



Nemzeti  
Közlekedési  
Hatóság

Ütügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal

DBR Metró	1077 Budapest, Kéthly Anna tér 1.
Iktatószám	2448 - 004 / 2011
Érkezett.	ZH/TKT 20 Kékes
Melléklet	Előzmény: TERVEK 9/15/00 2448/2011

Ügyiratszám: UVH/VF/472/21/2011. Tárgy:  
Ügyintéző neve: Hartung István  
Elérhetősége: (+36) 1-474-1727

DBR 4 sz. metróvonal. Szent Gellért tér állomás és Keleti pu. végállomás közötti vasúti pályafelépítmény engedélyezése.

Ikt.sz: 2448-004/2011



Mell.:

A címzetteknel jelzett számú jóváhagyott tervdokumentáció

BED\_8Z8FJVHQXE0

DBR Metro - (C) Atlasz

## H A T Á R O Z A T

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.) 2011. június 22-én kelt, 012-2011/0976/KM. számon benyújtott, a „*DBR 4 számú metróvonal. Szent Gellért tér állomás és Keleti pu. végállomás közötti vasútínpálya felépítményi terveinek engedélyezése.*” tárgyú kérelme alapján a következő döntést hoztam.

Az Ügyfél fenti tárgyban előterjesztett kérelmeinek, azok érdemi vizsgálatát követően

### h e l y t a d o k

A határozat csak a határozat számával záradékolt, ENG 7 03 00 01 11 06 09. tervszámú, „**7. Vonalí pályaszakasz építése. Szt. Gellért tér állomás – Keleti pu. végállomás között (bal vágány 37+65,00 – 72+49,60 szelvények között), (jobb vágány 38+50,00 – 72+00,00 szelvények között), 03. Pályaépítés.**” című engedélyezési tervekkel együtt érvényes.

A jogerős végrehajtható építési engedély

**2 0 1 4 . d e c e m b e r 3 1 - i g é r v é n y e s .**

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 szervezési és forgalomtechnikai egyeztetéséről, valamint az építés során a munkabiztonsági, légtisztaság-védelmi,

Vasúti Főosztály

Vasúti Pálya- és Hídosztály

H-1066 Budapest, Teréz krt. 62. Levélcím: 1387 Budapest Pf. 30

Telefon: +36 1 474 1734 Fax: +36 1 312 6614 Internet: www.nkh.gov.hu

technológiai zaj- és rezgésvédelmi, hulladékkezelési előírások betartásáról, a lakosság zavarásának lehetséges minimumra csökkentéséről.

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 Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal Vasúti 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 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 biztonságos használatra alkalmas állapotáról, rendszeres és szakszerű karbantartásáról, javításáról folyamatosan gondoskodni.
12. 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 be kell tartani.

## **B. Megvalósítási feltételek:**

### *1. Vízszintes vonalvezetés*

Az építési szakasz a bal vágányban a 37+65,000 szelvényétől a 72+49,600 szelvényéig, a jobb vágányban pedig a 38+50,000 szelvényétől a 72+00,000 szelvényéig tart.

A vágányok vízszintes vonalvezetése megfelel a Vasúthatósági Engedélyezési Terv (VET) által meghatározott tervezési paramétereknek (ívsugár, sebesség), a biztosító berendezés szállítója által megadott menetdiagram szerint biztosítandó sebesség határoknak, valamint a megépült alagút geometriai adottságoknak.

Az ívekben a túlemelések meghatározása úgy történt, hogy egyrészt megfeleljen a menetdiagram szerinti sebességeknek, másrészt a maradandó oldalgyorsulás értéke  $+0,33$  és  $-0,1 \text{ m/s}^2$  közé essen. Az alagúti adottságoknak megfelelően a túlemelés kialakítása nem a hagyományos módon, hanem a vágány alagút tengelye körüli forgatásával történik, emiatt a túlemeléses körívekben a vágány tengelye az alagút tengelyéhez képest kifelé eltolódik. A túlemelések értéke a tiszta köríves részen nem változik, a túlemelés kifuttatása minden esetben az átmeneti ívek hosszában történik.

A mélyállomások 80,0 m használható hosszú magas peronjai egyenesben fekszenek, kivéve a Keleti pu. jobb peronjának egy szakaszát, amely a helyszínrajzi kötöttségek miatt  $R=1000 \text{ m}$  sugarú pálya mellett helyezkedik el.

A vonali alagutak és az állomási műtárgyak csatlakozásánál lévő elépítések miatt négy peron mellett nem tartható az M 06-os pályageometria, a bal vágány Rákóczi tér és Népszínház utcai peronoknál 20-20 mm-es, a jobb vágány Kálvin tér és Népszínház utcai peronoknál 40-40 mm-es eltolás van a peronok irányába.

Fenti kötöttségek figyelembevételével kialakított vízszintes geometria biztosítja, hogy az elméleti alagúttengelynek a tényleges alagúttengelytől való eltérése átlagosan a  $\pm 5 \text{ cm}$  körül mozogjon, de kiugró esetekben sem haladja meg a  $17 \text{ cm-t}$ . Így biztosítható, hogy a dölt úrszelvény legkedvezőtlenebb pontján sem közelítheti meg  $15 \text{ cm-nél}$  jobban az alagút falát.

A betervezett ívek és átmeneti ívek adatai a műszaki leírás 1. sz. Mellékletében található.

A peronok eleje, vége koordináták a műszaki leírás 2. sz. Mellékletben található.

A bal vágány 37+70,270 valamint a jobb vágány 39+41,580 szelvényében beépített B54 XI-1:9 rendszerű jobbos kiágazó kitérőkkel épül meg az összekötő vágány. A kitérők mellékirányához érintőlegesen 300-300 m-es ívek csatlakoznak, az ívek között 12,000 m hosszú egyenessel.

## 2. Magassági vonalvezetés

A magassági vonalvezetés megfelel a VET által meghatározott tervezési paramétereknek, valamint a megépült alagút geometriai adottságainak.

A ténylegesen megépített alagúttengelyhez képest a számolt (kiegyenlített) elméleti alagúttengely eltérések általában magasságilag is  $\pm 5 \text{ cm}$  körül alakulnak, amik nem veszélyeztetik sem az úrszelvény elhelyezkedését, sem a vágányépítési technológia megvalósítását.

A tervezett vágánytengely névleges sínkorona szintje a földalatti alagutaknál megszokott módon a két sínszál koronasíntjében felvett felezéspontot jelenti.

Az építési szakaszon alkalmazott legnagyobb esés  $31,50 \text{ ‰}$ , a legkisebb  $2,00 \text{ ‰}$ . A vonali összekötő alagútban fekvő vágánykapcsolat  $5,0 \text{ ‰}$  es lejtőben, túlemelés nélküli kivitelben épül.

A  $2,0 \text{ ‰-nél}$  nagyobb lejt-törés-különbségű helyekre függőleges lekerekítő ívek kerültek tervezésre, amelyek sugara általában min.  $R=5000 \text{ m}$ , kivételt képeznek a Keleti pu. állomás előtti lekerekítő ívek, amelyek mindkét vágányban  $R=4000 \text{ m-esek}$ . A Szt. Gellért tér állomást követően mindkét vágányba a VET. szerinti  $R=3000 \text{ m}$  sugarú domború lekerekítő ív lett tervezve, a lekerekítő ív átmeneti ívbe esik, ahol a vágány síktorzulása  $1:490$ , illetve  $1:600$ , ami a DBR Tervezési Irányelvekben foglaltaknak megfelel.

A fenti mértékadó eseten túl az alábbi helyeken esik átmeneti ív függőleges lekerekítő ívbe:

	Lejttörés szelvény száma:	Függőleges lekerekítő ív sugara:	Síktorzulás az átmeneti ívben:
Bal vg.:	40+59,000	Rf=3000m	1:600
	45+32,000	Rf=5000m	1:571
	47+75,100	Rf=5000m	1:1571
	66+85,500	Rf=4000m	1:1095
	68+26,844	Rf=4000m	1:400

Jobb vg.:	40+79,246	Rf=3000m	1:490
	45+54,738	Rf=5000m	1:560
	47+89,464	Rf=5000m	1:1300
	67+08,520	Rf=4000m	1:1169
	68+46,098	Rf=4000m	1:574
	70+69,447	Rf=5000m	1:500

A lejttörések távolsága minden esetben meghaladja a mértékadó 80 m-es járműhosszat.

A peronok elejénél, végénél a sínkorona szintek az M 06-os tendertervnek megfelelőek, kivéve a Népszínház u. állomás bal vágányát, ahol attól –20 mm-el tér el.

A peronok magassága a sínkorona felett 1120 mm.

### 3. Alépítmény

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

A tervezett vasbeton pályalemez és az alagút falazata, illetve az állomás alaplemeze közötti területet min. C12/15-X0-16-F3 minőségű feltöltő betonnal kell kibetonozni. Az íves pályaszakaszon a feltöltő beton felső síkja párhuzamos a túlemelt vágány pályalemezének síkjával.

Azoknál az alagúti, tübbinges szakaszoknál, ahol a zaj- és rezgéscsillapítás miatt gumipaplan beépítése szükséges a tübbingek csatlakozását, illetve az összehúzó csavarok fészket a paplan terítése előtt cementhabarccsal ki kell kenni.

Az alagúti tübbinges vágányszakaszokon a rezgéscsillapító gumipaplan fölé 3,5 cm betontakarással acélháló beépítése szükséges. Azokon az állomási szakaszon, ahol gumipaplan épül, az életmentő árok alá a feltöltő betonba szintén acélháló épül.

### 4. Víztelenítés

Az alagúti metrószakaszon 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 miatt 20 – 25 m-enként  $\varnothing 300$ -as tisztító akna épül. Az aknakiosztásnál szempont volt, hogy a pályalemezben kialakítandó vakhézag az aknák vonalába kerüljön, és a vakhézag leerősítés közbe essen. A vakhézagokat minden 9. leerősítés

közben kell kialakítani, így adódik az aknák egymástól való távolsága 20,25 m-re. A tisztítóaknák rácsos öntöttvas fedlapot kapnak. A betonfelszínen lévő csurgalék vizet az alagútfal tövében kialakított folyóka gyűjti össze. Az oldalfolyókák vizét  $\varnothing 80$ -as flexibilis műanyag cső vezet a tisztító aknába, illetve a vonali átemelő zsomp aknájába. Az állomások előtt és után kialakítandó kábelátvezetésekbe folyó vizet a kábelárok közepénél, a vágánytengelyben utólag  $\varnothing 50$ -es koronafúróval kialakított furaton keresztül juttatjuk be a  $\varnothing 150$ -es PVC csőbe. A pályavíztelenítés által összegyűjtött vizet az alagút mélypontjain, illetve az állomásokon kialakított zsompokon keresztülvezetik a vízkiemelő szivattyúkhöz. Az alagúti szakaszba eső víztárolók vizét nyomott vezetéseken keresztül szivattyúzzák a szomszédos állomásokhoz.

Az állomások hosszában a vágánytengelyben életmentő árok épül. Az árokban összegyűlt vizet az árok peron felőli oldalán kialakított folyóka vezet be a tisztító aknába.

A vágány víztelenítésen túl mindegyik állomáson meg kell oldani az állomás bélésfalán esetlegesen átszivárgó víz elvezetését is. A Szent Gellért tér és Fővám tér állomásoknál a peronokkal szemben kialakított vállra nyílt folyóka épül, ezek lesznek a vágány víztelenítésbe bekötve, a többi állomáson a peronok hosszában a bélésfal tövébe burkolt (ACO) folyóka épül, amelyek szintén a vágányvíztelenítő hálózatba kerülnek bekötésre.

### 5. Felépítmény, keresztmetszet

Budapesti 4-es metróvonal egységes felépítménnyel épül. Az 54E1 (UIC 54) rendszerű sínt Vossloh 336 rendszerű sínleerősítés rögzíti a 25cm vastag beton pályalemezhez. Szabványos nyomtávolság 1435 mm.

A pályaépítés során 120 m hosszú, 54E1 r. edzett fejű pályasín épül be.

Az alkalmazott Vossloh 336 sínleerősítés aljtávolsága 75 cm. A vágányok 25 cm vastag C25/30-XC2-16-F3 minőségű pályalemezre kerülnek lekötésre. Az alagúti szakaszon a pályalemezbe vasalás nem szükséges, az állomásokon a vágánytengelybe kialakítandó életmentő árok miatt a pályalemez sínszalak alatti része koszorúvasalással épül. Az állomáson a pályalemez alsó síkja az életmentő árok folyókájának aljánál van, így annak vastagsága 34 cm lesz.

A pályaépítés felülről beállító sablon segítségével történik. A sínek és lekötőszerek elhelyezése és beállítása után épül a beton pályalemez, a töcsavarok közvetlenül bebetonozásra kerülnek, a pályalemez felső síkja a közbenső alátétlemez alsó síkjánál van. (Ezért a leerősítéseknél külön ragasztásra, alóöntésre nincs szükség.)

A Szent Gellért tér állomás elé B54 XI-1:9 r. jobb kitérőkből egyszerű vágánykapcsolat épül. A Keleti pu. állomás utáni fordító, kihúzó műtárgyba B54 XI-1:9 r. jobb és bal, B54 XIV-1:9 r. fél átszelési (félangol) és B54 XVI-1:7,1 r. bal kitérők épülnek be. A kitérőknél az előre elkészített beton pályalemezen fúrt lyukakba Hilti-RE500 ragasztóval kerülnek a töcsavarok beragasztásra. A beépítésre kerülő kitérők vályúaljasak, Spherolock zárszerkezettel, S700K hajtóművel. Az érintett területeken lévő kitérők szigeteltek.

A vasúti pálya hézagnélküli, a sínszalakat AT hegesztéssel kell összehegeszteni. A záró hegesztéseket semleges sínhőmérséklet mellett kell elvégezni. A pályaépítést követően a forgalom megindítása előtt a sín felületét meg kell csiszolni.

### 6. Zaj- és rezgésvédelem

Budapesti 4-es metróvonal tervezésénél figyelembe kell venni, hogy a pálya által keltett zaj és rezgés értékek bizonyos határokat nem léphetnek túl. A tender kiírója a zaj- és rezgés szempontjából fokozottan érzékeny alagúti és állomási szakaszokat A1, A2, B1, B2 és BR kategóriákba sorolta.

A tárgyi építési szakaszba az alábbi területek esnek:

Bal vágány:

37+50 – 39+68 B2 alagút  
 39+68 – 40+85 B2 állomás  
 43+77 – 44+75 A2 állomás  
 47+80 – 48+45 B1 alagút  
 48+45 – 49+35 B1 állomás  
 49+35 – 53+80 BR rádió  
 69+65 – 72+49 B2 kitérő körzet

Jobb vágány:

38+00 – 39+51 B2 alagút  
 39+51 – 40+67 B2 állomás  
 44+00 – 44+92 A2 állomás  
 47+80 – 48+60 B1 alagút  
 48+60 – 49+50 B1 állomás  
 50+80 – 53+80 BR rádió  
 69+55 – 72+00 B2 kitérő körzet

A zaj- és rezgés szempontjából fokozottan érzékeny alagúti és állomási szakaszok zaj és rezgés csökkentése az alábbi rugalmas rétegek beépítésével készül:

B1 alagút Zwp 377/155/10 (FF10) közbetét lemezzel  
 B1 állomás DFMA-M26 gumipaplan (15mm) + Zwp 377/155/10 (FF10) közbetét lemezzel  
 B2 alagút DFMA-M6 gumipaplan (30mm) + Zwp 377/155/10 (FF10) közbetét lemezzel  
 B2 állomás DFMA-M26 gumipaplan (15mm) + Zwp 377/155/10 (FF10) közbetét lemezzel  
 A2 alagút Zwp 377/155/10 (FF10) közbetét lemezzel  
 A2 állomás DFMA-M26 gumipaplan (15mm) + Zwp 377/155/10 (FF10) közbetét lemezzel  
 BR rádió Zwp 377/155/10 (FF10) közbetét lemezzel  
 B2 kitérő körzet DFMA-M6 gumipaplan (30mm) + Zwp 377/155/10 (FF10) közbetét lemezzel

A gumipaplan a feltöltő beton alá épül. A gumipaplant az építés közbeni mechanikai hatásoktól geotextília terítéssel kell védeni.

A tübbinges vágányszakaszokon a rezgéscsillapító gumipaplan fölé 3,5 cm betontakarással acélháló beépítése szükséges. Azokon az állomási szakaszokon, ahol gumipaplan beépítése szükséges, az életmentő árok alá a feltöltő betonba szintén acélháló épül.

### 7. Harmadik sín

A harmadik vagy áramvezető sínként ST75CR típusú sín épül be. Alátámasztási távolság maximum 4,00 m. A harmadik sín menetirány szerinti baloldalon helyezkedik el, magassága a sínkorona felett 155 mm, síngerinc távolsága a vágánytengelytől 1380 mm. Harmadik sánt az összekötő alagutaknál és az állomás előtt-után meg kell megszakítani, az áthidalható légszakaszok hossza 8,00 m. A Keleti pályaudvarnál lévő fordítóvágánynál a kitérőkörzetben áthidalhatatlan légszakaszok betervezése is szükséges. A légszakaszok és lejtős sínvégek helyét, valamint a dilatációs és sínvándorlás gátló alátámasztások szelvényét a helyszínrajz tartalmazza.

A harmadik sánt 600 m-nél kisebb sugarú ívben hajlítani kell. Egy-egy légszakasz között a dilatációs hézagokat a sínhajlítás és sínhegesztés (elektromos ívhegesztés) után a dilatációs alátámasztás felett, a hőmérsékleti viszonyoknak megfelelően (P1 utasítás szerint) utólag kell bevágni. A dilatációs illesztések alagútban maximum 100 m-re, szellőzőknél, állomásoknál

maximum 60 m-re vannak. Az együtt dilatáló sínszakasz közepénél sínvándorlás-gátló alátámasztás kerül beépítésre.

Az építés során az állomásoknál lévő harmadik sínt az állomási peron hosszán min. 3,0-3,0 m-t túlnyúlva, vagy a legközelebbi lejtős sínvégig a szolgálati járdák alatt burkolni kell. Burkolni kell a kitérőkörzetek és a kihúzóvágányok harmadik sínjeit is.

A síndilatációs illesztések és a lejtős sínvégek burkolata önkioltós típusú.

#### 8. Kábel átvezetés

Az alagúti szakaszokon a különböző feladatokat ellátó kábelek az alagút két oldalán, a falon elhelyezett kábeltartókon futnak. Legfelül mindkét oldalon funkciótartó kábeltálcák helyezkednek el, alatta a menetirány szerinti jobb oldalon öt sorban kábelletrák, illetve kábeltálcák futnak. A menekülőjárdák felett a baloldalon bilincses kábeltartók kerülnek elhelyezésre. A főtében a sugárzó kábel részére épül tartó.

Állomási szakaszokon a kábelek az állomási peron alatt külön kábelalagútban haladnak, ezért az állomásokot megelőzően, illetve követően a kábeleket át kell vezetni a vasúti pálya alatt. A kábel keresztezés miatt minden második aljközben a pályabetonban egy-egy kábeltálca kerül kialakításra, a kábeltálcák szélessége 40 cm, hossza az alagút teljes szélességével megegyező. A beépítésre kerülő kábeltálcák száma függ az átvezetendő kábelek fajtájától és darabszámától, az állomások előtt és után általában a tartalékokkal együtt 6-8 db kábelárok kerül kialakításra. A kábelárkok víztelenítéséről a fentiek szerint gondoskodni kell. Néhány állomásnál (pl. Szent Gellért tér, Fővám tér) nincs elég hely a vágány alatti átvezetésre, itt a főtében is, ürszelvényen kívül bilincses kábeltartók kerülnek elhelyezésre a kábelek részére.

#### 9. Menekülő járda

A Budapesti 4-es metróvonalon az utasok mentését az alagúti szakaszból menekülő járda építésével kell megoldani. A menekülő járda mindkét alagútban az utas peronok felőli oldalon épül. A járda éle az alagút tengelyhez képest a menetirány szerinti baloldalon 1600 mm-re, magasságilag a referencia szinthez képest 950 mm-rel magasabban. A menekülő járda max. 8 %-os rámpával csatlakozik a peronokhoz, vagy a szolgálati járdákhoz. Az állomások elejénvégen és az átkötő alagutaknál 3x80 cm széles uszodalétra épül a járda és a pályabeton között.

A menekülő járda tüzhorganyzott acélból készül.

#### 10. Biztosító berendezés

Jelen engedély nem vonatkozik a biztosító berendezés és elemeinek engedélyezésére és telepítésére, annak későbbi megvalósulása miatt.

### **C. Szakhatóságok rendelkezése:**

Az eljárásba bevont szakhatóságok rendelkezéseit be kell tartani.

A Közép – Duna – Völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség KTVF: 42766-4/2011. számú szakhatósági állásfoglalásában az engedély kiadásához alábbi kikötésekkel hozzájárult:

*„1. az építési tevékenység során keletkező, a helyszínen nem beépíthető, illetve nem felhasználható, építési-bontási anyagokat a továbbiakban hulladékként kell kezelni, és a hulladékok jegyzékéről szóló 16/2001 (VII 18) KoM rendelet alapján EWC kódszám szerint be kell sorolni és az adott hulladékfajta kezelésére jogosult hulladékkezelő szervezetnek adhatók át,*

2 a csapadékvíz elvezetésére külön eljárásban a vízjogi engedélyezési eljáráshoz szükséges kérelemről és mellékleteiről szóló, módosított 18/1 996.(VI.3.) rendelet előírásai szerint összeállított dokumentáció csatolásával vízjogi létesítési engedély kérelmet kell Felügyelőségemhez benyújtani,

3 a használatbavételi engedélyhez való hozzájárulásom alapfeltétele, annak igazolása műszaki átadás-átvételi jegyzőkönyvvel, hogy a csapadékvíz elvezetés jogerős vízjogi létesítési engedély alapján megépült és üzemeltetésre alkalmas állapotban van. A jegyzőkönyvhöz csatolni kell a befogadó kezelőjének a kivitelezést elfogadó befogadói nyilatkozatát.

4. az engedélyezési terv szakfejezetében (azonosító ENG 70302\_03 110907) előírt, zaj és rezgéscsökkentő anyagokat az előírt minőségben és mennyiségben kell beépíteni. A beépítés, és így a létesítmény megfelelőségét a környezetvédelmi engedély 111/2. pontjában előírt, a próbaüzem ideje alatt elvégzett ellenőrző zajmérésekkel kell igazolni;

*A követelményeket a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008 (XII 3 ) KvVM-huM együttes rendelet mellékletei tartalmazzak*

*Határidő a próbaüzem lezárását követő 30. nap”*

#### **D. Belföldi jogsegély keretében kiadott állásfoglalás**

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

A Fővárosi Tűzoltó Parancsnokság M4/6-30/2011. számon Szakmai véleményt adott:

*„Az utazóközönség és a metróhálózat biztonságára, a 4-es metró kiemelt fontosságára való tekintettel azonban, az alábbi szakmai véleményt adom:*

*A pályaeépítési engedélyezési tervet, a pálya felépítmény kiviteli tervének jóváhagyását támogatom az alábbi feltételekkel:*

*- Az alagúti menekülő járdát a vonali összekötő vágányoknál is ki kell alakítani olyan magasságban, hogy a szerelvények közlekedését ne korlátozza. A szintkülönbségeket rámpával kell áthidalni. A pontos kialakítást egyeztetni kell a Tűzmegeelőzési Főosztállyal a kiviteli tervek elkészítése előtt.*

*- A menekülő járda felett csak olyan magasságban lehet elhelyezni kábeltartót, kábeleket, amely a menekülő embereket nem veszélyezteti, mozgásukat nem korlátozza.”*

A Honvédelmi Minisztérium Hadműveleti és kiképzési Főosztály HDMCSF/2033-1/2011/szakhat. 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 üzemeltető nevére 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 vágány és kitérőmérési eredményeket tartalmazó jegyzőkönyvet;
- hézagnélküli vágánynál a varratvizsgálatokra és záróhegesztésre vonatkozó összefoglaló jegyzőkönyvet, semleges hőmérsékleti kimutatást.

#### **D. Egyéb rendelkezések:**

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

Az Ügyfél az engedély lejárta 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 551.900,- Ft. igazgatási szolgáltatási díjat a Nemzeti Közlekedési Hatóság részére Ügyfél befizette.

Ezen elsőfokú közigazgatási határozat ellen a kézhezvételt követő naptól számított 15 napon belül a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központjához (1066 Budapest, Teréz krt. 38.) címzett, de Hatóságomhoz benyújtott fellebbezést lehet előterjeszteni.

A fellebbezésről a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központja dönt.

A fellebbezési eljárás díjköteles. Az első fokon eljáró közlekedési hatóság határozata ellen benyújtott fellebbezés díja azonos az első fokú eljárás díjával, 551.900,- Ft, azaz ötszázötvenegyezer – kilencszáz forint.

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

A határozat külön értesítés nélkül válik jogerőssé.

A fellebbezés elektronikus úton való benyújtására nincs lehetőség.

## I N D O K O L Á S

Tóth T. D. Kft. 2011. június 22-én kelt, 012-2011/0976/KM. számú levelében kérelmet terjesztett elő a Hatóságomnál, amelyben a „DBR 4 számú metróvonal. Szt. Gellért tér állomás – Keleti pu. végállomás között (bal vágány 37+65,00 – 72+49,60 szelvények között), (jobb vágány 38+50,00 – 72+00,00 szelvények között) 03. Pályaépítés” 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.

Tóth T. D. Kft. az Ügyféltől 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 7 03 00 01 11 06 09. számú engedélyezési tervet.

Az ügyben 2011. 06. 29-én kelt UVH/VF/472/2/2011. számú és a 2011. 07. 14-én kelt UVH/VF/472/9/2011. számú hiánypótlási végzéseket adtam ki, valamint a 2011. 08. 24-én kelt UVH/VF/472/15/2011. számú végzésben nyilatkozattételre szólítottam fel ügyfelet.

Ügyfél a hiánypótlásokat 2011. 09. 09-én 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 UVH/VF/472/3/2011. számú levelemben kerestem meg.

A Közép – Duna - Völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség KTVF:42766-4/2011. számú szakhatósági állásfoglalásának indoklása:

*„A Közép - Duna - völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőséghez (a továbbiakban Felügyelőség) 2011. augusztus 8. napján érkezett a Nemzeti Közlekedési Hatóság Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal UVH/VF/472/3/2011. számú szakhatósági megkeresése.*

*A megkeresést, valamint a csatolt a Tóth T. D. Kft. (1107 Budapest, Basa u. 22.; a továbbiakban Tervező) által készített, 2011. júniusi keltezésű ARCUS-400 tervszámú engedélyezési tervdokumentációt átvizsgáltam.*

*Megállapítottam, hogy a benyújtott dokumentáció nem tartalmazza maradéktalanul a szakhatósági állásfoglalásom kialakításához szükséges adatokat. Tervezőt KTVF: 42766-*

*2/2011 számon a tényállás tisztázására szólítottam fel.*

*A felszólításnak Tervező 2011. szeptember 8. napján eleget tett.*

*Megállapítottam, hogy a tervezett csapadékvíz elvezető rendszer megvalósítása a Vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. Tv. 28. § (1) bekezdése alapján vízjogi létesítési engedély köteles tevékenység, ezért a kérelem benyújtásának kötelezettségét írtam elő.*

*Az Arcus Mérnöki Iroda Kft. által készített „7. vonali pályaszakasz építése / Szt Gellert tér állomás — Keleti pu. végállomás (Bal vágány 37+65,0 — 72+49,60 szelvények között; Jobb vágány 38±50,0 — 72+00,00 szelvények között)” című, tervszám: ARCUS-400, dátum: 2011. 06. 09. tervdokumentáció alapján megállapítottam, hogy az előírt zaj- és rezgéscsökkentő anyagok megfelelő beépítése esetén a védendő létesítményekben a zaj- és rezgés terhelés mértéke határérték alatt várható.*

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

*Szakhatósági állásfoglalásomat a 326/2010 (XII. 27.) Korm. rendelettel módosított 263/2006 (XII. 20.) Korm. rendelet 8/D. § f) pontja, a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban Ket.) 44. § (1) bekezdése, és a környezetvédelmi, természetvédelmi, vízügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 347/2006. (XII. 23.) Korm. rendelet (a továbbiakban Kr.) 25., 28., 28/A és 32. §-a és 1. számú mellékletének IV. 5. pontja alapján adtam meg.”*

A szakmailag érintett társhatóságokat belföldi jogsegély ügyében a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (Ket.) 26. § (1) bekezdés c) pontja alapján az UVH/VF/472/4/2011. 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 a vasúti felépítményre vonatkozó műszaki tervdokumentációk a Rendelet 6. §-ában és 3. számú mellékletében meghatározott követelményeknek megfelelnek.

Ügyfél az építési engedélyezési eljárásra vonatkozóan az 551.900,- Ft igazgatási szolgáltatási díjat befizette, amelynek számlázása megtörtént.

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, a Rendelet 1-2; 6; 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 szóló 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 2011. június 23-án indult, ügyintézési határideje 2 hónap.

Az ügyintézési határidőbe a Ket. szerint nem számítható időtartam a hiánypótlás kiadásától, annak teljesítéséig, valamint a szakhatóságok állásfoglalásának megkérésétől, annak teljesítéséig eltelt időszak: 2011. június 29. – 2011. szeptember 27.

Ügyintézési határidő túllépés nem történt.

A rendelkező részben szereplő döntés meghozatala során a Ket. 20. § (1) bekezdésében, továbbá a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. r.) 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, és a 263/2006. (XII. 20.) Korm. r. 2. § (6) bekezdésében biztosított 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.

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.

Ez a döntés a Ket. 128. §. (1) bekezdése szerint – külön értesítés nélkül – emelkedik jogerőre.

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

Budapest, 2011. október 19.

Bíró József ügyi, vasúti és hajózási elnökhelyettes  
nevében és megbízásából:

Tóth László s.k.  
osztályvezető

**Az UVH/VF/472/21/2011. számú iratot kapják:**

- |  |                        |
|--|------------------------|
| 1. DBR Metró Projekt Igazgatóság<br>1077 <u>Budapest</u> , Kéthly Anna tér. 1.   | 3 db. tervdokumentáció |
| 2. EUROMETRO Projektvezetési Tanácsadó Kft.<br>1143 <u>Budapest</u> , Zászlós u. 18.                                     |                        |
| 3. Tóth T. D. Kft.<br>1107 <u>Budapest</u> , Basa u. 22.   |                        |
| 4. Közép – Duna - völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi, és Vízügyi Felügyelőség<br>1447 <u>Budapest</u> , Pf.: 541. |                        |
| 5. Fővárosi Tűzoltó Parancsnokság Tűzmegeelőzési Főosztály<br>1081 <u>Budapest</u> , Dologház u. 1-3.                    |                        |
| 6. Fővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság<br>1052 <u>Budapest</u> , Városház u. 9-11.                                      |                        |
| 7. Arcus Mérnöki Iroda Kft.<br>2040 <u>Budaörs</u> , Kikelet u. 3.   |                        |
| 8. HM. Hatósági Hivatal<br>1885 <u>Budapest</u> , Pf. 25.  |                        |

A kiadmány hitelélül:

*Papp*  
(Pappné)  
2011. 10. 19.

