



Nemzeti
Közlekedési
Hatóság

Kiemelt Ügyek Igazgatósága

DBR Metro		1077 Budapest, Pf. 62/2/31.
Iktatószám:		2239/4/2010
Érkezett:		2010 JUL 29.
Melléklet:	Ügyintéző:	Előzmény:
Jenyer	STN/UN	2239/2010

Ügyiratszám: KU/VF/3014/15/2010. **Tárgy:**
Ügyintéző neve: Hartung István
Elérhetősége: (+36) 1-474-1727

DBR 4 sz. metróvonal.
Kelenföldi állomás építése, bal
vágány 0+21,90 - 5+00,00
valamint jobb vágány 0+25,70 -
5+45,00 szelvények közötti vasúti
pályafelépítmény engedélyezése.
- a címzetteknel jelzett pld.

Ikt.sz: 2239-004/2010



BED_8MSG3T93N41

DBR Metro - (C) Atlasz

Mellékletek:

HATÁROZAT

A **Budapesti Közlekedési Zrt. DBR Metró Projekt Igazgatóság** (1077 Budapest, Kéthly Anna tér 1., továbbiakban. Ügyfél) nevében eljáró **Tóth T. D. Kft.** (1107 Budapest, Basa u. 22.) 2010. június 10-én kelt, 012-2010/0754/KM. számon benyújtott „DBR 4 számú metróvonal. Kelenföldi állomás építése, bal vágány 0+21,90 - 5+00,00 valamint jobb vágány 0+25,70 - 5+45,00 szelvények közötti vasútpálya felépítményi terveinek engedélyezése.” tárgyú kérelme alapján a következő döntést hoztam.

Az Ügyfél fenti tárgyban előterjesztett kérelmeinek, azok érdemi vizsgálatát követően

helyt adok

A határozat csak a határozat számával záradékolt, ENG 6 03 00 01 10 04 12. tervszámú, „6. **Kelenföldi állomás építése** bal vágány (0+21,90 - 5+30,00) valamint jobb vágány. (0+25,70 - 5+00,00) szelvények között **03. Pályaépítés.**” című engedélyezési tervekkel együtt érvényes:

A jogerős végrehajtható építési engedély

2013. december 31-ig érvényes.

Az építési engedélyt a tervdokumentációban foglaltak alapján az **alábbi feltételekkel megadom.**

A. Engedélyezési feltételek:

1. Az engedélyben foglalt jogok és kötelezettségek a Budapesti Közlekedési Zártkörű Részvénytársaságot (BKV Zrt., 1072 Budapest, Akácfa u. 15.), vagy jogutódját illetik, illetve kötelezik.
2. Az engedély idegen tulajdonban lévő ingatlanok igénybevételére nem jogosít, polgári jogi kérdéseket nem dönt el, a jogszabályokban előírt egyéb engedélyek és hozzájárulások megszerzésének kötelezettsége alól nem mentesít.

3. Az Ügyfélnek gondoskodnia kell az építés kezdését megelőzően az építési munkákhoz kapcsolódó, és az üzemeltetéshez szükséges egyéb (közmű, építéshatósági, területfoglalási, fakivágási, stb.) engedélyek és kezelői hozzájárulások megszerzéséről.
4. Az Ügyfélnek gondoskodnia kell a kivitelezési munkák organizációs és forgalomtechnikai egyeztetéséről, valamint az 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, közintézmények és pályaudvarok biztonságos gyalogos és gépjárművel történő megközelítéséről.
5. A kivitelezési tervdokumentációt biztonsági és egészségvédelmi tervvel kell ellátni.
6. Amennyiben a kivitelezés során eddig Magyarországon nem alkalmazott szerkezeteket, alkatrészeket, technológiákat kívánnak alkalmazni, úgy ezekkel kapcsolatban a beépítés előtt a 18/1998. (VII. 3.) KHVM rendelet 1. számú mellékletében kiadott Országos Vasúti Szabályzat II. kötet (továbbiakban: OVSZ II.) 1. fejezet 1.2. pontja szerint kell eljárni.
7. Az engedélyezett létesítmények és tartozékaik csak a jelen határozatban meghatározott módon építhetők és üzemeltethetők.
8. Ha az Ügyfél a kivitelezés során az engedélyezett tervtől, illetve a létesítési engedélytől el kíván térni, az eltérés engedélyezésére 4 példány módosított tervdokumentációt és az eltérés okát részletező műszaki leírást köteles előzetesen elbírálásra az engedélyező hatósághoz benyújtani.
9. Az engedély esetleges átruházásához az engedélyező hatóságtól engedélyt kell kérni.
10. Az engedély alapján végzett kivitelezési tevékenység csak akkor kezdhető meg, ha az építőipari kivitelezői tevékenységről, az építési naplóról és a kivitelezési dokumentáció tartalmáról kiadott 191/2009 (IX. 05.) Kormányrendelet 11. §-ában előírt, a kivitelezővel szemben támasztott követelményeket teljesítették.
 Ügyfél köteles a kivitelezési tevékenység megkezdésének időpontját és az építési napló megnyitásának napját a kivitelezés megkezdését követő 15 munkanapon belül az NKH KÜI Vasúti Hatósági Főosztálynak mint építésfelügyeleti hatóságnak bejelenteni. A használatbavételi engedély megszerzése előtt – a létesítési engedély érvénytartamán belül – az engedélyezett létesítményeken próbaüzemet kell tartani. A próbaüzem időtartamát a forgalomba helyezés során az üzemeltető BKV Zrt. Műszaki Igazgatóság Infrastruktúra Főmérnökség helyszíni jegyzőkönyvben rögzített eljárás során határozza meg, de az nem lehet hosszabb 6 hónapnál.
 A forgalomba helyezéskor a szükséges üzemi és műszaki korlátozásokat is elő kell írni. A próbaüzem eredményéről az engedélyező hatóságot a használatbavételi eljárás során tájékoztatni kell.
11. A létesítmény első üzembehelyezését követően Ügyfél köteles annak rendeltetésszerű és
12. biztonságos használatra alkalmas állapotáról, rendszeres és szakszerű karbantartásáról, javításáról folyamatosan gondoskodni.
13. A létesítmény üzemeltetése során a Nemzeti Közlekedési Hatóság Közép – magyarországi Regionális Igazgatóság 5186/2/2008. sz. alatt jóváhagyott, „Metró pályaépítési és fenntartási műszaki adatok és előírások” vonatkozó előírásait kell betartani.

B. Megvalósítási feltételek:

A vágányok a bányászott alagútból indulnak, a bal vágány a 0-21,900, a jobb vágány a 0+25,700 szelvényvel kezdődik. A vágányok végeire hátracsúszó energiaemésztős ütközőbakok épülnek 13,750 m hosszon. A fordító csonkavágányok $t = 4,750$ m vágánytengely távolsággal egyenesen haladnak a kettős vágánykapcsolatig. A betervezett kettős vágánykapcsolat tengelytávja is 4,750 m és B54.XI-1:9 rendszerű kitérőkből áll. A vágánykapcsolat első két kitérője egyenes állású, az állomás felőli másik két kitérője pedig kifordított.

A 3.sz. és a 4.sz. kitérők után, a vágányok egy 13,177 m hosszú egyenes közbeiktatását követően $R=300$ m sugarú, túlemelés nélküli ívvel haladnak az utas peronok mellé. A peronok mellett és azokat követően összesen mintegy 170 m hosszon a vágányok egyenesek, párhuzamosak, $t = 15,000$ m. Peron után a bal vágány 3+21,471 szelvényébe a 7.sz., jobbos, B54.XI-1:9 rendszerű kitérő, a jobb vágány 3+17,645 szelvényébe a 8.sz., balos, B54.XI-1:9 rendszerű kitérő épül be. E két kitérő biztosít kapcsolatot a Járműtelep III. és IV. vágányával.

A 7.sz. kitérőt követően a bal vágány egy $R= 2500$ m sugarú túlemelés nélküli bal ívben haladva éri el a pajzsindító műtárgy végét és az 5+30,000 szelvényben csatlakozik a bal vágány alagúti szakaszához.

A jobb vágányban a 8.sz. kitérőt követően $R=1500$ m sugarú, $L=17,000$ m hosszú, szimmetrikus átmeneti íves ($m=20$ mm) jobb, majd egyenes vonalvezetésű alagúti vágányszakasz vezet a tervezési szakasz végét jelentő 5+45,000 szelvényig, ahol csatlakozik a jobb vágány alagúti szakaszához.

Mindkét vágány a kezdőszelvényben lévő 97,034 mBf. sínkorona szintről 2,5‰ -es emelkedővel halad végig a kettős vágánykapcsolaton, a peronok mellett, valamint az egyszerű vágánykapcsolatokon. A bal vágányban a 4+41,500 szelvényben lejtőtörés van. A vágány eddig 2,5‰ -el emelkedik, innen pedig 32,3‰ eséssel halad tovább. A lejtőtörésbe $R_j 5000$ m sugarú függőleges lekerekítő ív épül. A jobb vágányban a 4+49,400 szelvényben van a lejtőtörés, a vágány eddig 2,5‰ -el emelkedik, innen pedig 34,4‰ eséssel halad tovább. A lejtőtörésbe $R= 5100$ m sugarú függőleges lekerekítő ív épül.

A tárgyi vágányszakasz alagútban fekszik, ennek megfelelően az alépítménye tulajdonképpen maga az alagútfalazat vasbeton szerkezete, illetve állomások területén az építmény vb. alaplemeze.

A tervezett pályalemez és az alagút falazata, illetve az állomás alaplemeze közötti területet minimum C12/1 5-321KK minőségű feltöltő betonnal kell kibetonozni. Az íves pályaszakaszon a feltöltő beton felső síkja párhuzamos a túlemelt vágány pályalemezének síkjával.

Az alagúti metrőszakaszon a csurgalék vizek, illetve az alagút mosásakor keletkező víz elvezetésére pályavíztelenítés épül, erre a tübbinges pályaszakaszon az alagút keresztmetszet mélypontjában vezetett $\varnothing 150$ -es PVC cső szolgál. A csövet a feltöltő beton fogja körül. A víztelenítő cső tisztítása végett 20,25 m-ként $\varnothing 300$ -as tisztító akna épül. A betonfelszínen lévő csurgalék vizet az alagútfal tövében kialakított folyóka gyűjti össze. Az oldalfolyókák vizét minimum $\varnothing 80$ -as műanyag cső vezeti a tisztító aknába. A keretalagúti szakaszokon a fentiekhez hasonlóan történik a pályavíztelenítés. A kitérőknél a váltóhajtómű fészkeinek víztelenítését, illetve a kábelátvezetések árkait is a $\varnothing 150$ -es PVC csatorna csőre kell rákötni. A pályavíztelenítés által összegyűjtött vizet az alagút mélypontjain, illetve az állomásokon zsompok vezetik a vízkiemelő szivattyúkhöz. A szakaszon a bal vágányban 2+21,2, a jobb vágányban a 2+16,6 szelvényekben kell zsompokat beépíteni.

Az állomásnál a zompoktól kezdődően a peron végéig a vágánytengelyben életmentő árok épül. Az árokban összegyűlt vizet az árok peron felőli oldalán kialakított folyóka vezeti be a tisztító aknába.

DBR 4 számú metróvonal egységes, a Hatóságom által engedélyezett felépítménnyel kell megépíteni. Az 54E1 (UIC 54) rendszerű sínt Vossloh 336 rendszerű sínleerősítés rögzíti a 25 cm vastag beton pályalemezhez. Szabványos nyomtávolság 1435 mm.

A pályaeépítés során 120m hosszú, 54E1 r. edzett fejű pályasín épül be. A sínt Vossloh 336 típusú sínleerősítés köti le. Az alkalmazott Vossloh 336 sínleerősítés aljtávolsága 75 cm, szükség esetén 73-77 cm között változhat.

A vágány 25 cm vastag C25/30-XC2-15-F3 minőségű pályalemezre rögzül. A meglévő szerkezeti beton szintje a pajzsindító műtárgyban magasban van, ezért azokon a szakaszokon ahol a feltöltő beton vastagsága nem éri el a 20cm-t, oda egy rétegben (maximum 45cm vastagságban) csak pályalemez épül. Az alagúti szakaszon a pályalemezbe vasalás nem szükséges, az állomásokon a vágánytengelybe kialakítandó életmentő árok miatt a pályalemez sínszálak alatti részére koszorúvasalás építendő. Az állomásokon a pályalemez alsó síkja az életmentő árok aljánál van, így annak vastagsága 29 cm lesz. A pályaeépítés a folyóvágányoknál felülről történik, a sínek és kapcsolószerek elhelyezése és beállítása után épül a beton pályalemez, a töcsavarok közvetlenül bebetonozásra kerülnek. A pályalemez felső síkja a kemény közbetét lemez alsó síkjánál van a leerősítéseknel külön ragasztásra, alátétre ezért nincs szükség. A kitérők, vágánykapcsolatok építésénél először a 25 cm vtg., szintén vasalás nélküli beton pályalemez készül el, majd a kitérők beállítása után kerül kifűrésre a töcsavarok helye. A töcsavarokat ICOSIT 220/60, vagy ezzel egyenértékű ragasztóval kell a pályalemezbe rögzíteni. A kitérők alátétlemezei alá is Vossloh rugalmas alátét lemezek épülnek be, így azok csatlakozásainál rugalmas átmenetek kialakítására nincs szükség.

A vasúti pálya hézag nélküli, a sínszálakat semleges sínhőmérséklet mellett AT hegesztéssel kell összehegeszteni. A pályaeépítést követően a sín felületét csiszolni kell.

A vágányok végének lezárása hátracsúszós, energiaemésztős ütközőbakkal történik.

A beépítendő ütközőbak adatai:

- maximális fékezési erő: 480 kN
- maximális felszakítóerő sínenként: 115 kN (vágány megerősítés nem szükséges)
- közepes lassulás: 0,218 g

Jelen építési szakaszon sem a kitérőkben sem a folyóvágányban szigetelt sínillesztés nem épül.

A harmadik vagy áramvezető sínként ST75CR profilú sín épül be. Alátámasztási távolság maximum 4,00 m. A harmadik sín a tervezési szakasz elejétől a kettős vágánykapcsolat végéig a vágányok külső oldalán helyezkedik el, majd ezt követően átkerül a vágányok belső oldalára. A 7.sz. illetve a 8.sz. kitérőn áthaladva a harmadik sín a vágányok külső oldalára kerül, majd a pajzsindító műtárgynál újból a belső oldalra épül, és csatlakozik az alagúti harmadik sínhez. A harmadik sín magassága a sínkorona felett 155 mm, távolsága a vágánytengelytől 1380 mm. A szakaszon a harmadik sínt a kitérők váltórészeinél meg kell szakítani. A terv tartalmazza a dilatációs illesztések, illetve a sínvándorlás gátló leerősítések helyeit is. A terv által érintett szakaszon a legnagyobb egyben dilatáló sínhossz nem haladja meg a 60,00 m-t.

A kitérőkörzetekben és a peron alatt a helyszínrajzon bejelölt szakaszokon a harmadik sínt burkolni kell.

Az alagúti szakaszokon a különböző feladatokat ellátó kábelek az alagút két oldalán, a falon elhelyezett kábelletrákon, illetve kábeltálcákon futnak. Az állomási szakaszokon viszont a kábelek az állomási peron alatt külön kábelalagútban haladnak, ezért az állomásokat megelőzően, illetve követően a kábeleket át kell vezetni a vasúti pálya alatt. A kábel keresztezés miatt minden második aljközben, a pályabetonban egy-egy kábelárok kerül kialakításra, a kábelárkok szélessége 75 cm-es lekötéstávnál 40 cm, hossza az alagút teljes szélességével megegyező. A beépítésre kerülő kábelárkok száma függ az átvezetendő kábelek fajtájától és darabszámától az állomás előtt és után általában a tartalékokkal együtt 6-8 db kábelárok kerül kialakításra. A kábelárkok nem eshetnek kitérőkörzetbe.

C. Szakhatóság feltételei:

A Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség KTVF: 39093-2/2010. számú szakhatósági állásfoglalásában kikötés nélkül hozzájárult

D. Belföldi jogsegély keretében kiadott állásfoglalás

Fővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság 687/2010/VHO. Számú állásfoglalásában feltétel nélkül hozzájárul.

A Fővárosi Tűzoltóparancsnokság M4/6-15/2010. számon Szakmai véleményt adott:

A vonatfordító műtárgy, kihúzó vágány kialakítása tűzvédelmi szempontból nagyban függ attól, hogy ezen a területen terveznek-e szerelvény(ek)e)t tárolni.

Abban az esetben, ha maximum egy szerelvény tárolása történik (beleértve egy sérült szerelvény parkoltatása is) az alábbi feltételeket kell teljesíteni:

- Tűzjelző érzékelőket kell elhelyezni a vonatfordító műtárgyban, amely a Kelenföldi pályaudvar metróállomás tűzjelző központjához van csatlakoztatva.
- A telepített tűzjelző berendezés automatikusan indítsa a hő- és füstelvezető. berendezést.
- A vonali főszellőző berendezés kialakítását, elhelyezését felül kell vizsgálni azért, hogy a tárolt szerelvény égésekor, a hő- és füstelvezető berendezés megfelelő működése biztosított legyen, (keletkező hőmérséklet, üzemidő). A vizsgálat eredményét egyeztetni kell a Tűzmegeelőzési Főosztállyal.
- A hő és füstelvezető berendezések kézi indítását, valamint leállítását egy helyről (ADI helyiségből) kell biztosítani.
- Tűzeseti vezérléseket és intézkedéseket egyeztetni kell a Tűzmegeelőzési Főosztállyal.
- A műtárgyban, az alagutakhoz hasonlóan nedves fali tűzcsap hálózat legyen kiépítve.
- A tárolt szerelvény mellett a menekülő járdára vonatkozó követelményeknek megfelelő járófelületet, járószintet kell kialakítani, a tűzoltói megközelítés, beavatkozás segítése érdekében.

Abban az esetben, ha több szerelvényt tárolnának a fordító műtárgyban (ez történhet nappal is, amikor meghibásodott szerelvényeket helyeznek el), akkor a fentiekén túl, vízköd oltó berendezést kell kiépíteni a tárolás területén. A szerelvények között min. 1,5 m távolság legyen.

Ha nincs szerelvénytárolás a fordító műtárgyban, akkor tűzjelző berendezést nem szükséges telepíteni ezen a területen, és az alagutakra vonatkozó általános előírásokat kell betartani.

A Honvédelmi Minisztérium Hadművelési és kiképzési Főosztály HKF/2345-1/2010. számú levele értelmében nem kíván részt venni az eljárásban.

D. Használatbavételi feltételek:

1. Az engedélyezett vasúti építmények csak az engedélyező hatóság használatbavételi engedélyével vehetők használatba. A használatbavételi engedély iránti kérelmet a használatbavétel tervezett időpontja előtt legalább 30 nappal, a létesítési engedélyre történő hivatkozással, a vasút üzemeltetőjére kérve kell benyújtani.
2. A használatbavételi engedély kérelem mellékleteként be kell nyújtani az alábbi dokumentumokat:
 - a kivitelezésnek megfelelő – „kivitellel egyezik” záradékkal ellátott, a kivitelező és az építető (ügyfél) által aláírt – megvalósulási terveket 4-4 példányban, valamint a beépített anyagok és az épített szerkezetek megfelelőségét igazoló dokumentumokat;
 - az építési műszaki felügyeleti tevékenységet ellátó műszaki ellenőrök építési naplók alapján összeállított összefoglaló jelentését az építési folyamat során alkalmazott technológiai eljárásokról és a minőséget befolyásoló eseményekről;
 - a munkavédelemről szóló 1993. évi XCIII. törvény 19. § (2) bekezdésében foglaltak alapján a létesítésben közreműködő (tervező, kivitelező) nyilatkozatát a munkavédelmi előírások megtartásáról;
 - a zaj és rezgésvizsgálatokról készült jegyzőkönyveket,
 - a BKV Zrt. által megtartott ideiglenes forgalmi próbaüzem értékelő jegyzőkönyvét;
 - a forgalomba helyezéshez kiadott utasításokat a kioktatott dolgozók névsorával;
 - a műszaki átadás-átvétel jegyzőkönyvét;
 - műszaki ellenőr és felelős műszaki vezető megnevezését;
 - a beépített anyagok, szerkezetek minőségvizsgálati jegyzőkönyveit;
 - jogszabályban meghatározott vasúthatósági igazgatási szolgáltatási díj befizetésének igazolását.
 - a kiértékelt vágánymérési eredményeket tartalmazó jegyzőkönyvet;
 - hézagnélküli vágánynál a varratvizsgálatokra és záróhegesztésre vonatkozó összefoglaló jegyzőkönyvet, semleges hőmérsékleti kimutatást.

Nem szűnik meg a létesítési engedély érvényessége, ha az építést jelen határozat érvénytartamán belül megkezdték, és azt folyamatosan végzik.

Az Ügyfél az engedély lejártá előtt legalább 60 nappal kérheti az engedély érvényességének meghosszabbítását.

Jelen engedélytől indokolatlanul eltérően végzett átalakítás esetén az engedélyt visszavonhatom, és az adott létesítmény üzemeltetésének szüneteltetését, súlyosabb esetben annak lebontását rendelhetem el. Az ezért felelős, vagy intézkedésre kötelezett személlyel szemben a vasútról szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 81. § (5) bekezdés alapján pénzbírságot szabhatok ki, mely nem teljesítés esetén ismételhető.

Az eljárásért 331.700,- Ft. igazgatási, szolgáltatási díjat a Nemzeti Közlekedési Hatóság részére Ügyfél befizette.

Döntésem ellen a közlést követő naptól számított 10 munkanapon belül lehet fellebbezést előterjeszteni. A fellebbezést az elsőfokú közigazgatási határozatot hozó NKH KÜI Vasúti Hatósági Főosztálynál (1066 Budapest, Teréz krt. 62.) – de a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központi Hivatalához címzetten – lehet előterjeszteni.

A fellebbezés elektronikus úton való benyújtására nincs lehetőség.

A fellebbezésről a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központi Hivatala dönt.

A fellebbezési eljárás díjköteles. Az első fokon eljáró közlekedési hatóság határozata ellen benyújtott fellebbezés díja azonos az első fokú eljárás díjával, 331.700,- Ft azaz Hármszázharmincegyezer-hétszáz forint.

A jogorvoslati eljárás díját a fellebbezés benyújtásával egyidejűleg kell az NKH Magyar Államkincstárnál vezetett **10032000-00289926-00000000** számú előirányzat-felhasználási keretszámlájára befizetni.

Ez a döntés a módosított közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (Ket.) 128. §. (1) bekezdése szerint – külön értesítés nélkül – emelkedik jogerőre."

I N D O K O L Á S

Tóth T. D. Kft. az Ügyfélől 2008. november 17-én kelt, 53-283/2008. számon kapott megbízása alapján járt el az engedélyezés során.

Tóth T. D. Kft. megbízásából Arcus Mérnöki Iroda Kft. elkészítette az ENG 6 03 00 01 10 04 12. számú engedélyezési terveket.

Tóth T. D. Kft. 2010. június 11-én kelt, 012-2010/0754/KM. számú levelében kérelmet terjesztett elő a Hatóságomnál, melyben a DBR 4 számú metróvonal. Kelenföldi állomás építése, bal vágány 0+21,90 - 5+00,00 valamint jobb vágány 0+25,70 – 5+45,00 szelvények közötti vasútépítési terveire kért vasúthatósági engedélyt. Tóth T. D. Kft. csatolta a kérelméhez a vasúti építmények engedélyezéséről és üzemeltetésük ellenőrzéséről szóló 15/1987. (XII. 27.) KM-ÉVM együttes rendelet (továbbiakban: Rendelet) 6. §-ában és 3. számú mellékletében meghatározott mellékleteket.

Az ügyben 2010. 06.16-án kelt KU/VF/3014/4/2010. valamint a 2010. 06. 23-án kelt KU/VF/3014/7/2010. számú hiánypótlási végzéseket adtam ki.

Ügyfél a hiánypótlásokat 2010. 06. 30-án maradéktalanul teljesítette.

Az ügyben keletkezett valamennyi iratot megvizsgáltam, a vonatkozó jogszabályi előírásokat áttekintettem, és a következőket állapítottam meg.

A szakhatóságként közreműködő szerveket a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Kormányrendelet 8/D. § (1) bekezdése alapján a KU/VF/3014/5/2010. számú levelemben kerestem meg.

A Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség KTVF:39093-2/2010. számú szakhatósági állásfoglalásának indoklása:

A hatáskörömbé utalt kérdések tekintetében a rendelkezéseimre álló dokumentációt elbírálva megállapítottam, hogy a vonatkozó jogszabályi előírások, valamint kikötéseim betartásával a tervezett módosítás környezetvédelmi, természetvédelmi, illetve vízügyi érdeket nem sért, ezért szakhatósági hozzájárulásomat megadtam.

A Felügyelőség környezetvédelmi tárgyú előírásait a környezetvédelmi engedélyezés során tette meg, és ellenőrzi kikötései megtartását.

Felhívom a figyelmet, hogy KF: 190-36/2003. számú környezetvédelmi engedély, ill. az azt kiegészítő 14/2926/30/2003. sz. másodfokú határozatban foglalt táj- és természetvédelmi, vízügyi, valamint környezetvédelmi előírásainak, kikötéseinek maradéktalanul eleget kell tenni.

A szakmailag érintett társhatóságok belföldi jogsegéllyel történő megkeresését Ket. 26. § (1) bekezdés c) pontja alapján a KU/VF/3014/6/2009. számú levelemben kerestem meg.

A szakági tervezők tervezői jogosultsága a településtervezési és az építészeti-műszaki tervezési, valamint az építésügyi műszaki szakértői jogosultság szabályairól kiadott 104/2006. (IV. 28.) Korm. rendeletben előírtaknak megfelelő.

A benyújtott és az eljárás során figyelembe vett műszaki tervdokumentációk a Rendelet 6. §-ában és 3. számú mellékletében meghatározott követelményeknek megfelelnek.

Ügyfél az építési engedélyezési eljárásra vonatkozóan a 331.700,- Ft igazgatási szolgáltatási díjat befizette.

A kérelem teljesíthetőségének jogszabályi feltételei fennállnak. A fenti indokok alapján Ügyfél kérelme tárgyában a rendelkező részben foglaltak szerint határoztam.

Döntésemet a Ket. 29. § (1), 71. § (1), 102. § (1) bekezdése, továbbá a vasúti építmények engedélyezéséről és üzemeltetésük ellenőrzéséről szóló módosított 15/1987. (XII. 27.) KM-ÉVM együttes rendelet 1-2; 5-13, 18-19. §-a, valamint a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény alapján hoztam meg.

A felelős műszaki vezető és az építési műszaki ellenőr feladataira, az építési napló vezetésére valamint a kivitelezés megkezdéséhez szükséges adatszolgáltatási kötelezettségre az építőipari kivitelezési tevékenységről, az építési naplóról és a kivitelezési dokumentáció tartalmáról kiadott 191/2009. (IX. 05.) Korm. rendelet előírásai vonatkoznak.

A biztonsági és egészségvédelmi terv elkészítésére és a munkabiztonsági követelmények betartására az építési munkahelyeken és az építési folyamatok során megvalósítandó minimális munkavédelmi követelményekről kiadott 4/2002. (II. 20.) SzCsM-EüM együttes rendelet intézkedik.

A tárgyi ügyben való eljárás 2010. június 11-én indult, ügyintézési határideje 45 munkanap. Az ügyintézési határidőbe nem számítható időtartam:

- a hiánypótlási felszólítás kiadásától annak teljesítéséig terjedő idő: 2010. június 16 – 2010. június 30.
- a szakhatósági állásfoglalás megkereséstől annak teljesítéséig terjedő idő: 2010. június 17. – 2010. július 16.

A számított ügyintézési határidő 2010. augusztus 15.

A rendelkező részben szereplő döntés meghozatala során a Ket. 20. § (1) bekezdésében, továbbá a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló, módosított 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet 6. § (2) bekezdésében és a budapesti 4-es metróvonal Kelenföldi pályaudvar – Bosnyák tér közötti szakasza megvalósításával összefüggő közigazgatási hatósági ügyek kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról szóló 89/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet 1. számú mellékletében meghatározott hatáskörömben, illetve a 3. § (1) bekezdése szerinti illetékességi területemen jártam el.

Fellebbezésre a Ket. 98. és 99. §-a, az építési engedélytől eltérő építés esetén bírság kiszabása melletti átalakítás, esetleg üzemszünet elrendelésére a 2005. évi CLXXXIII. törvény 81. § (3) bekezdése ad lehetőséget.

Jelen határozat jogerőre emelkedéséről a Ket. 128. §. (1) bekezdése szerint rendelkeztem.

Az igazgatási szolgáltatási, valamint a fellebbezési díj a közlekedési hatóság által végzett vasúti hatósági eljárások igazgatási és szolgáltatási díjairól szóló 72/2006. (IX. 29.) GKM rendelet 1. § (1) és (2) bekezdése, valamint a 2. § (1) és (4) bekezdése alapján került megállapításra.

Az engedély alapjául szolgált, a határozat számával záradékolt terveket a címzetteknel jelzett példányban, a határozathoz mellékelve megküldöm.

Budapest, 2010. július 26.

Bíró József igazgató nevében és megbízásából:

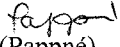
Tóth László s.k.
osztályvezető

A KU/VF/3014/15/2010. számú iratot kapják:

- | | |
|--|------------------------|
| 1. DBR Metró Projekt Igazgatóság
1077 <u>Budapest</u> , Kéthly Anna tér. 1. | 3 db. tervdokumentáció |
| 2. EUROMETRO Projektvezetési Tanácsadó Kft.
1143 <u>Budapest</u> , Zászlós u. 18. | |
| 3. Tóth T.D. Kft.
1107 <u>Budapest</u> , Basa u. 22. | |
| 4. Közép – Duna - völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi, és Vízügyi Felügyelőség
1447 <u>Budapest</u> , Pf.: 541. | |
| 5. Fővárosi Tűzoltóparancsnokság Tűzmegeelőzési Főosztály | |

- 1081 Budapest, Dologház u. 1-3.
6. Fővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság
1052 Budapest, Városház u. 9-11.
7. Arcus Mérnöki Iroda Kft.
2040 Budaörs, Kikelet u. 3.

A kiadmány hitelélül:


(Pappné)
2010. 07. 27.

