b3-R-004-M01

Üzemi szint és aluljáró	II/9/b3-R-005-M01
<i>b/4 Lift és mozgólépcső telepítési terv</i>	II/9/b4
Aláíró	II/9/b4-I-001
Tartalomjegyzék	II/9/b4-I-002-M01
Műszaki leírás	II/9/b4-I-003-M01
Állomási mozgólépcsők beépítési rajzai	II/9/b4-R-001
Állomási liftek beépítési rajza	II/9/b4-R-002-M01
<i>b/5 Gyengeáramú rendszerek tervei</i>	II/9/b5
Aláírólap	II/9/b5-I-001-M01
Tartalomjegyzék	II/9/b5-I-002-M01
Műszaki leírás	II/9/b5-I-003-M01
Gyengeáramú rendszerek tervei	II/9/b5-R-001-M01
Gyengeáramú rendszerek elrendezési rajza peronszinten	II/9/b5-R-002
Gyengeáramú rendszerek elrendezési rajza aluljárószíten	II/9/b5-R-003
c, Felszíni út, vasút, forgalomtechnika tervek	II/9/c
Műszaki leírás	II/9/c-I-001
Helyszínrajz	II/9/c-R-001
	M=1:500
d, Felszíni közmű tervek	II/9/d
Terv- és iratjegyzék	II/9/d-I-001
Tervezői nyilatkozat	II/9/d-I-002
Műszaki leírás	II/9/d-I-003
Genplan helyszínrajz- vízi közművek	II/9/d-R-001
Genplan helyszínrajz - energia közművek	II/9/d-R-002
e, Geotechnika	II/9/e
Talajmechanika	II/9/e-I-001-M01
Talajmechanikai rétegszelvény	II/9/e-R-001

10, Keleti pályaudvar (Baross tér)

a, Szerkezeti és építészeti tervek

Műszaki leírás	II/10/a-M2
Helyszínrajz	II/10/a-I-001-M2
Peronszinti és üzemi tér alaprajza	II/10/a-R-001-M2
Állomási keresztmetszet	II/10/a-R-004-M2
Állomási hosszmetset	II/10/a-R-006-M2
Kihúzó műtárgy keresztmetszete	II/10/a-R-007-M2
Kihúzó műtárgy hosszmetsete	II/10/a-R-010-M2
	II/10/a-R-011-M2

b, Állomási installációs tervek

b/1 Szellőzés terve

Aláírólap	II/10/b1
Tartalomjegyzék	II/10/b1-I-001-M01
Műszaki leírás	II/10/b1-I-002-M01
Peron alatti szint alaprajza	II/10/b1-I-003-M01
Peronszint alaprajza	II/10/b1-R-001-M01
1. üzemi szint alaprajza	II/10/b1-R-002-M01
2. üzemi szint alaprajza	II/10/b1-R-003-M01
Aluljáró szint alaprajza	II/10/b1-R-004-M01
Fordító szellőzés	II/10/b1-R-005-M01
Keresztmetszet	II/10/b1-R-006-M01
Segédüzemi szellőzés elvi kapcs. rajza	II/10/b1-R-007-M01
Segédüzemi szellőzés, peron alatti szint, alaprajz	II/10/b1-R-008-M01
Segédüzemi szellőzés, peronszint, alaprajz	II/10/b1-R-009
Segédüzemi szellőzés, peron feletti I. szint, alaprajz	II/10/b1-R-010
Segédüzemi szellőzés, aluljáró szint, alaprajz	II/10/b1-R-011
	II/10/b1-R-012

b/2 Áramellátás terve

Aláírólap	II/10/b2
Tartalomjegyzék	II/10/b2-I-001-M01
Műszaki leírás	II/10/b2-I-002-M01
Segédüzemi energiaellátás rendszerterve	II/10/b2-I-003-M01
Elektromos kapcsolótér elrendezési terv M=1:100	II/10/b2-R-001-M01
Forgalmi ügyelet elrendezési terv	II/10/b2-R-002-M01
Kábel nyomvonalterv	M=1:50 II/10/b2-R-003-M01
	M=1:200 II/10/b2-R-004-M01

b/3 Vízellátás, vízelvezetés terve

Aláírólap	II/10/b3
Tartalomjegyzék	II/10/b3-I-001-M01
Műszaki leírás	II/10/b3-I-002-M01
Állomás vízellátásának és tűzivíz ellátásának kapcs. rajza	II/10/b3-I-003-M01
Peron alatti szint vízellátás és vízelvezetés alaprajza	II/10/b3-R-001
	II/10/b3-R-002-M01

Peron szint és peron feletti üzemi tér vízell. és vízelvez. alapr.	II/10/b3-R-003-M01
Aluljárú szint vízellátás és vízelvezetés alaprajza	II/10/b3-R-004-M01
Állomás vízelvezetés elvi kapcsolási vázlat	II/10/b3-R-005
b/4 Lift és mozgólépcső telepítési terv	II/10/b4
Aláírólap	II/10/b4-I-001-M01
Tartalomjegyzék	II/10/b4-I-002-M01
Műszaki leírás	II/10/b4-I-003-M01
Állomási mozgólépcsők beépítési rajza	II/10/b4-R-001
Mozgólépcsők beépítési rajza - 2. metróvonal -második kijárat	II/10/b4-R-002-M01
Állomási liftek beépítési rajza	II/10/b4-R-003-M01
b/5 Gyengeáramú rendszerek tervei	II/10/b5
Aláírólap	II/10/b5-I-001-M01
Tartalomjegyzék	II/10/b5-I-002-M01
Műszaki leírás	II/10/b5-I-003-M01
Gyengeáramú rendszerek tervei	II/10/b5-R-001-M01
Gyengeáramú rendszerek elrendezési rajza peronszinten	II/10/b5-R-002
Gyengeáramú rendszerek elrendezési rajza aluljárószinten	II/10/b5-R-003
c, Felszíni út, vasút, forgalomtechnika tervek	II/10/c
Műszaki leírás	II/10/c-I-002
Helyszínrajz	M=1:500 II/10/c-R-001
Jellemző keresztmetszetek	II/10/c-R-002
d, Felszíni közmű tervek	II/10/d
Terv- és iratjegyzék	II/10/d-I-001-M01
Tervezői nyilatkozat	II/10/d-I-002-M01
Műszaki leírás	II/10/d-I-003-M01
Genplan helyszínrajz, vízi közművek	II/10/d-R-001-M01
Genplan helyszínrajz, energia közművek	II/10/d-R-002-M01
Keresztszelvények	II/10/d-R-003-M01
e, Geotechnika	II/10/e
Aláírólap	II/10/e-I-001-M002
Geotechnikai ismertető	II/10/e-I-002-M002
Fúráshehelyszínrajz 1:1000	II/10/e-R-001
Rétegszelvény I-I	II/10/e-R-002
Rétegszelvény II-II	II/10/e-R-003
Rétegszelvény III-III	II/10/e-R-004
Rétegszelvény IV-IV	II/10/e-R-005
Rétegszelvény V-V	II/10/e-R-006

11, Vonalalagút

II/11

Műszaki leírás	II/11/a-I-001-M01
Statikai számítás	II/11/a-I-002
Vonalalagút tübinges alagútfalazattal	II/11/a-R-001-M01
Vonalalagút monolit (NÖT) alagútfalazattal	II/11/a-R-002-M01
Monolit alagút (NÖT) építési munkamódszer	II/11/a-R-003-M01

12, Vonali műtárgyak

II/12

Vonali főszellőző a jvsz. 20+30 szelvényben	II/12/a-R-001-M02
Vonali fővízátemelő a bvsz. 8+43 szelvényben	II/12/a-R-002-M02
Vonali fővízátemelő a bvsz. 21+33 szelvényben	II/12/a-R-003-M02
Vonali fővízátemelő a bvsz. 53+23 szelvényben	II/12/a-R-004-M02
Összekötő cső (több helyen)	II/12/a-R-005-M02
Szt. Gellért téri kihúzó helyszínrajz	II/12/a-R-006
Szt. Gellért téri kihúzó műtárgy keresztmetszetek	II/12/a-R-007
Műszaki leírás	II/12/a-I-001-M01

14, K-Ny-i metró Baross téri állomás második kijárat

Külön eljárásban engedélyeződik!

15. A Budapesti 4. sz. metróvonal állomásainak 120 m-es peronhosszúságra történő bővítése

1, Négycsöves szerkezet munkamódszerterve	01
2, Négycsöves szerkezet munkamódszerterve	02
3, Egyterű állomáscső munkamódszerterve	03
4, Összevont egyterű állomás munkamódszerterve	04
5, Munkamódszer, gépészet, áramellátás műszaki leírás	05
6, Szakirodalom	06
7, Kelenföld állomás műszaki leírása	11
8, Kelenföld állomás alaprajza	12
9, Kelenföld állomás metszete	13
10, Tétényi út állomás műszaki leírása	21
11, Tétényi út állomás alaprajza	22
12, Tétényi út állomás metszete	23
13, Bocskai út állomás műszaki leírása	31
14, Bocskai út állomás alaprajza	32
15, Bocskai út állomás alaprajza alternatív	32/A
16, Bocskai út állomás metszete	33
17, Bocskai út állomás metszete alternatív	33/A
18, Móricz Zsigmond körtér állomás műszaki leírása	41
19, Móricz Zsigmond körtér állomás alaprajza	42

20, Móricz Zsigmond körtér állomás metszet	43
21, Gellért tér állomás műszaki leírása	51
22, Gellért tér állomás alaprajza	52
23, Gellért tér állomás metszete	53
24, Fővám tér állomás műszaki leírása	61
25, Fővám tér állomás alaprajza	62
26, Kálvin tér állomás műszaki leírása	71
27, Kálvin tér állomás alaprajza	72
28, Kálvin tér állomás metszete	73
29, Rákóczi tér állomás műszaki leírása	81
30, Rákóczi tér állomás alaprajza	82
31, Rákóczi tér állomás metszete	83
32, Népszínház utca állomás műszaki leírása	91
33, Népszínház utca állomás alaprajza	92
34, Népszínház utca állomás metszet	93
35, Keleti pu. állomás műszaki leírása	101
36, Keleti pu. állomás alaprajza	102
37, Keleti pu. állomás metszete	103

III. JÁRMŰTELEP

1. Járműtelep technológia	III/1
Műszaki leírás	III/1-I-001-M01
2. Egyesített járműtelepi vágány, út, forgalomtechnika, műtárgy terv	III/2, III/3
Terv és iratjegyzék	III/2, III/3-I-001-M01
Műszaki leírás	III/2, III/3-I-002-M01
Átnézeti helyszínrajz	III/2, III/3-R-001-M01
Egyesített helyszínrajz	III/2, III/3-R-002-M01
Hossz-szelvény a VI. vágányról	III/2, III/3-R-003-M01
Egyesített jellemző kereszt-szelvények	III/2, III/3-R-004-M01
Víztelenítési helyszínrajz	III/2, III/3-R-005-M01
Távlati bővítés (II. ütem) helyszínrajza	III/2, III/3-R-006
Javasolt kerítés (I. ütem) kialakítás helyszínrajza	III/2, III/3-R-007
3. Közművek	III/5
Terv és iratjegyzék	III/5-I-001-M01
Tervezői nyilatkozat	III/5-I-002-M01
Műszaki leírás	III/5-I-003-M01
Genplan	III/5-R-001-M01
Kereszt-szelvények	III/5-R-002-M01
Vontatási áramellátás helyszínrajza	III/5-R-003
4. Járműtelepi épületek, áramellátás, gyengeáramú rendszerek, tűzjelzés	III/6
Műszaki leírás	III/6-I-001-M01
Járműtároló épületek statikai számítás	III/6-I-002-M01
Járműtároló - javító épület földszinti alaprajz	III/6-R-001-M01
Járműtároló - javító épület emeleti alaprajz	III/6-R-002-M01
Járműtároló - javító épület metszetek	III/6-R-003-M01
Járműtároló - javító épület homlokzatok I.	III/6-R-004-M01
Járműtároló - javító épület homlokzatok II.	III/6-R-005-M01
Pályafenntartás-épületfenntartás földszinti alaprajz	III/6-R-006-M01
Pályafenntartás-épületfenntartás emeleti alaprajz	III/6-R-007-M01
Pályafenntartás-épületfenntartás metszetek	III/6-R-008-M01
Pályafenntartás-épületfenntartás homlokzatok	III/6-R-009-M01
Raktár-kazánház-trafó épület alaprajz	III/6-R-010-M01
Raktár-kazánház-trafó épület metszet	III/6-R-011-M01
Raktár-kazánház-trafó épület homlokzatok	III/6-R-012-M01
Segédüzemi energiaellátás rendszerterve	III/6-R-013-M01
Elektromos kapcsolótér elrendezési terv (trafó ép.)	III/6-R-014-M01
BKV irodaház fszt. alaprajz, I. emelet alaprajza	III/6-R-015

BKV irodaház II. emelet alaprajza	III/6-R-016
BKV irodaház homlokzatok	III/6-R-017
Block post épület alaprajzok, metszet, homlokzatok	III/6-R-018
Gyengeáramú rendszerek terve	III/6-R-20
Járműtároló - javító épület vontatási áramellátás	III/6-R-22
Járműtelepi szolgálattevő helység és hírközlési szerelvénytér elrendezési terv	III/6-R-23

7. MÁV vágány kapcsolat engedélyezési terve külön dokumentációban elkészült 2002. április hóban (Tsz: 50.01.012) FŐMTERV Rt és MÁVTI Kft.

Külön eljárásban engedélyeződik, itt csak alátámasztó munkarészként szerepel!

8, Járműtelepi geotechnika

III/8

Aláírólap	III/8-I-001
Terv- és iratjegyzék	III/8-I-002
Szakvélemény	III/8-I-003
Rétegszelvényen nem szereplő fúrások	III/8-I-004
Fúráshelyszínrajz	III/8-R-001-M01
Rétegszelvény	III/8-R-002

IV. EGYÉB, A METRÓ ÜZEMET NEM ÉRINTŐ TERVEK

1, Felszíni tömegközlekedési hálózat terve lsd. I/1 2.sz. mell.

2, Forgalmi funkcióvázlatok egyes érintett területekre IV/2

3, Organizáció IV/3

1, Kelenföldi pu. (Őrmező-Etele tér)

Tartalomjegyzék	IV/3/1-I-001
Műszaki leírás	IV/3/1-I-002
Tervezői vonalas ütemterv	IV/3/1-I-003
Állomás és felszíni építések organizációs helyszín.	IV/3/1-R-001

2,,Etele téri pajzsindító és kiszolgáló létesítmények organizációs elrendezése

Tartalomjegyzék	IV/3/2-I-001
Műszaki leírás	IV/3/2-I-002
Tervezői vonalas ütemterv	IV/3/2-I-003
Pajzskiszolgálási felvonulási terület elrendezése	IV/3/2-R-001

3, Tétényi út

Tartalomjegyzék	IV/3/3-I-001
Műszaki leírás	IV/3/3-I-002
Tervezői vonalas ütemterv	IV/3/3-I-003
Állomások és felszíni építések organizációs helyszín.	IV/3/3-R-001

4, Bocskai út

Tartalomjegyzék	IV/3/4-I-001
Műszaki leírás	IV/3/4-I-002
Tervezői vonalas ütemterv	IV/3/4-I-003
Az állomásépítés előkészítő munkái	IV/3/4-R-001
Állomásépítés org. helyszínrajza	IV/3/4-R-002
Aluljáróépítés építési helyszínrajza I.	IV/3/4-R-003
Aluljáróépítés építési helyszínrajza II.	IV/3/4-R-004

5, Móricz Zs. körtér

Tartalomjegyzék	IV/3/5-I-001
Műszaki leírás	IV/3/5-I-002
Tervezői vonalas ütemterv	IV/3/5-I-003
Az állomásépítés előkészítő munkái	IV/3/5-R-001
Állomásépítés org. helyszínrajza	IV/3/5-R-002
Aluljáróépítés org. helyszínrajza I.	IV/3/5-R-003
Aluljáróépítés org. helyszínrajza II.	IV/3/5-R-004

6, Szent Gellért tér

Tartalomjegyzék	IV/3/6-I-001
Műszaki leírás	IV/3/6-I-002
Tervezői vonalas ütemterv	IV/3/6-I-003
Aknaépítés org. helyszínrajza, pajzshajtás alatti elrendezés	IV/3/6-R-001
Aluljáróépítés és felszíni rendezés org. helyszínrajza	IV/3/6-R-002

7, Fővám tér

Tartalomjegyzék	IV/3/7-I-001
Műszaki leírás	IV/3/7-I-002
Tervezői vonalas ütemterv	IV/3/7-I-003
Állomásépítés org. helyszínrajza	IV/3/7-R-001
Közmű, aluljáróépítés és felszíni rendezés org. helyszínrajza	IV/3/7-R-002

8, Kálvin tér

Tartalomjegyzék	IV/3/8-I-001
Műszaki leírás	IV/3/8-I-002
Tervezői vonalas ütemterv	IV/3/8-I-003
Az állomásépítés előkészítő munkái	IV/3/8-R-001
Állomásépítés org. helyszínrajza	IV/3/8-R-002
Aluljáró és felszínépítés org. helyszínrajza .	IV/3/8-R-003

9, Rákóczi tér

Tartalomjegyzék	IV/3/9-I-001
Műszaki leírás	IV/3/9-I-002
Tervezői vonalas ütemterv	IV/3/9-I-003
Állomásép. és felszíni rendezés org. helyszínrajza	IV/3/9-R-001

10, Népszínház utca

Tartalomjegyzék	IV/3/10-I-001
Műszaki leírás	IV/3/10-I-002
Tervezői vonalas ütemterv	IV/3/10-I-003
Állomásép. és felszíni rendezés org. helyszínrajza	IV/3/10-R-001

11, Keleti pu. (Baross tér)

Tartalomjegyzék	IV/3/11-I-001-M01
Építésszervezési műszaki leírás	IV/3/11-I-002-M01
Tervezői vonalas ütemterv	IV/3/11-I-003-M01
A pajzsfogadás kialakításának org. helyszínrajza	IV/3/11-R-001-M01
Állomás aluljáróépítés és kihúzóalagút org. helyszínr.	IV/3/11-R-002-M01

12, Járműtelep

Tartalomjegyzék
Építésszervezési műszaki leírás
Organizációs helyszínrajz

IV/3/12-I-001
IV/3/12-I-002
IV/3/12-R-001-M01

13, Generálorganizációs összefoglaló terv

IV/3/13-M01

4, Általános tereelési tervek

IV/4

Jegyzőkönyv

/Tartozik az FV/UV/NS/A/115/...4.2.../2004 sz. határozathoz/

Felvéve: 2004. február 18-án a Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Dísztermében megtartott engedélyezési tárgyalásról

Tárgy: A Dél-Buda – Rákospalota metróvonal első (Kelenföldi pu. – Keleti pu.) szakasz létesítésének engedélyezésével kapcsolatos hatósági bejárás, a Fővárosi Közlekedési Felügyelet FV/UV/NS/A/115/12/2004 számú értesítése alapján.

A tárgyaláson megjelentek:

Fővárosi Közlekedési Felügyelet részéről:

Pathy-Nagy László, mint a bejárás vezetője
Káplár József
Buzás Mihály
Hanzély István
Dr. Pintér József
Hunyadi István
Dr. Tanács Magdolna

Az Engedélyes, BKV Rt DBR Projekt Igazgatóság részéről:

Gulyás László
Pandula József
Németh M. Tibor
Mészáros Zsuzsanna

A tervezői konzorcium részéről:

Schulek János
Keszthelyi Tibor
Pintér László

A vasút üzemeltető BKV RT Metró Üzemigazgatóság részéről:

Szontag Andor

BFFH Főépítész Iroda részéről:

Krebné Rácz Márta

BFFH Városrendezési Ügyosztály részéről:

Erdélyi József

BFFH Közlekedési Ügyosztály részéről:

Csordás Mihály
Németh László
Koppány Sándor
Tóth József
Benda György
Györkös Gábor

BFFH Környezetvédelmi Ügyosztály részéről:

Sztanó Ágnes
Radnóczy Péter

V. ker. Belváros-Lipótvárosi Önkormányzat Polgármesteri Hivatal részéről:

Juhász Imre
Hermann Márta

VII. ker. Erzsébetvárosi Önkormányzat Polgármesteri Hivatal részéről:

Gergely József
Demeter Lajosné
Dolinszky Tamás

VIII. ker. Józsefvárosi Önkormányzat Polgármesteri Hivatala részéről:

Wolford Ágnes

IX. ker. Ferencvárosi Önkormányzat Polgármesteri Hivatal részéről:

Balázs László
Dizsersziné Kócsi Margit
Janka Jenő

XI. ker. Önkormányzat Polgármesteri Hivatal részéről:

Schreffel János

Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség részéről:

Dr. Rábai Mónika
Farkas Márta
Kajcsa Mária

Szolnoki Bányakapitányság részéről:

Veres Imre
Hadobás János

Fővárosi Tűzoltóparancsnokság részéről:

Czeba János

Fővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság részéről:

Gudor István

MBF-TMB (új nevén: MMBH-MBF) Engedélyezési Felügyelet részéről:

Cserti Istvánné

Budapest Gyógyfürdői és Hévízei Rt részéről:

Magyar Zsolt
Nádházi Sándor

MÁV Rt részéről:

Köller László

Fővárosi Gázművek Rt. részéről:

Schnabel György

Fővárosi Csatornázási Művek Rt. részéről:

Gajdóczy Andrea

Fővárosi Közterület -fenntartó Rt. Forgalomtechnikai Főosztály részéről:

Richterné Pernesz Gabriella

EUROMETRÓ Projektvezetési Tanácsadó Kft. részéről:

Elekes Márton
Bozsó Tamás
Bendik Viktória
Blahó Tibor

MÉLYÉP Kultúrmérnöki Kft. részéről:

Adamis Géza

GEOVIL Kft. részéről:

Dr. Horváth Tibor

FŐKERT Rt. részéről:

Sirály István

Bp. XI. ker. Petzvál J. u. 18. társasház képviselőjében:

Garami Béla

3

Nem jelent meg, de távolmaradását előzetesen jelezte:

- HM Honvéd Vezérkar Hadműveleti és Kiképzési Csoportfőnökség: 2004. jan. 29-én kelt 406/2/2004 sz. nyilatkozatában.
- Központi Közlekedési Felügyelet telefonon.
- ÁNTSZ Bp. Fővárosi Intézete: 2004.február 17-én kelt 659-3/2004 sz. telefax nyilatkozatában.

Szabályszerű meghívás ellenére nem jelent meg és nem képviseltette magát:

BFFH Közmű Ügyosztály
 Fővárosi Közgyűlés Várostervezési és Városképvédelmi Bizottsága
 Bp. XI. ker. Fehérvári u. 27. társasház képviselője
 Közép-Duna-völgyi Vízügyi Felügyelet
 Magyar Geológiai Szolgálat
 Budapesti Hírközlési Felügyelet
 Kulturális Örökségvédelmi Hivatal
 Budapesti Rendőrfőkapitányság
 Fővárosi Kerületek Földhivatala
 MATÁV Rt Pesti Távközlési Igazgatóság
 MATÁV Rt Budai Távközlési Igazgatóság
 Fővárosi Vízművek Rt.
 Budapesti Távhőszolgáltató Rt
 Budapesti Elektromos Művek Rt

A nyilvános közigazgatási bejárás on további megjelentek:

ETKE Erzsébetvárosi Társasházak Közösségeinek és Képviselőinek Érdekvédelmi Egyesülete részéről:

Ignéczi Tibor
 Gábor Zsigmond

I. Eljárás

A tárgyban jelzett értesítésben megjelölt helyen és időben az érdekelt szervek képviselői a DB-R metróvonal első szakaszának létesítésének engedélyezésével kapcsolatos vasúthatósági bejárást lefolytatták.

Bevezetőben a bejárás vezetője előadta, hogy a DBR Metró Kft. (a BKV Rt. DBR Metró Projekt Igazgatóság jogelődje) 1999. január 13-án kelt DBR-15-76/1999. számú kérelmére - a hiánypótlási felhívásban előírtak teljesítését követően - kitűzött helyszíni bejárást a nyomvonal jellegű vasúti létesítmények engedélyezése és üzemeltetésük ellenőrzése tárgyában kiadott 15/1987. (XII. 27.) KM-ÉVM számú együttes rendelet szabályozza, figyelemmel az államigazgatási eljárás általános szabályaira vonatkozó – többszörösen módosított – 1957. évi IV. számú törvényre is.

A DBR metróvonal tervezése a Fővárosi Közlekedési Felügyelet által IV-132/1998. sz. alatt jóváhagyott „*Különleges feltételek a DB-R Metróvonal Tervezési Irányelveihez*” alapján történt. A vasúthatósági engedélyezési eljárás alapjául a FŐMTERV Rt. – UVATERV Rt. – MOTT MACDONALD Ltd. Tervezői Konzorcium 50.98.200 tervszámú terve (terv- és iratjegyzék az engedélyező határozathoz mellékelve), és az előzményekben lefolytatott környezetvédelmi engedélyezési eljárás szolgál.

Az idézett törvény és rendelet értelmében a bejárás célja és feladata:

- a tárgyi helyi közforgalmi vasútvonal létesítési feltételeinek meghatározásához szükséges tények, adatok rögzítése, a létesítmény építéséhez szükséges terület-felhasználás engedélyezése, a keresztezett, vagy megközelített létesítmények üzemben tartóinak, kezelőinek a keresztezés vagy megközelítés megfelelősége tekintetében való nyilatkozattétele,
- a létesítéssel kapcsolatos építési és engedélyezési feltételek meghatározása, illetve a még hiányzó szakhatósági hozzájárulások és egyéb érdekeltak észrevételeinek beszerzése.

Az eljárás céljának és az előzmények ismertetése után a generáltervező képviselői a jelenlévőkkel részletesen ismertették az engedélyezési tervdokumentáció tartalmát és összefüggéseit, az alábbiak szerint.

Főmterv Rt. (Schulek János):

Vasúthatósági engedélyezési terv készítésének fázisai

Mélyépterv Kultúrtechnika Kft. (Adamis Géza):

Előzetes környezetvédelmi hatástanulmány során figyelembe vett szempontok ismertetése

Geovil Kft. Geotechnikai Iroda (Dr. Horváth Tibor):

Mérnökgeológiai kutatások eredményei, a Duna alatti átvezetés kockázatának csökkentése

Főmterv Rt. (Schulek János):

Vonalvezetés és a vonali létesítmények bemutatása

Főmterv Rt. (Keszthelyi Tibor):

Metró rendszertervek, metró üzem főbb paramétereinek ismertetése

Az engedélyezési tervdokumentáció ismertetése után a bejárás vezetője tájékoztatta a jelenlévőket a szakhatóságok, közmű üzemeltetők és egyéb érdekeltak részéről írásban benyújtott előzetes nyilatkozatokról, és felhívta a figyelmet a létesítési és engedélyezési feltételek – előzetes szakhatósági hozzájárulásokban feltételként megfogalmazott – kiemelt szempontjaira, majd felkérte az eljárásban ügyfélként szereplő jelenlévőket, hogy az elhangzottak alapján további észrevételeiket tegyék meg.

Az engedélyezés ellen kizáró észrevétel nem merült fel.

A részletes tárgyalás során a jelenlévők a következő észrevételeket nyújtották át a bejárás vezetőjének, illetve a részükről az alábbi nyilatkozatok hangzottak el:

Fővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság részéről:

Benkovich Zoltán pv. ezredes, igazgató

„A 15/1987. (XII. 27.) KM-ÉVM számú együttes rendelet, az 1999. évi LXXIV. tv. 25. § (2) bekezdése, valamint a 48/1999. (XII. 15.) BM rendelet 11. § (1) bekezdés k. pontja és a 46/1997. (XII. 29.) KTM rendelet 7. § (1) bekezdése alapján a 2000. április 17-én kelt 49/43/2000., 2000. június 5-én kelt 49/52/2000., és a 2003. március 24-én kelt 77-30/2003. ikt. számú leveleimben foglalt szakhatósági állásfoglalásom fenntartása mellett ez úton is hozzájárulok”.

Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség részéről:

Dr. Rábai Mónika

„A jelen hatósági eljárástól számított 8 napon belül megküldjük a Fővárosi Közlekedési Felügyelet részére a szakhatósági állásfoglalásunkat.”

Szolnoki Bányakapitányság részéről:

Veres Imre, Hadobás János

„A Szolnoki Bányakapitányság a mai napon Budapest V. kerület, Városház u. 9-11. szám alatti hivatal dísztermében Dél-Buda–Rákospalota metróvonal Kelenföldi pu. – Keleti pu. közötti szakaszának vasúthatósági engedélyezésével kapcsolatosan megtartott tárgyaláson elhangozottak alapján a szakhatóság nyilatkozatának kialakítására az 1957. évi IV. törvény 21. §-a alapján további 8 nap haladékat kér, továbbá kéri a nyomvonalat ábrázoló térkép, metszet megküldését.”

Magyar Államvasutak Rt. részéről:

Köller László

Az írásban beadott nyilatkozatát megerősíti:

MÁV-metró kapcsolatok:

- Kelenföldi pályaudvaron a gyalogos- és peron aluljáró között szorosabb kapcsolat legyen. Minél kisebb gyaloglási távolságokkal kell az átjárási lehetőséget biztosítani.
- Etele téri oldalon a gyalogos aluljáró szintjén érkezünk ki a metróból, de ez egy nyílt térre kerül. Ezt építészetiileg kezelni kell a közelebbi átjárás érdekében.
- Órmezői oldalon az átközlekedés feltételeinek kialakítását a mélygarázs kiépítésével egyeztetve együtt kell megoldani.

Összekötő vágány a meglévő MÁV hálózattal:

- Eredetileg úgy készült, hogy a jelenlegi vágányképhez és a távlati tervekben szereplő Kelenföld – Tárnok elővárosi célú második vágányhoz is illeszkedjen. Időközben a Fehérvári vonal fejlesztése a nemzeti stratégiai vonalfejlesztésének része lett, valószínű, hogy a két beruházás együtt fog megvalósulni ezért a második vágány figyelembevétele szükséges.
- Új igényként jelentkező hosszabb próbapálya – közös megvalósításában érdemes a MÁV-val egyeztetni.
- Organizációt illetően szintén, a közös megvalósításban szükséges egyeztetni.

Kelenföldi állomás felvételi épülete:

- A MÁV törekvése az, hogy a Kelenföldi pályaudvarra új felvételi épület kerüljön, elsősorban utasforgalmi szempontból. A lesüllyesztett térszintre érkezik minden közlekedési eszköz, ezért felesleges lenne a beérkező utasoknak a közlekedési szolgáltatás további igénybeviteléhez felmenniük. A jobb kiszolgálás érdekében pinceszinten elhelyezett utasforgalmi csarnok kialakítása szükséges.
- A felvételi épület műemléki védettség alóli feloldását két ízben is kezdeményezték, de a kerület és a főváros a védettségi határozatát a tulajdonos tiltakozása ellenére hozta meg. Javasolja újabb egyeztetés kezdeményezését a műemléki védelem alóli felmentés érdekében.

Keleti pu. második kijárat:

- A MÁV felvételi épület rekonstrukcióját a megismert metróépítkezésekhez illeszteni kell, ezért további egyeztetése szükségesek.
- Felszíni rendezési terv a felszíni parkolási lehetőséget csökkenti. A szabályozási terv szerint a Thököly úti oldalon mélyparkoló van tervezve. Mire a DB-R metró forgalom növelő hatása megjelenik, addigra ennek kiépítését együttes beruházásban vagy befektetők bevonásával meg kell oldani, mert az állomás közelében majd nem lehet parkolni.

Magyar Műszaki Biztonsági Hivatal Műszaki Biztonsági Felügyelőség részéről:

Cserti Istvánné

„Az építészeti engedélyezési eljárásokban (végleges használatbavételi eljárás) szakhatósági jogunkat gyakoroljuk a 46/1997. (XII. 29.) KTM rendelet alapján, illetve a létesítés külföldi villamos berendezéseinek engedélyezésére vonatkozó kijelölésünket [68/1996. (XII. 28.) IKIM rendelettel módosított 8/1984. (VII. 1.) IpM rendelet 13. § (2) bek.] érvényesítjük.

Ez ügyben kérjük Önöket, hogy a beruházónak (vagy megbízottjának) előre jelezzék, hogy a használatbavételi engedélyhez szükséges Felügyelőségünk szakhatósági hozzájárulása.”

II. Szakhatóságok és a kezelői feladatokat ellátó szervek előzetes nyilatkozatai:

1. Terület-felhasználási engedély

Önkormányzatok építési hatóságainak írásban adott előzetes nyilatkozatai:

BFFH Főépítész Iroda

2004. február 4-én kelt 21-296/2004. sz. nyilatkozatában kifejtette, hogy a Fővárosi Közgyűlés 1977. január 16-án 22/1977.(I. 16.) Főv.Kgy. számú határozatával jóváhagyott Budapest Településszerkezeti Tervének alátámasztó munkarészei a közlekedésfejlesztés elemeiként tartalmazzák a tárgyi metróvonalat. E terv terület-elhasználásának megfelelően készült és a 46/1998.(X. 15.) Főv. Kgy. sz. rendelettel jóváhagyott Fővárosi Szabályozási Keretterv 2. sz. mellékletét képező védelmi és korlátozási térképe megjeleníti 4. sz. metró nyomvonalát követő tervezett védelmi zónát, és az azon belül vezetett metróval számol.

XI. kerületi Önkormányzat Polgármesteri Hivatal Építési és Műszaki Iroda

2003. október 15. XIV-296-31/2003 sz. nyilatkozatában hozzájárulását kikötés nélkül megadta.

IX. kerületi Önkormányzat Polgármesteri Hivatal Jegyzője

2004. február 6-i XXI-349/2004 sz. nyilatkozatában hozzájárulását az engedélyezési eljárás jelenlegi fázisára az alábbi kikötésekkel megadja:

- A tervezési munkálatok során be kell tartani a 26/2002.(X. 10.) sz. önkormányzati rendelet, Bp. IX. Ker. Belső Ferencvárosi Kerületi Szabályozási Terve (KTSZ) 29. § (17) bek.-ben rögzített zajvédelmi követelményeket, a (18) bek.-ben rögzített nagy-volumenű földkitermeléssel kapcsolatos zaj, por és közlekedési ártalmak elleni védelem követelményeit, valamint a (21) bek.-ben leírt építési és üzemi zaj elleni védelem követelményeit.
- A Ráday utcai építkezésnél a nagytömegű földszállítás a díszburkolattal ellátott Ráday utcát nem érintheti. Továbbá felhívta a figyelmet az ingatlanulajdonosok érdekérvényesítésének szükségességére.

V. kerület Belváros-Lipótváros Önkormányzat Polgármesteri Hivatal Építési és Műszaki Osztály

2003. március 28-i V-294/2/2003 sz. nyilatkozatában a felszíni rendezéshez kapcsolódó kikötésekkel (Kiskörúti villamos megtartása, Váci utca-Vásárcsarnok aluljáró építése, Belgrád rkp-i hajóállomás megtartása, 2-es villamos felszíni átvezetése) megadta.



VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat Polgármesteri Hivatal Építésigazgatási Osztály
2004. január 28-i 8-362/6/2004 sz. nyilatkozatában hozzájárult az alábbi kikötésekkel:

- A Rákóczi téri állomásnál mélygarázs van tervezve, a metróállomás építését a mélygarázsok összekapcsolva kell megépíteni.
- A metróépítés során veszélyeztetett épületek jegyzékét aktualizálni kell. A kerületet elérő kivitelezést megelőzően legalább 30 nappal, illetve ezt követően folyamatosan az érintett épületekről statikus szakértő által állagfelmérést kell készíteni, a mindenkori tulajdonosok egyetértő aláírásával ellátva. A kivitelezés során keletkezett károkat a mindenkori tulajdonos aláírásával ellátott jegyzőkönyvben kell rögzíteni.
- A metróépítés során idegen ingatlanban, épített környezetben okozott károk helyreállítása az építető kötelessége.
- Az építési technológiák felszínre és környezetre gyakorolt hatását vizsgálni kell. A résfalas technológia víz-visszaduzzasztó hatásának megszüntetéséről gondoskodni kell, különös tekintettel a Rákóczi téri vásárcsarnokra.
- A hivatkozott önkormányzati rendelet szerint a kerületben fát kivágni csak az I. fokú környezetvédelmi hatóság engedélyével lehet. A fa kivágás iránti engedély kérelmet a Bp. Józsefvárosi Önk. PH. Hatósági Ügyosztály Építésigazgatási Osztályára kell benyújtani a védendő, megmaradó fákról kertészeti szakértő által készített védelmi tervekkel együtt.
- A kivitelezés ideje alatt organizáció és forgalomtechnikai egyeztetés szükséges.
- Az építés során a munkabiztonsági, technológiai zaj, és rezgésvédelmi előírásokat be kell tartani. Kivitelezés során a lakosság zavarását a lehetséges minimumra kell csökkenteni.
- A környező ingatlanok, lakóházak, pályaudvar biztonságos gyalogos és gépjármű közlekedéséről gondoskodni kell.

VII. kerület Erzsébetvárosi Önkormányzat Polgármesteri Hivatal Műszaki Iroda

2004. január 16-án kelt VII-455/2004 sz. levelében jelezte, hogy jelen bejárást követően, de legkésőbb 2004. február 22-ig nyilatkozik.

2. Szakhatóságok nyilatkozatai

ÁNTSZ Fővárosi Intézete

2004. február 17-én kelt 659-3/2004 sz. telefax nyilatkozatában jelezte, hogy szakhatósági nyilatkozata folyamatban van és a jogszabályban biztosított határidőig megadja.

BRFK Közlekedésrendészeti Főosztály

2003. február 3-i 181-1/9/4/1/2003 sz. nyilatkozatában hozzájárulását kikötés nélkül megadta.

Kulturális Örökségvédelmi Hivatal Igazgatási és Hatósági Igazgatóság

2003. március 25-én kelt 10024/4/2003 sz. BFFH Közmű Ügyosztály: 2003. januárban adott 11.273/2003 sz. nyilatkozatában hozzájárulását a régészeti értékek védelme érdekében teendő intézkedések előírásával megadta:

- A Budapesti Történeti Múzeum által készített „Budapesti 4. Sz. metróvonal I. szakasz előzetes hatástanulmányának régészeti örökségvédelméről szóló fejezete” c. tanulmányban megállapítottak szerint kell eljárni.
- A tervezett földmunkák megkezdése előtt próbafeltárást kell végezni az állomások területén, ennek eredményétől függően megelőző feltárást vagy régészeti megfigyelést kell folytatni.
- Régészeti szakfeladatok ellátására a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. tv. és a 18/2001.(X.18.) NKÖM sz. rendelet szerint szerződést kell kötni a Budapesti Történeti Múzeummal.

- A régészeti szakfelügyeletről jegyzőkönyvet kell felvenni, melyet a munkák befejezését követő 15 napon belül a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal Igazgatási és Hatósági Igazgatóság Budapest Fővárosi Irodához kell eljuttatni.

HM Honvéd Vezérkar Hadműveleti Csoportfőnökség

2003. február 25-i 180/3/2003 sz. nyilatkozatában hozzájárulását kikötés nélkül megadta.

MBF-TMB Engedélyezési Felügyelet

1999. április 20-i 39/36000/2003 sorsz. nyilatkozatában és az azt követő 2003. január 27-i 39/1/36300/2003 sorsz. nyilatkozataiban a hozzájárulását kikötés nélkül megadta.

Hírközlési Felügyelet HTH Budapesti Iroda

2003. január 22-i BN-1065-1/2003 sz. nyilatkozatában hozzájárulását az engedélyezési eljárás további fázisaiban való ismételt megkeresések igényével megadta.

Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság

2003. június 25-i H.78.178-3/2003 sz. nyilatkozatában hozzájárulását az

- az állomásokhoz tervezett vízi létesítmények megvalósításához vízjogi létesítési engedély megszerzése,
- az építés során az árvízvédelmi védvonal védképességének folyamatos biztosítása,
- kivitelezés megkezdéséhez az elsőfokú vízügyi hatóság írásbeli hozzájárulásának megszerzése,
- talajvíz, rétegvíz és karsztvíz monitoring rendszer kiépítése,
- kötelezettségekkel megadta.

(A termálkarsztvízre vonatkozó monitoring rendszer előtervét a 2002. június 7-én kelt

H.65.293-2/2002 sz. elvi vízjogi engedélyével jóváhagyta, de a jóváhagyás 2003 júniusában lejárt.)

Fővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság

2003. március 24-i 77-30/2003 sz. nyilatkozatában a 2000. április 17-i 49/43/2000 számú, és a 2000. június 5.-én kelt 49/52/2000 számú korábbi leveleiben foglaltakat megerősíti. Korábbi hozzájárulásában elfogadta a vasúthatósági engedélyben foglaltak megvalósítását, és kérte annak figyelembevételét, hogy az új metróvonalat rendkívüli helyzet esetén szükségóvóhelyként lehessen életvédelmi célra felhasználni. A meglévő metróvonalak polgári védelmi képességét az építés során is biztosítani kell.

Magyar Geológiai Szolgálat

2003. március 25-i 271-2/2003 sz. I. fokú földtani szakhatósági határozatában a környezetvédelmi engedélyezési eljárásban adott 2002. okt. 26-i 580-5/2002 sz. határozatában foglaltakat a vasúthatósági eljárásban is érvényesnek tartja. (Dunai átvezetés körülményeinek jobb megismerése érdekében előírt vizsgálatok folytatásának, és a további tervezési és kivitelezési folyamatokban a hivatal bevonásának kötelezettsége.)

Fővárosi Tűzoltóparancsnokság:

2003. április 4-i 11083/2003 számú szakhatósági hozzájárulását – a Tervezési Irányelvekben foglaltakat kiegészítve – az alábbi kikötésekkel megadta:

1. Alagutakban a tűzcsapok távolsága legfeljebb 50 m lehet. A tűzcsapokat szerelvény szekrényekkel és szerelvényekkel kell ellátni. A szerelvényezést a kivitelezés során egyeztetni kell a Fővárosi Tűzoltóparancsnoksággal.
2. Az alagúti tűzcsapokat, illetve a tűzivíz hálózatot összekötő flexibilis csatlakozó elemeket jól megvilágított helyen és könnyen hozzáférhetően kell elhelyezni.



3. A vonalalutakban csak nehezen éghető anyagú és toxikus gázokat, füstöt nem fejlesztő szigetelésű kábeleket szabad alkalmazni. A kábelek tűzszakaszolását tűzgátak szakaszos kialakításával kell biztosítani. A tűzszakaszok méreteit a kivitelezés során a Fővárosi Tűzoltóparancsnoksággal egyeztetni kell.
4. A kiürítési és menekülési útvonalakat irányfényekkel meg kell jelölni. A lámpatestek konkrét elhelyezését és méreteit a 2/1998. (I. 16.) MüM rendelet 1. táblázatában megadott szempontok szerint kell megtervezni és azt a kivitelezés időszakában a Fővárosi Tűzoltóparancsnoksággal egyeztetni kell.
5. Ha az állomások közötti távolság meghaladja a 600 métert, az összekötő alagutakat egyenletes elosztásban 300 méterenként kell kiépíteni.
6. Az összekötő folyosókba tervezett tűzgátló ajtók tűzállósági határértéke legalább 1,5 óra legyen. A tűzgátló ajtók kialakítását, méreteit az átjáró keresztmetszetek függvényében kell meghatározni, a kiürítési irányok meghatározása érdekében a tervezés során a Fővárosi Tűzoltóparancsnoksággal egyeztetni kell.
7. A 20+30.00 szelvénybe tervezett kettős funkciójú vonali főszellőző menekítő lépcsőhöz vezető ajtói a menekítés irányába nyíljanak, szélességük legalább a lépcsőkarok szélességével megegyező legyen.
8. A tűzoltóság részére olyan vezeték nélküli hírközlő rendszert kell kiépíteni, amely esemény során a metróvonal bármely pontján beavatkozást végző tűzoltó egységek és a tűzoltóság hírközpontja, valamint a metró műszaki személyzete között összeköttetést biztosít.
9. A biztonsági és irányfény-világítás, a vezetékes hírközlő (telefon, hangosbemondó) berendezések, valamint minden olyan berendezés (hő- és füstelvezetés, tűzjelző, oltórendszerek) – amely tűz vagy más káresemény bekövetkezésekor az utazóközönség felvilágosítását, mentését, kiürítését segíti – kábelhálózatának és egyéb szerkezeti elemeinek védelmét úgy kell kialakítani, hogy azok vészhelyzetben (pl. kábeltűz) is működőképesek legyenek. A működőképesség biztosításának időtartamát és módját a kivitelezés megkezdése előtt igazolt módon egyeztetni kell a Fővárosi Tűzoltóparancsnoksággal.

Központi Közlekedési Felügyelet Vasúti Felügyelete

Mint a jármű típusengedélyt kiadó hatóság 2004. február 16-i VF/360/01/2004 sz. hozzájárulását megadta a próbapálya kialakítási követelményeit rögzítő feltételekkel:

- A járműtelephez legalább 1000 méter hosszúságú próbapályát kell építeni, amely 500 m gyorsítási szakaszból, min. 50 m sebességmérési, 300 m fékút mérő sík egyenes szakaszból és legalább 150 m biztonsági szakaszból épüljön fel.
- A sebességmérő és fékút mérő szakaszba kitérőt beépíteni tilos.
- A próbapálya áramellátását és biztosítóberendezését a vonali jellemzőknek megfelelően kell kiépíteni. A vonalon előforduló minden vészhelyzet és rendkívüli esemény imitációjára alkalmas legyen.

3. Közművek nyilatkozatai

ELMŰ Rt. Közép-pesti Régió

2003. jan.16-i 083/2003 sz. nyilatkozatában a kéri a régióra vonatkozó dokumentáció megküldését jóváhagyásra.

ELMŰ Rt. Főelosztóhálózati Igazgatóság Távvezeték Osztály

2003. jan.16-i 1443-10/2003 sz. nyilatkozatában az üzemeltetői hozzájárulást megadja, de figyelmeztet a lejárt 30 illetve 120kV-os közmű engedélyek ismételt egyeztetésének szükségességére.

ELMŰ Rt. Hálózati Stratégiai Igazgatóság

2003. február 7-i 14120/25/2003 sz. nyilatkozatában kijelenti, hogy a metró üzemeltetéséhez szükséges energia a hálózatfejlesztési feltételekkel rendelkezésre áll.

ELMŰ Rt. Műszaki Szolgáltatási Igazgatóság Távközlési Osztály

2003. jan. 24-i 146500/34/2003 sz. nyilatkozatában a korábbi hozzájárulását megerősíti, megadva a közműegyeztetés további lehetőségét.

MATÁV Rt Budai MSZK FNYO Nyilvántartási Csoport

2003. január 24-i telefax nyilatkozatában kéri a felszíni rendezések részletes közmű egyeztetését és állomásonként megadja a területileg illetékes központokat. Kéri a további engedélyezési eljárásokba való bevonásukat.

MATÁV Rt Budai MSZK FNYO:

2003. január 28-i telefax nyilatkozatában megerősíti az 1999. január 29-i 57-103/7003 sz. nyilatkozatát.

Fővárosi Gázművek Rt. Hálózatberuházási Osztály

2003. február 10-i K-164/HBO nyilatkozatában megerősíti az 1999. február 25-i K-150/HFO sz. nyilatkozatában foglaltakat, melyben a vasúthatósági engedélyezés ellen kifogást nem emel, a metró építés miatt szükséges hálózat átalakítási munkák pontos építési paramétereit a következő tervfázisban határozza meg.

Fővárosi Vízművek Rt:

2003. január 17-i 70/3/2 sz. nyilatkozatában kijelenti, hogy az 1998-1999 években kiadott nyilatkozatok megerősítését csak a tervdokumentáció benyújtása után tudják megadni.

Fővárosi Csatornázási Művek Rt.

2003. január 22-i 29/2003.MSZF. 51/2003. Mém. O. sz. nyilatkozatában fenntartja a korábbi elfogadó és további egyeztetést kérő nyilatkozataiban foglaltakat. Továbbá felhívja figyelmet a következőkre:

- a csatorna bekötésért víziközmű fejlesztési hozzájárulást kell fizetni,
- a kiváltásra kerülő csatornák csak közterületen haladhatnak, ennek teljesítését hivatalos helyszínrajzzal a műszaki átadás-átvételi eljáráson igazolni kell,
- az építkezés során jelentkező talajvíz, rétegvíz közcsatornába való bevezetéséhez külön engedély kell kérni,
- a közcsatornába és élővizekbe csak az előírásoknak megfelelő minőségű víz vezethető.

Kéri, hogy az Engedélyes nyilatkozzék a tárgyi metróvonal távlati tervezett nyomvonaláról.

Budapesti Táv hő Szolgáltató Rt.

2003. január 23-i 200856/03 sz. nyilatkozatában hozzájárulását a további egyeztetések igényével megadta.

Fővárosi Közterület Fenntartó Rt.

2003. január 30-i 553/78/4/96/2003 sz. nyilatkozatában hozzájárulását megadta. Kéri a felszíni létesítmények és aluljárók kiviteli terveit üzemeltetői véleményezésre megküldeni.



4. Egyéb érdekeltek nyilatkozatai

BFFH Közmű Ügyosztály

2003. januárban adott 11.273/2003. sz. nyilatkozatában hozzájárulását a további tájékoztatás igényével megadta.

BFFH Környezetvédelmi Ügyosztály

2003. januárban adott 08-250/03 sz. nyilatkozatában hozzájárulását a további tájékoztatás igényével megadta.

Budapest Gyógyfürdői és Hévízei Rt.

2003. február 17-i 40/03 sz. nyilatkozatában a felszíni rendezéshez adott 2001. febr. 5-i 43/V/2001 sz. és a 2001. június 8-i 200/V/2001 sz. hozzájárulásában foglaltakat fenntartja.

MÁV Rt. Fejlesztési és Forrásallokációs Főosztály

2003. február 11-i Gy.49-25/2003 sz. nyilatkozatában fejlesztési szempontból a korábbi nyilatkozatát megerősíti. Továbbá:

- Kiviteli tervek egyeztetését kéri és javasolja a MÁV alatti gyalogos aluljárók és a metró peron összekapcsolási lehetőségének vizsgálatát
- A pályaudvari felvételi épület átépítése és a metróhoz kapcsolódó gyalogos forgalom optimális kialakítása érdekében további egyeztetést javasol.
- Keleti pu. és a K-Ny metróvonal második kijáratának kapcsolatával egyetért.

BKV Rt. Villamos Üzemigazgatóság

2003. január 22. adott 843/26/2003 sz. nyilatkozatában az 1999. március 3-i hozzájárulásában foglaltakat fenntartja. A Trolibusz Üzemigazgatósággal és a BKV Rt. hírközlő kábeleit üzemeltetővel egyeztetett hozzájárulásában az alábbi észrevételeket teszi:

- a közmű vállalatokkal azonos módon, a továbbtervezés során is egyeztetést kér,
- a közműgenplánok kiegészítésre szorulnak, az üzemelő optikai föld és légkábelhálózat hiányzik,
- a vontatási áramátalakítók erősáramú és távvezérlő kábelek folytonosságát és teljes üzemvitelét az építés alatt fenn kell tartani,
- építés során gondoskodni kell a közúti vasúti vágányhálózat védelméről.

BKV Rt. Metró Üzemigazgatóság

2004. január 5-én adott 46/7/2004 sz. üzemeltetői hozzájárulását az alábbiak figyelembevételével adta meg:

- a végleges vonaltervekben az oldalgyorsulás értékeknek meg kell felelni az OVSZ-II. 2.6 pontjában foglaltaknak,
- szolgálati vonatknál max. 40 km/ó sebességgel kell számolni,
- a mozgó keresztezési középrészek felvághatók legyenek,
- a kitérőket a Metró F1 Jelzési Utasítás szerint kell számozni,
- a vonal kiágazását úgy kell kiképezni, hogy későbbiek során a folyóvágány helyére a kitérők is lekötethetők legyenek,
- megfontolandónak tartja a 60 kg-os sínek beépítésének lehetőségét is,
- tudomásul veszi, hogy a Magyar Rádió környékére speciális zaj- és rezgéscsökkentő szerkezet van tervezve,
- a járműtelepi vágányok 9. és 10. sz. kiágazó kitérői ne legyenek függőleges ívbe telepítve.

BKV Rt. Metró Üzemigazgatóság

2003. november 13-i adott 6/752/2003 sz. nyilatkozatában a Keleti pu. kihúzóba tervezett – átdolgozott – vágányhálózatot elfogadja, az üzemi összekötő kiépítését továbbra is „megfontolandónak tartja”.

Mozgássérültek Budapesti Egyesülete

1999. április 14-i véleményükben hozzájárulnak, de a járművek beszerzése előtt további egyeztetést tartanak szükségesnek.

III. Építési feltételek:**1. Előzmények**

A tervezés alapkövetelményeit a Fővárosi Közlekedési Felügyelet által 1998. április 21-én IV-132/1998 számon jóváhagyott a tárgyi metróvonalra kidolgozott „*Különleges Feltételek a DB-R Metróvonal Tervezési Irányelveihez*” c. műszaki előírás határozza meg.

A metróvonal megépíthetőségét a Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség által 2003. július 10-én KF: 190-36/2003 számon kiadott elsőfokú és az azt megerősítő Környezet- és Természetvédelmi Főfelügyelőség által 2003. november 25-én 14/2926/30/2003 számon kiadott másodfokú határozata biztosítja.

Az engedélyezés alapjául az engedélykérelemmel együtt benyújtott, majd a 120 m-es állomási peronhossz kiépíthetősége és a környezetvédelmi engedélyben előírt módosítás alapján átdolgozott, a mellékelt terv és iratjegyzékkel pontosított engedélyezési tervdokumentáció szolgál.

2. Terület igénybevétele

Főváros által elkészített közlekedési koncepció a Budapest Településszerkezeti Tervének alátámasztó munkarészei a közlekedésfejlesztés részeként, és a Fővárosi Szabályozási Keret 2. sz. mellékletét képező védelmi és korlátozási térképe tartalmazza a tárgyi metróvonalat, de a végleges nyomvonal alapján a terveket aktualizálni szükséges.

A kerületek által jóváhagyott ill. a jóváhagyás folyamatában lévő, a metróhoz kapcsolódó felszíni rendezés alapjául szolgáló szabályozási tervek a metró nyomvonalra kötöttségeiből indulnak ki. A Bocskai út, Móricz Zsigmond körtér és a Gellért tér állomásokhoz kapcsolódó felszíni kialakítás már folyamatban van.

A tervezett felszíni létesítményekhez tartozó ingatlanok tulajdonosai a Magyar Állam, a fővárosi és kerületi önkormányzatok, a MÁV Rt, a BKV Rt és a lift és szellőző elhelyezésében érintett társasházak az előzetes hozzájárulásukat megadták. Az előzetes hozzájárulások időközben elévültek, ezért azokat a későbbi építési engedélyezési eljárásokban ismételtén meg kell kérni.

3. Vízszintes vonalvezetés

A vízszintes vonalvezetést a tervezett állomások helyei határozzák meg. A vonali alagutak általában párhuzamosak egymással, tengelytávolságuk 19,0 m.

Valamennyi állomás egyenesben helyezkedik el. A vonalvezetés kialakítása biztosítja azt, hogy a tervezett 80 m hosszúságú peronok esetleges jövőbeni meghosszabbítási igénye esetén az új (40 m-es hosszabbítás) peronszakasz is az állomás egyenesébe kerüljön.

A tervezett pályáívek klotoid átmenetiívekkel kerülnek kialakításra. Az átmenetiívek dinamikailag szükséges hosszát, paramétereit, a túlelérést a várható menetdiagramból származtatták le. Az alagút vonalvezetése a számított pályaadatok alapján került megtervezésre.

Kelenföldi pu. állomás-Tétényi út állomás között $R = 800\text{ m}$ sugarú balív és egyenes szakasz van. Tétényi út állomás-Bocskai út állomás között egyenes szakasz, és a bal vágányban $R = 550\text{ m}$ sugarú, a jobb vágányban $R = 500\text{ m}$ sugarú balív van. Bocskai út-Móricz Zsigmond körtér állomások között a jobb vágány egyenes, a bal vágányban $R_1 = R_2 = 5000\text{ m}$ sugarú ellenív van. Móricz Zsigmond körtér- Szent Gellért tér állomások között $R = 500\text{ m}$ sugarú jobbív és egyenes szakasz van. Ebben az állomásközből van (Szent Gellért tér állomás előtt) a két alagút között jobbos vágánykapcsolatot adó üzemi összekötővágány. Szent Gellért tér - Fővám tér állomások között $R = 500\text{ m}$ sugarú balív van. Fővám tér-Kálvin tér állomások között a bal vágányban $R = 520\text{ m}$ sugarú, a jobb vágányban $R = 550\text{ m}$ sugarú jobbív van. Kálvin tér-Rákóczi tér állomások között a bal vágányban $R = 600\text{ m}$ sugarú, a jobb vágányban $R = 500\text{ m}$ sugarú - csekély iránytörést adó - jobbív, majd egyenes, ezt követően $R = 400\text{ m}$ sugarú jobbív van. Rákóczi tér-Népszínház u. állomások között $R = 400\text{ m}$ sugarú balív van. Népszínház u.-Baross tér állomások között egyenes szakasz, majd $R = 400\text{ m}$ sugarú jobbív van.

4. Magassági vonalvezetés

A nyomvonal magassági vonalvezetését a Kelenföldi pu. járműtelepi bűjtató műtárgy helyigénye, a Bocskai u. állomáson tervezett budafoki elágazás bűjtató műtárgy helyigénye, a Duna medrének, valamint az alatta lévő vízzárórétég szintje, a felülről keresztezni kívánt meglévő ÉD-i metróvonal szintje, az egyes állomások 3 ‰ emelkedőben-esésben történő kialakíthatósága, az állomások előtti fékezési emelkedő kialakíthatósága, illetve a végállomásokon a továbbvezetés optimális megvalósíthatósága határozza meg. A vonalvezetés a Baross tér állomáson mind a mélyvezetésű tovább építésre, mind a kéreg alatti továbbvezetésre és a távlati üzemi kapcsolat létrehozására lehetőséget ad. A két vágány – ezáltal a két alagút – magassági vonalvezetése az állomások 3 ‰ emelkedőben-esésben való kialakíthatósága érdekében kis mértékben eltér egymástól.

Jobb vágány magassági vonalvezetése:

Kelenföldi pu. állomás-Tétényi út állomás között 29,7 ‰ esés, majd a 8+10 sz.-től 15,1 ‰ emelkedő van. A függőleges lekerekítőívek 5000 m és 6250 m sugarúak. A sínkoronaszint 14-20 m mélyen van a terepszint alatt.

Tétényi út állomás-Bocskai út állomás között 7,4 ‰ esés, majd a 2+35 sz.-től 14,3 ‰ emelkedő van. A függőleges lekerekítőívek 16000 m sugarú. A sínkoronaszint 14-18 m mélyen van a terepszint alatt.

Bocskai út-Móricz Zsigmond körtér állomások között 3,0 ‰ esés és 16,8 ‰ esés van. A függőleges lekerekítőívek 7500 m és 5000 m sugarúak. A sínkoronaszint 14-24 m mélyen van a terepszint alatt.

Móricz Zsigmond körtér- Szent Gellért tér állomások között 28,8 ‰ esés és 5,0 ‰ esés van. A függőleges lekerekítőív 5000 m sugarú. A sínkoronaszint 24-34 m mélyen van a terepszint alatt.

Szent Gellért tér - Fővám tér állomások között 3,0 ‰ emelkedő van. A sínkoronaszint 10-30 m mélyen van a terepszint alatt. (Duna medre alatt 11-19 m.)

Fővám tér-Kálvin tér állomások között 26,9 ‰ emelkedő van. A függőleges lekerekítőívek 5000 m és 7100 m sugarúak. A sínkoronaszint 14-24 m mélyen van a terepszint alatt.

Kálvin tér-Rákóczi tér állomások között 8,1 ‰ esés és 3,0 ‰ emelkedő van. A függőleges lekerekítőívek 8000 m és 15000 m sugarúak. A sínkoronaszint 21-23 m mélyen van a terepszint alatt.

Rákóczi tér-Népszínház u. állomások között 17,5 ‰ emelkedő van. A függőleges lekerekítőívek 7500 m és 10000 m sugarúak. A sínkoronaszint 19-22 m mélyen van a terepszint alatt.

Népszínház u.-Baross tér állomások között 19,5 % emelkedő van. A függőleges lekerekítőívek 6500 m és 7500 m sugarúak. A sínkoronaszint 19-16 m mélyen van a terepszint alatt.

Bal vágány magassági vonalvezetése (Esésviszonyok a közlekedő vonat szempontjából, a szelvényezéssel ellentétesen; a sínkoronaszint terepszint alatti mélysége azonos a jobb vágánnyal).

Baross tér-Népszínház u. állomások között 19,1 % esés van. A függőleges lekerekítőívek 6500 m és 7500 m sugarúak

Népszínház u.-Rákóczi tér állomások között 18,6 % és 3 % esés van. A függőleges lekerekítőívek 7500 m sugarúak.

Rákóczi tér-Kálvin tér állomások között 3,0 % esés és 8,1 % emelkedő van. A függőleges lekerekítőívek 8000 m és 10000 m sugarúak.

Kálvin tér-Fővám tér állomások között 26,4 % esés van. A függőleges lekerekítőívek 6900 m és 7100 m sugarúak.

Fővám tér-Szent Gellért tér állomások között 3,0 % esés van.

Szent Gellért tér-Móricz Zsigmond körtér állomások között 5,0 % emelkedő és 28,7 % emelkedő van. A függőleges lekerekítőívek 5000 m sugarúak.

Móricz Zsigmond körtér-Bocskai út állomások között 16,8 % emelkedő van. A függőleges lekerekítőívek 7500 m és 5000 m sugarúak.

Bocskai út-Tétényi út állomások között 14,7 % esés, majd a 2+16 sz.-tól 7,5 % emelkedő van. A függőleges lekerekítőívek 18000 m és 12000 m sugarúak.

Tétényi út-Kelenföldi pu. állomások között 15,5 % esés, majd a 8+10 szelvénytől 29,7 % emelkedő van. A függőleges lekerekítőívek 5100 m és 5000 m sugarúak.

5. Alagút

Az engedélyezési terv a tárgyi vonal építésének alap paramétereit határozza meg, kivitelezésre nem jogosít.

Az alagút építését csak a kivitelező ismeretében elkészített és a Fővárosi Közlekedési Felügyelet által jóváhagyott kiviteli tervek, technológiai eljárás és a közművekkel előzetesen egyeztetett organizációs terv alapján szabad megkezdni.

Az alagút kiviteli tervét úgy kell elkészíteni, hogy a vonal hosszútávú üzemeltetése során felmerülő kapacitás bővítési igény esetén, lehetőséget biztosítson - a nagyobb befogadóképességű (120 m hosszú) szerelvények üzemeltetéséhez - az állomási peronok utólagos meghosszabbítására.

Az alagút vonalvezetését a tervezett vasútvonal forgalmi és műszaki követelményei határozzák meg, ettől való bármely eltérést minden esetben be kell jelenteni a Fővárosi Közlekedési Felügyeletnek.

Az alagút kiviteli terveinek elkészítése előtt az alagutak nyomvonala feletti épületek alapozási síkját meg kell határozni és azt a jóváhagyásra felterjesztendő kiviteli terven be kell mutatni.

A felszínstüppedések előrebecslése érdekében 1998-ban GRG Mérnöki Iroda Kft. által készített „*Felszínstüppedések Előrebecslése a DBR Metróvonal Zárt Építési Módszerrel Épített Szakaszai Felett*” című tanulmány csak elővizsgálatként vehető figyelembe. A tanulmány alapján végzett állapotfelmérések eredményei az elévülés és a nyomvonal módosulása miatt nem használhatók fel.

A jelen eljárásban tárgyaltnyomvonal mentén várható talajsüppedés határvonalát az újabb földtani vizsgálati eredmények, az alagút és állomás építések során számba vehető építési technológiák és a végleges nyomvonal ismeretében kell meghatározni. A süppedési teknő határvonalával érintett felszíni építmények állapotát az építés megkezdését megelőzően legfeljebb egy évvel tételesen, minden ingatlanra kiterjedően, reprodukálható módon fel kell mérni. A felmérési jegyzőkönyvet minden ingatlan tulajdonossal dokumentált formában ismertetni kell. Az építmény állapotfelmérése, az épület szerkezete és statikai jellemzői alapján meg kell határozni az adott épületre megengedhető deformációs alapparamétereket és a nem kívánatos eltérések megakadályozására teendő intézkedéseket. Az építés megkezdése előtt az Engedélyesnek gondoskodnia kell olyan monitoring rendszer kialakításáról, amely a megállapított paraméterek változását az építés időszakában folyamatosan figyelemmel kíséri és gondoskodik a károsodás elhárítása érdekében szükséges megelőző intézkedések megtételéről.

6. Állomások és állomási berendezések

Minden állomási műtárgy kiviteli tervét úgy kell elkészíteni, hogy a metróvonal hosszú távú üzemeltetése során – a felmerülő kapacitás bővítési igény kielégítése érdekében – lehetőséget biztosítson a 120 m hosszú állomási peronok kialakítására.

Az állomások földémszerkezetét a felszín helyszíni adottságainak figyelembe vételével romteherre és a vonatkozó közúti előírásoknak megfelelően közúti teherre kell méretezni. E földémszkekről külön min. 1:100 léptékű általános tervet kell készíteni a metszetekkel, szigeteléssel és burkolattal együtt.

A résfal illetve az állomási és vonali műtárgyak szigetelés csatlakozását részletesen be kell mutatni.

A állomás szerkezet és belső elrendezés kialakításánál gondoskodni kell a nagy tömegű berendezések (mozgólépcső gépek, transzformátorok, szellőző gépek stb.) üzemeltetés során, az utasforgalom zavarása nélkül történő felújítási lehetőségéről.

Valamennyi vágánykapcsolattal rendelkező állomáson (Etele tér, Gellért tér, Baross tér) a jobb és balvágányi járműfoglaltsági helyzetek megfigyelésére szükséges ellenőrző monitorok helyét meg kell határozni.

Az állomások építésének engedélyezése az Engedélyes kérelmére külön eljárásban történik. A további tervezési munkák során figyelembe kell venni az benyújtott tervdokumentáció és az előzetes hozzájárulások alapján megállapított szempontokat:

Etele tér (Kelenföldi pályaudvar):

MÁV Rt-vel további egyeztetés szükséges a pályaudvari felvételi épület átépítése és a metróhoz kapcsolódó gyalogos fogalom optimális kialakítása érdekében, meg kell vizsgálni a pályaudvari gyalogos aluljárók és a metró peron összekapcsolási lehetőségét.

Tétényi út:

Az állomási tetővilágító ablakokat városképvédelmi és polgári védelmi szempontból egyeztetni szükséges az illetékes szakhatóságokkal.

Bocskai út:

Az előzetesen megépített aluljáróhoz csatlakozik az állomási műtárgy.

Móricz Zsigmond körtér:

Az előzetesen megépített aluljáróhoz csatlakozik az állomási műtárgy.

Építés során gondoskodni kell a meglévő polgári védelmi óvóhelyek épségének megőrzéséről.

Szent Gellért tér:

Építés során az árvízvédelmi védképesség megtartását szavatolni kell.

Fővám tér:

Építés során az árvízvédelmi védképesség megtartását szavatolni kell.

Tekintettel a Duna alatti földtani viszonyokra, az állomás kiviteli tervének elkészítésénél különös gonddal kell eljárni. A tényleges mérnökgeológiai viszonyok ismeretében a 120 m hosszú szerelvények üzemeltetéséhez szükséges állomási peronok kiépítését már ebben az építési fázisban szükséges megvizsgálni.

Kálvin tér:

A meglévő vonallal való kapcsolat kiépítésénél a polgári védelmi képesség folyamatos fenntartásáról gondoskodni kell. Különös gondot kell fordítani a tér védett épületeinek épségére.

Rákóczi tér:

A Rákóczi téri állomásnál a terület rendezési tervében mélygarázs van tervezve, a metróállomás a mélygarázsok tervezésével és építésével összhangban legyen megvalósítva.

Népszínház utca:

Az állomás a fák megóvása érdekében bányászati módszerrel épül. Külön vizsgálatot kell végezni a nyomvonal közelében lévő mélyalapozású épületek közelében az építési technológia meghatározása és a környezetvédelmi követelmények betartása érdekében.

Baross tér (Keleti pu.):

Az állomás építése csak a K-Ny metróvonal állomás második kijáratának használatbavételi engedélye birtokában kezdhető meg.

A K-Ny metróvonal összekötését mélyszinti átszállás lehetőségével kell kialakítani.

A végállomási kihúzó vágány pályaszerkezete teljes hosszában rezgéselnyelő rugalmas szerkezet legyen.

A végállomási kihúzó vágány vágánykapcsolati térségében gondoskodni kell olyan, megoldásról, amely kisiklás esetén a műtárgy statikai biztonságát nem veszélyezteti.

A végállomási kihúzó vágány üzemi járdája az elméleti 80 m-es vonathosszat nem éri el, meghosszabbítása szükséges. Az ütközőbakoknál a megcsúszási távolság biztosítása szükséges.

7. Vonali műtárgyak

A 20+32 szelvénybe tervezett menekítő vonali szellőző műtárgy elhelyezése és kialakítása ügyében, a Petzvál J. u. 22/A lakóház udvari erkélysor közelsége, és a Bártfai u. 5/A jelű ingatlanon megindított építkezés légátszellőzést csillapító hatása miatt további egyeztetés szükséges. A menekítő szellőző engedélyezésére a felszíni építménnyel együtt külön engedélyezési tervet kell készíteni, majd külön engedélyezési eljárás során egyeztetni az érdekelt szakhatóságokkal.

Vizsgálatot kell végezni a menekítő szellőző járműtől való megközelítési és menekítési feltételeinek javítása érdekében. A vizsgálat eredménye alapján kell a műtárgy kiviteli terveit elkészíteni.

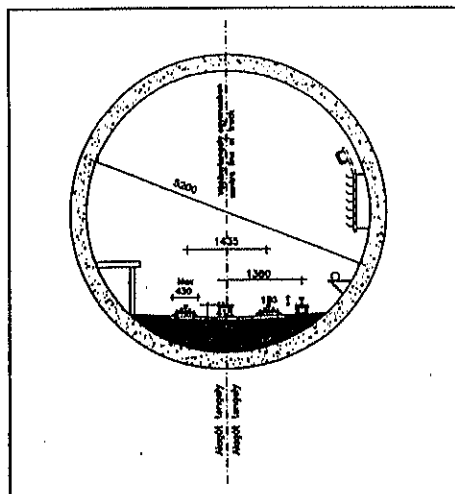
8. Vasúti pálya felépítménye

A vasúti pálya felépítményével kapcsolatban csak rendszerjellemzőket tartalmazó felépítményváltozatokat tartalmaz a tervdokumentáció. Konkrét felépítménytípus jelen engedélyezési fázisban nem kerül engedélyezésre. A pályaszerkezet helyigénye az alagútkeresztmetszet adta lehetőség függvényében az ábrán meghatározott módon kerül rögzítésre.

nyomtávolság: 1435 mm

sínleerősítés bennfoglaló méretei (esetleges leeresztő töcsavarokkal együtt):

- ◆ függőleges kiterjedés: max. 415 mm
 - ◆ vízszintes kiterjedés: max. 430 mm
- áramvezető harmadik sín:*
- ◆ szintengely-távolság a vágánytengelytől: 1380 mm
 - ◆ sínkorona szint a folyópályasín felett: 155 mm



A felépítmény engedélyezésére kérelem és az engedélyezési tervek benyújtása után, külön eljárásban kerül sor. Az engedélyezésre benyújtott felépítménynek meg kell felelnie a környezetvédelmi követelményeknek is (zajhatás, rezgés-hatás, kiemelten védendő objektumok védelme stb.)

9. Vasúti biztosítóberendezés

A vasúti biztosítóberendezés létesítési feltételeit a Fővárosi Közlekedési Felügyelet által IV-570/1999. számon jóváhagyott „DBR, Metró I. szakasz Biztosítóberendezés és automatikus vonatvezetés” című feltétlfüzet határozza meg. A közbeszerzési eljárás megindítása előtt a feltétlfüzet ismételt egyeztetése szükséges.

A felsorolt szempontok-, a nevezett feltétlfüzet által rögzített rendszerkövetelmények előírásai szerint-, a legkorszerűbb kiválasztott berendezés és gyártó ismeretében kell a vasúti biztosítóberendezés és automatikus vonatvezetés engedélyezési tervét elkészíteni.

A vasúti biztosítóberendezés engedélyezése az Engedélyes kérelmére külön eljárásban történik.

10. Utasforgalmi felügyeleti rendszer

Tekintettel az elektronikus műszaki szerkezetek rohamos műszaki fejlődésére, ezen témakörben a benyújtott üzemeltetői alkalmazási előírások és utasítások jóváhagyáskor érvényes változatát kell figyelembe venni oly módon, hogy a biztosítóberendezés üzembiztonságával nem közvetlen összefüggő de ahhoz kapcsolódó Központi Utasforgalmi Diszpécser és egyéb irányítói berendezések legkorszerűbb változatai legyenek megvalósíthatók.

A vágánykapcsolattal rendelkező állomásoknál a vágánykapcsolat térségének megfigyelésére kamerás megfigyelő rendszert kell kiépíteni.

A biztosítóberendezés üzembiztonságával közvetlen összefüggő berendezésegységeknél az engedélyezéskor hatályos jogszabályok (Országos Vasúti Szabályzatok), a szakma által elfogadott harmonizált szabványok, vasútbiztonsági irányelvek előírásainak maradéktalan teljesítésével-, és a bővíthetőség során a biztonsági egyenszilárdság változatlanul tartásának igényével kerül sor a benyújtott tervek értékelésére.

11. Áramellátás

A jelenlegi metróvonalak és az érintett villamos vonalak energiaellátásának folyamatos biztosítása érdekében a DBR metró létesítményeinek építésének megkezdése előtt el kell végezni kábelkiváltásokat. Az építési területeken energiaellátó kábelek nem maradhatnak. A megkerülő energiaellátó kábelek nyomvonalát a munkaterületek megkerülésére alkalmas utcák nyomvonalában kell vezetni.

A vonal áramellátási rendszerterve: I/11-M02. sz. dokumentum alapján a rendszer konkrét kiépítésének engedélyezése az Engedélyes kérelmére külön eljárásban történik.

12. Szellőzési rendszer (rendszerterv száma: I/12)

Jelen eljárás a benyújtott engedélyezési tervek alapján a szellőzési rendszer létesítésének alap feltételeit határozza meg. A benyújtott szellőzési terv fejezetek jelen eljárásban alátámasztó munkarésznek minősülnek.

A véglegesen jóváhagyott alagút és állomási műtárgyak paraméterei alapján kiválasztott gépi berendezések ismeretében kell elkészíteni a szellőző rendszer engedélyezési tervét.

Az engedélyezési tervhez a vonalra összehangolt havária tervet kell mellékelni a tűzbiztonsági és menekítési követelmények figyelembevételével. A szellőző rendszer építésének engedélyezése az Engedélyes kérelmére külön eljárásban történik.

13. Járműtelep

A járműtelephez tervezett próbavágány hossza nem felel meg a vonalra tervezett járművek teljeskörű vizsgálati követelményeinek.

Gondoskodni kell megfelelő hosszúságú (1000 méter) vízszintes próbavágányról, ahol a járművek futásjellemzői $v_{max}+10\%$ azaz 88 km/ó sebességről is kipróbálhatók és a fékberendezések hatása ellenőrizhető az üzemeltetés zavarása nélkül.

A tervezett járműfenntartási technológiai rendszert a jövőbeni vasút üzemeltetővel egyeztetni szükséges. A végleges vágánykép csak a technológiai járműmozgatási igények ismeretében határozható meg.

14. MÁV vágánykapcsolat

A tárgyi metróvonalhoz a MÁV Kelenföldi pályaudvarnál vasúti kapcsolatot kell kiépíteni. A járműtelepet kiszolgáló iparvágány engedélyezése a Központi Közlekedési Felügyelet hatáskörébe tartozik, és jelen eljárással párhuzamosan külön eljárásban történik.

15. Üzemi vágánykapcsolat

A tárgyi vonal építésének első szakaszában a meglévő metróvonalakhoz közvetlen üzemi kapcsolat nem lesz kiépítve. A tervezett üzemi kapcsolat kialakítására a Keleti pu. és a K-Ny metróvonal Népstadion állomás között, a vonal meghosszabbítása során kerül sor. Az üzemi kapcsolat távlati kiépíthetőségének vizsgálatára vonatkozó FŐMTERV Rt és UVATERV Rt által 1999. szeptemberében készített "A 4-es és 2-es metróvonal - Keleti pu. és Népstadion állomások közötti - üzemi összekötő alagút kialakításának vizsgálata" című tanulmányt a nyomozati tervvel az Engedélyes 2001. január 26-n a Fővárosi Közlekedési felügyelet számára megküldte. Keleti pu. állomásnál a vonalvezetést és az állomási műtárgyat úgy kell kialakítani, hogy lehetőséget biztosítson az üzemi kapcsolat távlati kiépítéséhez.

3

16. Közműkeresztezések

A víz, gáz, szennyvízcsatorna, stb. közművezetékek keresztezésekor a kivitelezés során a 9/1983. (VI. 3) KPM-IpM sz. együttes rendelettel módosított 4/1981. (III. 11.) KPM-IpM. sz. és a 9004/1982. KPM-IpM sz. együttes közleményben, valamint az MSZ 7552-62 szabványban előírt műszaki követelményeket be kell tartani. A Fővárosi Közlekedési Felügyelethez szakhatósági hozzájárulás megszerzése céljából be kell nyújtani a keresztezések terveit. A közművezetékek kezelőivel (tulajdonosaival) az engedélyezés előtt az egyeztetést el kell végezni. A kezelő szervek által előírt feltételeket (vezetékek szükség szerinti bevédése) be kell tartani.

Az építés megkezdése előtt – a fogyasztók zavartalan ellátása, a metró és villamos forgalom folyamatos biztonságos fenntartása érdekében – gondoskodni kell az építési munkaterületeket megkerülő közműkapcsolatok kialakításáról. A közmű kiváltások és a metró vonalat kiszolgáló közműcsatlakozások kiépítése csak a külön közmű engedélyezési eljárásokban jóváhagyott tervek alapján történhet.

17. Magasépítmények

Az állomási és járműtelepi magasépítmények, mozgólépcsők és liftek engedélyezése külön eljárásban történik. Az állomási berendezések elrendezésére benyújtott építési engedélyezési tervek jelen eljárásban alátámasztó munkarésznek minősülnek, melyek az építési feltételekben meghatározottak, a helyszíni adottságok és a közbeszerzési eljárások során kiválasztott konkrét berendezések ismeretében módosulhatnak.

A tárgyi sajátos építményszíntípusokhoz tartozó felszín alatti építmények építési engedélye iránti kérelmet a Fővárosi Közlekedési Felügyelethez, a felszín felett megjelenő építmények (felszíni liftkapcsolatok, szellőző kidobó aknák) építési engedélye iránti kérelmet pedig a területileg illetékes kerületi építési hatóságokhoz kell benyújtani.

18. Járművek

Járművek típusengedélyezésével kapcsolatos eljárás a Központi Közlekedési Felügyelet hatáskörébe tartozik.

19. Környezetvédelmi előírások

Be kell tartani a tárgyi vonal 190-36/2003 sz. (KDvKF) első fokú és az azt megerősítő 14/2926/30/2003 sz. (KTF) másodfokú környezetvédelmi engedélyben előírtakat:

- Maradéktalanul be kell tartani a felszíni és felszín alatti vizek valamint a földtani közeg védelmére vonatkozó kikötéseket.
- A további tervezések során, az építés előkészítési fázisaiban és a kivitelezés során is be kell tartani a zaj és rezgésvédelemre vonatkozó kikötéseket.
- A további tervezések során és az organizációs tervek készítésénél és a kivitelezés során is be kell tartani a környezetvédelmi engedélyben előírt levegőtisztaság-védelemre és a hulladékgazdálkodásra vonatkozó kikötéseket.
- A használatbavételi engedély megszerzéséig el kell végezni zaj, rezgés és levegőtisztasági követelmények teljesítését igazoló méréseket, és a mérésekről összefoglaló értékelést kell készíteni.

IV. Engedélyezési feltételek

1. Az engedélyben foglalt jogok és kötelezettségek az Engedélyest, vagy jogutódját illetik, illetőleg kötelezik.
2. Az Engedélyes a további engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése során a tulajdonosokkal, az érintett szakhatóságokkal és a közmű üzemeltetőkkel egyeztetni köteles. A kivitelezés során a hozzájárulásokban megszabott feltételeket be kell tartania.
3. Az Engedélyesnek az alagút és a hozzátartozó műtárgyak kiviteli terveit, annak műszaki és technológiai leírását és a kivitelező által készített és az érintett szakhatóságokkal, közművekkel egyeztetett organizációs tervet és kárelhárítási intézkedési tervet jóváhagyásra be kell nyújtania a Fővárosi Közlekedési Felügyelethez. Az alagút- és műtárgyépítést csak a jóváhagyott kiviteli tervek birtokában szabad megkezdeni.
4. Az Engedélyesnek az építést megelőzően gondoskodnia kell a régészeti értékek védelme érdekében teendő intézkedések maradéktalan betartásáról.
5. Az Engedélyesnek gondoskodnia kell arról, hogy a kivitelezés megkezdése előtt a III./5. pontban előírt vizsgálat alapján meghatározott süppedési határvonal által érintett és azon belül lévő minden építmény állapotát reprodukálható részletességgel mérjék fel, és a süllyedés-veszély elhárítására tervet készítsenek. A felmérés elvégzéséről tájékoztatni kell a Fővárosi Közlekedési Felügyeletet.
6. Az Engedélyesnek a kivitelezés megkezdése előtt gondoskodnia kell arról, hogy a tárgyi létesítmény feletti építmények állapotának folyamatos megfigyelésére a kivitelezőtől független mérnökszervezet legyen megbízva. Veszély elhárítása érdekében – szükség esetén – az építkezést is le kell állítani. A mulasztás következményeinek felelőssége az Engedélyest terheli.
7. Az Engedélyesnek a kivitelezés megkezdése előtt gondoskodnia kell a felszín alatti talajvizek, rétegvizek és karsztvizek védelme érdekében szükséges monitoring rendszer kiépítéséről és a metró műtárgyak kivitelezésének megkezdése előtt az elsőfokú vízügyi hatóság írásbeli hozzájárulásának megszerzéséről.
8. Az Engedélyesnek a kivitelezés megkezdése előtt gondoskodnia kell a dunai átvezetés körülményeinek jobb megismerése érdekében előírt vizsgálatok folytatásáról és a további tervezési és kivitelezési folyamatokban a Magyar Geológiai Szolgálat bevonásáról.
9. Az Engedélyesnek gondoskodnia kell az építés során az árvízvédelmi védvonal védképességének folyamatos biztosításáról.
10. Az Engedélyesnek gondoskodnia kell az építés során a meglévő metróvonalak polgári védelmi védképességének folyamatos biztosításáról.
11. Az építés során idegen ingatlanban, épített környezetben okozott károk helyreállítása az Engedélyes vagy jogutódjának kötelessége.
12. Az Engedélyesnek gondoskodnia kell az építés során az építési munkákhoz kapcsolódó, a metró építése miatt és a metró üzemeltetéshez szükséges egyéb (közmű, építésügyi, területfoglalási, fakivágási, stb.) engedélyek megszerzéséről.
13. Az Engedélyesnek gondoskodnia kell a kivitelezés munkák organizációs és forgalomtechnikai egyeztetéséről, építés során a munkabiztonsági, lég-tisztaság védelmi, technológiai zaj-, és rezgésvédelmi, hulladék kezelési előírások betartásáról, a lakosság zavarásának a lehetséges minimumra csökkentéséről és a környező ingatlanok, lakóházak, üzletek és pályaudvarok biztonságos gyalogos és gépjármű megközelítéséről.
14. Az Engedélyesnek az egyes vonali létesítmények építésének megkezdése előtt a szakterületre jogszabályban előírt jogosultsággal rendelkező felelős műszaki vezetők és műszaki ellenőrök személyét meg kell nevezni és erről tájékoztatni kell az engedélyező hatóságot.
15. Az építés során minden szakterületre kiterjedően az 51/2000.(VIII.9.)FVM-GM-KöViM sz. együttes rendeletben előírt formai és tartalmi követelmények betartásával építési naplót kell vezetni.

16. Ha az építető (Engedélyes) a kivitelezés során az engedélyezett tervtől, illetve a létesítési engedélytől el kíván térni, a módosítás engedélyezése céljából 4 db módosított tervet és a módosítás okát is részletező műszaki leírást köteles elbírálásra az engedélyező hatósághoz benyújtani. Az engedély esetleges átruházásához a rendelet előírásai szerint a Fővárosi Közlekedési Felügyeletről engedélyt kell kérni.
17. Az építési engedély szükségszerű meghosszabbítását 60 nappal a lejárát előtt a Fővárosi Közlekedési Felügyeletről kell kérni.
18. Az Engedélyes köteles gondoskodni arról, hogy a vasúti létesítmény építését, az ezzel összefüggő gyártást, szerelést az érvényben lévő szabványok és műszaki előírások szerint hajtsák végre.
19. Hazánkban még nem alkalmazott anyagok és szerkezetek alkalmazása előtt a 3/2003.(I.25)BM-KGM-KvVM együttes rendelet szerinti hazai megfelelőségi igazolást be kell szerezni az erre feljogosított intézmények valamelyikétől.
20. Tűztávlati kérdésekben az OÉSZ-ben és a 4/1980. (XI. 25) BM sz. rendelettel közzétett Országos Tűzvédelmi Szabályzatban foglaltak a mérvadók.
21. A használatbavételi engedély megszerzése előtt a megépített, átalakított vasúti létesítményeken a létesítési engedély érvénytartamán belül próbaüzemet kell tartani. A próbaüzem időtartamát a forgalomba helyezés során az üzemeltető területileg illetékes BKV Rt. üzemigazgatósága helyszíni jegyzőkönyvben rögzített eljárás során határozza meg, de az nem lehet hosszabb fél évnél. A forgalomba helyezéskor a szükséges üzemi és műszaki korlátozásokat is elő kell írni. A próbaüzem megkezdését be kell jelenteni az engedélyező hatósághoz. A próbaüzem eredményét jegyzőkönyvben kell rögzíteni, erről az engedélyező hatóságot a használatbavételi bejárásán kell tájékoztatni.
22. Az utasok szállítását csak jogerős használatbavételi engedély birtokában szabad megkezdni.
23. A tárgyalat vasúti létesítményre a kapcsolódó létesítmények elkészülte után (a próbaüzemeltetés érvénytartamán belül) az üzemeltetési feltételekben részletezettek szerint, hatósági használatbavételi engedélyt kell kérni. A használatbavételi engedély iránti kérelmet a használatbavétel tervezett időpontja előtt legalább 30 nappal, a létesítési engedélyre történő hivatkozással kell benyújtani.
24. A megépítés után a tárgyi vasúti létesítmény használatbavételére a hatósági engedélyt a Fővárosi Közlekedési Felügyeletről (1368 Bp., Pf. 217.) kell megkérni. A használatbavétel iránti kérelemnek tartalmaznia kell a vasúti létesítmények építési engedélyeinek számát, érvényességi idejét. Az Engedélyes a használatbavételi engedélyezési eljárás során igazolni tartozik, hogy a megvalósított létesítmény a köz- és üzembiztonsági feltételeknek megfelel, és kielégíti a műszaki és környezetvédelmi követelményeket.
A használatbavételi engedélykérelemhez kivitelezői nyilatkozatokat kell csatolni, mely szerint a kérelem tárgyát képező létesítmények az építési engedélyeknek megfelelően készültek el. Eltérés esetén fel kell tüntetni az eltérést engedélyező módosító határozatok számait.

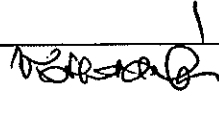
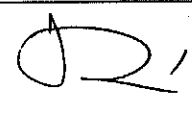
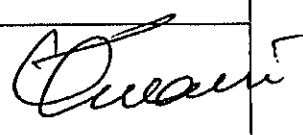
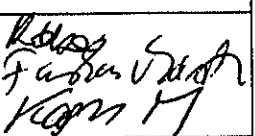
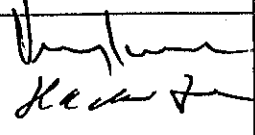
A használatbavételi engedélykérelemhez továbbá csatolni kell:

- a kivitelezésnek megfelelő – „kivitellel egyezik” záradékkal ellátott, a kivitelező és az építető (Engedélyes) által aláírt – az adott szakterületre vonatkozó megvalósulási tervet 4-4 példányban, valamint a beépített anyagok és az épített létesítmények szabványosságát és minőségét igazoló dokumentumokat, (hazánkban még nem alkalmazott műszaki megoldások esetén hivatkozást a hazai megfelelőségi igazolásokra),
- a kivitelezés megkezdése előtt, majd az azt követően elkészített épületfelmérési eredményeket, és részletes beszámolót a kárelhárítás érdekében tett intézkedésekről (alap megerősítések, stb.) az e célból megbízott független mérnökszervezet összefoglaló jelentésével,

Jelenléti ív (2. oldal)

Felvéve: 2004. február 18-án a Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal dísztermében megtartott engedélyezési tárgyaláson.

Tárgy: Dél-Buda – Rákospalota metróvonal Kelenföldi pu - Keleti pu. közötti szakaszának vasúthatósági engedélyezése.

VII. kerület Erzsébetváros Polgármesteri Hivatal			
VIII. ker. Önkormányzat			
VIII. ker. Józsefváros Polgármesteri Hivatal	WOLFORD AGNES	4592-226	
IX. ker. Önkormányzat	BAKÁZS LAZARÓ - főpolgármester	459-2157	Be
IX. ker. Ferencváros Polgármesteri Hivatal	DIRSŐRSKI DÓ KÓCZI MARGIT FŐÉPÍTŐ	217 0451	
XI. ker. Önkormányzat	SCHREFFEL JÁNOS FŐÉPÍTŐ	3724660	
XI. ker. Polgármesteri Hivatal			
Fehérvári út 27. Társasház képviselőtében			
Petzvál J. u. 18. Társasház képviselőtében	GARAMI BELA	2035351	
Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség	Dr. RABAI MONIKA FARKAS MARTA KATCSA MARIA	478-4400 - 11 -	
Közép-Duna-völgyi Vízügyi Felügyelet			
Szolnoki Bányakapitányság	VERES IMRE HADÓVÁRI JÁNOS	56/512-322	

Jelenléti ív (3. oldal)

Felvéve: 2004. február 18-án a Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal dísztermében megtartott engedélyezési tárgyaláson.

Tárgy: Dél-Buda – Rákospalota metróvonal Kelenföldi pu - Keleti pu. közötti szakaszának vasúthatósági engedélyezése.

Magyar Geológiai Szolgálat			
Budapesti Hírközlési Felügyelet			
MBF-TMB Engedélyezési Felügyelet Megállapított a szer.: MMBT - MBF (2003.07.23.)	CSERTI ISTVÁNNÉ	30/339-5936	Cseleti Istvánné
Központi Közlekedési Felügyelet			
Honvéd Vezérkar Hadművelleti Csoportfőnökség			
Kulturális Örökségvédelmi Hivatal			
BM Fővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság	GUDOR ISTVÁN	327-1399	
Fővárosi Tűzoltóparancsnokság	CZEBA FANOS	459-2461	
Fővárosi Kertületek Földhivatala			
ÁNTSZ Fővárosi Intézet			
Budapesti Közlekedési Rt.			
Budapesti Rendőr-főkapitányság			

Jelenléti ív (4. oldal)

Felvéve: 2004. február 18-án a Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal dísztermében megtartott engedélyezési tárgyaláson.

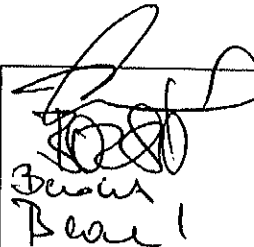
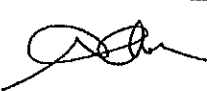
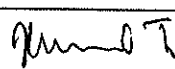
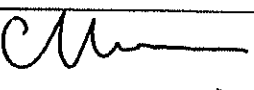
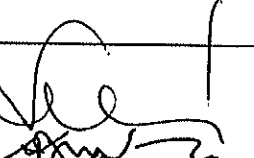
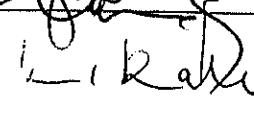
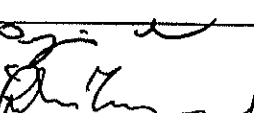
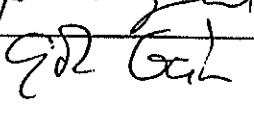
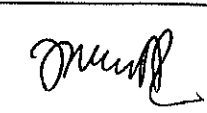
Tárgy: Dél-Buda – Rákospalota metróvonal Kelenföldi pu - Keleti pu. közötti szakaszának vasúthatósági engedélyezése.

Budapest Gyógyfürdői és Hévízei Rt.	MAGYAR ZOLT NADHÁZI SANDOR	452-4557 452-4565	ISS-2- Molnár Sándor
MÁV Rt.	KÖLLER LÁSZLÓ	432-3941	Wolff
MATÁV Rt. Pesti Távközlési Igazgatóság			
MATÁV Rt. Budai Távközlési Igazgatóság			
Fővárosi Gázművek Rt.	SCHNABEL GYÖRGY	477-1351	Stiny
Fővárosi Vízművek Rt.			
Fővárosi Csatornázási Művek Rt.	GÁRDÓCZKY ANDREA	45-54-368	Gárdonyi Sándor
Budapesti Távhőszolgáltató Rt.			
Budapesti Elektromos Művek Rt.			
Fővárosi Közterület-fenntartó Rt. Forgalomtechnikai Főosztály	RICHTERNÉ PERNER GABRIELLA	327-7157	Perner Gabriella
FŐMTERV Rt. - UVATERV Rt. - MOTT MACDONALD LTD. Tervezői Konzorcium	SCHULTEK SÁNDOR PINTER LÁSZLÓ Keszthelyi Tibor	345-9555 345-9558 3455648	Schulter Sándor Pinter László Keszthelyi Tibor

Jelenléti ív (5. oldal)

Felvéve: 2004. február 18-án a Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal dísztermében megtartott engedélyezési tárgyaláson.

Tárgy: Dél-Buda – Rákospalota metróvonal Kelenföldi pu - Keleti pu. közötti szakaszának vasúthatósági engedélyezése.

EUROMETRO Projektvezetési Tanácsadó Kft.	ELEKES MARTON BORJÓ TAMÁS BENDIK VIKTORIA BLATT TIBOR	251-9116 20/959-2059 20/9458-449 251-9116	 Bece Bece
Gazdasági és Közlekedési Minisztérium			
MÉLYKULTÚRMÉR- NÖKI Kft.	ADAMIS GÉZA	269-4531	
GÉDVIZ KFT.	Dr. HORVÁTH TIBOR	26/39-368	
BKV RT. METRO üzemigaz- gatóság	SZONTAG ANDOR	20/9-222-300	
FŐKERT RT.	SIRÁLY ISTVÁN	209-0388	
FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSI FELÜGYELET	Dr. TAMÁS MAGDOKA Dr. PINTÉR FOLPÉRT HUNYADI ISZVÁN	47-23-500 324-1046	
FŐPOLGÁRMESTERI HIVATAL - FŐÉPÍTÉSI IRODA	KREBNE RÁCZ MARTA	327-1618	
ETKE	IGNÉCZI TIBOR GÁBOR ZSIGMOND	322-4642 313-3602	
BFFH. Közlekedési Vgyo.	GÖRKÖS GÁBOR	324-1312	
K. ker. FŐPOLGÁRMESTERI HIVATAL	JANKA DEB	215-1047 JJJ	

KÖZÉP-DUNA-VÖLGYI KÖRNYEZETVÉDELMI FELÜGYELŐSÉG
mint I. fokú környezetvédelmi hatóság

1072 BUDAPEST, NAGYDIÓFA U. 10-12.

TELEFON: 478-44-00. TELEFAX: 478-45-20.

Kérjük, válaszában
hivatkozzon iktatószámunkra!

Ügyfélszolgálat: hétfőn, szerdán 9⁰⁰-16⁰⁰ óráig,
kedden, csütörtökön, pénteken 9⁰⁰- 12⁰⁰ óráig.

KF: 190-36/2003.

Tárgy: 4-es metróvonal I. szakasz környezetvédelmi engedélye

Előadó: dr. Rábai Mónika
Bera József
Farkas Márta
Vingelman Józsefné

DBR Metró . 1053 Budapest, Curia u. 3.		
Iktatószám: 944/2003		
Érkezett: 2003 JÚL 11.		
Melléklet: 0	Ugyintéző: AL	Előzmény: 0

HATÁROZAT

A BKV Rt. DBR Metró Projekt Igazgatóság (1053 Budapest, Curia u. 3.) részére a 4-es metróvonal I. szakaszának létesítésére a környezetvédelmi engedélyezési eljáráshoz benyújtott előzetes környezeti hatástanulmányban bemutatott „I/d” változatra

környezetvédelmi engedélyt adok.

A létesítmény adatai:

helve: Budapest főváros VII., VIII., IX. és XI. kerületek (érintőlegesen az V. kerület) közigazgatási területe, a Keleti pályaudvar és a Kelenföldi pályaudvar között – továbbépítési lehetőséggel Rákospalota, illetve Budaörs virágpiac irányában.

hossza: 7,3 km

nyomvonal:

Vízszintes vonalvezetés

A vonal a Kelenföldi pályaudvartól, mint ideiglenes végállomástól indul. A metró állomás a pályaudvar vágányhálózata alatt, arra merőlegesen helyezkedik el. Két vágány, középen a vonatfordítást, ill. a járműteleppel történő kapcsolattartást szolgálja, a két szélső vágány az ideiglenes végállomás forgalmi funkcióit, valamint a Budaörs felé történő meghosszabbítás lehetőségét biztosítja.

A Kelenföldi pályaudvar állomástól induló egyenes pályaszakasz után a vonal bal irányú ívvel érkezik a Tétényi út állomásra. Azt elhagyva egyenesen halad tovább, majd ismét bal irányú ívvel fordul a Fehérvári út alá és éri el a Bocskai úti állomást. Itt a legnagyobb a két állomás közötti távolság, 1470 m. (A Bocskai úti állomást úgy tervezik, hogy később innen lehetőség legyen egy Budafok irányú szárnyvonal kiágaztatására.) Az állomás után a vonal nagysugarú ellenívvel éri el a Móricz Zsigmond körteret, ahonnan ismét elleníves

vonalvezetéssel halad a Szent Gellért tér irányába. Az optimalizált vonal a Duna alatt halad tovább a Fővám tér állomásig (vízszintes irányban 30-35 méterre elkerülve a „sasbércet”). Ez a legrövidebb állomás-távolság a vonalon: mindössze 378 m.

Az állomás a Kálvin tér felé eső végén egyvágányú fordító létesül, mely a vonatfordításon kívül a már üzemelő vonalakkal történő kapcsolat kialakítására is alkalmas.

A Fővám teret elhagyva az alagút jobb irányú ívvel éri el a Kálvin teret. Ezen az állomáson a 3-as metró vonalra történő közvetlen átszállási lehetőséget biztosító műtárgy is épül. A vonal a 3-as metró felülről keresztezve halad tovább, majd egy jobbirányú ívvel éri el a Rákóczi tér állomást.

Az ezt követő egyenes pályaszakasz után bal irányú ívvel érkezik a Népszínház utca állomáshoz. Innen jobb irányú ívekkel halad a vonal a 2-es metró alagútjai felett és éri el a Keleti pályaudvar állomást. Itt lesz a vonal ÉK-i irányú ideiglenes állomása. A Thököly út alatt fordítóvágányok épülnek, melyek fővágányként működnek majd a vonal Bosnyák tér irányába történő meghosszabbításakor.

Magassági vonalvezetés

Ez a vonalszakasz végig mélyvezetésben épül. A mélyvezetésű alagutak függőleges vonalvezetése különböző lejtők és emelkedők sorozatából áll. Vízszintes pályarész sehol nincs. A vonalon a legkisebb emelkedő 3 ezrelék, a legnagyobb 36,3 ezrelék. A vonal legmélyebb pontja a Gellért térnél, a legmagasabb pontja a Kelenföldi pályaudvarnál található (a Balti tengersizint felett 73,75, ill. 96,27 m-en).

kiépítése: Ezen a szakaszon csak zárt homlokú, pajzsos építési módszert alkalmaznak. A vonalalagutak egymás mellett, többnyire párhuzamosan haladnak, egymástól függetlenek, kör-keresztmetszetűek.

A szakaszon 10 állomás épül, nyitott és részben zárt építési technológiával. A Köztársaság téri és a Rákóczi téri állomás építése bányászati módszer alkalmazásával történik. Az állomás-peronok megközelítése 3-4 mozgólépcsővel, mozgáskorlátozottak részére liftekkel lehetséges. A vasúti pálya kiépítési sebessége a forgalmi vágányok estében 80 km/óra. A járművek az elektromos energiát az ún. harmadik sínről nyerik.

Környezetvédelmi előírások:

I. Általános illetve a felszíni munkavégzésre, az állomások kialakítására vonatkozó kikötések:

- 1.) Az I. szakasz vonalalagútjai valamint annak jövőbeli, tervezett meghosszabbításai csak mélyvezetésű (pl. pajzsos) technológiával kivitelezhetők.
- 2.) A felszíni BKV járatok közlekedését kizárólag akkor lehet ritkítani, ha az alacsony kihasználtság indokolatlan környezetterhelést eredményezne.
- 3.) A metró közvetett hatása nem okozhat forgalmi eredetű határérték-túllépést.
- 4.) Az építési engedélyezési terv, építési szakaszonként egységes szerkezetbe foglalt, részletesen kidolgozott környezetvédelmi fejezetet kell tartalmazzon, amelyben

környezeti elemenként, illetve hatásviselőnként mutatja be a hatásokat és azok csökkentésére teendő intézkedéseket.

II. Felszíni és felszín alatti vizek valamint a földtani közeg védelmére vonatkozó kikötések:

(a KDV-KF illetve a KDV VIZIG kikötései)

- 1.) Gondoskodni kell arról, hogy a felszín alatti vizek káros állapotváltozása ne következhesen be, ill. a változás következtében a környezeti elemek (épített környezet) ne károsodhassanak. Ennek érdekében a további tervezéshez vízszint és vízminőségi vizsgálatok végzése szükséges. A szükséges monitoring rendszert ki kell alakítani és üzemeltetni kell az építés megkezdése előtt minimum egy évvel, az építés ideje alatt és utána legalább egy évig. A monitoring rendszer terveit ennek megfelelően kell elkészíteni és engedélyeztetni, melynek során a Felügyelőség állásfoglalását be kell szerezni.
- 2.) A földtani, vízföldtani környezet részletes feltárása a kivitelezés során, azzal összehangolva végezhető. Környezetvédelmi szempontból ennek különösen nagy jelentősége van a Duna alatti átvezetés leginkább kritikusnak tekintett szakaszánál. A pajzsból történő részletes kutatás menetét, a feltáró fúrások rendjét, értékelését, a monitoring adatok összevetésével és az ezekhez igazodó intézkedéseket részletesen ki kell dolgozni a kritikus szakaszra vonatkozóan (injektálás alkalmazása, Gellért tárói vízkivételek módosítása, ill. csökkentése).
- 3.) Az I/d. változat tervezését megelőzően a kritikus szakaszon (Duna alatti rész, Gellért-tér) részletesebb geológiai vizsgálatok elvégzése és a mederfenék feltárása szükséges.
- 4.) Az elővigyázatosság elvének megfelelően az elérhető legjobb technikát kell alkalmazni, elsősorban a vízveszélyes területeken, a pesti oldalon és különösen a dunai átvezetésnél. Biztosítani kell, hogy a műszaki megoldás kizárja az alagútba a szivárgásnál nagyobb mennyiségű víz bejutását.
- 5.) Fel kell készülni a tektonikusan erősen igénybevett zónákban a termálvízzel telt üregek, porló dolomitos szakaszok harántolására. A karsztvízes zónák injektálási módját külön célvizsgálatok alapján kell tervezni. Biztosítani kell, hogy a termálkarszt vízháztartását ne zavarja meg a vízelvezető zónák eltömedékelése, az csak az alagút környezetében történjen, ezen túl azonban jelentősen ne következzen be.
- 6.) Az alagútba fúrási segédanyagként csak olyan anyagok építhetők be, injektálásra csak olyan anyagok alkalmazhatóak, melyek hosszútávon ellenállók az adott helyen érvényesülő környezeti hatásoknak (magas szulfáttartalmú, agresszív víz, magas hőmérséklet), másrészt (elsősorban a karsztvízzel kapcsolatba lépő anyagok minősége) nem szennyezhetik a környezetet. A felhasználásra kerülő anyagokat minősíteni kell, és alkalmazási engedélyüket csatolni kell az engedélyezési tervekhez.
- 7.) A létesítmények a talaj- és rétegvízszint tartós megváltozását nem okozhatják. Amennyiben a monitoring adatok ezt jelzik, műszaki beavatkozás szükséges a közel eredeti állapot visszaállítására.

- 8.) Az új víziközművekre vízjogi létesítési engedélyt kell kérni. A meglévő vonalas vízellétesítmények (ivóvízvezeték, szenny- és csapadékvíz csatornahálózat, árvízvédelmi védvonal) keresztezése és azok megközelítése nem okozhat tartós üzemzavart (műszaki hibát). Az üzemzavar elkerülése érdekében:
- a közmű üzemeltetővel egyeztetve a hatásterületben lévő vízellétesítmények építés előtti állapotát (méret, anyag, kor, minőség) fel kell mérni,
 - az állapotfelmérés eredményének ismeretében meg kell határozni a veszélyeztetett szakaszokat, valamint az elviselhető felszínsüllyedés mértékét,
 - az egyenetlen elmozdulásra érzékeny szakaszoknál, vagy a süllyedés folyamatos kiegyenlítése szükséges, vagy a szakasz felújítása (kiváltása),
 - az üzemzavar azonnali elhárítására fel kell készülni, annak módjáról az üzemeltetővel már előzetesen egyeztetni szükséges,
 - az építés után ismét ellenőrizni kell a víziközművek állapotát a hatásterületen és a helyreállításról gondoskodni kell.
- 9.) A Duna folyam alatti átvezetés várhatóan sem az építés, sem az üzemeltetés folyamán a Duna vízjárására nem lesz semmilyen hatással, de a későbbi esetleges beavatkozások sem járhatnak ilyen hatással. A beavatkozás nem érintheti közvetlenül vagy hatásaiban a medret biztosító meglévő partfalakat sem (függőleges illetve rézsűs partfal tekintetében).
- 10.) Az árvédelmi mű nem rongálódhat meg, a védelem hatékonysága nem csökkenhet. A tervezésénél és kivitelezésénél figyelembe veendő mértékadó árvízszint: 103,54 m Bf. Az esetleges átépítés vízjogi engedélyezési kötelezettség alá tartozik. Az árvédelmi védvonal keresztezésénél az építés hatásterületén a felszínsüllyedést ki kell egyenlíteni (különösen a Fővám téri állomás hatásterületén).
- 11.) Az építést közvetlenül megelőzően és az építés közben részletes hidrogeológiai feltárás szükséges az építéssel megbolygatott (érintett) térrészen. A feltárás részletességének, ütemezésének a részletes kutatási fázisnak (földtani kutatás) kell megfeleljen.
- 12.) A talajvíz tartót keresztező létesítmények (aluljárók, aknák) a talajvíz szintjének káros mértékű megváltozását tartósan nem okozhatják. A talajvíz szintjének szabályozását műszaki megoldással biztosítani kell.
- 13.) Talajvíz monitoring létesítése és üzemeltetése szükséges a 4.9. fejezetben leírtak szerint. A monitoring rendszer üzemeltetése hosszú távon szükséges, ezért gondoskodni kell a vízellétesítmények átadásáról az érdekelt félnek. (Lásd: 18. pontnál)
- 14.) A mérnökgeológiai felmérés (8.1.- 8.6. sz. melléklet) szerint szulfátveszélyes területeken olyan építési anyagokat kell alkalmazni, amelyeket az agresszív talajvíz nem károsít. A budai oldalon extrém magas szulfáttartalmú talajvíz (rétegvíz) feltárására is fel kell készülni.
- 15.) A rétegvíz tartót keresztező létesítmények a rétegvíz szintjének káros mértékű megváltozását tartósan nem okozhatják. A rétegvíz veszélyes területeken olyan építési technológia alkalmazása szükséges, amely a létesítmények vízzel való elárasztását megakadályozza.

- 16.) A Duna alatti átkelési szakasznál („B” mérnökgeológiai szakasz) fel kell készülni termál karsztvíz megjelenésére a vetőzónák keresztezésekor, valamint mind a fekvő, mind a fedő felőli vízveszélyre. Az „átkelési szakasz” teljes hosszán csak olyan építési technológia alkalmazható, amely kielégíti a 3.1.2.2. fejezetben megadott követelményeket.
- 17.) A tervezésnél és kivitelezésnél a mértékadó árvízszintet és az ehhez viszonyított (becsült) mértékadó karsztvízszintet kell figyelembe venni.
- 18.) A beépített elemek és anyagok a kőzet és a karsztvíz szokásosnál magasabb hőmérséklete az alagutak tervezett élettartama alatt szerkezetükben, szilárdságukban és vízzáróságukban nem károsodhatnak, vagy javíthatók legyenek.
- 19.) Rétegvíz (karsztvíz) monitoring létesítése és üzemeltetése szükséges a 4.9. fejezetben leírtak szerint. Az észlelő rendszer kiépítését és működtetését a gyógyfürdő üzemeltetőjével (Budapest Gyógyfürdői és Hévízei Rt.) előzetesen egyeztetni kell. A monitoring rendszer üzemeltetése hosszú távon szükséges, ezért gondoskodni szükséges a vízilétesítmények átadásáról az érdekelt félnek. (Lásd: 12. pontnál)
- 20.) Az építés, vagy az üzemeltetés során kitermelt felszín alatti vizeket a területi kategóriának megfelelő minőség esetén felszíni befogadóba, vagy közcsatornába lehet bevezetni az üzemeltetővel történt egyeztetést követően.
- 21.) A felszín alatti vizek észlelése és kitermelése vízjogi engedély köteles tevékenység.
- 22.) Az építés során kitermelt föld (talaj, kőzetanyag) környezetvédelmi szempontból megfelelő elhelyezéséről gondoskodni kell. A kikerülő anyagok esetleges szennyezettségét vizsgálni kell, különös tekintettel a kialakításra kerülő állomások területén, ahol az antropogén feltöltések nagy számban fordulhatnak elő. A kitermelt anyag minőségétől függően kerülhet engedélyezett módon elhelyezésre. (Lásd: V.3. pontnál)
- 23.) A víztelenítés során kitermelt felszín alatti víz megfelelő elhelyezéséről gondoskodni kell.
- 24.) A földtani, vízföldtani kutatófúrások dokumentációját, a fúrások eltömékedelésére, a figyelőkutak kialakítására vonatkozó megvalósulási dokumentációt a Felügyelőségre be kell nyújtani.
- 25.) A kiviteli tervekben be kell mutatni a vízellátás és szennyvízelvezetés (kezelés) módját.
- 26.) A kitermelt föld (talaj, kőzetanyag) elhelyezését dokumentálni kell.
- 27.) Az építés során kitermelt vizek, illetve keletkező szenny- és szennyezett vizek elhelyezését a kiviteli tervekben meg kell oldani.
- 28.) A fúrópajzsot szükség szerinti mintavételre alkalmassá kell tenni.

III. Zaj- és rezgésvédelemre vonatkozó kikötések:

(a KDV KF és az ÁNTSZ Fővárosi Intézetének kikötései)

- 1.) Az építési engedélyezési tervdokumentáció részeként zaj- és rezgésvédelmi munkarészt kell készíteni, melyben a konkrét berendezések műszaki-technikai és üzemeltetési adatait figyelembe véve meg kell határozni a tervezett létesítmény üzemeltetéséből eredő zaj- és rezgésterhelést, valamint a határértékek teljesülését biztosító műszaki intézkedéseket. A zaj- és rezgésterhelési követelményértékek teljesülését részletes akusztikai számításokkal kell bizonyítani.
- 2.) A metróvonal forgalomba helyezését és üzemi létesítményeinek használatba vételét követő 90. és 120. napok között végzett zaj- és rezgésterhelési mérések alapján készült szakvéleményben kell bizonyítani, hogy a létesítménytől származó zaj- és rezgésterhelés nem haladja meg a 8/2002. (III. 22.) KöM-EüM együttes rendeletben meghatározott határértékeket. Az építési engedélyezési tervdokumentációban ki kell dolgozni az üzemeltetés alatti zaj- és rezgésmérési eljárást, részletesen be kell mutatni a tervezett vizsgálati pontokat és az ellenőrzésre vonatkozó intézkedéseket.
- 3.) A metróvonal teljes szakaszának és kapcsolódó létesítményeinek használatba vételét követően közlekedési zajmérések alapján készült szakvéleményben bizonyítani kell, hogy az üzemeltetésével kapcsolatos felszíni közúti-, forgalmi- és tömegközlekedési változások Budapest területén a jelenlegi közlekedési eredetű zajterhelés csökkenését eredményezik. Az alapállapotra vonatkozó és a használatba vételt követő zajmérésekről készített szakvéleményt a környezetvédelmi felügyelőség részére jóváhagyás céljából meg kell küldeni. Az építési engedélyezési tervdokumentáció részeként ki kell dolgozni a zajmérési terveket, be kell mutatni az alapállapot és a várható hatások értékeléséhez szükséges vizsgálati módszert.
- 4.) Építési területenként a várható építési zaj- és rezgés kibocsátást előzetes szaktervezés keretében meg kell határozni, ennek alapján az engedélyezési tervdokumentációban be kell mutatni azokat az építési területeket, ahol határérték túllépés várható. A dokumentációban részletesen közölni kell az építési területen alkalmazható és a konkrét helyszínen tervezett intézkedéseket és műszaki védelem eszközeit.
- 5.) Az építkezés időtartamára a generálkivitelezőnek munkafázisonként és helyszínenként zajkibocsátási határérték megállapítását kell kérnie a környezetvédelmi felügyelőségtől. A határérték kérelmet helyszínenként mindig az aktuális építőipari kivitelezési tevékenység megkezdéséig kell benyújtani. A kérelem mellékleteként csatolt szakértői véleményben részletes számításokkal igazolni kell, hogy az építési munkálatokból eredő zaj- és rezgésterhelés nem okoz határérték túllépést az építési helyszín környezetében.
- 6.) Amennyiben technológiai, műszaki vagy biztonsági okokból az építési munkálatok okozta zajterhelési határértékek túllépésére kell számítani, a túllépés engedélyezését kell kérni a környezetvédelmi felügyelőségtől. A kérelmet a konkrét helyszínen alkalmazható műszaki zajvédelmi intézkedések és létesítmények bemutatásával, valamint akusztikai számításokkal együtt kell benyújtani.
- 7.) Éjszaka (22:00 – 6:00) felszíni építési munkát végezni nem lehet.

- 8.) Az építési területek környezetében található védendő épületek zaj- és rezgésterhelését helyszíni mérésekkel folyamatosan ellenőrizni kell. A zaj- és rezgésmérések elvégzéséhez minden építési területre vonatkozóan mérési tervet kell kidolgozni, ennek során be kell mutatni a tervezett vizsgálati pontok helyét, a mérések módját és tervezett időtartamát, a mérési adatok dokumentálását és a lakosság tájékoztatását. A mérési tervet az építési engedélyezési tervdokumentáció részeként kell elkészíteni.
- 9.) Az anyagszállítások útvonalát építési helyszínenként a járművek teljes mozgási útvonalára vonatkozóan meg kell tervezni. A szállítási forgalom okozta zaj- és rezgésterhelést szaktervezés keretében kell feltárni. Amennyiben a szállítások miatt közlekedési eredetű határérték túllépés várható, a szükséges védelemre vonatkozó intézkedéseket az építési tervdokumentációban ki kell dolgozni.
- 10.) Ha az építkezésekre a zajkibocsátási követelményeket a 8/2002. (III.22.) KöM-EüM együttes rendelet 2. sz. melléklete szerint a teljes építkezés időtartamának felbontásával, az ott meghatározott eltérő zajterhelési határértékek alapján tudják teljesíteni, akkor pontosan meg kell határozni azokat az építési fázisokat, amelyek az összevont időtartamuk alapján a határérték-táblázat valamely oszlopába besorolhatóak, és az építkezés alatt egyértelműen azonosíthatóak.
- 11.) Fokozott gondot kell fordítani arra, hogy az építési munkákhoz a lehető legkisebb zajkibocsátású gépeket, berendezéseket alkalmazzanak. Ha az adott munkavégzéshez alkalmas géphez van gyári zajcsökkentő/hangtompító berendezés, akkor a gépet ezzel együtt kell használni. Valamennyi építési helyszínen zajvédelmi szakértő bevonásával vizsgálni kell, hogy az alkalmazott gépek, berendezések egyedi zajkibocsátása megfelelő-e. Ha nem, akkor egyedi zajcsökkentéssel, vagy a zaj terjedésének akadályozásával kell a zajvédelmi követelményeket teljesíteni.
- 12.) Az építési technológia és az ehhez alkalmazott gépek, berendezések megválasztásával teljesíteni kell a 8/2002. (III.22.) KöM-EüM együttes rendelet szerinti rezgésterhelési határértékeket is.
- 13.) A tanulmány szerint a metróvonal működése során az üzemi jellegű zajkibocsátást a vonatkozó zajvédelmi követelményeknek megfelelő mértékűre lehet csökkenteni, ezt szaktervezéssel biztosítani kell.
- 14.) A működés során teljesíteni kell a 8/2002. (III.22.) KöM-EüM együttes rendelet szerinti rezgésterhelési határértékek teljesülését, illetve megfelelő műszaki megoldásokkal gondoskodni kell e rezgéshatásokról (és az ezek által gerjesztett „testhangoktól”) származó, a környező épületek helyiségeiben fellépő zajhatások elleni védelemről.
- 15.) Az engedélyezési tervben ki kell térni a metróállomások, valamint az egyéb más üzemi létesítmények munkahelyein, a dolgozókat érő zaj- és rezgéshatás elemzésére.
- 16.) Az engedélyezési tervnek be kell mutatnia az állomásokon a metrószerelvények közlekedéséből származó zajhatásokat. Törekedni kell arra, hogy a pályaszerkezet kiképzésével és az állomások épületakusztikai kialakításával ezt a hatást olyan mértékűre csökkentsék, hogy az a közönség számára ne legyen zavaró mértékű.

IV. Levegőtisztaság-védelemre vonatkozó kikötések:

- 1.) Az építési engedély kérelemben be kell mutatni a felső földem alatti építkezés környezeti levegőminőség terhelését, különös tekintettel a szellőztetés hatására.
- 2.) Minden egyes metró állomás építési engedélyének környezetvédelmi fejezetében részletesen ki kell dolgozni, és be kell mutatni az alábbiakat:
 - a szállítási útvonalak megtervezését, úgy hogy az a lehető legkisebb mértékben terhelje a környezeti levegőt,
 - a szállításban csak kifogástalan műszaki állapotú járművek vegyenek részt,
 - az építés helyszínén a por keletkezésének, ill. a környezet terhelésének minimális szinten tartásának műszaki és szervezési feltételeit.
- 3.) A metró közvetett hatása sehol sem okozhat forgalmi eredetű immissziós határérték túllépést. Ahol P+R parkoló és autóbusz végállomás létesül, az érintett lakóterület maximális védelme szükséges (például: a Kelenföldi pályaudvar örmézői kijáratának környezete).
- 4.) A felszínre nyíló szellőzők kivezetésének helyét, a használt levegő kilépési pontját emberi tartózkodást biztosító helyiség legközelebbi nyílászárójától való távolságát úgy kell biztosítani, hogy az állandósult mikroklímájú alagút szellőzőrendszere által kibocsátott levegő várható biológiai tényezői (baktériumok és hasonló organizmusok, vírusok, paraziták, gombák) és radionuklid tartalma csak megfelelő arányú hígulás után juthasson állandó használatú helyiségekbe.
- 5.) Az építési engedélyes tervben meg kell határozni a tüzeset idején szellőzéssel felszínre jutható szennyező anyagokat, azok tömegáramát (kg/h).

V. Hulladékgazdálkodásra vonatkozó kikötések:

- 1.) A gépjavító, karbantartó tevékenységek ill. a mozgólépcső javítása közben keletkező veszélyes hulladékok nyilvántartása, gyűjtése, ártalmatlanítása és a Felügyelőség felé történő bejelentési kötelezettség teljesítése a 98/2001 (VI. 15.) Korm. rendelet előírásai szerint végzendők. Ennek megfelelően:
 - naprakészen kell nyilvántartást vezetni a tevékenység során keletkező veszélyes hulladékok fajtájának, mennyiségének feltüntetésével,
 - a keletkező veszélyes hulladékokat ép, zárt, edényzetben kell gyűjteni az ártalmatlanításra történő átadásig. A veszélyes hulladék gyűjtőhely kialakításának meg kell felelni a 98/2001 (VI. 15.) Kormány rendelet által előírt követelményeknek.
 - az összegyűjtött veszélyes hulladékokat ártalmatlanításra át kell adni egy engedéllyel rendelkező szervezet részére "SZ" kísérőjegyen történő dokumentálással.
 - minden év március 1-ig VHB-t (Veszélyes Hulladék Bejelentés) kell benyújtani a Felügyelőségre a rendelkezésre álló formanyomtatványon az előző évben keletkezett veszélyes hulladékokról.
- 2.) Az építési engedélyezési tervben dokumentálni kell a keletkező – pontosított mennyiségű – hulladékok hasznosítására, ártalmatlanítására vonatkozó megoldásokat. A

dokumentációhoz csatolni kell a hulladékkezelési engedéllyel rendelkező szervezetekkel kötött szerződések, befogadó nyilatkozatok másolatait.

- 3.) A kitermelésre kerülő föld (talaj, kőzetanyag) pontos mennyiségét fajtanként meg kell határozni, és meg kell jelölni az elhelyezésük módját, helyét. (Lásd: II.21. pontnál)
- 4.) A metróvonal üzemeltetése során keletkező hulladékokat a környezet veszélyeztetését kizáró módon kell gyűjteni, és további kezelésre csak hulladékkezelési engedéllyel rendelkező szervezeteknek szabad átadni.

VI. Építésügyi hatósági előírások:

Budapest Főváros VII. Kerület Erzsébetváros Önkormányzat Polgármesteri Hivatala által előírt kikötések:

- 1.) A metróvonal továbbvezetésére lehetőleg olyan megoldást kell választani, amely a Thököly út alatti továbbvezetésben (kihúzó-fordító műtárgy) pajzsos építési technológiát alkalmaz (mélyebb vonalvezetés).
- 2.) A 2-es és a 4-es metróvonal között átszállást mélyszinti összeköttetéssel biztosítsa. A felszínnel való összeköttetés vegye figyelembe a térség várható fejlődését.
- 3.) Ha a metró állomás, a kihúzó-fordító műtárgy és az üzemi összekötő csatlakozó műtárgy építése a felszínről történik, akkor csak ún. felső földemes építési technológiát alkalmazzon.
- 4.) A metró állomás, a kihúzó-fordító műtárgy pályaszerkezete teljes hosszában rezgésszigeteléssel legyen ellátva (rugalmas pályaszerkezet).
- 5.) A Baross téri ideiglenes metró végállomáshoz kapcsolódó felszíni átszállóhelyek olyan módon alakítandók ki, hogy a különböző tömegközlekedési kapcsolatok levegőminőség- és zajvédelmi szempontból ne terheljék határértéket meghaladó módon a környezetet.
- 6.) A Baross téri metró állomást úgy kell megvalósítani, hogy a Baross tér és a Thököly út közúti jármű átbocsátóképessége a beruházást követően ne csökkenjen.
- 7.) A felszínre nyíló szellőzők kivezetések helyét, a használt levegő kilépési pontját, tömegáramát (kg/h), emberi tartózkodást biztosító helyiség legközelebbi nyílászárójától való távolságát úgy kell biztosítani, hogy az állandósult mikroklímájú alagút szellőzőrendszere által kibocsátott levegő várható biológiai tényezői és radionuklid tartalma csak megfelelő arányú hígulás után juthasson állandó használatú helyiségekbe.
- 8.) Az építési engedély kérelemben meg kell határozni a tüzeset idején szellőztetéssel felszínre jutó szennyező-anyagokat, azok tömegáramát.
- 9.) A kivitelezési munkákhoz kapcsolódó gépjárműforgalmat úgy kell megszervezni, hogy a levegőminőség- és zajterhelés ne veszélyeztesse a környezetet. Meg kell határozni a gépjármű forgalom belső utakra terelésének műszaki (autópályára ható) és környezeti hatását, a kedvezőtlen hatások mérséklésének módjait.
- 10.) Az építési engedély kérelemben be kell mutatni a felső földem alatti zaj- és környezeti levegőminőség terhelését, különös tekintettel a szellőztetés hatására.
- 11.) A felső földem alatti építés technológiai lépéseit zajvédelmi szempontból a következő módon kell szakaszolni, és megállapítani a várható zajterhelést, a szükséges zajvédelmi

intézkedéseket:

- a.) A főgyűjtő csatorna, közműkiváltások elkészítése.
 - b.) A cölöpfal vagy résfal kialakítása.
 - c.) A felső földem elkészítése.
 - d.) A felső földem felszínének beépítése (közművek, útpálya).
 - e.) A műtárgy teljes kiépítése a felső földem alatt.
- Az építési munkát a fentiek eredményével kell a 8/2002. (III.22.) KöM-EüM együttes rendelet 2. sz. melléklete szerinti időtartamokra beosztani.
- 12.) Meg kell állapítani azokat a technológiai műveleteket, amikor zajhatárérték túllépés valószínűsíthető, annak időtartamát, mértékét.
 - 13.) Ki kell dolgozni a Baross tér alatti állomás és a Thököly út alatti vonalszakasz építésének zajvédelmét. Ennek keretében mérésekkel meg kell határozni az alapállapotot, a műtárgy adatait, a legközelebbi lakóépületeket, a közvetlen és közvetett hatásterületet, a gépjárműforgalom nagyságát.
 - 14.) A metróvonal mélyvezetésű szakaszával egyenértékűen kell kidolgozni a felszín közeli vezetésű szakasz rezgésvédelmét: a vasúti pályán haladó szerelvények zaj- és rezgéskeltése, azok terjedése a földtani közegben, megjelenése a Baross tér és a Thököly út érintett szakaszát szegélyező épületekben. A rezgésgyorsulások értékeit mm/s^2 -ben is meg kell adni.
 - 15.) A felszíni és felszín alatti közlekedés együttes hatása rezgésvizsgálatának ki kell terjednie a tömegközlekedés továbbvezetése valamennyi lehetséges megoldására.
 - 16.) Biztosítani kell a metró fölötti utakra nyíló épületek, lakások szükséges passzív akusztikai védelmét, bizonyítani kell az elérhető hatásokat.
 - 17.) A nyitott módszerrel épülő műtárgyak meghatározó zajkibocsátási területe környezetében az építkezés alatti zajterhelés ellenőrzéséhez ki kell jelölni az MSZ 18150-1:1998. sz. szabványnak megfelelő mérési pontokat.
 - 18.) Két mérési pontot ki kell jelölni zaj- és rezgésmérési monitoring állomásként, ahol az építkezés teljes idejében folyamatos mérést és regisztrálást lehet biztosítani.
 - 19.) A metró üzembe helyezésével egy időben a Dohány utca – István út útvonalon és az István út – Dózsa György út – Thököly út – Baross tér Rottenbiller utca közötti térségben forgalomcsillapító intézkedéseket kell bevezetni. Be kell mutatni a forgalomcsillapítás eszközrendszerét és a forgalomcsillapító intézkedések várható eredményét.
 - 20.) A metró üzembe helyezésével egyidejűleg biztosítani kell a Baross tér – Thököly út vonzaskörzete kisebb utcáinak, így különösen a Garay, Bethlen G. és Nefelejcs utcák jelenlegi túlterhelésének csökkentését, ill. elviselhetőbbé tételét biztosító intézkedéseket, a troli végállomásoknak az egyéb forgalomtól való mentesítését és pályaudvarrá alakítását, vagy áthelyezését.
 - 21.) Biztosítani kell a közművek, így különösen a szennyvízelvezetés üzemeltetését az építkezés ideje alatt, és a fejlesztéshez szükséges bővítéseket.
 - 22.) A műtárgyakat úgy kell kialakítani, hogy biztosítva legyen a talajvíz természetes áramlása az építkezés és az üzemeltetés alatt. Bizonyítani kell a tervezett megoldás hatásosságát.
 - 23.) A Baross téri aluljáró fedetlen része padlószintjének megbontásával természetesebb körülményeket kell kialakítani: zöld felületet és a csapadék számára átjárható burkolást kell alkalmazni.
 - 24.) Készüljön tájékoztatás-politikai terv, amely az építkezéssel közvetlenül és közvetetten érintett lakosság tájékoztatásának módját tartalmazza az építkezéstről, annak környezeti terheléséről, az esetleges rendkívüli helyzetekről.
 - 25.) A beruházás úgy valósuljon meg, hogy biztosítson a tömegközlekedésben résztvevők

számára kiegészítő szolgáltatásokat.

- 26.) Az építési engedély kérelem tartalmazza a fogyasztókat érdekképviseleti szervezeteinek értékelő véleményét a tervezett létesítményekről.
- 27.) A metró járművek minősítési követelménye és átvételi eljárása terjedjen ki a szerelvények által okozott zaj- és rezgésszintre is.

Józsefvárosi Önkormányzat Polgármesteri Hivatalának előírásai:

- 1.) Biztosítani kell a talajvízszint folyamatos figyelése mellett a talajvízszint csökkentést, továbbá legalább az érintett, kiemelten védett épületek utólagos vízszigetelését. A további tervfázisokban e problémát részletesen ki kell dolgozni a két meglévő metróvonal és a tervezett új nyomvonal közé zárt területen a metró által előidézett hatások tekintetében (monitoring, intézkedések).
- 2.) Figyelemmel arra, hogy az érintett ingatlanok állaga nagy mértékben eltérő, a kerületi nyomvonalat tekintve a Rákóczi tér és a Köztársaság tér közötti szakaszon a legkritikusabb, az engedélyezési eljárások előtt a metró építésével érintett épületek állagát fel kell mérni és az engedélyes tervnek tartalmaznia kell, valamint a szükséges megerősítéseket a kivitelezés megkezdése előtt el kell végezni.
- 3.) Az építés közbeni zaj, por és egyéb zavaró hatásokat csökkentő módszereket ki kell dolgozni, alkalmazásukat kötelezően elő kell írni, a vonatkozó határértékeket be kell tartani.
- 4.) A felszínről építést – a tanulmányban is részletezett hatásai miatt – a Rákóczi téren és a Köztársaság téren létesítendő két állomás esetében újra kellene gondolni.
- 5.) A Rákóczi téri faállományra vonatkozóan az engedélyes dokumentációban ki kell dolgozni egy olyan feltételrendszert, hogy a környezet egyensúlya hogyan őrizhető meg.
- 6.) A Köztársaság tér esetében a felszíni építés miatti 42 db fa kivágása, a bányászati módszer 11 db-os kivágási igényével szemben egyértelműen nem támogatható. A bányászati módszer, mint alternatíva részben kidolgozott, a környező sűrű beépítés miatti kockázata nem ismert. A továbbiakban a metró építésével érintett épületek állagát fel kell mérni, és a szükséges megerősítéseket a kivitelezés megkezdése előtt el kell végezni.
- 7.) Mind a Rákóczi téri, mind a Köztársaság téri megállónál csak a minimális zöldterületi beavatkozást jelentő megoldások fogadhatók el, az érintett parkfelületek teljes rekonstrukciója mellett.

Belváros-Lipótváros Budapest V. Kerületi Polgármesteri Hivatal előírása:

- 1.) A Kálvin téren kivágásra kerülő fákat (5 db) a vonatkozó jogszabályban előírt módon pótolni kell.

VII. Kulturális örökségvédelmi előírások:

- 1.) Az engedélyes tervnek tartalmaznia kell a nyomvonallal érintett, nyilvántartott régészeti lelőhelyek védelme, illetve a leletmentés érdekében teendő intézkedéseket. Az építés megkezdése előtt megelőző régészeti feltárásokat kell végezni.
- 2.) A Szent Gellért tér esetében az aluljárónak „szintben” kell csatlakoznia, külön

ok

felépítmény nélkül. A tér süllyesztése szerkezetidegen, ezért elhagyandó. A Budafoki út megszüntetését nem lehet elfogadni, mivel ez esetben a környék fokozott terhelésével kell számolni, ennek eredményét pedig nem lehet prognosztizálni.

- 3.) A Móricz Zs. körtér esetében szükséges a terv továbbfejlesztése, a Szent Imre szobor igazán megfelelő helyének meghatározása, vagy az aluljáró feljáratának áthelyezése ezzel együtt a jelenlegi merev egyenes gyalogos átvezetés lazább kialakítása érdekében.
- 4.) A térburkolatok igényes, színvonalas kialakítására hangsúlyt kell fektetni.

VIII. Polgári védelmi kikötések:

- 1.) A metrószakasznak szükségóvhelyi felhasználhatóságra alkalmasnak kell lennie. A kitelepítési és kimenekítési lehetőségeket és funkciókat is biztosítani kell.
- 2.) Az engedélyes tervnek tartalmaznia kell az alábbiakat:
 - A nyomvonal mentén lévő lakóépületek alatti és lakosságvédelmi célokra figyelembe vett óvhelyek és pincék sérüléseit – amelyeket a felszínre ható süllyedések okozhatnak – jelenlegi állapotuknak megfelelően helyre kell állítani.
 - Az érintett térségben lévő polgári védelmi köztéri létesítmények és berendezések megmaradásáról vagy pótlásáról, illetve egyeztetett átépítéséről gondoskodni kell. (pl.: Móricz Zs. téri köztéri óvhely, szirénák...stb.)
 - A Kálvin-téri aluljáróból a villamos szigetre vezető útközépen lévő lépcsőfeljárók megtartásáról, illetve érintettség esetén annak megfelelő egyeztetett átépítéséről gondoskodni kell, mivel a lépcsőfeljáró egyben az egyik polgári védelmi szektor védett kijárataként jelenleg is funkcionál.
 - Az állomásokkal kapcsolatos aluljáróknak és egyéb felszínre vezető kijaratoknak polgári védelmi célból romteher viselésére alkalmasnak kell lenniük.
 - A meglévő metróvonalakhoz történő csatlakoztatás miatt időlegesen az üzemelő polgári védelmi szektorok értelemszerűen hadrafoghatatlanná válnak (pl. Kálvin tér, Keleti pu.). A léglökésvédelmi lehetőségéről és az arra készített kiviteli tervdokumentációról, egyeztetett organizációs ütemtervről, stb. előzetesen gondoskodni kell.

IX. Monitoringra vonatkozó előírások:

- 1.) A felszín alatti víz védelme érdekében a jelen határozat II.12. és a II.18. pontjai az irányadóak.
- 2.) A vonalszakasz teljes hosszán kialakított vízminőség monitoring hálózat méréseit az építkezés megkezdése előtt meg kell kezdeni (alapállapot felvétel), és az építési fázison keresztül az üzemeltetés időszakában is félévenként kell végezni. A mérési eredményeket folyamatosan, az alapállapothoz viszonyítva értékelni kell.
- 3.) A zaj- és rezgésvédelem érdekében a jelen határozat III. 8. pontja az irányadó.
- 4.) El kell végezni a nyomvonalhoz legközebb eső mérőállomások adatainak a felhasználásával a levegő minőségének illetve a minőség változásának figyelemmel kísérését, értékelését. Az alapállapothoz viszonyítottan az értékelést az építés megkezdésétől folyamatosan az építés befejezését követően egy teljes évig kell végezni, az értékelést a mérés befejezését követően 60 napon belül a Felügyelőségre meg kell küldeni.
- 5.) A tárgyévét követő 60 napon belül, évente értékelő jelentéssel igazolni kell, hogy a határozat I. 3. pontjában foglaltak teljesültek

Az engedély határozatlan ideig érvényes.

Határozatom ellen a kézhezvételt követő naptól számított 15 napon belül a Környezet- és Természetvédelmi Főfelügyelőséghez címzett, de a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi Felügyelőséghez két példányban benyújtható fellebbezéssel lehet élni.
A fellebbezés illetéke 10 000.- Ft.

INDOKOLÁS

A DBR METRÓ Kft. 2000. decemberében benyújtotta a Felügyelőre a 4. sz. metróvonal I. szakasz létesítésére vonatkozó, a MÉLYÉPTERV Kultúrmérnöki Kft. (1054 Budapest, Zoltán u. 8.) által összeállított előzetes környezeti hatástanulmányt, és a többször módosított 152/1995. (XII.12.) Kormány rendelet értelmében kérte a környezetvédelmi engedély kiadását.

A többszörös hiánypótlást követően, a szakhatósági állásfoglalások, lakossági és önkormányzati vélemények figyelembe vételével környezetvédelmi szempontból a metró létesítését nem tartottam megalapozottnak, és a kérelmet a KF: 51649-11/2001. sz. határozatomban elutasítottam.

A DBR Metró Projekt Igazgatóság a határozatot megfellebbezte. A fellebbezés alapján a Környezet- és Természetvédelmi Főfelügyelőség H-1568-12/2001. sz. határozatában a tárgyi határozatot megsemmisítette, és új eljárás lefolytatására utasította a Felügyelőseget. Az új eljárás lefolytatásához az eredeti dokumentáció hiánypótlását tartottam szükségesnek.

A DBR Projekt Igazgatóság 2002. július 26.-án nyújtotta be a Felügyelőre a 4. sz. metróvonal I. szakaszára vonatkozó, a MÉLYÉPTERV Kultúrmérnöki Kft. által készített, kiegészített, új hatástanulmányt.

Az eljárásba bevont szakhatóságok közül az ÁNTSZ Budapest Fővárosi Intézete 13483/2/2002. sz. állásfoglalásában a hatástanulmányban foglaltakat elfogadta, részletes hatásvizsgálat elvégzését javasolta illetve már a kivitelezésre vonatkozó kikötéseket tett. Az ÁNTSZ Budapest Fővárosi Intézetének fent említett szakhatósági állásfoglalása nem volt egyértelmű, mert hozzájárultak az előzetes tanulmány alapján a metró létesítéséhez, de tartalmazott egy olyan kikötést is, hogy a megvalósulásra kerülő változatra részletes hatástanulmányt kell készíteni.

Fentiek miatt a Felügyelőség faxon elküldött levelében megkereste az ÁNTSZ Budapest Fővárosi Intézetét, hogy nyilatkozzon arról, hogy szükségesnek tarja-e a részletes környezeti hatásvizsgálat előírását, vagy pedig hozzájárul a környezetvédelmi engedély kiadásához az előzetes környezeti tanulmány alapján a korábbi szakhatósági állásfoglalásában leírt feltételekkel.

Az ÁNTSZ Budapest Fővárosi Intézete 2068-5/2003. számú – korábbi 13483/2/2002. számú szakhatósági állásfoglalását egyértelműsítendő - levelében tájékoztatott arról, hogy javasolja a részletes környezeti hatásvizsgálat készítését. Fenti döntését több indokra alapozza. Az első három érv, mely alapján részletes környezeti hatásvizsgálat készítését javasolja, a vízügyi igazgatóság hatáskörébe tartozik. További két indok pedig, hogy a

létesítmény sűrűn lakott területet érint, valamint a létesítmény hatásának területi kiterjedése és a területen élő érintettek száma nagy, a KDV környezetvédelmi felügyelőség hatáskörébe tartozik, melyet döntésem meghozatalakor figyelembe vettem. A hatodik érv a gépjármű forgalomból eredő légszennyezettségre, illetve az útvonalak átjárhatóságára irányult, melyet a határozat rendelkező részében lévő kikötésekbe foglaltam. Az ÁNTSZ ezen utóbbi indokának az a része, hogy milyen módon fog a beruházás illeszkedni a hosszabb távra tervezett főváros fejlesztését érintő koncepcióba, nem tartozik a Felügyelőség hatáskörébe.

Az ÁNTSZ Fővárosi Intézetének kikötései közül csak azokat nevesítettem külön, melyek eltértek a saját hatáskörömben tett zaj- és rezgésvédelmi kikötésektől.

A Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság 5673/2/2002. sz. állásfoglalásában a 4. sz. metróvonal I. szakaszának létesítéséhez hozzájárult azzal a kikötéssel, hogy az engedélyezési eljáráshoz be kell szerezni a területileg illetékes geológiai szolgálat és az illetékes vízügyi igazgatóság szakvéleményét.

A Magyar Geológiai Szolgálat Budapesti Területi Hivatala 580-3/2002 sz. levelében végleges állásfoglalás kialakításához hiánypótlást tartott szükségesnek. A hatástanulmány készítőjével folytatott konzultáció alapján véleményét megváltoztatta, és az 580-4/2002. sz. állásfoglalásában a hatástanulmányt kikötésekkel elfogadta, és az alábbi megjegyzésekkel hozzájárult a környezetvédelmi engedély kiadásához:

„ - a dunai átvezetés körülményeinek jobb megismerése, az esetleg szükségessé váló kisebb mérvű nyomvonal-módosítás előkészítése céljából előírt vizsgálatokat a tenderkiírásokkal párhuzamosan elvégeztetik;

- a megrendelő DBR Metro a metrótervezés, - építés további időszakában időben biztosítja hivatalunk képviselője számára:
- a.) a munkaközi tervekbe való betekintés és véleményalkotás lehetőségét;
- b.) a tenderkiírás(ok) tervezetének földtant érintő előírásai, feltételei megismerése, az azokról való véleményalkotás lehetőségét;
- c.) a kiválasztott kivitelező kiviteli tervezési folyamatában a munkaközi tervek megismerését, azok véleményezését;
- d.) a kivitelezési munka nyomon követését, a munkahelyek esetenkénti megtekintését;
- e.) a vizsgálati (beleértve a monitoring-rendszert) eredményekbe való betekintés és véleménynyilvánítás lehetőségét;
- f.) a földtant érintő alapadatokat, értékeléseket hivatalunknak megküldik.”

A Fővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság 77-59/2002. sz. állásfoglalásában a metró létesítésével kapcsolatban észrevételt nem tett, és megadta a tervezéssel, kiépítéssel kapcsolatos polgári védelmi követelményeket, valamint indokolásában felhívja a figyelmet a következőkre. A prágai metró állomásainak árvíz miatti elöntéséből adódó tapasztalatok alapján célszerűnek látszik a későbbi Dunai árvizek esetén veszélyeztetett egyes metróállomások esetleges elöntését megakadályozó, a mértékadó víznyomásra méretezett, távirányítású árvízvédelmi vonali- és állomási elzárókapuk létesítése.

A Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság H.68.386-3/2002 sz. állásfoglalásában metró tervezett szakaszának építéséhez hozzájárult. Kikötéseit a rendelkező részben szerepeltettem. A szakhatósági állásfoglalás indokolása az alábbiakat tartalmazza:

„A hatástanulmány az 4-es metróvonal I. szakaszával foglalkozik megfelelő mélységben, ezért a dokumentációban az alternatívák között feltüntetett metróvonal meghosszabbítását jelentő (Gazdagréti vagy Budaörsi és Rákospalotai) szakaszokra állásfoglalásom, hozzájárulásom nem vonatkozik.

A hidrogeológiai feltárás esetében részletes kutatási fázis kifejezés használatakor nem a környezeti hatásvizsgálat 1995. évi LIII. tv. és 20/2001. Korm. rendeletben alkalmazott előzetes és részletes vizsgálati szakasz fogalmát értem, hanem a földtani kutatás, bányászat fogalomhasználatát.

A talajvízszint változás akkor káros mértékű, ha a meglévő építményekben emiatt károk keletkezhetnek pl. Keleti pu. környezetében a talajvíz szintjének csökkenése nem kívánatos, míg máshol pincevizek megjelenése, azaz a talajvízszint emelkedése káros.

A víziközművek üzemeltetésére a 21/2002. (IV. 25.) KöViM rendelet vonatkozik, mely szerint fel kell készülni arra, hogy a hiba felmerülése esetén azonnal be tudjanak avatkozni az üzemi és környezeti károk elhárítása vagy mérséklése és a szolgáltatás mielőbbi helyreállítása érdekében a 15/1997. (IX. 19.) KHVM rendelet alapján. Az árvízvédelmi műveket keresztező, e műveket egyéb módon érintő - nyílt ártéren, hullámtéren lévő - építményt, épületet, vezetéket vagy más művet, létesítményt (a továbbiakban együtt: létesítmény) a folyókra jellemző hidrologiai viszonyok alapján, a *mellékletben* meghatározott mértékadó árvízszintek figyelembevételével kell tervezni (mértezní) és megvalósítani.

A 6. sz. szakági melléklet a süllyedések becsült hatásterületét megadja, amely alapján az érintett vízelékesítmények meghatározhatók.

A nyomvonal mentén és a tervezett állomások környezetében nagyteljesítményű talajvíz készletet használó kutak nem üzemelnek (vízjogi engedélyesek), ezért az építés ideje alatt vízhasználót károsodás nem érhet.

A Duna átkelési szakasz hatásvizsgálatának véleményezésére külön szakértőt - Dr. Alföldi László (hidrogeológus, az MTA földtudomány doktora) - kért fel Igazgatóságunk, akinek észrevételeit alábbiakban adom meg:

A hiánypótlással kiegészített hatástanulmány az Országos Vízügyi Főigazgatóság H-408(5)2001. I.sz. másodfokú szakhatósági állásfoglalásában, a hévizek védelmével kapcsolatos és általában a hidrogeológiai vonatkozásokban foglalt előírásoknak eleget tett.

A formai feltételek mellett feladatomban megfelelően áttekintettem a szakmai indokolások, megállapítások, állapot-előírások helytállóságát és levont következtetésekre.

A IV-es Metró Duna alatti átvezetésével kapcsolatos döntő értékű megállapítását a kiegészített hatástanulmány egyértelműen és határozottan fejezi ki a következők szerint:

"A földtani felépítés, rétegződés, hidrogeológiai és mérnök geológiai viszonyok az alagút építés szempontjából ismertek, az alagutak megépítésének sem műszaki, sem földtani, sem hidrogeológiai kizáró oka nincs".

A hatástanulmány hiánypótlással kiegészített változata a szakmai igényeket minden tekintetben kielégíti. A termál karszt hidrogeológiai áttekintése címszó alatt bemutatott összefoglaló értékelés szakmailag korrekt, a vízáramlási rendszer működését a mai tudományos színvonalnak megfelelően foglalja össze.

Az újraértékelt tektonikai körülmények, a további kutatások, geofizikai mérések alapján megrajzolt alapegység morfológiára alapozott módosított nyomvonal változat lényegében megkerüli a hévizes alapegység kritikus szakaszát és kielégíti a konzultációk során egyeztetett feltételeket.

A nyomvonal mentén számított triász felszíntől való legkisebb távolság 17 m. A triász felszínt tardi agyag borítja, amely az eddigi feltárásokban mindig vízzárónak bizonyult. Ez a vastagság a bányászatban alkalmazott "védőréteg" vastagságot is kielégíti, mert a hévízrendszer természetes túlnyomása minimális.

A javasolt optimalizált nyomvonal mentén vízvezető töréses zónák, illetve zóna jelenléte nem zárható ki, annak ellenére sem, hogy a fúrásponatok közötti tér állapotát geofizikai mérésekkel határozták meg. E nyomvonal mentén az esetleges vízvezető vető harántolásának a lehetősége az előző nyomvonallhoz képest érdemben csökken és a Gellért hévízrendszer alagút építés alatti sérülésének a kockázatát minimálisra csökkenti.

A zárt munkakamrával működő automatikus vezérlésű hidropajzs alkalmazása lehetőséget nyújt a szerkezeten keresztül 8-10 m-es behatolású tömszelencés előfűrésra, különböző geofizikai mérések elvégzésére és a kamranyomás légpárnával való szabályozására. A nemzetközi gyakorlatban alkalmazott ajánlott pajzs típusok műszaki és működési leírása normális üzemmenetben a hévízbetörés lehetőségét kizárja, illetve az esetleges betörés a munka kamrában csak kismértékű nyomásnövekedést okozhat, ami a hévízrendszer nyomását ismerve számítható.

A Duna víz hévízrendszerbe való behatolásától még nyitott vetők mentén sem kell tartani, hiszen a szökevény források nyitott résekből törtek föl, és az eddigi tapasztalat szerint még az egyáltalán elképzelhető legnagyobb dunai árvízszintek esetén sem hatol be a folyóvíz a hévízjáratokba.

A bemutatott elemzések meggyőzően támasztják alá, hogy "A gyógyvízbázisnál nem várható kimutatható károsodások a kivitelezés alatt és az üzemeltetés során".

A választott építési technológiai, az építési anyagok, az alagút szigetelések megfelelnek a vízminőség-védelmi követelményeknek. A mérnök-geológiai értékelés alapos és korrekt (a teljes metró vonalra), a talajvíz és rétegvíz állapotfelmérés hiteles. A felvázolt monitoring rendszert a metró építés előtt üzembe helyezni tervezi. Az összes vonatkozó tervezett megfigyelés követelményei megfelelőek.

A műegyetem Rakpartra tervezett 300-500 m-es kutató fűrés mélyítését szükségesnek tartom, a megvalósítással egyetértek

A mellékelt térképek általában az ábrázolás technika a tudományos gyakorlati igényeket kielégíti. A Gellért-hegyi források, fűrésok, víztermelő helyek, szökevény források helyszínrajza hiánypótló.

A hiánypótlással kiegészített hatástanulmány megállapításaival egyetértek, a Duna alatti átvezetés optimalizált nyomvonalát megfelelőnek tartom, azzal egyetértek.

Összefoglalva a hiánypótlással kiegészített hatástanulmány elfogadását javaslom.

A különböző típusú és származási eredetű hulladékok felhasználása és ártalmatlanítása vízkészlet-gazdálkodási szempontból megfelelő.

Az előzetes környezeti hatástanulmány 5. Értékelés fejezete szerint: a 4-es metró megépítése összességében kedvezően befolyásolja Budapest környezeti állapotát, környezeti kárt nem okoz, a környezetet érő káros hatások megelőzhetők, műszaki intézkedésekkel kiküszöbölhetők. Ezen értékelés alapján a 4-es metró beruházás az 1995. évi LVII. tv. elveivel nem ellentétes, a létesítmény megvalósítható és üzemeltethető úgy, hogy a Vgtv. 14. §-a szerinti vízkészlet-gazdálkodási érdekeket nem sért."

A Kulturális Örökségvédelmi Hivatal 10024/9/2002 sz. állásfoglalásában azzal a feltétellel járult hozzá az építéshez, hogy az ismert régészeti lelőhelyek feltárását a tervezési fázist megelőzően elvégzik. A műemlékek vonatkozásában a 10024/12/2002 sz. állásfoglalásában megerősítette az Országos Műemlékvédelmi Hivatal korábban kiadott 30100/4/2001 és 30100/5/2001 sz. állásfoglalásaiban foglaltakat. Az egyes építési engedélyezési eljárásokban szakhatóságként meg kell keresni a Kulturális Örökségvédelmi Hivatalt.

A létesítéssel érintett önkormányzatok közül Budapest Főváros VII. kerület Erzsébetváros Önkormányzat Polgármesteri Hivatala Építésügyi és Település-

üzemeltetési Iroda VII-1271/2002. sz. állásfoglalásában a részletes hatásvizsgálat készítésének előírásához hozzájárult azzal a kikötéssel, hogy a hatástanulmány az általa 26 pontban megadott szempont szerinti részletes hatáselemzéseket is tartalmazza.

A későbbiekben a beruházóval és a hatástanulmány készítőjével folytatott többszöri egyeztetés eredményeként állásfoglalását módosította, és a VII-1271/14/2002. sz. állásfoglalásában környezetvédelmi engedély kiadásához 20 pontban megadott kikötéssel hozzájárult, melyet a rendelkező részbe foglaltam. A fenti szakhatósági állásfoglalásának 11.b.) pontját a I. 1.) pont tükrében kell értelmezni.

A Józsefvárosi Önkormányzat Építésigazgatási Osztály VIII-1594/2/2002 sz. szakhatósági állásfoglalásában a környezetvédelmi engedély kiadásához **nem járult hozzá**, elsősorban a kerületen áthaladó vonalszakasz létesítésének megalapozatlansága, illetve a Rákóczi teret és a Köztársaság teret érintő beavatkozások okozta környezeti károk miatt.

A kerület Jegyzője a Polgármesteri Hivatal kiadott szakhatósági állásfoglalását a határozat kiadásáig a VIII-1594/3/2002. sz. állásfoglalásával kiegészítette. Ebben a környezetvédelmi engedély kiadásához kikötésekkel hozzájárult.

Budapest Főváros XI. kerületi Önkormányzat Polgármesteri Hivatala Építési és Műszaki Iroda Városüzemeltetési Osztály XIV-221-50/2002 sz. levelében kifejtette, hogy a hatástanulmány környezetvédelmi megítélésében nincs hatásköre.

Belváros-Lipótváros Budapest Főváros V. kerületi Polgármesteri Hivatal Építési és Műszaki Osztály V-1963/1/2002 sz. levelében csak véleményt fűz a tanulmányhoz. Ebből a fák pótlási kötelezettségére, illetve a 7-es buszcsalád feltétlen fenntartására vonatkozó észrevételeit emelem ki. Ezen utóbbi kikötését az I. pontnál az általános kikötéseknél szerepeltettem. Az V. Kerületi Önkormányzat Polgármesteri Hivatala felhívta a figyelmet környezetkímélő buszok üzemeltetésére és modern üzemanyag használatára.

Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros Önkormányzat Jegyzője a szabályos megkeresés ellenére nem adott állásfoglalást, így a többször módosított 1957. évi IV. törvény 21.§ (2) bekezdése értelmében hozzájárulását megadottnak tekintettem.

A szakhatóságok kikötései közül azokat, amelyek az engedélyezési tervek kidolgozásánál figyelembe vehetők, a határozat rendelkező részébe foglaltam.

A hatástanulmány benyújtását követően a **Levegő Munkacsoport**, mint szabályosan bejelentkezett ügyfél, a dokumentációba való betekintést kérte, hogy véleményének kialakítására elegendő idő álljon rendelkezésére. Kérését teljesítettem, és a teljes hatásvizsgálati dokumentációt rendelkezésére bocsátottam, figyelembe véve a későbbiekben a Munkacsoporthoz forduló lakosok tájékoztatásának megkönnyítését is. A Levegő Munkacsoport több, különböző időpontban készült észrevételt adott, illetve nyújtott be a Felügyelőségre. A közlekedési fejezet értékelője mondatokat, mondat részeket ragadott ki a szöveg környezetéből, és így az már tulajdonképpen bármilyen értelmezést kaphat. Például az I. kötet 157. oldaláról idézett "A vizsgált szakaszok nagy részén a közúti forgalom csökkenése prognosztizálható. Jelentős közúti forgalom csökkenés az alábbi útvonalakon várható:" és sorolja a vizsgált útszakaszokat.

A dokumentáció ismerteti az EKHT készítés időszakának forgalomszámlálási adatait, mint bázis adatok, a Közlekedéstudományi Intézet prognózisa alapján 2010. évre a 4-es Metró üzembe helyezése utáni időszak várható adatokat Metróval és Metró nélkül.

A tanulmányból egyértelműen kitűnik, hogy 2010.-re a forgalom mindenképpen növekedni fog akár épül Metró, akár nem.

A fent idézett megállapítás 2010-ben várható forgalmat hasonlítja össze az üzemelő Metró mellett, és Metró nélküli állapotot feltételezve.

A Levegő Munkacsoport értékelésének alapvető hibája, hogy az adatok összehasonlításánál következtetlenül jár el és a bázis adatokhoz képest vár el forgalom csökkenést. Például a személygépkocsik esetében a bázis adatokat hasonlítja az üzemelő Metró melletti forgalmi adatokkal, de az autóbuszra vonatkozó összehasonlításnál már helyesen a 2010-es adatokat /Metróval ill. Metró nélkül/ hasonlítja egymáshoz.

A Levegő Munkacsoport észrevételei hibás adat összehasonlításra épülnek, valamint nem veszik figyelembe hogy a forgalomművekedés nem feltétlenül jelent imisszó növekedést. Hiszen a gépjárművek technikai-műszaki fejlődésének ténye adott esetben csökkentheti a közlekedésből eredő levegőterhelést.

Fentiek miatt a Levegő Munkacsoport észrevételeit a véleményem kialakításánál részben vettem figyelembe.

Tekintettel a módosított szakhatósági állásfoglalásokra, amelyek nem tartalmaztak kizáró okot, a Felügyelőség a 4. metró létesítésére vonatkozó hirdetmény közzétételét kérte az érintett önkormányzatoktól, illetve megkereste a szomszédos önkormányzatokat, hogy érintettségüket a megküldött összefoglaló alapján megvizsgálhassák, illetve jelezzék.

A szomszédos önkormányzatok (Budaörs, Törökbálint, Budapest I., X., XII., XIV., XIX., XX., XXI. és XXIII. kerület) közül csak Budaörs Város Önkormányzat Jegyzője jelezte 18463/2002. sz. levelében települése érintettségét, így részére is eljuttattam a hatástanulmányt és a hirdetményt.

Az önkormányzatok a hirdetmény közzétételéről levélben értesítettek, és csatolták a hozzájuk beérkezett lakossági észrevételeket. (A IX. kerületi Önkormányzat Jegyzője nem válaszolt.) Az észrevételeket megküldtem a hatástanulmány készítőjének, és erről tájékoztattam a kérelmezőt is.

A lakosság és képviselői, illetve a társadalmi szervezetek által adott vélemények közül a REZIDENCIA Ingatlankezelő és Szolgáltató Bt., az Erzsébetvárosi Társasházak Közösségeinek és Képviselőinek Érdekvédelmi Egyesülete (ETKE), a "Kék Forrás" Környezet- és Természetvédelmi Egyesület (KFKTE), illetve Penkala Tibor okl. építőmérnök, építésügyi szakértő elsősorban a Baross téri ideiglenes végállomással kapcsolatos problémákat elemezte: a metró ezen szakaszán is a mélyvezetésű (nem közvetlen felszín alatti, alagútépítési technológiai) megvalósítást tartják csak elfogadhatónak, kiemelve a Thököly út és környékén az építés időszaka alatt az életkörülmények ellehetetlenülését, és felhívták a figyelmet az építéssel érintett szakasz épületeinek statikai problémáira is.

Szenczy Mária villamosmérnök, Bp. XI. kerületi lakos a Móricz Zs. körtér átépítése utáni állapotokon keresztül hívja fel a figyelmet a metróval kapcsolatos forgalmi változások következményeire, főként a közlekedési zaj vonatkozásában.

Szenczy Mária beadványát a későbbiekben kiegészítette. Csatolta a körtéri zajpanaszt alátámasztó "észlelési jegyzőkönyvet" és néhány körtéri lakos észrevételét, a Bp. XI. kerület Bocskai út 1. sz. Társasház nevében az OPERÁTOR HÁZ Bt. által a DBR Metró Projekt Igazgatóságnak írt levelet, a Fehérvári út - Bocskai út csomópont átépítése

következtében felmerült problémákat tartalmazó levelet, amelyet az épület állagának felmérését és az építkezés hatásait bemutató statikai szakvéleménnyel egészítettek ki.

Bujdosó Péter Balázs Bp. XI. kerületi lakos a metró megvalósítása ellen tiltakozott az épített környezet védelmét, illetve a metró által okozott zaj- és rezgések káros hatásait hangsúlyozva.

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara és az ETKÉ közös állásfoglalásában több pontban sorolta fel a hatástanulmány hiányosságait - köztük a Thököly út alatti vonatfordító és kihúzó vágányrendszer vizsgálatának hiányát. Javaslataikban több - véleményük szerint Budapest tömegközlekedési gondjainak megoldását hatékonyabban segítő - nyomvonal tervet adtak meg. Egyúttal kérték a mindezekre kiterjedő részletes hatásvizsgálat készítésének előírását.

A Kelet- és Közép Európai Bankfigyelő Hálózat Budapest Office véleményében részletes hatásvizsgálat készítését tartotta a fővárosi közlekedésfejlesztés metró által történő terveinek igazolásához, illetve több változat kidolgozásához elengedhetetlenül szükségesnek.

A szakhatóságok és az érintett önkormányzatok állásfoglalása alapján megállapítottam, hogy az előzetes hatástanulmány a korábbi hiánypótlási felszólításban kérték figyelembe vételével, **részletes hatástanulmányi tartalommal készült.** A mélyvezetésű, kötöttpályás tömegközlekedés a nagyvárosok legkönyezetkímélőbb utazási formája, így a 4. metró I. szakaszának építése is Budapest főváros közlekedésének jelentős beruházása.

A tervezett metróvonal létesítésének és nyomvonalának a főváros közlekedésfejlesztésekkel való összhangjának vizsgálata nem a környezetvédelmi hatóság feladata. Az előzetes hatástanulmányban vizsgált, tervezett nyomvonal a belváros felszíni tömegközlekedés által okozott környezetterhelésének csökkentését a felszín alatti tömegközlekedés bővítésével kívánja elérni. A beruházás egyik vázolt célkitűzése a belvárosba történő eljutás megkönnyítése a tömegközlekedéssel. Ugyancsak távlati célként jelenik meg a személygépkocsi forgalom csökkentése. Tehát a metró beruházásnak csak akkor van létjogosultsága, ha a főváros – ezen belül a belváros - levegőtisztaságának javulása egyértelműen bekövetkezik.

A bemutatott és részletesen vizsgált nyomvonal-változatok közül a karsztömböt kikerülő változatot tartottam elfogadhatónak. Az állomások építési technológiájának – különösen a Rákóczi tér és a Köztársaság tér tekintetében – a mély építésű változatához járultam hozzá. A Keleti pályaudvari ideiglenes végállomás kihúzó vágányait is csak mélyvezetéssel lehet megvalósítani. Erre a környezetvédelmi előírásokban külön is felhívtam a figyelmet.

A tervekben szükséges a tömegközlekedésre való áttérést elősegítő, városon kívüli, nagykapacitású, biztonságos és könnyen (ingyen) igénybe vehető P+R parkolók létesítésének kidolgozása, tervezése, és a metró beruházás részeként történő megvalósítása, mert csak ezáltal képzelhető el a tömegközlekedésre való áttérés, azaz az utazási szokások gyökeres megváltoztatása.

A metró káros környezeti hatásai elsősorban a megvalósítás (építés) fázisában jelentkeznek, de előrelátó ütemezéssel, megfelelő munkaszervezéssel az időszakosan, viszonylag rövid ideig fellépő környezetterhelések mérsékelhetők. Az előzetes környezeti tanulmány alapján a tervezett tevékenység és a létesítmény működéséből várható zaj- és rezgéshatás kellő alapossággal megítélhető. A tanulmány részletes vizsgálati eredmények

alapján mutatja be a működés és a létesítés során várható zaj- és rezgésterhelést, az érintett területen alkalmazható védelem eszközeit és megoldásait. Ehhez a tervezés során már pontosan meg kell határozni az építéssel kapcsolatosan jelentkező zajterhelés mértékét, illetve meg kell adni a hatások csökkentésének megoldásait.

Az állomások helyének környezete mind levegőminőség, mind zajterhelés szempontjából a leginkább érintett. A felszín alatti építési technológiával a káros hatások kisebbek, és főként csak a szállítások okozzák a kellemetlenségeket. A metró üzemeltetésének közvetlen hatását tekintve nincs érdemi légszennyező pontforrása (nincs emissziója), mivel elektromos árammal üzemel. Az állomások és a metróalagút szellőztetése üzemi körülmények között nem jár káros anyag kibocsátással.

A VIII. kerület érintett területén a talajvízszint évek óta folyamatosan emelkedik. A metró felszínre elérő építményeinek közvetlen környezetében további 0,3-0,4 m-es talajvízszint emelkedést prognosztizál a tanulmány. A jellemző beépítés kb. 100 éves, vízszigetelés nélkül épült - ma már zömében - társasházakból áll. Az új beépítéseket sem a prognosztizált talajvízszintre méretezve építették. A tervek készítésénél erre külön felhívtam a figyelmet. A zöldfelületek védelme is fokozott figyelmet érdemel, ezért az építési technológia megválasztásában az állomások mélybeli kialakítása mellett döntöttem, mivel a belvárosban a jelenlegi, igen kis területű zöldfelületek megőrzése, a több-tízéves faállomány megóvása mind esztétikai, mind egészség megőrzési szempontból rendkívül fontos, és a kivágott fákat nem pótolják a későbbi fátelépítések.

A tervezésnél figyelembe kell venni, hogy az építési munkákkal érintett ingatlanok (nem csak az építésszerűleg védettek) állaga nagymértékben eltérő, különösen a kis mélységű vonalvezetést tekintve a VII. kerületi Thököly út mindkét oldalán, illetve a VIII. kerületben a Rákóczi tér és a Köztársaság tér közötti szakaszon. Ahhoz, hogy a veszélyeztetett épületek szükséges megerősítését a kivitelezés megkezdése előtt el lehessen végezni, a felméréseket, és ennek értékelése alapján készített intézkedési tervet már az engedélyezési tervnek tartalmaznia kell.

A benyújtott dokumentáció szerinti tervezett létesítmény megvalósítható a környezetvédelmi előírásokban megkövetelt feltételek teljesülése esetén. Az előírások betartását a metrószakasz engedélyezési tervfázisában fogom ellenőrizni.

A határozathozatalnál részben figyelembe vettem a Levegő Munkacsoport észrevételeit, különösen a főváros környezeti levegő minőségének javítása, a zöldfelületek megóvása, valamint az ETKE és a „Kék forrás” egyesület igényét a Thököly út alatti építés tekintetében. Ugyancsak kiemelten kezeltem - az észrevételezők által is felvetett - az építés alatti, várható környezetterhelések csökkentésének kérdését, és főleg a zaj és levegőszennyezés tekintetében adtam a tervezés részére követendő előírásokat. Határozatom I.1-3. és IX.4. pontjai a zöld szervezetek alapvető elvárásait - részben az elvárásokon túlmutatva - teljesítik. Előírásaim kizárják a környezetveszélyeztetés lehetőségét a létesítés illetve az üzemeltetés során. A szakhatóságok állásfoglalásait a környezetvédelmi előírásokba foglaltam.

A határozatot 1995. évi LIII. törvény 70.§ (2) bekezdés b) pontja alapján a 152/1995. (XII.12.) Korm. rendelet figyelembe vételével hoztam meg. Határozatom jogerőre emelkedéséről külön értesítést küldök.

A fellebbezési illetékek mértékéről szóló tájékoztatásom a többször módosított 1990. évi XCIII. törvény előírásain alapszik.

Budapest, 2003. július 10.


Kónya Károly
igazgató



Kapja: (minden címzett tértivevénnyel)

- 1./ DBR Metró Projekt Igazgatóság
1053 Budapest, Curia u. 3.
- 2./ MÉLYÉPTERV Kultúrmérnöki Kft.
1054 Budapest, Zoltán u. 8.
- 3./ Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság
1021 Budapest, Hűvösvölgyi út 52.
- 4./ ÁNTSZ Fővárosi Intézete
1138 Budapest, Váci út 174.
- 5./ Fővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság
1052 Budapest, Városház u. 9-11.
- 6./ Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság
1088 Budapest, Rákóczi út 41.
- 7./ Magyar Geológiai Szolgálat Budapesti Területi Hivatala
1145 Budapest, Columbus u. 17-23.
- 8./ Bp. V. ker. Belváros-Lipótváros Önkormányzat Jegyzője
1051 Budapest, Erzsébet tér 4.
- 9./ Bp. VII. ker. Erzsébetváros Önkormányzat Jegyzője
1073 Budapest, Erzsébet krt. 6.
- 10./ Bp. VIII. ker. Józsefvárosi Önkormányzat Jegyzője
1082 Budapest, Baross u. 63-67.
- 11./ Bp. IX. ker. Ferencváros Önkormányzat Jegyzője
1092 Budapest, Bakáts tér 14.

- 12./ Bp. XI. ker. Önkormányzat Jegyzője
1113 Budapest, Bocskai út 39-41.
- 13./ Budaörs Város Önkormányzat Jegyzője
2040 Budaörs, Szabadság u. 134.
- 14./ Budapest Főváros Önkormányzata Főpolgármesteri Hivatal
1052 Budapest, Városház u. 9-11.
- 15./ Levegő Munkacsoport
1465 Budapest, Pf.: 1676
- 16./ ETKÉ
1077 Budapest, Almássy tér 6.
- 17./ "Kék Forrás" Környezet- és Természetvédelmi Egyesület
1077 Budapest, Király u. 87. II./21.



KÖRNYEZET- ÉS TERMÉSZETVÉDELMI FŐFELÜGYELŐSÉG
1016 Budapest, Mészáros utca 58/A. Levélcím: 1539 Budapest, Postafiók: 675.
Telefon: 224-92-00

Ügyszám: 14/2926/30/2003.
Előadó: dr. Vajna Hajnalka

Tárgy: A 4-es Metróvonal I. szakasz
környezetvédelmi engedélye

A Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség KF.190-36/2003. számú határozatát a Levegő Munkacsoport Országos Környezetvédő Szövetség (1465 Budapest, Pf. 1676.) és az ETKE Erzsébetvárosi Társasházak Közösségének és Képviselőinek Érdekvédelmi Egyesülete (1077 Budapest, VII. Almássy tér 6.) fellebbezése folytán felülvizsgáltam.

HATÁROZAT

Az elsőfokú határozatot megváltoztatom az alábbiak szerint:

I.

Az elsőfokú környezetvédelmi határozat III. Környezetvédelmi előírások 4. pontja kiegészül:

17.) A zaj- és rezgésvédelemre vonatkozó kikötés:

Az előírások az építkezés minden fázisára terjednek ki, valamint a metróvonal működtetésének esetére is (pl. üzemi jellegű zajok, metróállomások zaja, stb.).

18.) Az építési engedélyezés során a levegőtisztaság-védelemmel kapcsolatos előírásokra minden esetben ki kell térni, és azt engedélyeztetni kell.

II.

Az elsőfokú környezetvédelmi határozat VII. kulturális örökségvédelmi 1-4. előírását az alábbi 5-8. kikötéssel egészítem ki:

5.) A nyomvonallal érintett egyedi vagy területi műemléki védelem alatt álló épületek állagát az engedélyezési eljárás előtt fel kell mérni.

A engedélyezési tervdokumentáció részét képezze az állapot-felvételi dokumentáció

6.) A műemlékek nem veszélyeztethetők. A károsodás lehetőségét előzetesen ki kell zárni, a várható terhelések alapján a szükséges megelőző megerősítéseket el kell végezni előzetesen engedélyezett tervek alapján,

7.) A kivitelezéssel járó anyagszállítások útvonalát egyeztetni kell az elsőfokú örökségvédelmi hatósággal,

8.) A közlekedési változások többletterhelést nem okozhatnak a védett épületekben és azok környezetében, ezért a védett épületeket érintő konkrét építési beavatkozásokra jelen hozzájárulása nem vonatkozik, azokat minden esetben egyeztetni és a vonatkozó jogszabályokban előírt módon előzetesen engedélyeztetni kell az elsőfokú örökségvédelmi hatósággal.

III.

VIII. Az elsőfokú határozat polgári védelmi kikötéseit megsemmisítem.

IV.

X. Az elsőfokú határozat Geológiai szakhatóság előírásai az alábbiak:

1.) A kiviteli tervezéshez földtani szempontból indokolt a Duna alatt egy mikro tunel kihajtása – a nemzetközi gyakorlatban alkalmazottnak megfelelően – a tervezett lég alagút között, azok felső érintő síkja közelében, az alábbi földtani jellemzők meghatározása érdekében:

- a törésvonalak és azok zúzott zónái, az üregek, a hasadékok, a hidrotermális telérek helye, kiterjedése, jellemzői;
- az egyes kőzettestek földtani, vízföldtani, mérnökgeológiai paraméterei;
- a törésvonalakban, töredezett zónákban, vagy a hasadékokban lévő, esetleg áramló vizek s azok jellemzői.

2.) A várható földrengések, illetve mesterséges rezgések felszíni hatásainak pontosabb meghatározása céljából a tervezett nyomvonal jellemző szakaszain fúrásokhoz kapcsolódóan szeizmikus downhole és sűrűség méréseket kell végezni.

3.) A földtani és geofizikai alapadatokat és dokumentációt az MGSZ Országos Földtani és Geofizikai Adattára részére meg kell küldeni.

A határozat egyéb rendelkezéseit helybenhagyom.

A határozatom ellen további jogorvoslatnak helye nincs.

INDOKOLÁS

Az elsőfokú környezetvédelmi hatóság felülvizsgált határozatával a BKV Rt. DBR Metró Projekt Igazgatóság (a továbbiakban: Metró Igazgatóság) részére a 4-es metróvonal I. szakaszának létesítésére a környezetvédelmi engedélyezési eljáráshoz benyújtott előzetes környezeti hatástanulmányban bemutatott „I/d” változatra a környezetvédelmi engedélyt – kikötésekkel - megadta.

A határozat ellen a Levegő Munkacsoport Országos Környezetvédő Szövetség (a továbbiakban: Szövetség) és az ETKE az Erzsébetvárosi Társasházak Közösségének és Képviselőinek Érdekvédelmi Egyesülete (a továbbiakban: ETKE) fellebbezést terjesztett elő.

1.) A Szövetség a fellebbezésében elismerésével méltatta a magas szakmai színvonalú határozatot, véleménye szerint a környezetvédő civil szervezetek követeléseinek egy része helyt kapott a határozat előírásaiban. Ugyanakkor sajnálattal állapította, meg, hogy a határozat nem mindenben felel meg a jogszabályi előírásoknak.

Sérelmezte, hogy a hatóság közmeghallgatást nem tartott. A továbbiakban vitatta - pontról-pontra haladva - a környezetvédelmi előírásokat.

Hiányolta, hogy a határozat nem tartalmazza mikor, és miként kell ellenőrizni az I.2 pontban – a felszíni járatok közlekedésének ritkítására vonatkozó - előírtak betartását, ami kétségesse teszi a kikötés gyakorlati megvalósítását. Ezzel kapcsolatban újabb kikötések megfogalmazására tett konkrét javaslatot.

Álláspontja szerint a környezetvédelmi engedély kiadását meg kell, előzze a beruházás hatékonyságát bemutató elemzés.

A továbbiakban hiányolta a határozatból a „szennyező fizet” elv érvényesítését, ami véleménye szerint az Európai Unió Alapszerződésének és az egyik legfontosabb környezetvédelmi követelményének a súlyos megsértését jelenti.

Előadta, hogy a metróberuházás költségeinek legalább 70 %-át a személygépkocsikra a Budapesti Agglomerációban külön e célból kivetett díjakból kell fedezni.

Véleménye szerint a metróberuházás előfeltételeként részletes intézkedési tervet kell készíteni és jóváhagyni annak érdekében, hogy legkésőbb 2005-ben megalakuljon.

Budapesti Közlekedési Szövetség. Ennek első lépéseként 2004. január 1-jén be kell vezetni Budapesten a BKV Rt., a MÁV Rt. és a Volánbusz Rt. közös bérletét.

A 4-es metró építési engedélyének megadása előtt részletes intézkedési tervet kell készíteni és jóváhagyni a tömegközlekedés lehetőség szerinti forgalmi előnyben részesítésére minden fővárosi vonalon.

Kifejtette, hogy a metróberuházásnak csak akkor van értelme és valódi környezetvédelmi haszna, ha az utasok túlnyomó többsége tömegközlekedéssel érkezik a Kelenföldi pályaudvarhoz és ott kényelmesen át tud szállni a metróra és viszont. Jelenleg – szerinte – a Kelenföldi pályaudvari végállomásnál gyakorlatilag nincs lehetőség arra, hogy a személygépkocsival közlekedők metróra szálljanak.

Kérte a környezetvédelmi kikötések kiegészítését az alábbi előírásokkal:

- a 4-es metró első szakaszának nyugati végállomása a Budaörsi útnál legyen,
- a metró nyugati végállomására ráhordó egyéb tömegközlekedési viszonylatokat úgy kell kialakítani, hogy számottevően növekedjen az ebben az irányban tömegközlekedéssel utazók számára,
- a metró és az egyéb tömegközlekedési viszonylatok között átszállási lehetőséget úgy kell biztosítani, hogy az a lehető legkényelmesebb legyen az utasok számára,
- a metróállomásoknál úgy kell a parkolókat kialakítani, hogy azok ne eredményezzék a környezet terhelésének jelentős növekedését.

Utalt arra, hogy más civil szervezet is fellebbezett, mint pld. az ETKÉ és tolmácsolta a szervezet kérését, amelynek ismertetésére az ETKÉ fellebbezése során kerül sor.

Álláspontja szerint a 4-es metró tervezett állomásai környékén lakók részére – külön-külön minden állomásra – a beruházóknak lakossági fórumot kell tartania még az adott állomásra és környékére vonatkozó tervek véglegesítése előtt.

Kérte, hogy a 4-es metró építési engedélyének megadása előtt pontosan rögzítésre kerüljön, hogy mely tervezők milyen arányban felelősek a beruházás főbb mutatóinak meghatározásáért, különös tekintettel a beruházás költségeire, a metróon utazók számára és a környezeti mutatók alakulására.

Véleménye szerint a beruházáshoz hitel felvétel esetén az Állam csak abban az esetben kötheti meg a kezesség vállalására irányuló szerződést, ha a szerződésben a beruházáshoz hitelt nyújtó intézet vállalja, hogy amennyiben beruházás terveiben rögzített főbb mutatók nem teljesülnek, az állam kezességvállalása a továbbiakban nem áll fenn.

Álláspontja szerint ellentmondás van a határozat III/3. pontjának kikötése és az I. 2. pontja között. Előadta, hogy a metróvonal használatbavételét követően „tömegközlekedési változások” következtében elvárnak zajcsökkentést, akkor ez eleve feltételezi a tömegközlekedés azonnali ritkítását a metró üzembe helyezése után. Ezért megfogalmazta az általa vélt szakszerű előírást, amit kért belefoglalni a határozatba.

Előadta, hogy a Szabadság híd mederpillérét semmilyen módon nem szabad veszélyeztetni. Sétélmezte, hogy a Kálvin tér műemlék épületeinek és a Közgazdaságtudományi Egyetem központi épületének helyt adó IX kerület Polgármesteri Hivatala egyáltalán nem nyilatkozott, a leginkább érintett XI. Polgármesteri Hivatala úgy nyilatkozott, hogy nincs hatásköre.

Ezért szükségesnek tartja, hogy a másodfokú határozat kiadása előtt további részletes egyeztetés lefolytatása szükségességét az érintett kerületi önkormányzatokkal.

A Munkacsoport a fellebbezését 2003. augusztus 4-én kelt beadványában azzal egészítette ki, hogy a gazdasági költségek elosztásával kapcsolatos kérdéseket vetett fel. Kérte a továbbiakban új kikötés előírását, miszerint 4-es metró tervezett állomásai környékén lakó részére – külön-külön minden állomásra – a beruházónak lakossági fórumot kell tartania még az adott állomásra és környékére vonatkozó tervek véglegesítése előtt.

Indokaira tekintettel a határozat megsemmisítését és új eljárás elrendelését kérte.

2.) Az ETKÉ a részletes fellebbezésében előforduló hibákat 2003. augusztus 6-án kelt beadványában kijavította.

A fellebbezésében és ahhoz kapcsolódóan, de annak részletes kifejtése előtt arról nyilatkozott, hogy a környezeti hatástanulmány 2002. júniusi változatáról elnevezésű anyaggal kapcsolatban előadottakat továbbra is fenntartják. Ugyancsak fenntartják a Budapesti Kereskedelmi és Ipar Kamara VII. kerületi Szervezet és az ETKÉ „Közös Állásfoglalás”-ban foglaltakat. Részletesen kifejtette álláspontját miszerint az építkezés nagyságára tekintettel mindenképpen részletes környezeti hatásvizsgálat elrendelése szükséges.

A fellebbezésében a továbbiakban az elsőfokú határozatnak a formaiságával kapcsolatos kifogásait adta elő. Kifogásolta, hogy a felügyelőség a határozatát az 1995. évi LIII. tv. 70. § (2) bekezdés b/ pontja alapján a 152/1995. (XII. 12.) Korm. rendeletre alapított, holott a Korm. rendeletet a 20/2001. (II. 14.) Korm. rendelet 31.§ (6) bekezdése (2001. április 15-től) hatályon kívül helyezte. Ezért kérte a határozat megsemmisítését és az első fokú hatóság új eljárásra való kötelezését.

A továbbiakban előadta, hogy a felügyelőségnek az eljárása során vizsgálnia kellett volna azt is, hogy az adott beruházás megvalósítása ütközik-e

jogszabályba vagy sem, illetve a tervezett építkezés a hatályos rendelkezéseknek megfelel-e vagy sem. A Fővárosi Közgyűlés 47/1998. (X. 15.) számú önkormányzati rendelete a Budapesti Városrendezési és Építési Keretszabályzatról nem tartalmaz olyan építési övezetet, amelybe a „mélyvezetésű metróépítés” engedélyezett lenne. Ezzel kapcsolatban részletesen ismertette a szabályzat előírásait és ebből azt a következtetést vonta le, hogy a 4-es metróvonal beruházásra vonatkozóan az építésre kiadott környezetvédelmi engedélynek nincs jogalapja.

Az 1995. évi LIII. törvény 64. § (1) bekezdés a) pontja szerint a környezethasználatot szabályozza, melynek értelmében a föld alatt építendő metró nyomvonala, amely jelentős részben magánterületeken épített társasházak alatt kanyarog az engedélyező hatóságnak, illetve az engedélyesnek – figyelemmel a környezeti veszélyeztetésre – meg kellett volna kérni a társasházak előzetes hozzájáruló nyilatkozatait.

Felvetette azt a kérdést, hogy az engedélyesnek van-e joga idegen tulajdonú ingatlanra (ingatlan alá) annak tudomása és engedélye nélkül vonalas közlekedési rendszert, létesítményt tervezni, illetve ingatlanának a stabilitását és állagát veszélyeztetni. Álláspontja szerint a beruházó fővárosnak a tulajdonos hozzájárulása nélkül az ingatlan kisajátítási eljárás során a megvételéhez lett volna joga.

Sérelmezte, hogy a bejelentkezése és a 2000. évtől megtartott metró-fórumok ellenére az egyesület ügyféli minősége maradéktalanul nem volt biztosítva.

A továbbiakban előadta, hogy egyetért a határozat környezetvédelmi kikötéseinek I. fejezete 1, 2, 3 és 4. pontokban megfogalmazott előírásokkal. De az I./1 pontban előírt „*csak mélyvezetésű (pl. pajzsos) technológiával*” kikötés pontosítását kérte. Kérte továbbá a I./2 pont, valamint a I./3. pont, általa előadott szempontú átfogalmazását.

Kifogásolta, hogy az előzetes környezeti hatástanulmányt nem követte a részletes hatástanulmány. Álláspontja szerint egy ilyen nagy jelentőségű, a lakókörnyezetet és az embert széleskörűen érintő beruházásra a környezetvédelmi engedélyt csak akkor szabad megadni, ha a kérdések részletes vizsgálata után azt a szakértői vélemények alátámasztják.

Célszerűnek tartanak, ha a másodfokon a határozat megváltoztatására kerülne sor oly módon, hogy a kikötéseket két csoportra bontanák a beruházó számára. Az első csoport előírásai, szerint az előzetes részletes vizsgálati eredmények alapvetően elengedhetetlen részeként tartalmazzák a vasúti vonalvezetést mind függőleges, mind vízszintes értelemben és/vagy a választandó építéstechnológiára is kihatással vannak, valamint amelyek várhatóan a környezetkárosodást megelőzik. Ezek szerinte a részletes környezeti hatástanulmány részei.

A kettes csoport tartalmazná azokat az előírásokat, amelyek a fentiekben leírtaktól függetlenül betartandó intézkedések.

Az elsőfokú határozat hiányosságaként hozta fel, hogy a mélyvezetésű technológia előírásánál nem határozta meg sem a méretszerű sávmegadást, sem a geológiai feltételeket, sem a védőtávolságokat abban a mélységi tartományban, amelyben a nyomvonal vezethető, holott ez a környezetveszélyeztetés megelőzésének elvéből elvárható lett volna. Ezzel kapcsolatban kifejtette álláspontját, miszerint ezen előírások hiánya milyen veszélyeket, környezeti károkat rejthetnek magukban.

A továbbiakban hivatkozott ismételten az 1995. évi LIII. törvénynek az épített környezet védelme fejezetének a 25. § (2) bekezdésére, amely a környezetterhelés jellege alapján meghatározott védőtávolság meglétéről szól. E jogszabály helyre hivatkozással véleménye szerint a felügyelőségnek ezt a szempontot is az eljárása során vizsgálnia kellett volna.

Nem tartják elfogadhatónak, hogy az engedély csak a forgalmi eredetű környezeti határérték túllépését tiltja meg, s tudomásul veszi az építés közbeni zaj- és rezgésterhelési határérték-túllépéseket, s ebből eredően ezek építés közbeni hatósági engedélyezését elfogadhatónak tartja.

Elismerte, hogy a vízügyi hatóság kikötései között szerepelt a talajvíz tartós megváltoztatására vonatkozó tiltás, de megoldásnak tartaná, ha a vízügyi vagy a környezetvédelmi hatóság korlátozná a főváros belső területein a résfalas mélyépítési technológia alkalmazását.

Kérte, hogy a másodfokú hatóság döntésében az állomások kivételével tiltsa meg a metróvonalak résfalak közötti vagy vasbeton cölöpfalak közötti építését.

A határozat hiányosságának tartja, hogy a beruházót a hatóság nem nyilatkoztatta arra vonatkozóan, miszerint a Thököly út Bethlen G. u. és Murányi u. közötti szakasz alatt nyomvonalon vonatfordító és kihúzó vágányrendszert nem épít, mert pajzsos vonal építés folyamatosan halad majd Zugló irányába, valamint a tekintetben, hogy a 4-es metró Baross tér állomása és a 2-es metróvonal Hungária krt. állomása között összekötő alagutat nem épít.

Sérelmezte, hogy a határozat a felszíni építési munkát csak este 22. 00 óra és reggel 6. 00 óra között tiltja. E tiltás véleménye szerint nem elégséges.

Vitatta a levegő-tisztaságvédelmi előírásokat. A beruházási környezetveszélyeztetéssel kapcsolatos elvi és kommunikációval kapcsolatban is kifogásokat tett.

Felvetette a beruházó kárfelelősségét.

Indokaira tekintettel a határozat megváltoztatását az elsőfokú hatóság új eljárásra való kötelezését a részletes környezeti hatástanulmány készítésének elrendelését kérte.

A BKV Rt. DBR Metró Projekt Igazgatósága 53-1262/2003. számon észrevételeket tett a környezetvédelmi engedély elleni fellebbezésekre. Ezt követően 2003. október 15-én kelt 53-1326/2003. számon kérelmet terjesztett elő, amelyben az államigazgatási eljárás általános szabályáról szóló, többször módosított 1957. évi IV. törvény 72. § (3) bekezdésére hivatkozással kérte a másodfokú határozat előzetes végrehajthatóvá történő nyilvánítását.

A kérelmét azzal indokolta, hogy a budapesti 4-es metró megvalósítása kiemelkedően nagy (2002. évi áron kb. 200 milliárd forint) összegű közérdekű beruházás, amely elkészülte után naponta hozzávetőlegese 5000 ezer utazást bonyolít majd le. A budapesti 4-es metró részben állami, részben önkormányzati forrásból valósul meg. Az állam támogatásáról a Kormány a budapesti 4-es – Budapest Kelenföldi pályaudvar – Bosnyák tér közötti – metróvonal első szakasza megépítésének állami támogatásáról szóló 1048/2003. (V. 28.) Korm. határozatban, az Országgyűlés, pedig a budapesti 4-es – Budapest Kelenföldi pályaudvar – Bosnyák tér közötti – metróvonal első szakasza megépítésének állami támogatásáról szóló 2003. évi LV. törvényben döntött. A törvényben a beruházás közel 154 milliárd forint összegű támogatását vállalta az állam.

A metró kivitelezésének előkészítése hosszú folyamat, amelyet jelenleg a környezetvédelmi engedély hiánya akadályoz. A kivitelezési tervek elkészítésének és engedélyeztetésének előfeltétele a Fővárosi Közlekedési Felügyelet által kiadandó létesítési engedély, amelynek kiadására irányuló eljárás a környezetvédelmi engedély jogerőre emelkedéséig felfüggesztésre került. A metróberuházás késedelve évente jelentős (évente kb. 3-4 milliárd forint) többletköltségeket, illetve elmaradt haszonként kárt okoz, és ezzel – tekintettel arra, hogy a beruházás finanszírozása közpénzből történik – egyre nagyobb összeggel terheli a központi és az önkormányzati költségvetést. Idézte a Legfelsőbb Bíróság eseti döntését, melyben kimondta, hogy „nyilvánvaló egy többmilliárdos állami nagyberuházásnak közigazgatási fellebbezési és egyéb jogorvoslati eljárás várható időtartama által okozott elhúzódása olyan jelentős kár, amelyet a közigazgatási szervek a törvény megfelelő alkalmazásával kiküszöböltek.”(BH.1994.632)

Előadta, hogy a környezetvédelmi engedély önmagában nem teszi lehetővé a környezet használatát, a beruházás megkezdéséhez a létesítési engedélyen felül még a kivitelezési munkák egyedi engedélyezése is szükséges. Ezen engedélyek kiadása során a környezetvédelmi hatóság az engedélyezési eljárásokban szakhatóságként rész fog venni.

Véleménye szerint a kérelmének helyt adó határozat előzetes végrehajtása költségmegtakarítást eredményezhet és meggyorsítja a társadalom széles körének közlekedési feltételeit javító beruházás megvalósítását, és érdeksérelmet sem okoz, mivel tényleges kivitelezési munkálatok megkezdését további engedélyezési eljárások fogják megelőzni.

A fellebbezések **nem** alaposak.

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (Kvt.) 67. §-ának (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a környezetre jelentős hatást gyakorló tevékenység (2) bekezdés a) pont megkezdése előtt környezeti hatásvizsgálatot kell végezni. A (2) bekezdés a) pontja rendelkezése szerint a környezeti hatásvizsgálat szempontjából a környezetre jelentős hatást gyakorló tevékenységnek minősül valamely – a Kormány által rendeletben meghatározott – létesítmény vagy művellet telepítése, megvalósítása, meglévő létesítmény vagy művellet felhagyása, jelentős bővítése, valamint a technológia- és termékváltás, illetve ezek jelentős módosítása.

A Kvt. 70.§ (1) bekezdés rendelkezése szerint a felügyelőség az előkészítő szakaszban szakhatóságként bevonja minden esetben:

- a) az illetékes természetvédelmi igazgatóságot, illetve nemzeti park igazgatóságot;
- b) az Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat illetékes megyei (fővárosi) intézetét;
- c.) a külön jogszabályban meghatározott más szakhatóságot.

A 70 § (2) bekezdés úgy rendelkezik, hogy az előzetes környezeti tanulmány alapján felügyelőség

a) részletes környezeti hatástanulmány benyújtását írja elő, és meghatározza a részletes hatástanulmány készítése során vizsgálandó kérdéseket, illetőleg a rendelkezésére álló adatok alapján meghatározható (kielégítendő) követelményeket,

b) kiadja – a telepítés tervezett helye (helyei) szerint illetékes települési önkormányzatok egyidejű tájékoztatásával – a tevékenységhez szükséges környezetvédelmi engedélyt, vagy

c) a kérelmet elutasítja.

A környezeti hatásvizsgálat elvégzéséhez kötött tevékenységek köréről és az ezzel kapcsolatos hatósági eljárás részletes szabályairól szóló 152/1995. (XII. 12.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés rendelkezése szerint a környezetre jelentős hatást gyakorló tevékenységek (Kvt 67.§ (2) bekezdés a) pont) körét e rendelet 1. számú melléklete határozza meg. Az 1. számú melléklet 66. pontja szerint a metró környezeti hatásvizsgálat-köteles tevékenység.

A tárgyi ügyben 2001. október 27-én Környezet- és Természetvédelmi Főfelügyelőség H-1568-12/2001. számú határozatával új eljárás lefolytatására kötelezte a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi Felügyelőséget. Az új

eljárásra való utasítást részben a szakhatóságok véleménye, részben a másodfokú eljárás során feltárt szakmai hiányosságok tették szükségessé.

Az új eljárás lefolytatását követően az elsőfokú környezetvédelmi hatóság KF. 190-36/2003. számú határozatával környezetvédelmi engedélyt adott a BKV Rt. DBR Metró Projekt Igazgatóság részére a 4-es metró I. szakasz I/d. változat létesítésére. A környezetvédelmi engedély az egyes környezeti elemek vonatkozásában kikötéseket tartalmaz.

Az új eljárás során a kérelmező az előzetes környezeti hatástanulmányt kiegészítette részben a szakhatóságok által felvetett problémák, részben a másodfokú határozatban hiányolt kérdések tekintetében.

Megállapítottam, hogy a kiegészítés részletesen foglalkozik a 4-es metróvonal alternatíváival, összehasonlító vizsgálatot tartalmaz az egyes változatok előnyeiről, hátrányairól.

Vízminőségvédelem szempontjából a hiánypótlás információkat tartalmaz tervezett metróvonal által érintett közművekről. A metró földalatti létesítményei vonalalagút, metróállomás, aluljáró.

Ezek víz- és tűzi vízellátása a meglévő hálózatról, vízórán keresztül történik.

A metró üzemi és forgalmi területén, az alábbi helyeken keletkeznek szennyvizek:

- vonalalagút,
- metróállomások,
- metró kezelésében lévő aluljáró vizes berendezései.

A vonalalagútban csurgalékvizek keletkezése várható. Ezeket folyókákön keresztül a mélyponton kialakításra kerülő zompban gyűjtik össze, ahonnan átemeléssel juttatják a közcsatornába. A csurgalékvíz minősége várhatóan megegyezik az adott helyen lévő talajvíz minőségével.

A metróállomások területén részben ipari szennyvizek, részben kommunális jellegű szennyvizek keletkezése várható, ill. csurgalékvizek megjelenésére is számítani lehet. A szennyvizeket elkülönítve kialakított zompokban gyűjtik össze, majd átemeléssel juttatják a közcsatornába.

Az aluljárók szennyvizeit gravitációsan, vagy átemeléssel közcsatornába vezetik.

A tervezett megoldás vízminőségvédelmi szempontból megfelelő. A kivitelezés időszakában vizsgálatokat kell végezni a csurgalék és ipari szennyvizek minőségének megállapítása érdekében. A szennyezett vizek csak abban az esetben vezethetők a közcsatornába, ha minőségük kielégíti a mindenkor hatályos előírásokat. A nem megfelelő minőségű szennyvizek egyéb módon való elhelyezéséről, illetve esetleges helyi kezeléséről gondoskodni kell.

Az előzetes környezeti hatástanulmány kiegészítése részletesen foglalkozik a tervezett metróvonal vízföldtani környezetével, különös tekintettel a Duna alatti átvezetésre. A tanulmány külön fejezetet szán a földtani, hidrogeológiai és geohidrológiai környezeti elemek védelmét biztosító alagútépítési technológiának. A fejezeten belül foglalkozik a harántolt kőzettel-karsztvízzel közvetlenül kapcsolatba kerülő anyagokkal. Megállapítottam, hogy az építéstechnológia kizárólag környezetbarát anyagok felhasználását tervezi, nevezetesen: bentonit, biológiailag lebomló habképző anyagok, alkáli mentes cement. A feltételezhető vetők, hasadékok, kisebb kioldott üregek, -amelyek kapcsolatban állhatnak a mélybeli karsztvíztároló kőzetekkel – kitöltése különleges, az adott körülményeknek megfelelő tulajdonságokkal bíró, környezetbarát kitöltő anyagokkal fog történni. A speciális igényeknek megfelelő töltőanyag használatának szükségességét az alagútépítő kivitelező vállalatok felé a tenderkiírás tartalmazni fogja.

Az előzetes hatástanulmány, és annak kiegészítései kellő mélységig feltárták a metróépítés várható hatásait a felszíni és a felszín alatti víz, illetve a földtani közeg vonatkozásában.

Az elsőfokú környezetvédelmi hatóság határozatának II. Felszíni és felszín alatti vizek, valamint a földtani közeg védelmére vonatkozó kikötések c. fejezete részletes előírásokat tartalmaz mind a kivitelezés, mind az üzemelés időszakára vonatkozóan. Ezen kikötések betartása mellett a 4-es metró nem jelent az átlagosnál nagyobb kockázatot a felszíni, felszín alatti vizek és a földtani közeg minőségére nézve.

A másodfokú eljárás alatt megkerestem az elsőfokú eljárásban közreműködő szakhatóságok másodfokú hatóságát és kértem az elsőfokú szakhatósági állásfoglalások felülvizsgálatára és a másodfokú szakhatósági állásfoglalás megadására.

A Kulturális Örökségvédelmi Hivatal 2400/2/2003. számú másodfokú szakhatósági állásfoglalásában a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal Igazgatási és Hatósági Igazgatóság Budapesti Fővárosi Irodája 30100/4,5/2001. számú, valamint a 10024/9/2002. számú szakhatósági állásfoglalását - kikötésekkel - helybenhagyta.

A döntését többek között azzal indokolta, hogy „a tervezett létesítmény több helyen érint régészeti lelőhelyeket, az elsőfokú állásfoglalás megállapította, hogy az előzetes környezeti hatástanulmány nem tér ki a lelőhelyek védelme érdekében szükséges intézkedésekre, ezért az elsőfokon eljáró hatóság előírta, hogy a hatástanulmányt ki kell egészíteni a régészeti örökség védelméről szóló fejezettel. A másodfokú eljárás során megállapította, hogy az előírt fejezet időközben elkészült, az abban foglaltakra tekintettel az alábbiakat írta elő:

A tervezett nyomvonal a főváros sűrűn beépített részét érinti, ahol a régészeti lelőhelyek házakkal, úttal vagy parkkal elfedett állapotban találhatóak. A Bocskai u. (III. lh.) Szent Gellért tér (V. lh.), Fővám tér (VI. lh.), Kálvin tér (VII. lh.) területén nyilvántartott lelőhelyek, míg a kelenföldi pályaudvar (I. lh.), Tétényi u. (II. lh.), Móricz Zsigmond körtér (IV. lh.), Rákóczi tér (VIII. lh.) Népszínház u. (IX. lh.) Keleti pályaudvar (X. lh.) területén régészeti érdekű területek találhatóak. A kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény (Kövt.) 19. § (1) bekezdése szerint a régészeti örökség elemei lelőhelyről, illetve régészeti érdekű területről csak régészeti feltárás keretében mozdíthatók el, így az érintett területeken el kell végezni a szükséges régészeti beavatkozásokat.

A régészeti szakfeladatok elvégzésére Kövt. 22-23. §-ai alapján a területileg illetékes Budapesti Történeti Múzeum jogosult. A fent részletezett I-IX terület vonatkozásában – a hatástanulmány régészeti örökség védelméről szóló fejezetben foglaltak szerint – A Múzeummal kell egyeztetni a régészeti beavatkozás módjáról (megelőző feltárás – próbafeltárás – régészeti szakfelügyelet), a Kövt. 19. §. (3) bekezdése alapján a beavatkozás költsége a beruházót terheli.

Felhívom a figyelmét arra, hogy az eddigi kutatások és a történeti adatok alapján, egy helyen, a Fővám téren a Váci utcai kapcsolat kiépítésénél várhatóan régészeti emlék előkerülése, amely esetleg magtartásra/bemutatásra érdemes, de nem kizárt egyéb műemléki magtartásra érdemes maradványok előkerülése.”

A Budapest Főváros Közigazgatási Hivatal Építésügyi Főosztály 08-2489/1/2003. számú másodfokú szakhatósági állásfoglalásában a Budapest Főváros VII. kerület, Erzsébetváros Önkormányzat Építésügyi és Településüzemeltetési Iroda által VII-1271/14/2002. számon kiadott, a Józsefvárosi Önkormányzat Polgármesteri Hivatal Jegyzője által VIII-1594/3/2002. számon kiadott elsőfokú szakhatósági állásfoglalását helybenhagyta.

A döntését azzal indokolta, hogy a fenti elsőfokú szakhatósági állásfoglalásokban foglalt feltételeket egyik fellebbezésében sem kifogásolta, a Levegő Munkacsoport fellebbezésének 14. pontjában egyetértőleg említi azokat.

Az Országos Vízügyi Főigazgatóság H-462/7/2003.-I. számú másodfokú szakhatósági állásfoglalásában a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság 68.386-3/2002. számú szakhatóság állásfoglalását helybenhagyta.

A döntésének indokolásában többek között az alábbiakat adta elő: Az elsőfokú vízügyi hatóság hozzájárulása a metróvonal Rákospalota, illetve Budaörs felé irányuló meghosszabbítási lehetőségére nem vonatkozik.

A környezetvédelmi engedélyt megadó határozat ellen a Levegő Munkacsoport, illetve az ETKE törvényes határidőn belül fellebbezéseket terjesztettek elő.

A Levegő Munkacsoport fellebbezésében előadott indokok nem az elsőfokú vízügyi hatóság szakhatósági állásfoglalásában foglalt előírásokkal kapcsolatosak. Fellebbezésük értelmében az elsőfokú környezetvédelmi hatóság határozat ellentétes az irányadó jogszabályokkal, illetve nem felel meg a környezetvédelmi követelményeknek.

Az ETKE által előterjesztett fellebbezés „Általános nyilatkozatokról” szóló részének e.) pontja szerint a fellebbezés nem tárgyalja a metróvonal Duna alatti átvezetésének kérdését, illetve a hőforrások esetleges megsérülésének problémáját”; de a „Fellebbezés részletezése” 2. e.) pontja vízügyi vonatkozású kifogásokat tartalmaz: a fellebbező szerint nem elegendő a talajvízrendszer esetleges sérülésének elhárítására előírt – talajvíz tartót keresztező létesítmények káros mértékű megváltoztatását érintő – tilalom, illetve az ehhez kapcsolódó monitoring rendszer kiépítése. Ugyanakkor a részfalas mélyépítési technológiát sem tartja alkalmasnak a metróvonal kiépítésére, mivel az a talajvíz áramlását akadályozza, és szintjének megváltoztatását okozhatja.

A 4-es metróvonal építés Budapest több kerületét is érinti. (VII, VIII. IX, és X. illetve az V. kerületet részben érinti), a Keleti pályaudvar és a Kelenföldi pályaudvar között – Rákospalota és a budaörsi virágpiac irányába történő meghosszabbítási lehetőséggel – kívánják megvalósítani.

Tárgyi metró alagút vízföldtani-vízbázisvédelmi szempontból legkritikusabb (Szent Gellért tér - Fővám tér közötti) Duna alatti szakaszának módosított nyomvonala lényegében megkerüli a hévizet tároló alaphegységi triász rögöt. Ezáltal az előző nyomvonalhoz képest megnövekszik a Gellérthegyi hévíztermelő kutaktól való távolsága, és érdemben csökken az esetleges vízvezető vetők harántolásának veszélye. Egyébként az eddigi tapasztalatok is azt támasztják alá, hogy a Duna vizének hévízrendszerbe való behatolásától még nyitott vetők mentén feltörő szökevény források esetben sem kell tartani.

A zárt munkakamrával működő automatikus vezérlésű hidropajzs alkalmazásával lehetőség nyílik 8-10 méteres behatolású tömszelencés előfűrésra, különböző geofizikai mérések elvégzésére, illetve a kamranyomás légpárnával való szabályozására. Normális üzemmenetben a hévízbetörés lehetősége kizárható, esetleges vízbetörés esetén, pedig a munkakamrában keletkező nyomásnövekedés és hévízrendszer nyomásának ismeretében kiszámítható.

A metró nyomvonala mentén számottevő talaj- és rétegvíz hasznosító létesítmények nem találhatóak.

A részfalas mélyépítési technológiának a talajvíz áramlási viszonyaira gyakorolt hatása, pontosabban ezzel összefüggésében az érintett épületek szilárdsági kérdései között esetleges összefüggés megítélése a vízügyi szakhatósági állásfoglalásnak – ilyen tartalmú hatáskör hiányában – nem lehet tárgya. Az

érintett szempontokkal az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi XXXVIII. törvénynek az építményekkel (ezen belül a sajátos építményszíntekkel) szemben támasztott követelményeire is figyelemmel kell kiemelt hangsúllyal az építészeti műszaki tervezés és az ezzel összefüggő engedélyezési eljárások során az arra hatáskörrel rendelkező hatóságoknak (szakhatóságoknak) foglalkozni, illetve határozni.

Az előírt és jelenleg vízjogi engedélyeztetés alatt álló karszt- és talajvíz-megfigyelő kutak az esetleges változásokat nyomon fogják követni.

Az elsőfokú vízügyi hatóság eljárása során jogszerűen járt el, és minden körülményre kiterjedő, megalapozott szakhatósági állásfoglalást adott, ezért az állásfoglalásában megfogalmazott követelményeket és magát az elsőfokú döntést helybenhagyta. A környezetvédelmi engedély kiadásának víz-környezetvédelmi, vízgazdálkodási és árvízvédelmi szempontból nincs akadálya."

Az Országos Tisztifőorvosi Szolgálat OTH-3865/2003. számú másodfokú szakhatósági állásfoglalásában az ÁNTSZ Fővárosi Intézete 13483/2/2002. számú, illetőleg a 2068-5/2003. számú szakhatósági állásfoglalását helybenhagyta.

A döntését röviden azzal indokolta, hogy az elsőfokú hatóság az igényt megalapozó indokok közül a hatáskörébe tartozókat figyelembe vette és beépítette a határozatba. A fellebbezésben előadott zaj- és rezgésvédelmi, valamint levegőtisztaság-védelmi kifogásokat véleménye szerint az elsőfokú határozat III. és IV. fejezete megnyugtatóan és körültekintően rendezi.

A KvVM Természetvédelmi Hivatal a TvH-3000-1/2003. számú másodfokú szakhatósági állásfoglalásában a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság 5673/2002. számú szakhatósági állásfoglalását helybenhagyta. Álláspontja szerint a tervezett beruházás országos jelentőségű védett vagy védelemre tervezett természeti területet közvetlenül nem érint.

A BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság Megelőzési Hatósági Főosztály 257-66/1/2003. számú másodfokú szakhatósági állásfoglalásában a Fővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság 77-59/2002. számú szakhatósági állásfoglalását megváltoztatta és kikötés nélkül járult hozzá a 4-es metróvonal I. szakaszának a környezetvédelmi engedélyéhez.

A döntésének indokolásában előadta, hogy az elsőfokú katasztrófavédelmi szakhatósági állásfoglalás olyan követelményeket támaszt, melyeket a metróvonal építési engedélyezési eljárása során szükséges érvényre juttatni, ezért ezeknek a szerepeltetését a környezetvédelmi engedély határozatban szakmailag indokolatlannak tartja.

A Magyar Geológiai Szolgálat SZH-560-3/2003. számú másodfokú szakhatósági állásfoglalásában MGSZ Budapesti Területi Hivatala által az 580-5/2002. számú szakhatósági állásfoglalását megváltoztatta és a kikötésekhez újabb előírásokat tett.

A döntésének indokolásában többek között a következőket adta elő.

„ A benyújtott kiegészített előzetes környezeti hatástanulmány (EKHT) és annak térképmellékletei részletesen bemutatják a tervezett metrószakaszt.

A tervezett 4-es metróvonal nyomvonal lehetséges alternatívái közül az EKHT az I/d. jelű változatot tarja kivitelezésre legalkalmasabbnak (optimalizált nyomvonal), mely a Duna alatti átvezetést a triász rög elkerülésével az I/a nyomvonaltól délre tervezi. E nyomvonal kikerüli a karsztvíz rezervoár legfontosabb kőzetét, a triász Fődolomitot.

A metróvonal tervezett szakaszának feltártsága megfelelő, beleértve a Duna alatti vonalszakaszt is. A meglévő feltárások szerint a metró alagútja az optimalizált nyomvonalváltozat szerint a Fődolomit közelében, annak közvetlen vízzáró agyagos fedőrétegeiben halad és keresztez vetőket. Lehetséges, hogy ezek a vetők nem teljesen zártak. Kevés valószínűséggel, de a feltárások mindig meglévő bizonytalansága alapján feltételezhető, hogy a munka folyamán olyan töréssel, hasadékkal találkozhatnak, amelyek kapcsolatban vannak/lehetnek a karsztvíztároló kőzetekkel.

A földtani leírás vonatkozásában fenntartjuk az MGSZ Szakhatósági Főosztályának SZHF-569-9/2001. számon kiadott másodfokú állásfoglalásában leírtak ide vonatkozó részeit.

A fellebbezés földtani kérdést nem érint. A jelölt területen az Országos Ásványvagyon Mérlegben nyilvántartott megkutatott, ipari készlettel rendelkező ásványi nyersanyag nincs.”

A környezetvédelmi engedély ellen Munkacsoport és az ETKÉ fellebbezése alapján megvizsgáltam az elsőfokú határozatot

Megállapítottam, hogy a Szövetség fellebbezése vízminőségvédelmi kérdéseket nem érint.

Az ETKÉ fellebbezésében kifogásolta, hogy a felügyelőség nem tartotta szükségesnek részletes környezeti hatástanulmány elkészítését. Nem alapos a fellebbező kifogása, mert az új eljárás során az engedélyes megvizsgálta mindazon kérdéseket, amelyeket a szakhatóságok és a másodfokú környezetvédelmi hatóság szükségesnek tartott a beruházás várható környezeti hatásainak megítéléséhez. A rendelkezésre álló dokumentáció részletes információkat tartalmaz a várható vízminőségi hatásokra vonatkozóan.

Az egyesület talajvízáramlással kapcsolatos kifogásaira a beruházó 2003. szeptember 4-én -én kelt kiegészítése megfelelő választ ad. A kialakításra kerülő monitoring rendszer eredményeitől függően fogják kialakítani a megfelelő műszaki megoldást a talajvíz szükséges átvezetésére

Az engedély levegőtisztaság-védelemre vonatkozó része jogszerű és megalapozott. Tartalmazza azokat az előírásokat, amelyekkel a környezeti levegő minősége megvédhető.

Az elsőfokú határozat 4.) pontját kiegészítettem, miszerint a levegőtisztaságvédelmi előírásokra az építési engedélyezés során minden esetben ki kell térni, és azt engedélyeztetni kell.

A fellebbezések közvetlenül nem foglalkoznak ezzel a munkarésszel. Levegőtisztaság-védelmi szempontból csak közvetett kikötésekkel foglalkoznak. Mindehhez olyan javaslatokat tettek, amelyek nem részei ennek az eljárásnak.

A Szövetség sérelmezte fellebbezésében, hogy az eljárást nem az új a hatásvizsgálatról szóló 20/2001. (II. 14.) Korm. rendelet alapján folytattuk le. A fellebbezés ezen előadása nem alapos, ugyanis az eljárás 2000. decemberében indult, amikor a 152/1995. (XII. 12.) Korm. rendelet volt hatályban. A közigazgatási eljárásban az igény keletkezésének időpontjában hatályos jogszabály az irányadó, mondta ki a Legfelsőbb Bíróság a BH 463. jogesetben.

Nem alapos a Kvt. 64. § (1) bekezdés a) pontja alapján az ETKÉ előadása. Tévesen értelmezik a környezethasználat jogintézményét, mert az nem vonatkozik arra az esetre, amikor föld alatt építendő metró nyomvonal kialakításakor az ott lévő társasházak hozzájárulását be kellett volna szerezni. A föld alatti terület az állam tulajdona és az Országos Ásványvagyon része.

Ugyancsak nem alapos az a fellebbezői előadás sem, amely hiányolta a lakossági fórum megtartását. A 152/1995. (XII.12.) Korm. rendelet 7. §-ának (1) bekezdése szerint a felügyelőség az előzetes tanulmányt, valamint a hirdetmény szövegét megküldi a telepítés helye szerint önkormányzatok jegyzőinek, azzal, hogy az iratok megérkezését követő 3 napon belül 30 napig kifüggesztéssel, illetőleg a helyben szokásos egyéb módon tegyék közzé. Ez az eljárás megtörtént. A hatóságnak a jogszabályok az előzetes tanulmány esetében lakossági fórumot nem írnak elő.

A továbbiakban a hulladékgazdálkodás szempontjából megállapítottam, hogy az előzetes környezeti hatástanulmány a már működő metró gyakorlati tapasztalataira alapozva tartalmaz mennyiségi, minőségi adatokat a várható hulladékokra vonatkozóan.

Műszaki becsléssel állapítja meg az építés, üzemelés során várható kommunális és ipari jellegű hulladékok mennyiségét, fajtáját. Az építés során kitermelésre

kerülő talaj mennyiségét a műszaki paraméterek alapján becsli a tanulmány. Foglalkozik a metró megszűnésekor várható hulladékokkal is. A tanulmány tartalmazza az egyes hulladékfajták -veszélyes, nem veszélyes, kitermelt föld, esetleg szennyezett föld – ártalmatlanításának módjait is. Az elhelyezési, ártalmatlanítási módok a már működő metrónál bevált megoldásokat, részben az esetleges új típusú hulladékok tulajdonságainak megfelelő műszaki eljárásokat ismertetik. A tanulmányban foglaltak hulladékgazdálkodási szempontból kellő mértékig feltárják a metró építése, üzemelése, felhagyása során várhatóan keletkező hulladékok környezeti hatásait, ill. vázolja azok kiküszöbölése érdekében teendő intézkedéseket. Az elsőfokú környezetvédelmi engedély V. pontjában előírt kikötések betartása mellett a tevékenység hulladékgazdálkodási szempontból elfogadható.

A fellebbezések hulladékgazdálkodással kapcsolatos felvetéseket nem tartalmaztak.

A fellebbezések közvetlenül nem foglalkoznak ezzel a munkarésszel.

Zaj és rezgés elleni védelemi szempontból a Szövetség fellebbezésében előadottak nem alaposak.

A közlekedési eredetű zaj csökkentését nem kizárólag a felszíni tömegközlekedés ritkításával lehet elérni. A módosított 12/1983. (V. 12.) MT rendelet 14. §-a (1) bek. jogszabályi alapot biztosít forgalomszervezési és egyéb intézkedések kezdeményezésére. A Felügyelőség megfogalmazása helyes, nem áll fenn a fellebbező állítása szerinti ellentmondás. Példaként megemlíthető a határozatból a „VI. Építésügyi hatósági előírások” közül a 19. pont előírása forgalomcsillapító intézkedésekre.

ETKE fellebbezésében nem tartja elfogadhatónak, hogy a *határozat csak a „forgalmi eredetű” környezeti határérték túllépését tiltja meg*, s tudomásul veszi az építés közbeni zaj- és rezgésterhelési határérték-túllépéseket, s ebből eredően ezek építés közbeni hatósági engedélyezését elfogadhatónak tartja.

A fellebbező előadása megalapozatlan. Az elsőfokú határozat számos rendelkezést tartalmaz az építés közbeni zaj- és rezgésvédelemre vonatkozóan is. A határozat III. [Zaj- és rezgésvédelemre vonatkozó kikötések] 4.) -12.) pontjaiban találhatóak az építés közbeni zaj- és rezgésvédelmi előírások. A határozatban megfogalmazottaknál részletesebb szabályokat a jelenleg rendelkezésre álló adatok alapján nem lehet meghatározni, mert a pontos részletszabályok megalkotásához a kivitelezés pontos műszaki feltételeinek és az alkalmazandó technológiának az ismeretére is szükség lesz.

Ugyancsak kifogásolta az ETKE, hogy az elsőfokú határozat (6. oldal) a felszíni építési munkát csak este 22.00 óra és reggel 06.00 óra között tiltja meg. Álláspontjuk szerint e tiltás nem elégséges, mivel a lakosság eltérő, sokféle

életritmusban, illetve időbeosztásban él. Ezért nem kényszeríthetik a lakosságot arra, hogy hosszú időn át *csak este 22. 00 óra és reggel 06.00 óra között pihenhessen*. Mivel a beruházó egy korábbi levelében úgy nyilatkozott, hogy a „*felszíni építés késő délután, a műszak végétől reggelig, vasárnap és ünnepnap szünetel*”, ezért álláspontjuk szerint a *KDvKF ne mentesítse* a beruházókat az önként vállalt kötelezettségük alól, mivel ezzel a lakosságnak okoz gondot.

A közterületi építési tevékenységre, illetve a zaj- és rezgésvédelem helyi szabályozására az érintett kerületek önkormányzatai általában *önálló helyi rendeletet alkottak*, így ezek a települési területeiken – a zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló – 8/2002. (III. 22.) KöM-EüM együttes rendeletben meghatározott építési időszakokat, illetve az építési tevékenységből származó zajterhelési határértékeket tovább korlátozhatták. Ugyanakkor az *elsőfokú határozat* az esetleges helyi települési korlátozásokat feloldja azzal, hogy a felszíni építési munka végzését csak az este 22. 00 óra és reggel 06. 00 óra közötti időszakra tiltja meg, s *nincs a Határozatban az a feltétel, hogy a KDvKF tiltása mellett, a felszíni építési munkavégzés időszakára az adott település korábbi korlátozást jelentő helyi rendeleti előírásai is vonatkoznak.*”

Kérték a környezetvédelmi hatóságot (KTF, vagy KDvKF), *hozzon határozatot arról, hogy a 4. metró építése során, az este 18. 00 órától 07. 00 óráig terjedő időszakban, illetve a szombat, a vasárnap és az ünnepnapok időszakában a felszíni munkavégzést tiltsa meg.*

Jelen eljárásban általános érvénnyel, a tervezett építkezés minden ütemtervi fázisára kiterjedő hatállyal állapította meg a környezetvédelmi hatóság a korlátozást. Az építkezés időtartamára a generálkivitelezőnek munkafázisonként és helyszínenként kell zajkibocsátási határérték megállapítását kérni a környezetvédelmi hatóságtól. Az építési munkák során betartandó munkavégzési korlátozások az építési munkák engedélyezése során lesznek pontosan meghatározva. Az egyedi engedélyekben eltérő korlátozás is lehet az építkezés egyes részfázisaira, valamint munkáira. Azonban szükségtelen és értelmetlen lenne, hogy semmilyen, vagy csak minimális zaj- és rezgéssel járó munkálatok végzésére is szigorúbb korlátozás legyen előírva.

Megállapítottam, hogy az elsőfokú határozat valamennyi körülmény együttes és gondos mérlegelése alapján állapította meg a 22-06 órai intervallumot, amikor nem lehet felszíni építési munkát végezni.

A *Környezetvédelmi előírások* esetében megállapítottam, hogy a 190-36/2003. számú határozat III. jelű része tartalmazza a zaj- és rezgésvédelemre vonatkozó kikötéseket. Az előírások az építkezés minden fázisára kiterjednek, valamint előírásokat fogalmaztak meg a metróvonal működtetésének esetére is (pl. üzemi jellegű zajok, metróállomások zaja, stb.).

A fentiekben leírtakat összegezve megállapítottam, hogy a környezetvédelmi kikötések szakmai szempontból elegendőek a másodfokon tett kisebb kiegészítésekkel, további előírásokat nem tartok indokoltnak.

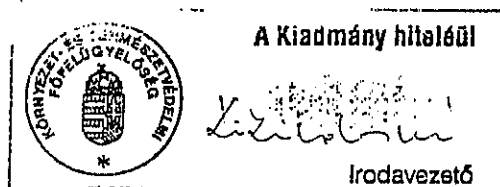
A fentiekben foglaltak alapján az államigazgatási eljárás általános szabályairól szóló 1957. évi IV. törvény (Áe.) 66. § (2) bekezdése alapján a rendelkező részbe foglaltak alapján megváltoztattam. A másodfokú környezetvédelmi hatóság és a másodfokú szakhatóságok által adott kikötésekkel kiegészítettem. Az elsőfokú határozatot egyebekben helybenhagytam.

A BKV Rt. DBR Metró Projekt Igazgatóság által benyújtott előzetes végrehajtás elrendelése nem indokolt, mert a jelen határozat jogerős és végrehajtható, ugyanis a határozat ellen további jogorvoslatnak helye nincs, azt az Áe. 72. § (2) bekezdése kizárja, mert érdemi döntést nem tartalmaz.

A környezetvédelmi engedélyezési eljárásokban született megyei bírósági döntések valamint a Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bírósága (Kpkf.III.37.289/2001/2. számú végzésében) kimondta, hogy a Kvt. valamint a Korm. rendeletből egyértelműen megállapítható, hogy *a vitatott környezetvédelmi eljárás az érdemi döntést előkészítő eljárásnak minősül, a mellyel kapcsolatban, a közigazgatási eljárásban rendelkezésre álló jogorvoslat a felek számára nyitva áll, azonban az érdemi döntés bírósági felülvizsgálata az előkészítő szakaszban nem lehetséges.*

Budapest, 2003. november 25.

Dr. Ughy Katalin sk.
Főigazgató



A másodfokú határozatról a Közép-Duna-völgyi KÖFÉ-n keresztül értesülnek az alábbiak:

- 1.) mindazok, akik az elsőfokú határozatot kapták,
- 2.) Országos Tisztifőorvosi Hivatal, 1097 Budapest, Gyáli u.5-7.,
- 3.) BM Katasztrófavédelmi Főigazgatóság, 1149. Budapest, Mogyoródi út 43.
- 4.) Kulturális Örökségvédelmi Hivatal, 1250 Budapest, Pf. 6.
- 5.) Budapest Főváros Közigazgatási Hivatal, 1056 Budapest, Váci utca 62-64.
- 6.) Országos Vízügyi Főigazgatóság, Budapest, Márvány utca 1/c.
- 7.) KvVM Természetvédelmi Hivatal, 1121 Budapest, Költő utca 21.
- 8.) Magyar Geológiai Szolgálat, 1143 Budapest, Stefánia út 14. szám

KÖZÉP-DUNA-VÖLGYI KÖRNYEZETVÉDELMI FELÜGYELŐSÉG

mint I. fokú környezetvédelmi hatóság
1072 BUDAPEST, NAGYDIÓFA U. 10-12.
TELEFON: 478-44-00. TELEFAX: 478-45-20.

Kérjük, válaszában
hivatkozzon iktatószámunkra!

Ügyfélszolgálat: hétfőn, szerdán 9⁰⁰-16⁰⁰ óráig,
kedden, csütörtökön, pénteken 9⁰⁰-12⁰⁰ óráig.

KF: 405-4/2004.

Tárgy: 4-es metróvonal I. szakasza, Dél-Buda – Rákospalota
metróvonal Kelenföldi pu. – Keleti pu. közötti szakasz
vasúthatósági engedélyezése, szakhatósági állásfoglalás

Előadó: dr. Rábai Mónika

Bera József
Vingelmann Józsefné
Zalán György

Hiv.sz.: FV/UV/NS/A/115/7/2004

Fővárosi Közlekedési Felügyelet
Közúti-Vasúti Szakág
1061 Budapest, Andrássy út 8.

T. Cím tárgybeli megkeresésére válaszolva szakhatósági állásfoglalásomat a 183/2003. (XI.5.)
Korm. rendelet 1. §. c) pontja alapján az alábbiak szerint adom meg.

A 4-es metróvonal I. szakaszának, a Dél-Buda – Rákospalota metróvonal Kelenföldi pu. –
Keleti pu. közötti szakasz vasúthatósági engedélyéhez a beadott tervek alapján
környezetvédelmi szempontból

hozzájárulok,

az alábbi kikötésekkel:

1.) Az 1995. évi LIII. törvényben és a 12/1983. (V.12.) MT rendeletben foglaltak
érvényesítése, valamint a 8/2002. (III.22.) KöM-EüM együttes rendelet szerinti
követelmények érvényesíthetősége érdekében zaj- és rezgésvédelmi munkarészt kell
készíteni, melyben a konkrét berendezések műszaki-technikai és üzemeltetési adatait
figyelembe véve meg kell határozni a tervezett létesítmény üzemeltetéséből eredő zaj- és
rezgésterhelést, valamint a határértékek teljesülését biztosító műszaki intézkedéseket.

A zaj- és rezgésterhelési követelményértékek teljesülését részletes akusztikai
számításokkal kell bizonyítani.

Határidő a dokumentáció Felügyelőséghez történő megküldésére: a kivitelezés
megkezdéséig.

2.) A metróvonal forgalomba helyezését és üzemi létesítményeinek használatba vételét
követő 90. és 120. napok között végzett zaj- és rezgésterhelési mérések alapján készült
szakvéleményben kell bizonyítani, hogy a létesítménytől származó zaj- és rezgésterhelés
nem haladja meg a 8/2002. (III. 22.) KöM-EüM együttes rendeletben meghatározott
határértékeket.

- Határidő a dokumentáció Felügyelőséghez történő megküldésére:** a forgalomba helyezési és használatba vételi engedély megkérésével egyidejűleg.

- Határidő az alapállapotra vonatkozó dokumentáció Felügyelőséghez történő megküldésére: a kivitelezés megkezdéséig.**

- Határidő az üzemeltetésre vonatkozó dokumentáció Felügyelőséghez történő megküldésére: a teljes vonalszakasz forgalomba helyezését és használatba vételét követő 120. nap.**

- A kérelem mellékleteként csatolt szakértői véleményben részletes számításokkal igazolni kell, hogy az építési munkálatokból eredő zaj- és rezgésterhelés nem okoz határérték túllépést az építési helyszín környezetében.

- 6.) A várható építési zaj- és rezgés kibocsátást előzetes szaktervezés keretében meg kell határozni. A dokumentációban részletesen közölni kell az építési területen alkalmazható és a konkrét helyszínen tervezett intézkedéseket és műszaki védelem eszközeit.

- Határidő a dokumentáció Felügyelőséghez történő megküldésére: a kivitelezés megkezdése.**

- 7.) Amennyiben technológiai, műszaki vagy biztonsági okokból az építési munkálatok okozta zajterhelési határértékek túllépésére kell számítani, a túllépés engedélyezését kell kérni a környezetvédelmi felügyelőségtől.

- A kérelmet a konkrét helyszínen alkalmazható műszaki zajvédelmi intézkedések és létesítmények bemutatásával, valamint akusztikai számításokkal együtt kell benyújtani.

- 8.) Éjszaka (22.00 órától 6.00 óráig) felszíni építési munkát és közúti szállításokat végezni nem lehet.**

- 9.) Az építési területek környezetében található védendő épületek zaj- és rezgésterhelését helyszíni mérésekkel folyamatosan ellenőrizni kell.

- A zaj- és rezgésmérések elvégzéséhez minden építési területre vonatkozóan mérési tervet kell kidolgozni, ennek során be kell mutatni a tervezett vizsgálati pontok helyét, a mérések módját és tervezett időtartamát, a mérési adatok dokumentálását és a lakosság tájékoztatását.

- A mérési tervet a jelen szakhatósági állásfoglalás **kézhez vételétől számított 60 napon belül** a környezetvédelmi felügyelőséghez meg kell küldeni.

- 10.) Az anyagszállítások útvonalát építési helyszínenként a járművek teljes mozgási útvonalára vonatkozóan meg kell tervezni.

A szállítási forgalom okozta zajterhelést, valamint a szükséges zajvédelemi intézkedéseket szaktervezés keretében fel kell tárni, a dokumentációt a környezetvédelmi felügyelőséghez meg kell küldeni.

Határidő a dokumentáció Felügyelőséghez történő megküldésére: a kivitelezés megkezdéséig.

11.) Minden egyes metró állomás építési engedélyének környezetvédelmi fejezetében részletesen ki kell dolgozni, és be kell mutatni az alábbiakat:

- A szállítási útvonalak megtervezését úgy, hogy az a lehető legkisebb mértékben terhelje a környezeti levegőt.
- Az építési helyszíneken a por keletkezésének, ill. a környezet terhelésének minimális szinten tartásának műszaki és szervezési feltételeit.

12.) A szállításban kifogástalan műszaki állapotú gépjárművek, munkagépek vehetnek részt.

13.) A levegő minőségének, illetve a minőség változásának figyelemmel kísérését el kell végezni a 4-es METRÓ nyomvonalához legközelebb eső mérőállomások - Fővárosi monitor hálózat, RIV mérőhálózat - adatainak felhasználásával. Az értékelést alapállapothoz - építés megkezdését megelőző év - viszonyítottn az építés megkezdésétől folyamatosan az építést befejezését követően egy teljes évig tartó időszakokra kell elvégezni.

14.) A levegő minőségének, illetve a minőség változásának értékeléséről évente szakértői jelentést kell készíteni a tárgyévet követő 60 napon belül, az összefoglaló értékelő jelentést a vizsgálati időszakot követő 60 napon belül kell a Felügyelőségnek megküldeni.

15.) A kivitelezés során az alagutakból, lejárókból, műtárgyak helyeiről kitermelt, bizonyíthatóan szennyezetlen földtani közeget, az egyéb, inert építési hulladékoktól, és veszélyes hulladékoktól elkülönítetten kell gyűjteni és kezelni.

16.) Az építési engedélyezési eljárásban kérem közölni az építési hulladékok ártalmatlanítására kijelölt lerakókat, a hulladékok szállításával megbízott vállalkozásokat.

17.) A későbbi üzemelés során keletkező, hulladékok, veszélyes hulladékok gyűjtési, ártalmatlanítási, nyilvántartási rendszerét a hatályos hulladékgazdálkodási jogszabályok figyelembe vételével a BKV meglévő hulladékkezelési rendszerébe kell integrálni, és az építési engedélyezési eljárás során részletesen kell ismertetni.

18.) Felhívom a figyelmet, hogy minden hulladékok keletkezésével járó tevékenységet úgy kell végezni, hogy a keletkező hulladékok mennyisége veszélyessége a legkisebb mértékű legyen. Törekedni kell a keletkező hulladékok anyag és energiatartalmának hasznosítása érdekében azok legnagyobb arányú ismételt felhasználására.

19.) A KF: 190/36/2003. sz. környezetvédelmi engedély előírásait be kell tartani. Külön felhívom a figyelmet a felszín alatti vizek védelme érdekében előírt monitoring kiépítésére tett előírások betartására (a környezetvédelmi engedélyben a monitoring rendszer kialakítását és üzemeltetését az építés megkezdése előtt minimum 1 évvel tartottuk szükségesnek). A kiviteli terveknek azon részleteit amelyek a környezetvédelmi engedély előírásainak betartását igazolják, meg kell küldeni a Felügyelőségre.

Kérem a T. Címet, hogy érdemi határozatának 1 db másolati példányát az 1957. évi IV. tv. 45. §. (4) bekezdése értelmében szíveskedjék részemre is megküldeni.

Budapest, 2004. február 24.


dr. Ungár László₂
hatósági igh.

Kapja: 1./ Címzett
2./ DBR Metró Projekt Igazgatóság
1053 Budapest, Curia u. 3.
3./ MÉLYÉPTERV Kultúrmérnöki Kft.
1054 Budapest, Zoltán u. 8.

Fővárosi Köznevelési Felügyelet	
Szakág	mell
Érkezett	2004 MÁRC 02
Irattár	FVUV/FÖIAI 115 1/10.2004.
Megjegyzés	

Ble

Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat
Budapest Fővárosi Intézete



Környezet-egészségügyi Osztály

42

www.antszfov.hu.
antsz.@antszfov.hu

Budapest, 1138 Váci út 174.

Tel: 465-3866 Fax: 465-3866/1261

Szám: 659-2/2004.
Ea: dr. Ravasz Gáborné

Tárgy: DBR metróvonal
Bp. Kelenföldi-és Keleti pu.
közötti szakaszának
vasúthatósági engedélye

Hiv.sz: FV/UV/NS/A/115/8/2004.
Ea: Pathy-Nagy László
Káplár József

Fővárosi Közlekedési Felügyelet
Közúti Vasúti Szakág

B u d a p e s t
Andrássy út 8.

1 0 6 1

A fenti hivatkozás számú megkeresésükre válaszolva, a 15/1987. (XII. 27.) KIM-FVM rendelet 1. sz melléklete szerint az alábbi környezet-egészségügyi szakhatósági állásfoglalást adom:

A BKV Rt. DBR Metró Projektigazgatóság a DBR metróvonal megépítéséhez a nyomvonalas létesítmény első, Kelenföldi - és Keleti pályaudvar közötti szakaszának megépítéséhez kérelmezi a vasúthatósági engedély kiadását. A benyújtott tervanyag tartalmazza a metró alagút, a vonali műtárgyak, szellőzők, átemelők, valamint az egyes állomások létesítésére vonatkozó építési terveket.

A DRB metróvonal, 1. szakaszának megépítéséhez szükséges vasúthatósági engedély megadásához, az alábbi kikötések teljesítése esetén járulok hozzá:

A terveket a környezetvédelmi engedélyben előírt módosítások alapján átdolgozták. Környezet-egészségügyi szempontból az alábbi módosítások terv szerinti megvalósítását írom elő, mely vonatkozik:

felszíni rendezésre (növénytelepítés, fakivágás - favédelem)
szellőzés kivezetés helyére (Móricz Zsigmond körtér)
vízvédelemre, szennyvíz minőségére
zaj- és rezgés elleni védelemre

Felszíni rendezés

- Rákóczi és Köztársaság tér központjában bányászati módszerrel történő építési eljárás alkalmazása a faállomány védelme érdekében.
- Baross téren zöldfelület rendezés során a meglevőnél nagyobb zöldfelület létesítése.
- Egyes megállók építésénél a kivágott fákat pótolni kell és zöldfelület rekonstrukcióját végre kell hajtani.

Szellőzők kivezetése

Alapkövetelményként előírják, hogy a szellőzők kivezetésének helyét az emberi tartózkodást biztosító helyiség nyílászáróitól úgy kell meghatározni, hogy a szellőzőrendszer által kibocsátott levegő várható biológiai tényezői és radiumklorid tartalma csak megfelelő ásványi hígulás után, juthasson állandó használatú helyiségbe. (környezetvédelmi engedélyben szerepeltetett előírás).

A tervben konkrétan a kidobó helyek magassága nincs meghatározva, de irányelvként szerepel, hogy 6 m alá csökkenteni akkor lehet, ha a kiáramló levegő, "egészségügyi és levegő tisztaságvédelmi szempontból megfelelő, por és füstszennyeződése és légszennyező gázok aránya minimális". Ezen előírást mérésekkel igazoltan be kell tartani.

Vízvédelem, szennyvíz

A vonal mentén a felszín alatti vizek minőségének ellenőrzésére monitoring rendszer épül. A tervezett állomások környezetében 2-3 új figyelőkutakat telepítenek. A Gellérthegy térségében a gyógyhévíz vizsgálatát kiemelt figyelemmel kell megoldani.

A vonal egész hosszán a szennyvízelvezetés átemeléssel oldható meg, a vonal alagútban a csurgalékvíz és az állomások vízelvezetését terv szerint kell megvalósítani

A járműtelep vízellátását és vízelvezetését a Borszék utca felül biztosítják. A szükséges helyeken az előkezelésre olaj-iszapfogót kell beépíteni.

A tervvel kapcsolatos észrevételek:

- Az állomások közmű-csatornázási terveinek engedélyezésekor az alaprajzon az átemelő helyét is jelölni kell.
- A felszín alatti vizek ellenőrzésére szolgáló monitoring rendszer tervét is engedélyeztetni kell, különös tekintettel a Gellérthegy környéki hévizek védelme érdekében.

FU/60/NS/A/1150/2004



1/C

Melléklet

4. sz. melléklet

KULTURÁLIS ÖRÖKSÉGVÉDELMI HIVATAL
IGAZGATÁSI ÉS HATÓSÁGI IGAZGATÓSÁG
BUDAPEST FŐVÁROSI IRODA
1014 Budapest, I., Szentháromság tér 6. II. emelet
1535 Budapest Pf. 873
Fax: 224-5265

DBR Metró . 1053 Budapest, Curia u. 3.		
Iktatószám: 130/22/2003		
Érkezett: 2003 APR 09.		
Melléklet:	Ugyintéző:	Előzmény:
1	PJ/Kec	K-460/03

cc: P.U.T.

Gulyás László
project igazgató
Budapest Közlekedési Részvénytársaság
DBR Metró Project Igazgatóság
Project Igazgató
Budapest
István út 15.
1042

Üi.sz.: 10024/4/2003
Ügyintéző: Marjai Sándor - Czakóné Völgyes Cecília -
Vákár Tibor
Tárgy: Budapest 4.sz. Dél-Buda – Rákospalota
metróvonal vasúthatósági engedélyezése
Hivatkozási szám: 53-460/2003
Lelőhely-azonosító:
Műemléki törzsszám: -

Szakhatósági állásfoglalás

Hivatalomhoz érkezett kérelem és tervdokumentáció felülvizsgálása során *A kulturális örökség védelméről* szóló 2001. évi LXIV. törvény 62. § (2) bekezdése és a 63. § (4) bekezdése, valamint *A vasúti építmények engedélyezéséről és üzemeltetésük ellenőrzéséről* szóló 15/1987. (XII. 27.) KM-ÉVM együttes rendelet 5. §-a, illetve az 1. számú melléklete 12. pontja alapján a vasúti építmény átalakítási engedély kiadásához feltételként előírt

kulturális örökségvédelmi szakhatósági hozzájárulást megadom

az alábbi kikötésekkel

A Budapesti Történeti Múzeum által készített - a régészeti örökség védelmével foglalkozó - értékvédelmi fejezet szerint kell eljárni. Ez alapján 4 állomásnál - Kálvin tér - Fővám tér - Szt.Gellért tér - Bocskai út - van szó nyilvántartott régészeti lelőhelyről.

Ezért a régészeti örökség védelmében a tervezett földmunkák megkezdése előtt megelőző feltárást kell végezni az állomások területén.

A régészeti szakfeladatok elvégzésére a Budapesti Történeti Múzeum (1250 Budapest, Szent György tér 2. Pf.: 4.) jogosult ásatási engedély birtokában a beruházó költségére. A feltárást *A kulturális örökség védelméről* szóló 2001. évi LXIV. törvény 22 § (3) bekezdése, valamint a 18/2001. (X. 18.) NKÖM rendelet 14. §-a szerinti szerződést kell kötnie a beruházónak a múzeummal.

A Kelenföldi pu.-Tétényi u.-Móricz Zs. tér-Fővám tér-Rákóczi tér-Népszínház u.- Keleti pu. állomás területe régészeti érdekű területnek minősül, ahonnan a régészeti örökség elemei csak régészeti felárás keretében mozdíthatók el. Ezért a régészeti örökség védelmében a tervezett földmunkák megkezdése előtt próbafeltárást kell végezni, melynek eredménye alapján a próbafeltárást megelőző feltárás is követheti vagy elégséges egy régészeti megfigyelés. A kétféle régészeti beavatkozási mód alkalmazását csak a konkrét kiviteli tervek egyeztetése után lehet eldönteni. A földmunkák során előkerülő régészeti objektumok és jelenségek dokumentálása elengedhetetlen és halaszthatatlan. A régészeti szakfeladatok elvégzésére a Budapesti Történeti Múzeum (1250 Budapest, Szent György tér 2. Pf.: 4.) jogosult.

A régészeti szakfelügyelet megtörténtét jegyzőkönyvben dokumentálni kell. A jegyzőkönyvet a munkák befejezését követő 15 napon belül Irodámhoz el kell juttatni.

Ezen állásfoglalásom ellen jogorvoslattal csak az engedélyező hatóság által az ügy érdemében hozott I. fokú határozat ellen benyújtott fellebbezésben lehet élni.

Tájékoztatom, hogy a Hivatal szakhatósági eljárási határideje *A kulturális örökség védelméről* szóló 2001. évi LXIV. törvény 75. § (3) bekezdésének c) pontja alapján 30 nap.

Budapest, 2003. március 25.



Boór Judit
Irodavezető s.k.

A kiadmány hitelül:
Erről másolatban értesül:

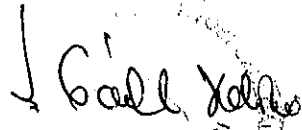
Budapesti Történeti Múzeum, 1250 Budapest, Szent György tér 2. Pf.: 4.
KÖH Nyilvántartási és Tudományos Igazgatóság
KÖH Központi Irattár

Zaj- és rezgésvédelem:

Az engedélyezési tervhez készített Környezetvédelmi fejezetek 2003. évi módosítása részletesen foglalkozik a vonali alagútszakaszok, az építési organizáció, a vasúti felépítmény, gördülőállomány, épületgépészeti berendezések és az állomások, valamint a járműtelep zaj- és rezgésvédelmi kérdéseivel, illetve a zaj- és rezgésvédelmi előírások teljesítéséhez szükséges műszaki és egyéb intézkedésekkel.

- A további tervezés és kivitelezés valamennyi fázisában gondoskodni kell a vonatkozó zaj- és rezgésvédelmi követelmények teljesítéséről, és
- minden tekintetben teljesíteni kell az 1. kötet Vonali alagútszakaszok 3.6.6 *Összefoglalás, zajvédelmi előírások a környezetvédelmi engedélyből* című fejezetben meghatározott követelményeket, illetve az ott részletezett tervezési-, ellenőrzési-, igazolási kötelezettségeket.

Budapest, 2004. február 20.


dr. Gáll Ildikó
fővárosi tisztiorvos

Fővárosi Köznevelési Felügyelet	
Szakág	mell. 10.
Erkezett	2004 FEBR 25
Irattár	FV/UV/15/A/ 115 116/1200..4
Megjegyzés	

Bu



BUDAPEST FŐVÁROS ÖNKORMÁNYZATA
FŐPOLGÁRMESTERI HIVATAL
FŐÉPÍTÉSZI IRODA

Tárgy: 4 sz. metró nyomvonala

Iktatószám: 21-296/2004

Előadó: Andrásik Katalin 327 16 19

Dr. Pintér József
igazgató

Fővárosi Közlekedési Felügyelet
Budapest, Andrásy út 8.
1061

Tisztelt Igazgató Úr!

Hivatkozással szóbeli megbeszélésünkre kiegészítem a Dél-Buda – Rákospalota között megvalósuló 4. sz. metró nyomvonalának engedélyezésével kapcsolatban megküldött tájékoztatást.

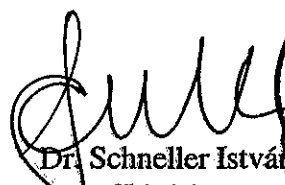
Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló módosított 1997. évi LXXVIII. törvény 14.§ (5) bekezdése szerint „A főváros szabályozási kerettervében kell meghatározni a főváros egészét vagy több kerületét érintő, a fővárosi önkormányzat feladat- és hatáskörébe tartozó szabályozási elmeket, különösen f) az infrastruktúra-hálózatok és építmények szabályozást igénylő elemeit.

Az 1997. január 16-án 22/1997.(I.16.) Főv. Kgy. határozattal jóváhagyott Budapest Településszerkezeti Terve alátámasztó munkarészei grafikusán és szöveges megfogalmazásban is tartalmazzák a közlekedésfejlesztés elemeit, ezen belül a tervezett metró.

E terv területfelhasználásának megfelelően készült és a 46/1998.(X.15.) Főv. Kgy. sz. rendelettel jóváhagyott Fővárosi Szabályozási Keretterv, amelynek 2.sz. mellékletét képező védelmi és korlátozási térképe megjeleníti a 4.sz. metró nyomvonalát követő tervezett metró védelmi zónát, s így az azon belül vezetett metróval számol.

Budapest, 2004. február 9.

Üdvözlettel:


Dr. Schneller István
főépítész



Budapest Főváros XI. kerületi Önkormányzat
Polgármesteri Hivatala
ÉPÍTÉSI ÉS MŰSZAKI IRODA
1113 Budapest, Bocskai út 39-41.

Ügyiratszám: XIV-296-31/2003
Előadó: Czimmermann Józsefné
Hiv. szám: 53-397/2003

Telefon: 37-24-655
Telefax: 38-50-293

BKV RT. DBR METRÓ PROJEKT IGAZGATÓSÁG

Budapest,
Curia utca 3.
1053

DBR Metró . 1053 Budapest, Curia u. 3.		
Iktatószám: <u>138/34/2003</u>		
Érkezett: 2003 OKT 22.		
Melléklet:	Ügyintéző:	Előzmény:
<u>7</u>	<u>PA/NM/K</u>	<u>357/03</u>

Tárgy : 4. sz. metróvonal I. szakasz vasúthatósági eljárása

A BKV Rt. DBR Metró Projekt Igazgatósága kérelmére a 4. számú metróvonal vasúthatósági engedélyezési eljárása ügyében az építésügyi hatósági hozzájárulást megadom.

A hozzájárulást a 46/1997.(XII.29.) KTM rend. 2.§ (3) bek. alapján adtam meg és 2006. december 31-ig érvényes.

Budapest, 2003. október 15.

dr. Filipsz Andrea jegyző
megbízásából:


Szantner Erő
irodavezető





FERENCVÁROSI ÖNKORMÁNYZAT
JEGYZŐJE

1092 Budapest, Bakáts tér 14.

Tel.: 217-1752/551, Fax: 217-0852

Fővárosi Közlekedési Felügyelet
Közúti – vasúti Szakág
1061 Budapest, Andrásy út 8.

Iktató szám: XXI-349/2004

Ügyintéző: Janka Jenő

Tárgy: szakhatósági állásfoglalás a DBR
metróvonal vasúthatósági engedélyezési
eljárásában

Hatóságuk által Ferencvárosi Önkormányzathoz benyújtott, a DBR Metró Projektigazgatóság (1053 Budapest, Curia u. 3.) megrendelésére a FŐMTERV Rt. (1024 Budapest, Lövház u. 37.) által vezetett tervezői konzorcium által készített, **50.98.200** tervszámú **Budapest 4. Metróvonal Vasúthatósági Engedélyezési Terve** tárgyú tervdokumentáció átvizsgálása alapján a vasúthatósági engedély kiadásához szükséges építésügyi **szakhatósági hozzájárulást** az alábbi indoklásban részletezett kikötéseim és feltételeim mellett:

megadom.

INDOKLÁS

Ferencvárosi Polgármesteri Hivatal jegyzője építésügyi szakhatósági jogkörében a benyújtott tervet az alábbi jogszabályok előírásainak teljesítése szempontjából vizsgálta.

1. 1993. évi XLVIII. tv. A bányászatról,
2. 1997. évi LXXVIII. tv. Az épített környezet alakításáról és védelméről,
3. 15/1987. (XII. 27.) KM-ÉVM együttes rendelet A vasúti építmények engedélyezéséről,
4. 45/1997. (XII. 29.) KTM rendelet Az építészeti műszaki tervdokumentációk tartalmi követelményeiről,
5. 26/2002. (X. 10.) sz. önkormányzati rendelet, Budapest IX., Belső Ferencvárosi Kerületi Szabályozási terve.

Az elsőfokú építési engedélyezési eljárást (vasúthatósági eljárás) lefolytató Fővárosi Közlekedési felügyelet hozzájárulást kérő FV/UV/NS/A/115/6/2004, valamint az abban foglaltakat kiegészítő FV/UV/NS/A/115/18/2004 levelében jelezte, hogy a tárgybani metróvonal engedélyezését a Belügyminisztérium Építészeti és Építésügyi Főosztálya 306-1331/2/2003 állásfoglalásának értelmében három fázisra bontva kívánja elvégezni. Jelen fázisban történik meg a DBR metróvonal első szakaszánál a vasúti pálya nyomvonalának és a vonali valamint állomási műtárgyak helyének geometriai rögzítése, elsősorban a továbbtervezés alapidokumentumainak biztosítása érdekében.

Ennek megfelelően a felszínen is megjelenő építmények, különösen az állomások és felszíni kapcsolataik építési terveinek engedélyezése során a kerületi építésügyi hatóság ismételt megkeresése szükséges, a kerületi szabályozási tervekben foglaltak érvényre juttatása érdekében.

A tervcsomagból az alábbi, a kerület építésügyi hatósági illetékességét érintő munkarészeket vizsgáltuk a 15/1987. (XII. 27.) KM – ÉVM együttes rendelet 3. sz. mellékletében írt tartalmi követelmények szerint.

50.98.200	0/6/a-R-004M1 Helyszínrajz IV.
50.98.200	0/6/a-R-004M1 Helyszínrajz V.
50.98.200	II/6/a-R-003M2 Fővám téri állomás Peronszínti Alaprajz
50.98.200	II/6/a-R-009M2 Fővám téri állomás A-A, B-B Keresztmetszet
50.98.200	II/6/a-R-010M1 Fővám téri állomás H-H Hosszmetszet
50.700	II/7/a-R-001M01 Kálvin téri állomás Helyszínrajz
50.700	II/7/a-R-011M01 Kálvin téri állomás Hosszmetszet
50.700	II/7/a-R-011M01 Kálvin téri állomás Keresztmetszet

az átadott helyszínrajzokat, tervező kiegészítette az állomások és szellőző műtárgyak jellemző pontjainak EOY koordinátaival.

A benyújtott és általunk megvizsgált munkarészekben rögzített adatok elégségesek az elsőfokú hatóság által első engedélyezési fázisnak nevezett eljárásban kitűzött cél eléréséhez így ahhoz szakhatósági állásfoglalásunkat megadjuk.

Az esetlegesen ezen szakhatósági hozzájárulás alapján megkezdett tervezési munkálatok esetén be kell tartani a 26/2002. (X. 10.) sz. önkormányzati rendelet, Budapest IX., Belső Ferencvárosi Kerületi Szabályozási Terve (KSZT) 29. § (17) bekezdésében rögzített, az építési munkákkal kapcsolatos zajvédelmi követelményeket, továbbá a (18) bekezdésben rögzített nagy-volumenű földkitermelésekkel kapcsolatos zaj, por és közlekedési ártalmak elleni védelem követelményeit, valamint a (21) bekezdésben leírt, építési és üzemi zaj elleni védelem követelményeit.

A kerületi lakosság és a kereskedelmi vállalkozások számára a Ráday utcában illetve a környező lakóutcákban keletkező építési forgalom aránytalan megterhelést jelent, ezért a Ráday utca 10–12. sz. alatti telkeken tervezett esetleges építési munkálatokkal kapcsolatos nagytömegű föld szállítása a díszburkolattal ellátott Ráday utcát nem érintheti.

Felhívjuk az elsőfokú hatóság figyelmét arra, hogy a tervezett nyomvonal és annak védősávja számos kerületi közterületet és különféle tulajdonosok ingatlanát érinti. A földalatti létesítményeinek speciális ingatlanviszonyait konkrétan a földalatti vasutakra kidolgozott jogszabály hiányában az érvényben lévő szabályozás a bányászatról szóló törvény hatálya alá utalja. Az ottani előírások szerint az építést (bányanyitást) megelőzően bányatelket kell alapítani, ezen eljárás során az érintett ingatlanokra bányászati szolgalmi jogot kell bejegyezni. Ez különösen fontos az építéssel kapcsolatos károkozások során a kártérítési felelősség jogi alapjának megteremtése miatt, mivel ebben a vonatkozásban hozott hibás államigazgatási döntés közreműködői felelősség (károkozás államigazgatási eljárásban)

megállapításával is járhat. Ezért megnyugtató módon szükséges intézkedni a jogszabályoknak és az ingatlantulajdonosok érdekeinek megfelelő ingatlanrendezésről

Kérem, hogy jelen szakhatósági állásfoglalásomat a kiadásra kerülő határozatba befoglalni, annak 1 példányát - iktatószámunk feltüntetésével - szakhatóságunknak megküldeni szíveskedjenek.

Budapest, 2004. február 6.



Kapja: 1./ Címzett
2./ It.

Fővárosi Közicikédési Feltigyelet	
Szakág	mell —
Érkezett	2004. FEBR. 06
Iráttár	FV/UV/FŐ/IAI NS 12/2004.
Megjegyzés	NS

Bue'



Belváros-Lipótváros
Budapest Főváros
V. kerületi Önkormányzat

11. sz. melléklet

Belváros-Lipótváros Budapest Főváros
V. kerületi Polgármesteri Hivatal
Építési és Műszaki Osztály

1051 Budapest V. kerület Erzsébet tér 4.
☎: 318-5990, Fax: 317-3351

Iktatószám: V-294/2/2003
Előadó: Robert Nicolette
☎: 318-5990/366

BKV Rt.
DBR Metró projekt igazgatóság
Gulyás László projekt ig. részére
B u d a p e s t
Curia u. 3.
1053

DBR Metró . 1053 Budapest, Curia u. 3.		
Iktatószám: 158/31/2003		
Érkezett: 2003 APR 03.		
Melléklet: 1	Ellátó: [Signature]	Előzmény: K-357/03

Tárgy: Szakhatósági vélemény a Dél-Buda-Rákospalota metróvonal vasúthatósági engedélyéhez

Tisztelt Igazgató Úr!

A tárgy szerinti építkezés I. szakasz mélyvezetésű szakaszainak és állomásainak építéséhez

a szakhatósági hozzájárulást megadjuk azzal,

hogy a hozzájárulás nem vonatkozik a felszíni forgalmi rendre és a felszín alatti kijáratok létesítményekre. Ezeket csak a később elfogadásra kerülő Kerületi Szabályozási Tervben foglaltak szerint lehet kialakítani.

Tájékoztatásul közlöm, hogy az eddig elfogadott határozatok szerint a Képviselő Testület javasolta

- a Kiskörúton (Károly krt.-Múzeum krt.-Vámház krt.) a villamos megtartását és a vonal tovább-vezetését a Bajcsy-Zsilinszky úton,
- gyalogos aluljáró létesítését a Váci utca és a Központi Vásárcsarnok között,
- a Belgrád rakparti hajóállomás helyben hagyását, valamint
- a 2-es villamos felszíni vezetését.

Budapest, 2003. március 28.

[Signature]
Gecső Ágnes
osztályvezető

(21)

T. Pály-N. L.!

W
02/05

12. sz. melléklet



BUDAPEST JÓZSEFVÁROSI ÖNKORMÁNYZAT
POLGÁRMESTERI HIVATALA
HATÓSÁGI ÜGYOSZTÁLY

Építésigazgatási Osztály
1082 Budapest, Baross u. 65-67.
Tel: 313-0682, Fax: 459-2234

Ügyiratszám: 08-362/6/2004

Előadó: Fekete Tamásné

Telefon: 459-2593

FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSI FELÜGYELET KÖZÚTI-VASÚTI SZAKÁG

1061. Bp. Andrássy út 8.
Hunyadi István igazgatóhelyettes
részére

Tisztelt Igazgató Úr!

A DBR metróvonal vasúthatósági engedély, szakhatósági állásfoglalásához, a környezetvédelmi engedélyben előírt módosítások alapján átdolgozott terveket, a DBR Metró Projektigazgatóság által már korábban megküldött tervekkel együtt, - az 1. fázis engedélyezési eljárásához, - a „Nyomvonalas létesítmény vasúthatósági engedélyezéséhez engedélye ügyében 2004. január 22.-én hatóságomhoz érkezett szakhatósági vélemény megkérését és az ahhoz kapcsolódó tervdokumentációt megvizsgáltam.

Az 1997. évi LXXVIII. Törvény 52. § (6) pontja alapján a DBR metróvonal nyomvonalas létesítmények létesítéséhez, - az alagútra, vonali műtárgyakra, szellőzőkre, átemelőkre vonatkozóan - (a nyomvonal és az egyes állomások helyének rögzítése mellett), építésigazgatási szempontból a vonatkozó rendeletek és előírások betartásával szakhatósági hozzájárulásomat

- az alábbi kikötésekkel -

m e g a d o m.

- A tervezett Rákóczi téri állomás II. sz. Vásárcsarnok felőli részén, a szabályozási tervre hivatkozva, a -2 és -3 szinteken 400 – 400 m² mélygarázs van előirányozva. A felszíni rendezések figyelembe vételével, a Rákóczi téri állomásnál az új szabályozási tervnek megfelelően kell elkészíteni a mélygarázs terveit is. A mélygarázst a metróaluljáró építéssel összekapcsolva kell megvalósítani. (engedélyezés 2. fázis)
- Miután a pálya 3 méterrel mélyebbre kerül, a vonalsüllyesztés befolyásolja azt a sávot, ahol az épületek veszélyeztetettek és süllyedésre érzékenyebbek válnak. Mivel a süllyesztés miatt a sáv kiszélesedik, az érintett épületek száma növekszik - a sáv szélességét meg kell határozni, az érintett épületek jegyzékét aktualizálni kell. A védett épületek jegyzékét ezekre is ki kell terjeszteni. Az alagút építés során a Budapest VIII. kerület közigazgatási területét elérő kivitelezést megelőzően legalább 30 nappal, illetve ezt követően folyamatosan az érintetté váló épületekről statikus szakértő által állagfelmérést kell készíteni, a mindenkorai tulajdonosok egyetértő aláírásával ellátva.

A kivitelezés során keletkezett károkat a mindenkori tulajdonos aláírásával ellátott jegyzőkönyvben kell rögzíteni.

- A metróépítés során idegen ingatlanban, épített környezetben okozott károk helyreállítása az építtető kötelezettsége.
- A megváltozott technológiával épülő állomásoknál, valamint a vonali műtárgyaknál a löttbeton technológiával és a résfalas építéssel készülő részek csatlakozásánál a felszínre és a környezetére gyakorolt hatást vizsgálni kell. A vízzáró altalajba fogott résfalas technológiával épülő állomásoknál a víz-visszaduzzasztó hatásának megszüntetéséről gondoskodni kell. Különös tekintettel a Rákóczi téri vásárcsarnokra.
- A módosított 19/2000.(IV.21.) sz. önk. rendelet 2.§-a előírja miszerint Budapest VIII. kerület Józsefváros közigazgatási területén „fát kivágni csak az I. fokú környezetvédelmi hatóság engedélyével lehet.” Az engedély iránti kérelmet a BUDAPEST JÓZSEFVÁROSI ÖNKORMÁNYZAT POLGÁRMESTERI HIVATALA HATÓSÁGI ÜGYOSZTÁLY Építésigazgatási Osztály (1082 Budapest, Baross u. 65-67. Tel: 313-0682, Fax: 459-2234) hivatalában kell benyújtani, a védendő, megmaradó fákról kertészeti szakértő által készített védelmi tervekkel együtt.
- A kivitelezés ideje alatti organizáció és forgalom technika egyeztetése szükséges.
- Az építés során a munkabiztonsági, technológiai zaj, és rezgésvédelmi előírásokat be kell tartani. A kivitelezés lakóságot zavaró hatásait a lehetséges mértékben minimálisra kell csökkenteni.
- A környező ingatlanok, lakóházak, pályaudvar biztonságos gyalogos és gépjármű megközelítéséről gondoskodni kell.

Szakhatósági hozzájárulásom építésügyi, társhatóságok engedélyét nem tartalmazza, csak azokkal együtt és abban az esetben érvényes, ha az elfogadásra kerülő KSZT-k a véleményezett vasúthatósági engedélyezési tervekkel ellentmondó előírást nem tartalmaznak.

Budapest, 2004. január 28.

A kiadmány hitelül:



dr. Jónás Béla
mb. jegyző felhatalmazásából

Wolford Ágnes sk.
osztályvezető

Fővárosi Közlekedési Felügyelet	
Szakág	mell -
Erkezett	2004 FEBR 05
Irattár FV/UV/ÉB/AI	115 1.02.2004
Megjegyzés	

Bue

39

13.sz. melléklet

T. Pály - M. L. !

22/24

BUDAPEST FŐVÁROS VII. KER. ERZSÉBETVÁROS ÖNKORMÁNYZAT KÉPVISELŐ-TESTÜLETÉNEK
POLGÁRMESTERI HIVATALA

Műszaki Iroda

1073 Budapest, VII. ker. Erzsébet krt. 6. II. em 200-209. Szoba Tel: 462-3180 Fax: 3214-008
(Postacím: 1984 Budapest, Postafiók 3.)

Ikt.sz.: VII-455-3/2004

Ügyintéző: Demeterné/Dné

Tel: 462-3182

Tárgy: DBR. 4.sz. METRÓ hatósági
engedélyezési bejárás.

Hiv.sz.: FV/UV/NS/A/115/12/2004

**Fővárosi Közlekedési Felügyelet
Közúti-Vasúti Szakág**

HUNYADI ISTVÁN
Igazgató helyettes úr részére

1061 Budapest,
Andrássy út 8.

Tisztelt Igazgató helyettes úr !

A tárgyi ügyben 2004. február 18-án megtartott **nyomvonal kijelölési eljárást** figyelembe véve, a benyújtott tervdokumentáció terület-felhasználási tervként vizsgálható.

A terv szerinti metró nyomvonala a Fővárosi Szabályozási Keret Tervről szóló 46/1998.(X.15.)számú Fővárosi Közgyűlési rendelet KL-KT övezeti előírásainak megfelelően került elhelyezésre Erzsébetváros közigazgatási területén.

A kérelmük a 15/1987. (XII.27) KM-ÉVM. számú rendeletre való hivatkozással érkezett, és ezen jogszabály 6.§.(1) f) pont előírja, hogy

"A létesítési és átalakítási engedély iránti kérelemhez mellékelni kell a területfelhasználási engedély megszerzéséhez szükséges tervet a vonatkozó külön jogszabály szerint.

Kérelmüket a fentiek figyelembe vételével kell elbírálnunk.

Tekintettel arra, hogy a területfelhasználási engedélyezésről szóló 1/1968. (I.11.)ÉVM. számú rendeletet a 253/1997 (XII.20.) Korm. rend. (OTÉK) 110.§. (4) b) pontja hatályon kívül helyezte és új jogszabály nem került kiadásra, ezért a nyilatkozatunkat a 4. Számú METRÓ továbbtervezhetősége érdekében az alábbiakban adjuk meg:

1. A KDV.KF. 190-36/2003. számú I.fokú határozatában foglalt és a Környezet és Természetvédelmi Felügyelőség 14/2926/30/2002. számon jóváhagyott határozatában foglaltakat maradéktalanul teljesíteni kell.
2. A Bp. Főv. VII. ker. Erzsébetváros Képviselő-testületének Kerületfejlesztési Bizottsága által a Baross tér és környezete szabályozási tervéhez kapcsolódó határozatait is már a kiviteli tervezés során végre kell hajtani, **különös tekintettel a metró védő övezetében** lévő épületek teljes szerkezeteinek statikai vizsgálatára vonatkozóan, kárelhárítási terv

készítése, valamint az építés során okozott károk megtérítésének kötelezettség vállalása mellett. (az építéssel érintett ingatlanokban okozott károk rendezése, a használatbavételi engedély megadásának feltétele kell legyen.)

3. A Thököly út és Baross tér passzív zajvédelmét a beruházás során- annak költségviselése terhére- kell megoldani.
4. Az eljárás során véleményezett **tervtől eltérően** – a Bethlen G. utcai metró feljárót nem a Baross téren kell kialakítani, hanem a Bethlen Gábor utcában, amelyhez mozgáskorlátozottak részére lift építése kötelező. Ezáltal a Bethlen Gábor utcát gyalogos utcaként kell átépíteni. Az ebből eredő jelenlegi 73 és 76 –os troli végállomások Garay utcában való áthelyezését a Metró beruházás keretében kell megoldani.
5. Az erzsébetvárosi al állomásról biztosítandó 120 kV-os vezetékek létesítése, valamint a további bővítésekhez szükséges elektromos hálózatokat, távközlési vezetékeket azonos fajtájuk szerinti közműcsatornában kell elhelyezni, többlet védőcső elhelyezése mellett. Azonban ezen többlet védőcsövek igénybevétele is engedély köteles.
6. A metró tervezett bővítése során (II. ütem) a Thököly úton csak védőpajzsos megoldást tudunk támogatni.
7. A 4. metró megvalósulási terveinek összhangban kell lenniük a területre jóváhagyásra kerülő szabályozási tervekkel.

Az 1997. évi LXXVIII. törvény 1.§. (2.) és a 2.§. (18.) bekezdésben foglaltak, valamint a 46/1997.(XII.29.) KTM. rendelet 2.§.(3.)bekezdése alapján

„...az építmények építési engedélyezésére irányuló eljárásban szakhatóságként közreműködő építésügyi hatóság csak azt vizsgálja, hogy az építmény elhelyezése megfelel-e a településrendezéssel kapcsolatos országos szakmai követelményeknek, a helyi településrendezési terveknek és a helyi építési szabályzatnak.”

Az építésügyi szakhatósági hozzájárulás iránti kérelmüket az előzőekben jelzett feltételeinket is figyelembe vevő tervi átdolgozásokat követően, érvényes szabályozási terv birtokában, külön eljárásban bíráljuk el.

Budapest, 2004. február 18.

Dr. Kálmán Zsuzsanna
jegyző megbízásából



S. Müller Katalin
Simonné Müller Katalin
Irodavezető

Kapják:

1. Címzett
2. Gergely József alpolgármester úr Helyben
3. Irattár

Fővárosi Közterületi Felügyelet	
Szakág	mell - 30
Érkezett	2004 FEBR 24
Irattár FVUV/FÖ/Al	115 / 38 / 2004-t.
Megjegyzés	115

**FŐVÁROSI POLGÁRI VÉDELMI
IGAZGATÓSÁG**

Szám: 49/43/2000.

1.sz. pld.

Ügyintéző: Balázs József
Tel: 327-1404
Tárgy: DBR metróvonal I.
szakaszának vasúthatósági
engedélyéhez pv. szakhatósági
állásfoglalás

Budapesti Közlekedési
Részvénytársaság
DBR Metró Projekt
Igazgatóság

Gulyás László Úr
projekt igazgató

Budapest
Curia u. 3.
1053

DBR Metró . 1053 Budapest, Curia u. 3.		
Iktatószám: 477/00		
Érkezett: 2000 APR 21.		
Melléklet: 0	Ügyintéző: PJ/NMT	Előzmény: K-427/00

Tisztelt Igazgató Úr!

A budapesti Dél-Buda-Rákospalota (4. sz.) metróvonal I. szakaszának Vasúthatósági Engedélyezési Tervével kapcsolatban 1999. szeptember 20-án hozott polgári védelmi szakhatósági állásfoglalásunk 2. pontja értelmében elkészítették a tervezett létesítmény polgári védelmi célokra történő felhasználhatóságára vonatkozó tanulmánytervet.

A tanulmányterv elkészítéséhez a szükséges adatszolgáltatásokat az igények szerint igazgatóságunk időben megadta, a tervezéshez szükséges kapcsolattartást és konzultációt biztosította.

A megküldött tanulmányterv statikai vizsgálata bizonyította, hogy a metró tervezett állomásainak felső födémei nem felelnek meg a korábbi III. és IV. osztályba sorolt metróvonalak létesítményeivel szemben támasztott igénybevételeknek. Számítások szerint az állomások födémei max. 32,5 kN/m² felszíni terhelés elviselésére képesek, ami azt jelenti, hogy védőképesség szempontjából a 4. sz. metróvonalat csak V. osztályú óvóhelynek lehetne

kialakítani még abban az esetben is, ha arra egyébként lehetőség lenne. /Pl.: védelmi és gázzárósági vonal biztosítása, stb. /

Miután a vonalalagutak nagy mélységben helyezkednek el, ezért az ott lévő szerkezetek pv. terhelésre nem kellett vizsgálni, hiszen a várható mértékadó teher lényegesen kisebb a közetnyomás alapján számított értéknél. Ezek szerint a vonalalagutakat terhelés szempontjából akár III. osztályú védőképességű óvóhelyként is figyelembe lehetne venni.

A feltételezett hagyományos fegyverek hatására – kivéve a rombolási hatósugáron belüli kontakt találatot – az állomási szerkezetek nem romosodnak és a vizsgálatok szerint azok romteherre is megfelelnek. Mivel azonban a teljes elzárkózás lehetősége a tervezett szerkezeti kialakítások miatt kizárt, ezért csak osztályba nem sorolható szükségóvóhely kialakítására és annak alkalmassá tételére van lehetőség.

A tanulmányterv azt is megállapította, hogy a tervezett szerkezeti kialakítás szerint kiépített 4. sz. metróvonalat békeidőben életvédelmi célokra nem lehet felhasználni, így radioaktív kiszóródás elleni védelem szempontjából sem jöhet számításba. Az állomások légtömörsége nem biztosított, ezért a felszínen lévő radioaktív szennyeződések részben a természetes légmozgás, részben a szükséges szellőztetés miatt a szellőző levegővel együtt az állomásba, illetve az alagútba juthatnak.

A fentiekben leírtak, valamint a tanulmányterv vizsgálatainak eredményeként rögzíthető, hogy a tervezett új metróvonal csak hagyományos fegyverek elleni védelemre alkalmas, azonban arra is csak abban az esetben, ha a minősített időszakban megfelelő intézkedéssel azt szükségóvóhelynek alakítjuk ki.

A Dél-Buda-Rákospalota metróvonal I. szakaszának megvalósításához tehát a Vasúthatósági Engedélyezési Tervben foglaltak szerint, mint I. fokú polgári védelmi szakhatósági hozzájárulok az alábbi feltételek teljesítése mellett:

- Az építési engedélyezési, - valamint a tender és a kiviteli tervek készítése során tervezzék meg külön dokumentációban a kettős rendeltetésű metró szükségóvóhelyként való felhasználhatósága érdekében teendő intézkedéseket, igazgatóságunkkal történő egyeztetés szerint /V.Ö. Mill. FAV./;
- A tanulmánytervvel kapcsolatos észrevételezésünket a későbbi terműveletek során vegyék figyelembe a következők szerint:

- az óvóhelyi üzemre való átállás két nap, a tervezett egy hét helyett;
- a lejárati podesztek előtti peronrészeket szabadon kell hagyni az akadálymentes közlekedés érdekében, azt még a peronra telepített WC egységek sem akadályozhatják (pl.: Kelenföldi pu. állomás 50700/2/508. rajzszámú terv);
- az állomásparancsnoki és az orvosi szoba részére kialakítandó helyiségek végleges kijelölését és megfelelő kialakítását igazgatóságunkkal történő egyeztetés szerint kell figyelembe venni a tervezések során;

Visszaulva az 1999. szeptember 9-én kelt állásfoglalásunk 1. pontjára, fenti szakhatósági állásfoglalásunk kapcsán ezt úton is rögzítem, hogy állásfoglalásunk törvényes alátámasztása végett szükséges az olyan illetékes felsőbb szintű döntés, amely egyértelműen előírja mindenki számára azt, hogy a 4. sz. metróvonalat a korábbiakhoz hasonlóan kell-e, vagy nem kell polgári védelmi célokra is kialakítani. Kérem, hogy az erre vonatkozó jogszerű határozatot igazgatóságunk részére mielőbb eljuttatni szíveskedjenek.

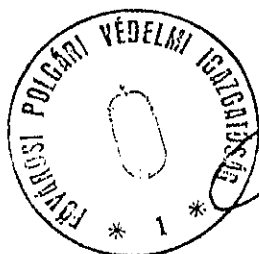
Hivatkozott korábbi állásfoglalásunk 4. pontjában foglaltakat teljesítettnek tekintjük abban a vonatkozásban, hogy a meglévő lakossági óvóhelyek sérülése a felszíni süllyedésekből kifolyólag nem valószínűsíthető. Igazgatóságunkhoz megküldött környezeti hatástanulmány IV. kötetében rögzített elemzések és tanulmányok /pl.: Dr. Greschik Gyula megállapításai/ megerősítik számunkra, mivel a zárt módszerrel épített vonalalagutak számított süllyedései nem érik el a veszélyesnek mondható felszíni süllyedési mértéket.

A Móricz Zs. körtéri nyilvános lakossági óvóhely megszüntetése esetén viszont annak megfelelő pótlásáról gondoskodni kell.

A 3. pontban rögzített állásfoglalásunk értelemszerűen továbbra is érvényes. A Kálvin tér későbbi esetleges forgalmi rendezése miatt azonban a tér közepén lévő aluljárói kijáratot – mint a metró É-D-i vonal Kálvin téri állomás védett kijáratát – továbbra is folyamatosan fenn kell tartani, illetve biztosítani kell.

Budapest, 2000. április 17.

Üdvözlettel:



Benkovics Zoltán pv. ezredes
igazgató

**FŐVÁROSI POLGÁRI VÉDELMI
IGAZGATÓSÁG**

Szám: 49/52/2000.

15. sz. melléklet
1. sz. pld.

Tárgy: DBR metróvonal polgári
védelmi szakhatósági
állásfoglalás

**BKV Rt. DBR Metró
Projekt Igazgatóság**

**Gulyás László úr
projekt igazgató**

Budapest
Cúria u. 3.
1053

DBR Metró 1053 Budapest, Cúria u. 3.		
Iktatószám: 638 / 2000		
Érkezett: 2000 JÚN 08.		
Melléklet: 7	Ügyintéző: Pólint	Előzmény: 527/2000.

mb. mint
cc: dr.
cc: Miniszter

Tisztelt Igazgató Úr!

2000. május 5-én kelt 53-527/2000. számú fenti tárgyú levelükben visszaigazolták mindazon feltételeinket, amely alapján - mint I. fokú polgári védelmi szakhatóság - hozzájárultam a DBR (4. sz.) metróvonal I. szakaszának a Vasúthatósági Engedélyezési Tervében foglaltak szerinti megvalósításához.

Tudomásul véve a kormány azon határozatát, hogy az új budapesti metróvonalon semmilyen polgári védelmi kiépítésre ne kerüljön sor, kérésének eleget téve közlöm, hogy a kérdéskört rendezettnak tekintem.

Miután a tervezett szerkezeti kialakítások kizárják a minősített óvóhely kialakításának a lehetőségét, ezért ismételten kérem annak biztosítását, hogy a korábbi levelemben foglaltak szerint az új metróvonalat rendkívüli helyzet esetén legalább szükségóvóhelyként lehessen életvédelmi célra felhasználni.

Budapest, 2000. június 5.

Üdvözléssel:

Benkovich Zoltán
Benkovich Zoltán *pt. ezredes*
igazgató

Ikt.sz.: 638/2000



DBR Metró - (C) Atlasz.



Hővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság

H-1052 Budapest, Városház u. 9-11.
Tel.: 327-1405; Fax: 318-1130

Szám: 77-30/2003.

1. sz. példány

Ügyintéző: Balázs József
Tel.: 327-1399
Tárgy: DBR (4. sz.) metróvonal I. szakasz
vasúthatósági engedélyezési eljárás.

**Budapesti Közlekedési Részvénytársaság
DBR Metró Projekt Igazgatóság**

Budapest
Curia u. 3.
1053

DBR Metró	1053 Budapest, Curia u. 3.	
Iktatószám:	138/30/2003	
Érkezett:	2003 APR 02	
Melléklet:	Ügyintéző:	Előzmény:
	Pd/MH	K-872/03

Tisztelt Cím!

2003. március 17-én kelt 532-372/02/2003. sz. levelükben kérték tárgyra vonatkozó korábbi szakhatósági nyilatkozatunk megújítását. Ennek kapcsán közölték azt is, hogy a korábbi vasúthatósági engedélyezési tervdokumentáció tartalmában lényegében nem változott, a változtatások minimálisan lényegtelenek, főleg környezetvédelmi jellegűek.

Miután a közölt változtatások a polgári védelmi szempontokat kedvezőtlenül nem érintik, így közlöm, hogy a kért tárgyi engedély megadásához a 15/1987. (XII.27.) KM-ÉVM számú együttes rendelet, az 1999. évi LXXIV. törvény 25. § (2) bekezdése, valamint a 48/1999. (XII.15) BM rendelet 11. § (1) bekezdés k. pontja és a 46/1997. (XII.29.) KTM rendelet 7. § (1) bekezdése alapján – a 2000. április 17-én kelt 49/43/2000. és a 2000. július 5-én kelt 49/52/2000. ikt. számú leveleimben foglalt szakhatósági állásfoglalásom maradéktalan fenntartása melletti megújításához, azokat megerősítve ez úton is

h o z z á j á r u l o k.

Budapest, 2003. március 24.

Üdvözlettel:



Bétkovics Zoltán pv. ezredes
igazgató



Országos Lakás- és Építésügyi Hivatal
Építészeti és Építésügyi Főosztály

Ügyirat szám: 306-1331/2/2003

Hivatkozási szám: 1/1185/2003

Ügyintéző: Dr. Nagy Attila

Aba Botond úr
vezérigazgató

Budapesti Közlekedési Rt.

Budapest

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

Hivatkozással a fenti számú megkeresésére – amelyben a 2003. július 29-én tartott egyeztető megbeszélés alapján a metróállomások engedélyezésével kapcsolatosan egyes szakmai kérdések megválaszolását illetőleg visszaigazolását kezdeményezi -, mint a Belügyminisztérium Építési Hivatalának jogutódja a **szövegezést pontosítva** szakmai álláspontomról az alábbiakban tájékoztatom.

1. A mélyvezetésű vasút (metró) vonalain létesített vagy létesítésre kerülő kéreg alatti és mélyállomások, valamint az ezekhez kapcsolódó, a közlekedéssel összefüggő építmények az 1997. évi LXXVIII. Törvény szerint sajátos építményszakfajtának minősülnek és engedélyezésük a vasútvonal engedélyezésének részeként történik.
2. A felszínen lévő állomásokkal és épületrészeikkel, továbbá a rendeltetését tekintve nem közlekedési célú felszín alatti építményekkel kapcsolatos elvi építési, építési, bontási, használatbavételi, fennmaradási engedélyezési eljárások a 46/1997. (XII. 29.) KTM rendelet hatálya alá esnek.
3. A tömegközlekedési célt szolgáló mozgólépcsők és felvonók esetében a 113/1998. (VI. 10.) Korm. rendelet 3.§-ában megjelölt építési hatóságon a közlekedési felügyeletet kell érteni.

Megjegyzem, hogy az 1-3. pontban foglaltak a kérdéskört illetően általános, elvi természetű szakmai véleményünket tükrözik, a konkrét hatásköri kérdések megítélésében azonban nem mellőzhetők az adott engedélyezési eljárás keretében a konkrét tervdokumentáció, valamint a létesítés egyéb eseti körülményeinek vizsgálata és szükség esetén a hatásköri problémák azon alapuló egyedi eldöntése.

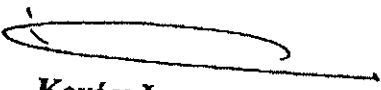
4. Álláspontom szerint a vasúti hatósági eljárásokért nem illetéket, hanem – a 38/1988. (XII. 23.) KHVM rendelet előírásainak megfelelő – **eljárási díjat** kell fizetni. Probléma esetén e tekintetben javaslom az illetékes szakminisztérium – a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium – megkeresését.

Kérem a tájékoztatásom szíves tudomásul vételét.

Budapest, 2003. szeptember 9.

Üdvözlettel:




Kovács Imre
főosztályvezető



KÖZLEKEDÉSI FŐFELÜGYELET

FŐIGAZGATÓ

1066 Budapest, Teréz krt. 38. Tel.: (1) 373-1411 Fax: (1) 373 1453

Levélcím: 1389 Budapest Pf. 102. Internet: <http://www.kff.hu>

2904/1/2003.

Fegyverneky Sándor Úr
elnök**Országos Lakás- és Építészeti Hivatal**Budapest**Tisztelt Elnök Úr!**

A Fővárosi Közlekedési Felügyelet Igazgatója 2003. október 9-én kelt, FV/UV/NS/A/923/21/2003. sz. levelében arról tájékoztattott, hogy a metró állomásokon létesülő mozgó lépcsők hatósági engedélyezésével kapcsolatosan az Ön hivatalával 2003. július 29-én egyeztető tárgyalást folytatott le. Ennek eredményeként 2003. szeptember 9-én került kiadásra a 306-1331/2/2003. sz. állásfoglalás.

A hivatkozott állásfoglalás 1. és 2. pontjában leírtakkal egyetértünk, a 3. pont megfogalmazásával azonban álláspontunk eltér. A közlekedési felügyeletnek vasúti létesítmények engedélyezésénél a „vasúti építmények engedélyezéséről és üzemeltetésük ellenőrzéséről” szóló 15/1987. (XII. 27.) KM-ÉVM együttes rendelet alapján járnak el. Ezen együttes rendelet 1. § (2) bekezdése a következőket írja elő: „(2) A vasúti épületekre, mozgólépcsőkre és mozgó járdákra az építési és a használatbavételi engedélyezési eljárásról szóló külön jogszabály rendelkezései az irányadók.”

Az Önök hivatkozott állásfoglalását és e hivatkozott előírást figyelembe véve, álláspontunk szerint a vasúti építmények mozgólépcsőinek és felvonóinak engedélyezési eljárása lefolytatására a közlekedési hatóságnak nincs hatásköre, mivel az nem a közlekedési, hanem az építésügyi hatóság hatáskörébe tartozik. A rendelkezésünkre álló adatok alapján Budatétény vasúti megállóhelyen épült gyalogfelüljárónál a lift engedélyezési eljárását, továbbá Szombathely vasútállomáson a gyalogfelüljárónál a mozgáskorlátozottak kocsiját szállító lift engedélyezési eljárását is az építési hatóság folytatta le a 46/1997. (XII. 29.) KTM rendelet alapján.

FV/UV/FŐ/1/923/122/2003/3

2

Budapest. 2003. november 14.



Üdvözlettel

Dr. Békési István
főigazgató

19. sz. melléklet



KÖZLEKEDÉSI FŐFELÜGYELET
KÖZÚTI, VASÚTI ÉS HAJÓZÁSI FŐOSZTÁLY
FŐOSZTÁLY VEZETŐ

T. Pály - M. !
W
01/24

Levél cím: 1389 Budapest 62. Pf. 102. Tel.: (1) 267-9717 Telefax: (1) 268-0029
Internet: <http://www.kff.hu>

144/0/2004.II..

T. László. D!

Dr. Pintér József úr
igazgató

Jaw
01.3.

Fővárosi Közlekedési Felügyelet

1061. Budapest
Andrássy út 8.

Tisztelt Igazgató Úr!

Főigazgató úrhoz érkezett 923/21/2003 sz. levelére a metró mozgólépcsőinek és felvonóinak hatósági engedélyezése ügyében az Országos Lakás- és Építésügyi Hivatal munkatársaival 2003. december 1.-én egyeztető tárgyalást folytattunk le. A tárgyalás eredményeként a mozgólépcsőket és felvonókat, mint a vasúti létesítmény részét a közlekedési hatóság engedélyezi. A mozgólépcsők és felvonók hatósági eljárásában az építési hatóság szakhatóságként működik közre. Tekintettel arra, hogy a vasúti építmények engedélyezéséről és üzemeltetésük ellenőrzéséről szóló 15/1987.(XII.27.) KM-ÉVM együttes rendelet 1.§. (2) bekezdésének előírása a jogalkalmazás szempontjából nem egyértelmű, a hatáskörök egységes értelmezése céljából az Országos Lakás- és Építésügyi Hivatal (OLÉH) a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumnál kezdeményezi a 15/1987.(XII.27.) KM-ÉVM együttes rendeletnek az előzőek szerinti módosítását.

Tájékoztatom továbbá, hogy az OLÉH az alábbi – utólagosan javasolt - bekezdés emlékeztetőben történő rögzítéséhez nem járult hozzá:

„A meglévő metróvonalak felújításainál - amelyeknél a 15/1987.(XII.27.) KM-ÉVM együttes rendelet alapján a közlekedési hatóság létesítési engedélye nem szükséges - az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997.évi LXXVIII törvény által előírt akadálymentes megközelítés miatt létesítendő liftek hatósági engedélyét az építési hatóság adja meg.”

Budapest. 2004. január 14.

Fővárosi Közlekedési Felügyelet

Szakág mell 1

Érkezett 2004. JAN. 21 1

Irattár FV/JVF/FO/AI 218 10 2004. 1

Megjegyzés

Melléklet: 1 pld. emlékeztető

Üdvözlettel:

Biel
Ersek László

Főosztályvezető



EMLÉKEZTETŐ

a metró építmények engedélyezési hatásköre ügyében 2003.december 1.-én lefolytatott egyeztető tárgyalásról

A tárgyalást az Országos Lakás- és Építésügyi Hivatal hivatalos helyiségében folytattuk le. A tárgyaláson részt vettek:

- Soltész Ilona OLÉH ÉÉF
- Dr. Dénes György OLÉH ÉÉF
- Ungor József OLÉH ÉÉF
- Hunyadi István Fővárosi Közlekedési Felügyelet
- Érsek László Közlekedési Főfelügyelet
- Rege Béla Közlekedési Főfelügyelet.

Az egyeztető tárgyalást a Fővárosi Közlekedési Felügyelet kérése alapján a Közlekedési Főfelügyelet főigazgatója 2003. november 4.-én kelt 2904/1/2003. sz. levelével kezdeményezte. A közlekedési hatóságok és építési hatóságok között elsősorban a metró állomásokon létesülő mozgólépcsők és liftek hatósági engedélyezésével *negatív engedélyezési hatásköri vita* alakult ki. A tárgyaláson a felek ismertették saját álláspontjaikat, majd szakmai konzultáció lefolytatása után a következőkben állapodtak meg:

1. Az új metróvonalak létesítési engedélyét a vasúti pályára, földalatti állomásokra, mozgólépcsőkre, gépházakra, liftekre – kivéve a föld felett lévő épületeket – a *közlekedési hatóság* a 15/1987.(XII.27.) KM-ÉVM együttes rendelet alapján komplex módon adja meg. Ebben a hatósági eljárásban az építési hatóság szakhatóságként működik közre, és az államigazgatási törvény szerint 15 napon belül megadja a részletes szakhatósági engedélyezési feltételeket. Az utóbbiakat a mozgólépcsőknél és lifteknél különös gondossággal (a rendeltetésszerű használathoz szükséges valamennyi szempont elbírálásával) kell összeállítani. A közlekedési hatóságok javasolják, hogy az építési hatóság a szakhatósági határidők betarthatósága érdekében már az engedélyezést megelőzően kapjon tájékoztatást a beruházásról és az engedélyezendő építményről
2. Tekintettel arra, hogy a 15/1987.(XII.27.) KM-ÉVM együttes rendelet 1.§ (2) bekezdésnek előírása a jogalkalmazás szempontjából nem egyértelmű, a hatáskörök egységes értelmezése céljából az Országos Lakás- és Építésügyi Hivatal a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumnál kezdeményezi a 15/1987.(XII.27.) KM-ÉVM együttes rendeletnek az előzőek szerinti módosítását.

Budapest. 2003. december 05.

Összeállította:


Rege Béla



Fővárosi Tűzoltóparancsnokság Parancsnoka

H-1081 Budapest, Dologház utca 1.

☎: +36-1-459-2400

☎: +36-1-459-2440

Szám: 11083/2003.

Tárgy: A Budapest, Dél Buda — Rákospalota metróvonal I. szakasz (Kelenföldi pályaudvar - Baross tér között) létesítésének vasúti hatósági engedélyezési ügye

Hiv.sz.: 53-372/03/2003.

Gulyás László Projekt Igazgató Úr!
DBR Metró Projekt Igazgatóság

Budapest
Curia u. 3.
1053

DBR Metró . 1053 Budapest, Curia u. 3.		
Iktatószám: 138/32/03		
Érkezett: 2003 APR 22.		
Melléklet: 9	Ügyintéző: (P) / RM	Előzmény: K-342/03

Tisztelt Projekt Igazgató Úr!

A tárgyi ügygel kapcsolatban a Fővárosi Tűzoltóparancsnoksághoz benyújtott kérelmét és az ahhoz kapcsolódó tervdokumentációt (TSZ: 50.98.200) megvizsgáltam.

Az 1996. évi XXXI. törvény 12.§ (2) bekezdése, a 115/1996. (VII.24.) Korm. rendelet 1.§ (3) bekezdés a.) pontja, valamint a módosított 15/1987. (XII.27.) KM-ÉVM együttes rendelet 5.§-a értelmében a vasúti hatósági engedély megadásához tűzvédelmi szempontból

hozzájárulok a következő kikötésekkel.

1. Az alagutakban a tűzcsapok távolsága legfeljebb 50 méter lehet. A tűzcsapokat szerelvénysekrénnyel és szerelvényekkel kell ellátni. A szerelvényezést a kivitelezés során egyeztetni kell a Fővárosi Tűzoltóparancsnoksággal.
2. Az alagutakban kiépítésre kerülő tűzcsapokat, illetve a tűzivíz hálózat összekapcsolására szolgáló flexibilis csatlakozó elemeket jól megvilágított helyen és könnyen hozzáférhetően kell elhelyezni.

3. A vonalalagutakban csak nehezen éghető anyagú és toxikus gázokat, valamint füstöt nem fejlesztő szigeteléssel ellátott kábeleket szabad alkalmazni. Az ilyen kábelek tűzszakaszolását tűzgátak szakaszos kialakításával kell biztosítani. A tűzszakaszok méreteit a kivitelezés során a Fővárosi Tűzoltóparancsnoksággal egyeztetni kell.
4. Az alagutakban a kiürítési, menekülési útvonalakat (járdák, járósínek, átjáró alagutak, stb.) mesterséges irányfényekkel jelölni kell. A lámpatestek konkrét elhelyezését és méreteit a 2/1998. (I.16.) MüM rendelet 1. táblázatában megadott szempontok szerint kell tervezni és azt a kivitelezés időszakában a Fővárosi Tűzoltóparancsnoksággal egyeztetni kell.
5. Az olyan esetekben mikor az állomások közötti távolság meghaladja a 600 métert, akkor az összekötő alagutakat lehetőleg egyenletes elosztásban kb. 300 méterenként szükséges kiépíteni.
6. Az összekötő folyosókban tervezett tűzgátló ajtók tűzállósági határértéke legalább 1,5 óra legyen. Kialakításukat, méreteiket az átjárók keresztmetszetének függvényében kell tervezni és a tervezés időszakában a kiürítési irányok meghatározása érdekében a Fővárosi Tűzoltóparancsnoksággal egyeztetni szükséges.
7. A vonali alagút jvsz. 20+30,00 szelvényében kialakításra kerülő kettős funkciójú vonali főszellőzőben a menekülési útvonalként számításba vehető lépcsők megközelítésére szolgáló ajtókat úgy kell beépíteni, hogy azok a menekülési irányba nyíljanak, illetve azok szélessége legalább a lépcsőkarok szélességével megegyező méretű legyen.
8. A tűzoltóság részére a metróvonalon bekövetkező tűz vagy egyéb káresemény során történő hírforgalmazásra olyan vezeték nélküli hírközlő rendszert kell létesíteni, amellyel a metróvonalon beavatkozást végző egységek (alagút) és a tűzoltóság hírközpontja, valamint a metró műszaki személyzete között összeköttetést lehet biztosítani.
9. A biztonsági és irányfényvilágítás, a vezetékes hírközlő (telefon, hangosbemondó) berendezések, valamint minden olyan berendezés (hő- és füstelvezetés, tűzjelző, oltórendszerek) — amely tűz vagy más káresemény bekövetkezésekor az utazóközönség felvilágosítását, mentését, kiürítését segíti — kábelhálózatának és egyéb szerkezeti elemeinek védelmét úgy kell kialakítani, hogy azok vészhelyzetben (pl. kábeltűz) is működőképesek legyenek. A működőképesség biztosításának időtartamát és módját a kivitelezés megkezdése előtt igazolt módon egyeztetni kell a tűzoltósággal

I n d o k o l á s

- ad./1. A műszaki rajzok és a műszaki leírás között kismértékű ellentmondást tapasztalható, ugyanis a vonalalagutakban a tűzcsapok konkrét elhelyezése nincs feltüntetve, annak ellenére, hogy a leírás szerint azok 50 méterenként vannak betervezve. Az ellentmondásból adódó nézetkülönbségek tisztázása érdekében szükségesnek tartom a Különleges Feltételek a DB-R Metróvonal Tervezési Irányelveihez (továbbiakban

Tervezési Irányelv) 18.12. és 18.15. pontjaiban erre vonatkozó előírások megerősítését.

- ad./2. A sikeres és késedelem nélküli, gyors beavatkozás érdekében szükséges a jó megvilágítás és hozzáférés biztosítása.
- ad./3. A műszaki leírások nem tartalmazzák egyértelműen az alkalmazni kívánt erősáramú kábelek anyagát, ezért indokoltnak tartom a Tervezési Irányelvek 9.20. és 18.19. pontjaiban meghatározottak kikötésben történő megerősítését. A kábelek szigetelő anyagának meghatározása az alagúti tüzesetek feltételezéséből adódóan az utasok védelme érdekében született.
- ad./4. A tervdokumentáció nem tartalmazza a kiürítési, menekülési útvonalak irányfényvilágításának megoldásait, ezért szükségesnek tartom kikötésként előírni az irányfények kiépítésének minimális követelményszintjét. Annak megállapítása az utazóközönség tűz esetén történő menekülésének megkönnyítése, egyértelműbbé tétele érdekében célszerű.
- ad./5. A Tervezési Irányelvek 18.30. pontjában meghatározásra kerültek az összekötő alagutak kiépítésének távolságai és 600 méteres állomástávolság estében a tűzoltósággal történő egyeztetés is elő lett írva. Eerre vonatkozó egyeztetések nem történtek, ezért az utazóközönség biztonságos menekülése, menekítése érdekében szükségesnek tartom kikötésként előírni. A kivitelezés megkezdése előtt további egyeztetéseket is indokoltnak tartok.
- ad./6. A Tervezési Irányelv 18.30. pontja szerint az összekötő alagutak végein tűzgátló ajtókat kell beépíteni. A tervek szerint azonban csak egy kétszárnyú ajtót jelölnek, melyek tűzállósági határértéke 1 óra, illetve azok csak egy irányba nyílnak. Az egy ajtóval történő elválasztás elfogadható, de ebben az esetben az utasok biztonsága érdekében a tűzállósági határértékének növelése indokoltá válik, illetve a tűz kiszámíthatatlan keletkezési helye miatt a kétirányú nyithatóság is szükséges. Ennek meghatározására az egyeztetés előírása is indokolt.
- ad./7. A tervdokumentációban a vonali főszellőző akna felső szintjén a menekülő lépcső ajtója nem a kiürítési irányba nyílik, valamint a szélességi méretük is kevesebb a lépcsőkarokénál, ezért szükségesnek tartom kikötésben meghatározni azokat az utasok veszélyhelyzet esetén történő akadálytalan eltávozásának biztosítására.
- ad./8. A tűzoltóegységek tűz esetén történő zavartalan működése indokolja a közvetlen kommunikációt a metróvonal bármely pontjáról a tűzoltóság hírközpontjával, valamint a metró személyzetével.
- ad./9. Az utazóközönség metróalagutakból, állomásokról történő biztonságos eltávozása érdekében indokolt ezen berendezések vészhelyzetben történő működése.

Jelen szakhatósági állásfoglalásom kialakításakor figyelembe vettem a 1394/5/1999. számú szakhatósági állásfoglalásban, a 1394/6/1999. számú értelmező levélben és a 2000. február 22-én készült 1058/1/2000. számon iktatott jegyzőkönyvben rögzített szakmai

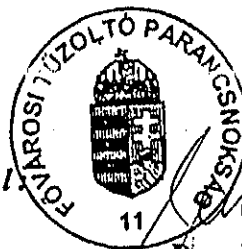
véleményeket, megállapításokat. Az állásfoglalásom kizárólag a létesítendő metróvonal alagútjainak, valamint az alagutakban kialakítandó nyomvonalas rendszereknek (vágányok, jelző-, és biztosító-berendezések, hírközlési rendszerek, járműtelepi vágányhálózat, stb.) engedélyezésére vonatkozik. Az állomásokat csupán, mint a nyomvonalas rendszer közbeiktatott szerkezeti elemeit vizsgáltam. Konkrét kialakításukról (építészeti, gépészeti, stb.) állásfoglalásomat a tervek kidolgozási szintjét figyelembe véve csak az építési engedélyezés időszakában áll módomban kialakítani.

Ezt a szakhatósági állásfoglalást a létesítéshez szükséges vasúti hatósági engedély iránti kérelemhez kell mellékelni.

Az állásfoglalás ellen jogorvoslattal élni csak az engedélyező hatóság által az ügy érdemében hozott első fokú határozat ellen benyújtott fellebbezéssel lehet.

Budapest, 2003. április 4.

Tisztelettel,



Dr. Bende Péter
tűzoltó vezérőrnagy



46

21. sz. melléklet

Budapesti Közlekedési Részvénytársaság

Vezérigazgató

1980 Budapest, Akácfa u. 15. / Telefon: 461-6554 / Fax: 461-6557 / Email: bkv@bkv.hu

T. P. M. - M. H. 2. H. 1. 2004.

UM T. H. H. 2. H. 1. 2004.
02/05
L. H. 2. H. 1. 2004.
03.05.
07.5.

Dr. Pintér József Úr!

Igazgató

Fővárosi Közlekedési Felügyelet

Tisztelt Igazgató Úr!

A FV / UV / NS / A / 115 / 39 / 2004 számon küldött levelében a hatósági egyeztető tárgyaláson elhangzott észrevételekhez feltett kérdéseinek megfelelően a korábban általunk kiadott üzemeltetői véleményt az alábbiaknak megfelelően egészítem ki:

1. A budapesti metróvonalak üzemeltetője, így a Dél-Buda – Rákospalota metróvonal üzemeltetője is a Budapesti Közlekedési Részvénytársaság szervezeti keretén belül működő Metró Üzemigazgatóság.
2. A Dél-Buda – Rákospalota metróvonal járműtelepének vágányképe és technológiája az 1999. évben a BKV Rt.-n belül egyeztetett állapotot tükrözi. Amennyiben a beadott tervdokumentációban az azóta bekövetkezett műszaki fejlődés, technológiai tapasztalatok, vagy az üzemeltetés szempontjai esetleg változtatásokat tennének szükségessé, a kivitelezés megkezdése előtt az engedély módosítását fogom kezdeményezni.

3. A nagysebességű fékpróbák korlátozások nélkül csak megfelelő hosszúságú próbapályán végezhetők el. Ennek hiányában megoldást jelent:

- A már üzemelő próbapályák felhasználhatóságának biztosítása
- A vonatalagútban megfelelően kialakított próbaszakasz biztosítása

Ez utóbbi változat azonban korlátozza a rendszeresen üzemszünetben végzett technológiai műveleteket és ellenőrzéseket, így ezeket össze kell hangolni.

4. A csúcsidőben tervezett 90 másodperces vonatkövetés korszerű automatikus üzemben valósítható meg, mely a tervezett járműkapacitás mellett feltehetően minden esetben biztosítja a várható utasforgalmi igények belátható időtávon belüli kielégítését.

A fentiekben megfogalmazott üzemeltetői vélemény kiegészítésekkel a Dél-Buda – Rákospalota metróvonal első vonalszakaszának építésére a vasúthatósági építési engedély kiadható.

Budapest, 2004. március 1.

Fővárosi Közlekedési Felügyelet	
Szakág	mell
Erkezett	2004. MARCH 05
Küldő	FV/UV/NS/A/115/39/2004
Küldő	NS
Megjegyzés	

Bu' Üdvözlettel:

Aba Botond

DBR Metró . 1053 Budapest, Curia u. 3.		
Iktatószám: 37/2004.		
Érkezett: 2004 JAN 08.		
Melléklet:	Ügyintéző:	Előzmény:
	P3/1901	

21/a sz. melléklet

Iktatószám: 46/ 4 /2004.

Ügyintéző: Tilly Nándor

Telefon: 44-104

Kelt: 2004.01.05.

Melléklet: db

Hiv. szám:

Ügyintézőjük:

Szakterület:

DBR Metró Projektigazgatóság

ce: P.V.T.

Gulyás László

Igazgató úr

Tárgy: Üzemeltetői hozzájárulás

Tisztelt Igazgató úr !

A FÖMTERV Rt. a 2003. december 12-én kelt, 50/4598/2002. iktatószámú levelének mellékleteként megküldte Igazgatóságunk részére a 4-es metró vonal Vasúthatósági Engedélyezési Terv módosított vonaltervét (Tsz.: 50.98.200-I/2-M4 kötet) kérve, hogy ennek tanulmányozását követően üzemeltetői hozzájárulásunkat az Önök részére küldjük meg.

A tervek áttanulmányozása, valamint az Önök, illetve a FÖMTERV képviselőivel 2003. december 19-én lefolytatott egyeztető tárgyalás alapján az üzemeltetői hozzájárulásunkat az alábbiak figyelembevételével adjuk meg:

1. A végleges vonaltervekben (mely a konkrét jármű, illetve a ténylegesen megépült alagút paramétereinek ismeretében készül) az oldalgyorsulás értékeknek még kell felelni az OVSZ-II. 2.6. pontjában leírtaknak, tehát „maximum 0,33 m/sec² oldalgyorsulással” csak külön engedély alapján szabad számolni.
A tervezésnél törekedni kell arra, hogy a szerelvény súlypontjában szabad oldalgyorsulás ne keletkezzen.
2. Szolgálati vonatoknál maximum 40 km/h sebességgel kell számolni.
3. A hatóság állásfoglalása alapján a mozgó keresztezési középrészeknek felvághatónak kell lenni.
4. A kitérők számozása meg kell egyezzen a Metró F.1. Jelzési Utasításban leírtakkal.

5. A 13. és 14. sz. kitérők egy később megépülő vonal kiágazását teszik lehetővé. Ezen kitérők az I. ütemben még ne épüljenek be. A kitérők helyén olyan speciális lekötések készüljenek, amire később – a folyópálya helyére – a kitérők is lekötethetők lesznek.
6. Ne ragaszkodjunk az UIC54-es sín beépítéséhez. Az 54-es sínrendszert – típus megjelölés nélkül – mint kötelező minimum írjuk elő (lehet, hogy a beépítés idején már csak 60 kg-os sínek lesznek gazdaságosan beszerezhetők).
7. A rádió környékére speciális – zaj- és rezgéscsökkentő kialakítású – felépítményszerkezet beépítését írja elő a terv.
8. A járműtelepi vágányok kiágazó kitérői (9. és 10. sz.) ne legyenek függőleges ívbe telepítve.

Budapest, 2004. január 5.

Üdvözlettel


Dr. Szabó Tamás
Üzemigazgató



MAGYAR GEOLÓGIAI SZOLGÁLAT

Budapesti Területi Hivatal

1145 Budapest, Kolumbusz u. 17-23.

Tel./Fax: (1) 220 8294

Ikt.sz.: 271-2/2003
Üi.: Tóth ÁlmosBKV Rt. Budapesti Közlekedési Részvénytársaság
DBR Metró Projekt Igazgatóság**Tárgy:** Budapest, 4-es metróvonal I. szakasz, vasúthatósági engedélyezési eljárás, I. fokú földtani szakhatósági határozat

Tárgyi, 53-372/2003. sz. levelükre való hivatkozással beidézzük a Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség számára írott 580-5/2002 sz. (2002-11-26) határozatunk teljes szövegét. A határozatot jelen vasúthatósági eljárásban is érvényesnek tartjuk.

„Hivatalunk az Önöknek megküldött tárgyi 580-3/2002 sz. határozatot a DBR Metró Projekt-igazgatóság, az EUROMETRO Kft, a MÉLYÉPTERV Kultúrmérnöki Kft. és Hivatalunk képviselői által tartott megbeszélés Emlékeztetője szellemében az alábbiakban *módosítja*.

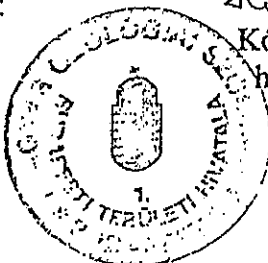
a Hivatal a határozatban foglalt *szakmai kritériumok megtartásával*, azokat további *feltételekkel kiegészítve* hozzájárul az előzetes környezetvédelmi engedély kiadásához:

- a dunai átvezetés körülményeinek jobb megismerése, az esetleg szükségessé váló kisebb mérvű nyomvonal-módosítás előkészítése céljából előírt vizsgálatokat a tenderkiírásokkal párhuzamosan elvégeztetik;
- a megrendelő DBR Metro a metrótervezés, -építés további időszakában időben biztosítja hivatalunk képviselője (Tóth Álmos geológus, vezető főtanácsos, esetenként a hivatal által jelzett más személy) számára:
 - a munkaközi tervekbe való betekintés és véleményalkotás lehetőségét;
 - a tenderkiírás(ok) tervezetének földtant érintő előírásai, feltételei megismerése, az azokról való véleményalkotás lehetőségét;
 - a kiválasztott kivitelező kiviteli tervezési folyamatában a munkaközi tervek megismerését, azok véleményezését;
 - a kivitelezési munka nyomon követését, a munkahelyek esetenkénti megtekintését;
 - a vizsgálati (beleértve a monitoring-rendszert) eredményekbe való betekintés és véleménynyilvánítás lehetőségét;
 - a földtant érintő alapadatokat, értékeléseket hivatalunknak megküldik.”

Budapest, 2003-03-25.

Tisztelettel:

DBR Metró	1053 Budapest, Curia u. 3.	
Iktatószám:	138/28/2003	
Érkezett:	2003 MARC 26.	
Melléklet:	Ugyanazó:	Előzmény:
0	FD	K-372/03



Kókay Ágoston
hivatalvezető

KÖZÉP-DUNA-VÖLGYI VÍZÜGYI IGAZGATÓSÁG

mint I. fokú vízügyi hatóság

1088 Budapest, Rákóczi út 41.

Tel: 477-3500

Fax: 477-3579

Ügyfélfogadás: hétfő 9⁰⁰ - 15³⁰, szerda 9⁰⁰ - 15³⁰, péntek 9⁰⁰ - 13⁰⁰

Kedden és csütörtökön az ügyfélfogadás szünetel!

Szám: H.78.178-3/2003.

Hivatkozási számuk: 53-557/2003.

Előadó: Csipes Judit
Tahy Ágnes
Stimm Gábor

2003-07-01
21/15h7/2003.

Tárgy: Budapest 4-es metróvonal I. szakasz
vasúthatósági engedélye

Budapesti Közlekedési Rt

1980 Budapest
Akácfa u. 15.

DBR Metró . 1053 Budapest, Curia u. 3.		
Iktatószám: 138/29/04/2003		
Érkezett: 2003 JÚL 17.		
Melléklet:	Ügyintéző:	Előzmény:
Q	PJ/NMT	K-557/03

cc = PVT

T. Cím tárgyi ügyben benyújtott kérelmére a 72/1996. (V.22.) Korm.rendelet 20. §. (1) bek. és a 15/1987. (XII.27. KM-ÉVM együttes rendelet 1.sz. mell. 15. pontja alapján a FÖMTERV Rt. által vezetett tervezői konzorcium (Tsz: 50.98.200) által készített " Budapest 4. metróvonal vasúthatósági engedélyezési terve" című dokumentációra szakhatósági állásfoglalásomat az alábbiak szerint adom meg:

A Budapest 4-es metróvonal I. szakasz állomásainak kialakításával kapcsolatosan víziközművek kiváltása, azok új nyomvonalon történő építése, monitoring rendszer kiépítése szükséges, valamint a metró állomások és vonali műtárgyaknál keletkező csurgalékvizek tisztítására - amennyiben olajjal szennyeződhetnek és előtisztító műtárgy kerül betervezésre - előtisztító berendezések kerülnek beépítésre.

Tervezik továbbá a Sasadi árok, Beregszász úti árok, Irhás árok korrekcióját. A tervezett vízelétesítmények megvalósítása, vízimunkák végzése vízjogi létesítési engedélyezési kötelezettség alá tartozik.

Tervezett vízelétesítmények, vízimunkák állomások szerint a 50.98.200 témaszámú terv alapján:

Metró Járműtelep:

Vízhálózat

DN 200 építése Borszéki u. és új út alatt (DN 100 és DN 150 kiváltása)

Csatorna

Járműtároló és mosóépület szennyvizeinek előtisztítására beépítendő olaj -és benzinfogó műtárgy

Kelenföldi pu. (Etele tér - Örmező térsége):

Vízhálózat

Etele téri DN 150 kiváltása

Budaörsi úti DN 250-400 kiváltása

Csatorna

Meglévő Somogyi u. és Összekötő út csapadékvíz elvezetés átépítése új nyomvonalon
Sasadi árok átépítése (Beregszászi árok torkolattal együtt)
Irhás árok zártszelvénybe helyezése új nyomvonalon
Budaörsi úti szennyvízgyűjtő új nyomvonalon és új csatorna építése
Beregszászi úti szennyvízgyűjtő átépítése új nyomvonalon
Budaörsi úti főgyűjtő út keresztezések átépítése

Tétényi út:

Vízhálózat

Lakótelepi zóna DN 150 és DN 300 ideiglenes kiváltása

Csatorna

ø 50 cm csatorna kiváltása

Bocskai út, Móricz Zs. körtér, Szt Gellért tér állomások esetében a víziközmű kiváltás a "Gellért tér - Bartók B. út - Móricz Zs. körtér - Fehérvári út - Bocskai út csomópontok átépítése (vízellátás-csatornázás)" tárgyú FŐMTERV Rt. 50.01.005-K számú tervek alapján H.64 308/2002. sz. (vízikönyvi szám:D.2/3/962, D.2/1/1138) alatt vízjogi létesítési engedélyt kapott (már megvalósultak).

Fővám tér:

Vízhálózat

Duna- parti DN 1200 és Kiskörúti DN 1000, valamint a DN 300 vezeték átépítése

Csatorna

Meglévő 100/200 cm belméretű csatorna egy része ø 180 cm belm.-re átépül
ø 50 té. csatorna kiváltása

Kálvin tér:

Vízhálózat

DN 1200 méretű kiskörúti főnyomócső kiváltása

Csatorna

290/150 cm belméretű csatorna kiváltása

Népszínház utca és Rákóczi tér: átépítés, kiváltás nincs

Keleti pályaudvar-Baross tér:

Vízhálózat

DN 500 főnyomócső helyett DN 300 épül.

Csatorna

Thököly u.-i ø 136 cm csatorna kiváltás,

Murányi u.-i ø 80 cm csatorna építése

A MÉLY-TERV Kft. tervei alapján a Kerepesi út, Baross tér közműveit érintő 2 sz. kijárat kialakításával kapcsolatos közmű kiváltásokra ill. építésekre a vízjogi létesítési engedélyezési eljárás folyamatban van. Ezen terv nem tartalmazza a fentebb felsorolt víziközműveket.

Meglévő víziközművekre történő rá - ill. lecsatlakozás nem vízjogi létesítési engedélyköteles, mivel a vízbekötéssel és szennyvízelvezetéssel kapcsolatban a közmű üzemeltetők (FVM Rt., FCSM Rt.) elvi nyilatkozatai a mértékadók. Ugyancsak nem tartozik vízjogi engedélyezési kötelezettség alá a csurgalékvizek és a szennyvizek közcsatornába történő beemelésének biztosítására a metró műtárgyakon belül létesítendő tározók, átemelők.

A Gellért téren és a Fővám téren a felső rakpart vonalában húzódik a Fővárost védő elsőrendű védvonal. A védvonal kezelője a Fővárosi Önkormányzat, üzemeltetője a Fővárosi Csatornázási Művek.

A vasúthatósági engedély kiadásához az alábbi kikötésekkel hozzájárulok:

1.) A környezetvédelmi engedélyezési eljárás során elfogadott 4. metróvonal I. szakasz (Kelenföldi pályaudvar – Keleti pályaudvar) u.n. "optimalizált" (I./d) nyomvonal engedélyét tartom megvalósíthatónak.

2.) Az állomások kialakításával kapcsolatosan tervezett vízelétesítmények megvalósítására, a tervezett vízimunkálatokra a "Tervezett vízelétesítmények, vízimunkák állomások szerint a 50.98.200 témaszámú terv alapján" fejezetben felsoroltakra - Igazgatóságomtól vízjogi létesítési engedélyt kell kérni.

3.) A Gellért téren és a Fővám téren a felső rakpart vonalában húzódó Fővárost védő elsőrendű védvonallal kapcsolatos előírások:

- 3.1. Az építés során a védvonal védképességét folyamatosan biztosítani kell. Amennyiben a védvonalat a kivitelezési munkák érintik, a tervezett munkálatokat a FCSM Környezetgazdálkodási és Árvízvédelmi Főosztályával és a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatósággal előzetesen egyeztetni kell.
- 3.2. A területen érvényes mértékadó árvízszint (MÁSZ) 103,57 mBf. A főváros területén a védvonalnak MÁSZ felett 1,3 m biztonsággal kell rendelkeznie.
- 3.3. A tervezett kiviteli munkálatok a Duna két oldalán húzódó partfalakat, az ezeket biztosító lábazati kőszórást valamint az alsó és felső rakpart állapotát kedvezőtlenül nem befolyásolhatják.
- 3.4. A Gellért téri és a Fővám téri állomás kiviteli terveinek készítése során a medret, a partvédőműveket, a rakpartokat és az árvédelmi vonalakat érintő beavatkozásokat az FCSM Környezetgazdálkodási és Árvízvédelmi Főosztályával és a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatósággal előzetesen egyeztetni kell. A kiviteli tervek készítésekor a méretezéshez a mértékadó árvízszintet és az ehhez viszonyított (becsült) mértékadó karsztvízszintet, rétegvíz-, illetve talajvízszintet kell figyelembe venni. A kiviteli terveket a munkaterület átadás-átvételi eljárásának megkezdése előtt jóváhagyásra be kell nyújtani a KDV-VIZIG-re. A fenti létesítmények kiviteli terveinek tartalmaznia kell a védvonal és a partfalak tulajdonosának és üzemeltetőjének jóváhagyó állásfoglalását.
- 3.5. A kivitelezést csak a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság írásbeli hozzájárulása esetén lehet megkezdeni.
- 3.6. A partfalakat, védvonalakat érintő munkálatok végzésekor az FCSM RT.-től szakfelügyeletet kell kérni.
- 3.7. Árvíz esetén amennyiben szükséges a munkavégzést az érintett szakaszon fel kell függeszteni. Amennyiben a választott kivitelezési technológia mellett árvíz esetén vízbetörésre vagy talajtörésre lehet számítani a munkaterületet ezek elleni védelmét biztosítani kell. A munkálatok felfüggesztéséből és a védekezésből eredő költségek a beruházót terhelik. Az esetlegesen keletkező károkért a Vízügyi Igazgatóság felelősséget nem vállal.

4.) Monitoring rendszer kiépítése az építés megkezdése előtt egy évvel szükséges, az észlelést az építés előtt, alatt és annak befejeztével is folytatni kell. Az észlelő kutakat úgy kell kiépíteni, hogy a vízszint és a vízminőség figyelésére is alkalmasak legyenek.

Talajvíz monitoring létesítése szükséges a következők szerint:
az állomás műtárgyak mellett legalább 2-2 db talajvízszint (és vízminőség) észlelőkút, de az Etele tér, a Bocskai u., Kálvin tér, Baross tér (Thököly út mentén különösen) legalább 4-4 db észlelőkút.

Rétegvíz, karsztvíz monitoring kiépítése szükséges:
a Tétényi úti állomás keserűvizes terület felé eső oldalán,
a Gellért téri állomásnál a Bp/B/88 vízikönyvi számú, ill. H.65.293-2/2002. számú elvi vízjogi engedély alapján készült, jóváhagyott tervek szerint,
a Fővám téri állomásnál, illetve a kihúzó műtárgynál,
a Kálvin téri állomásnál.

A monitoring rendszer kiépítésére vízjogi létesítési engedélyt kell kérni Igazgatóságomtól.

Az építés, vagy az üzemeltetés során kitermelt felszín alatti vizeket a területi kategóriának megfelelő minőség esetén felszíni befogadóba, vagy közcsonnába lehet bevezetni az üzemeltetővel történt egyeztetést követően.

5.) A Sasadi árok, Beregszász úti árok, Irhás árok korrekciójára, ill. zárt szelvénybe helyezés tervezésénél figyelembe veendő kiépítési vízhozam $NQ_{1\%}$.

Indoklás

A meglévő vonalas vízelétesítmények (ivóvízvezeték, csatornahálózat (szennyvíz és csapadékvíz) és árvízvédelmi védvonal) keresztezése és azok megközelítése nem okozhat tartós üzemzavart (műszaki hibát) a 21/2002 (IV. 25.) KöViM rendeletet alapján.

A METRO építése – a Duna alatti átvezetés – nem befolyásolja a folyam vízjárását, még az építés ideje alatt sem.

A Gellért téri és Fővám téri állomások kiépítése még az építés idején sem befolyásolhatja az itt húzódó elsőrendű védvonal védképességét, a partvédelem biztonságát. Előírásokat a 3. részben a 15/1997. (IX. 19.) KHVM rendelet alapján tettem.

A metró létesítmények befolyásolják a víztartó képződményeket, azonban káros mértékű változás az áramlási viszonyokban nem következhet be, ennek ellenőrzésére a 4. részben észlelőrendszer kiépítését írtam elő a VgTv. 14. § (1) és 15. § (1) pontjai alapján.

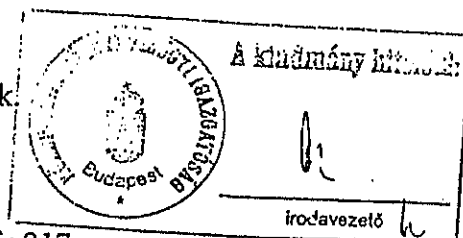
A Tétényi úti állomás keserűvizes gyógyvízkészlettel rendelkező területtel határos, a 38 hm szelvénytől kezdve a fekvő felől termál karsztvíz (Gellért tér és dunai átvezetés), vagy rétegvíz (pesti oldal) megjelenése valószínűsíthető a vetőzónák keresztezésekor.

A felszín alatti vizek észlelése és kitermelése vízjogi engedély köteles tevékenység. Az építés ideje alatt a munkagödör víztelenítése az építés része, ezért külön vízjogi engedély beszerzése nem szükséges.

Az ügyben hozott döntésről tájékoztatást kérek.

B u d a p e s t, 2003. június 25.

Józsa Norbertné sk.
osztályvezető



Kapja: 1./ címzett+mell

2./ Fővárosi Közlekedési Felügyelet, 1368 Budapest 5., Pf.: 217



29

24. sz. melléklet

KÖZPONTI
KÖZLEKEDÉSI FELÜGYELET
VASÚTI FELÜGYELET
VASÚTGÉPÉSZETI OSZTÁLY

1066 Budapest, Teréz krt. 62.
E-mail: talscher@kkf.kf.hu

Levélcím: 1387 Budapest 62. Pf.:30.

Tel.: 4741-786 Fax: 312-6614
Internet: <http://www.kkf.hu>

VF/360/01/2004

Tárgy: Dél-Buda – Rákospalota metró-
vonal Kelenföldi pu. –Keleti pu.
közötti szakaszának vasútható-
sági engedélyezéséhez szakha-
tósági hozzájárulás

Előadó: Alscher Tamás
osztályvezető

Telefon: 474-1786 postai
36-48 vasútüzemi

Hiv.szám: FV/UV/NS/A/115/12/2004

Előadójuk: Káplár József

Melléklet: 1 klt. tervdokumentáció

FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSI FELÜGYELET

Budapest
Andrássy út 8.

1061

A Fővárosi Közlekedési Felügyelet, mint engedélyező hatóság hivatkozott számú megkeresésére, a Dél-Buda - Rákospalota metróvonal hatósági engedélyezési eljárásához, a rendelkezésre álló „Járműtelep Technológiai Műszaki Leírás” (Tsz.: 50.700 III/1-I-001-M01), valamint a „JÁRMŰTELEP Egyesített járműtelepi vágány, út , forgalom-technika, műtárgy tervek” című dokumentáció (Tsz.: 50.98.200) „Műszaki Leírás” (Tsz.:50.98.200 III/2-, III/3-I-002-M01); „Egyesített Helyszínrajz” (Tsz.: 50.98.200 III/2-, III/3-R-002-M01) című dokumentumai alapján, feltételekkel

a szakhatósági hozzájárulást megadom.

1. Feltételek:

- 1.1. A járműtelephez tartozóan legalább 1000 m hosszúságú próbapályát kell kiépíteni legkésőbb a metró-üzem próbaüzemének megkezdéséig, melyen a prototípus és a sorozat járművek első hatósági járművizsgálja az engedélyezett sebesség + 10% sebességtartományban – mindkét menetirányban - biztonságosan lefolytatható.
- 1.2. A próbapályán megfelelő hosszúságú
 - 1.2.1. gyorsító szakaszt, amelyen a jármű álló helyzetből $v_{eng} + 10\%$ sebességre a rendelkezésre álló gyorsítási teljesítményével képes felgyorsulni (jármű hosszával együtt kb. 500 m hosszúság szükséges);
 - 1.2.2. sebességmérő szakaszt, amely a sebesség megállapításához szükséges sík és egyenes pályaszakasz kell legyen; a sebességmérő pályaszakasz hossza legalább 50 m hosszúságú kell legyen;

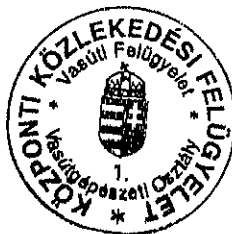
- 1.2.3. fékútmérő-szakaszt, mely sík, egyenes, legalább 300 m hosszúságú pályaszakasz kell legyen;
- 1.2.4. biztonsági szakaszt, mely legalább 150 m hosszúságú kell legyen, kell kiépíteni.
- 1.3. A próbapálya sebességmérő és fékútmérő szakaszaiba kitérőt beépíteni tilos.
- 1.4. A próbapályát úgy kell kialakítani, hogy azon a metróüzemben alkalmazott harmadik sínes áramellátás, valamint az ott alkalmazott vonatbefolyásoló rendszer üzemeljen, melyen minden vészhelyzet és rendkívüli esemény imitációja szándékosan, a próbavezető külön utasítására elvégezhető.
- 1.5. A próbapálya hosszát – a fékútmérő szakasz kivételével – a technika elismert szintjén álló és biztonságtechnikai szempontból is kimagasló biztonsági színvonalat képviselő gépi berendezések alkalmazása esetén, a Fővárosi Közlekedési Felügyelet és a Központi Közlekedési Felüggyellett külön jóváhagyatva lehet csökkenteni.
- 1.6. A próbapályát illetéktelenek számára megközelíthetetlen módon el kell keríteni.

A DBR Metró járműtelep MÁV összekötő vágányának vasúthatósági engedélyezési eljárását a Központi Közlekedési Felügyelet KK/VF/NS/A/17/01/2004 számon tárgyalja. Az ügy jelenleg a környezetvédelmi hatóság szakhatósági hozzájárulására vár.

A szakhatósági hozzájárulást a 15/1987.(XII.27.) KM-ÉVM együttes rendelet 9.§ alapján adtam ki.

A feltételeket a vasútról szóló 1993. évi XCV törvény 9. § (1) bekezdése, valamint a 28/2003. (V. 8.) GKM sz. rendelet 9. § (4) bekezdésében és 11. § alapján hoztam, mivel a járművek hatósági vizsgáztatása, üzemeltetése, valamint a metróüzem biztonságos fenntartása a fent előírt hosszúságú próbapálya kiépítése nélkül nem lenne lehetséges.

Budapest, 2004. február 16.




Alscher Tamás
osztályvezető-főmérnök

Fővárosi Közlekedési Felügyelet	
Szaksz.	 mell. 16.
Elkezdett	2004 FEB 16
Irattár	FV/VF/NS/A/115 08 2004
Megjegyzés	NS



FEJLESZTÉSI ÉS FORRÁSALLOKÁCIÓS FŐOSZTÁLY

Budapesti Közlekedési Rt.
DBR Metró Projekt Igazgatóság

Gulyás László úr
projekt igazgató

Tárgy: DB-R metróvonal egyeztetés.
Ügyintéző: Köller László
Tel.: 432-3941
Gy.49-25/2003.

BUDAPEST

Curia u. 3.
1053

Tisztelt Igazgató Úr!

DBR Metró		1053 Budapest, Curia u. 3.
Iktatószám:		138/22/03
Érkezett:		2003 FEBR 14.
Melléklet:	Ügyintéző:	Előzmény:
0	PJ/AM	K-02/03

cc: GL, P.V.T.

A budapesti 4.sz. Dél-Buda – Rákospalota-Újpest metróvonal összefoglaló dokumentációját 53-02/2003.sz. levelükkel megkaptuk. A tervezett nyomvonal Budapest-Kelenföld és Budapest-Keleti pályaudvarok térségét érinti. Az érintettség kapcsán megállapítjuk, hogy az 50.98.200 tervszámú dokumentáció összhangban van a korábbi egyeztetésekkel, vasúti hozzájárulásokkal. Budapest-Kelenföld és Budapest-Keleti pályaudvarok vasútfejlesztési tervei nem változtak olyan irányban, mely a korábban egyeztetett metró létesítményeket közvetlen érintik, így fejlesztési szempontból korábbi nyilatkozatunkat megerősítjük.

Tájékoztatásul közöljük, hogy Budapest-Kelenföld pályaudvar esetében a DB-R. létesítése kapcsán készített Kerületi Szabályozási Tervben szereplő jobb-parti üzemi pályaudvar létesítéséről a MÁV Rt. lemondott, és a területet más célokra kívánja felhasználni, a kétszintű területhasználatot lehetővé tevő övezeti besorolás lehetősége alapján. Ez a vasútfejlesztési módosulás nincs kihatással a metró járműtelep létesítményeire. A kiviteli terveknél az Etele téri metrókijárat és aluljáró kapcsolata tervezésénél kérünk majd további egyeztetést ennek figyelembe vételével.

Korábbi véleményünkkel megegyezően javasoljuk megvizsgálni annak a lehetőségét, hogy a gyalogos- és peronaluljárónak ne csak a két végponton legyen kapcsolata a metrószinttel.

Ez úton is felhívjuk a figyelmet Budapest-Kelenföld pályaudvar felvételi épület átépítésének, ill. egy új felvételi épület létesítésének fontosságára. A MÁV Rt. szorgalmazta az Etele tér új forgalmi rendjéhez, és lesüllyesztett térszintjéhez igazodó utasforgalmi létesítmények megvalósítását, de a meglévő épület helyi védettség alá helyezése a projekt indítását eddig megakadályozta. A fővárosi egyeztetéseken a Főpolgármester Úr ígéretet tett, hogy a 4-es metró építése időszakában, a kialakuló új városközpont-hoz illeszkedő felvételi épület

megvalósítását támogatni fogják. A DB-R metró további tervezési munkái során a felvételi épülethez való utasforgalmi csatlakozás ügyében egyeztetést javasolunk.

Budapest-Keleti pályaudvar esetében megtörtént a 2-es metróvonal második kijárat vasúti egyeztetése. Ez illeszkedik a Keleti pályaudvar felvételi épület előkészítés alatti rekonstrukciójához, és egyben lehetőséget ad az aluljáró továbbvezetésére a Kerepesi úti oldalon tervezett elővárosi vágánycsoport felé.

Budapest, 2003. február 11.

Üdvözlettel


Mangel János
főosztályvezető

