

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 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 szolgálattelvő helység és hírközlési szerelvénytábla elrendezési terv | III/6-R-23 |

7. MÁV vágány kapcsolat engedélyezési terve külön dokumentációban elkészült 2002. április hóban (Tsz: 50.01.012) FÖMTERV 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 |
| Fúráshegyszínrajz | 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. (Órmező-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 terelési tervek

IV/4

Jegyzőkönyv

/Tartozik az FV/UV/NS/A/115/.../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 Főépítészeti Iroda részéről:

Krebné Rác 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
Radnóczi 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
 Dizersziné 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 FÖMTERV 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 érdekelték 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 Kultúr mérnöki 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 érdekelték 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:

Benkovics 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 elhangzottak 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 igénybevételéhez 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 Ferencváros 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 érintetté váló 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 környezetére 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 engedéllyével 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 szükségóvohelyként 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 ajtó 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. Mémn. 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 igénybevétel

Főváros által elkészített közlekedési koncepció a Budapest Településszerkezeti Tervének alátámasztó munkarészei a közlekedésfejlesztés részeként, és a Fővárosi Szabályozási Keretterv 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 ismételtelen 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 túlemlést 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 állomásközben 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 közműekkel előzetesen egyeztetett organizációs terv alapján szabad megkezdeni.

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 felszínsüppedések előrebecslése érdekében 1998-ban GRG Mérnöki Iroda Kft. által készített „*Felszínsüllyedések 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 tárgyalt 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 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 földszerkezetét a felszín helyszíni adottságainak figyelembe vételével romteherre és a vonatkozó közúti előírásoknak megfelelően közúti teherre kell méretezni. E földmektől 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 kerület 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 légátzellőzést 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

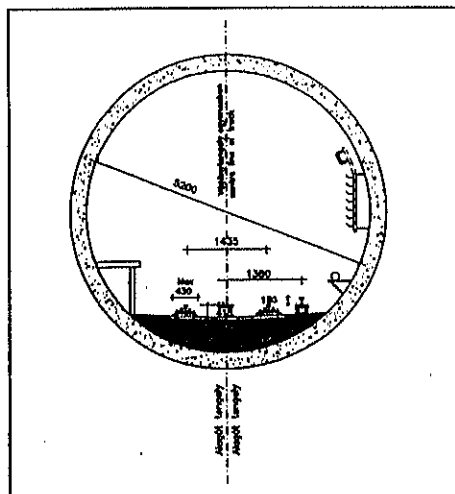
sinleerősítés bennfoglaló méretei (esetleges leerősítő töcsavarokkal együtt):

- ◆ függőleges kiterjedés: max. 415 mm
- ◆ vízszintes kiterjedés: max. 430 mm

áramvezető harmadik sín:

- ◆ sintengely-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 feletti 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:

- Maradéktaalanul 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 műtárgyépitést 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, építéshatósági, 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.

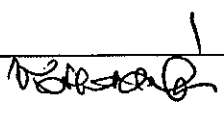
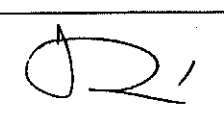


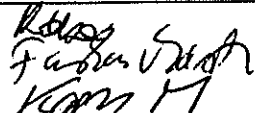
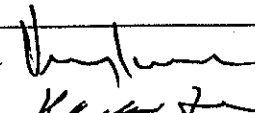


16. Ha az építető (Engedélyes) a kivitelezés során az engedélyezett tervtől, illetve a létesítési engedélytől el kíván térni, a módosítás engedélyezése céljából 4 db módosított tervet és a módosítás okát is részletező műszaki leírást köteles elbírálásra az engedélyező hatósághoz benyújtani. Az engedély 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 megkezdeni.
23. A tárgyalt 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 | BAKÁZSI LAZARÓ - főpolgármester | 459-2157 | BL |
| IX. ker. Ferencváros Polgármesteri Hivatal | DIRSŐRSKI DÓSA KÓCZI MARGIT FŐPOLGÁRMESTER | 217 0451 |  |
| XI. ker. Önkormányzat | SCHREFFEL JÁNOS FŐPOLGÁRMESTER | 3724660 |  |
| XI. ker. Polgármesteri Hivatal | | | |
| Fehérvári út 27. Társasház képviselőtében | | | |
| Petzvál J. u. 18. Társasház képviselőtében | GARAMI BELLO GARAMI BÉLA | 2035358 |  |
| Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség | Dr. RABAI MONIKA FARKAS MARTA KATCSA MARIA | 478-4400 - 11 - |  |
| Közép-Duna-völgyi Vízügyi Felügyelet | | | |
| Szolnoki Bányakapitányság | VERES IMRE HADÓKAI 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 Megváltozott a név: MMBH – MBF (2005.07.25.) | CSERTI ISTVÁNNE | 30/339-5936 | Cserti Istvánne |
| Központi Közlekedési Felügyelet | | | |
| Honvéd Vezérkar Hadműveleti Csoportfőnökség | | | |
| Kulturális Örökségvédelmi Hivatal | | | |
| BM Fővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság | GUJÓR 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.

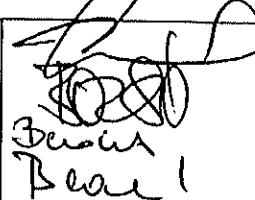
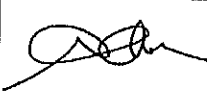
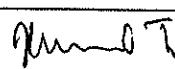

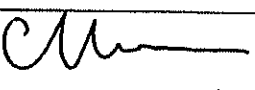
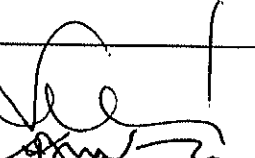
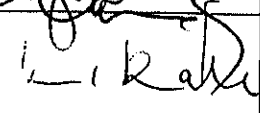
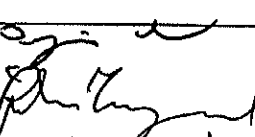
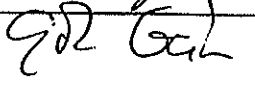
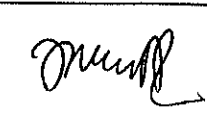
Tárgy: Dél-Buda – Rákospalota metróvonal Kelenföldi pu - Keleti pu. közötti szakaszának vasúthatósági engedélyezése.

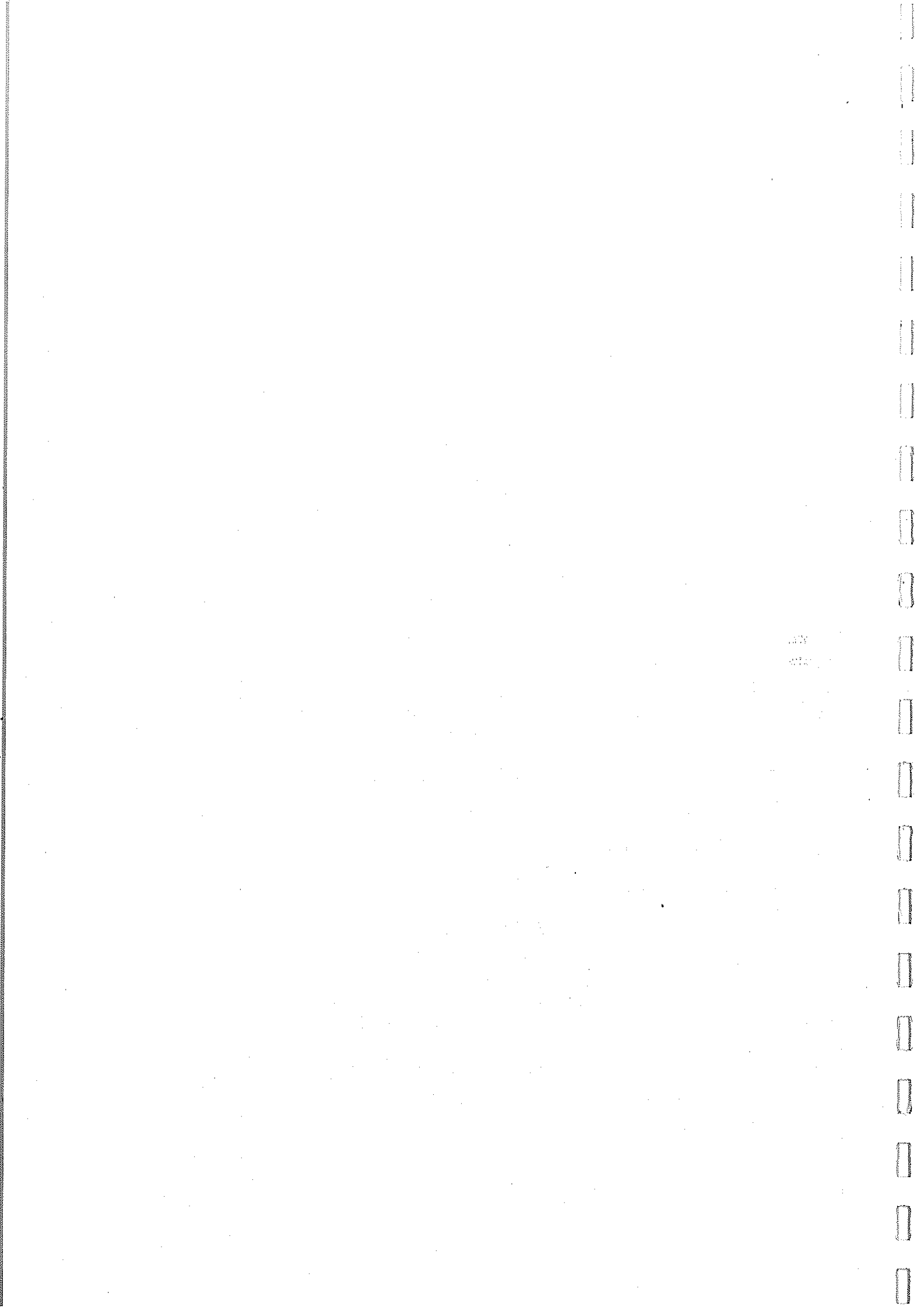
| | | | |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|
| Budapest Gyógyfürdői és Hévízei Rt. | MAGYAR ZOLT NÁDHAZI GÁBOR | 452-4557 452-4565 | Iss-2- Molnár János |
| MÁV Rt. | KÖLLER LAJZLÓ | 432-3941 | Wald |
| MATÁV Rt. Pesti Távközlési Igazgatóság | | | |
| MATÁV Rt. Budai Távközlési Igazgatóság | | | |
| Fővárosi Gázművek Rt. | SCHNABEL GYÖRGY | 477-1351 | Wald |
| Fővárosi Vízművek Rt. | | | |
| Fővárosi Csatornázási Művek Rt. | GÁRDÓCZKY ANDREA | 4554-368 | Gárdonyi János |
| Budapesti Távhőszolgáltató Rt. | | | |
| Budapesti Elektromos Művek Rt. | | | |
| Fővárosi Közterület-fenntartó Rt. Forgalomtechnikai Főosztály | RICHTERNÉ PERNER GABRIELLA | 327-7157 | Wald |
| FŐMTERV Rt. - UVATERV Rt. - MOTT MACDONALD LTD. Tervezési Konzorcium | SCHULÉK JÁNOS PINTER LAJZLÓ Keszthelyi Tibor | 345-9557 345-9558 3455648 | Wald 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 BLATTÓ TIBOR | 251-9116 20/959-2059 20/9458-449 251-9116 |  Béla |
| Gazdasági és Közlekedési Minisztérium | | | |
| MÉLYKULTÚRMÉR- NŐKI Kft. | ADAMIS GÉZA | 269-4531 |  |
| GÉDVIL KFT. | Dr. HORVÁTH TIBOR | 26/39-368 |  |
| BKU RT. METRO üzemigaz- gatóság | SZONTAG ANDOR | 20/9-222-300 |  |
| FŐKERT RT. | SIRÁLY ISTVÁN | 209-0388 |  |
| FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSI FELÜGYELŐSÉG | Dr. TANÁCSI MAGdolna Dr. PINTÉR FOLVÉP HUNYADI ISOVÁN | 47-23-500 324-1076 |  |
| FŐPOLGÁRMESTERI HIVATAL - FŐÉPÍTÉSI IRODA | KREBNE RÁCZ MARTA | 327-1618 |  |
| ETKE | IGNÉCZI TIBOR GÁBOR ZSIGMOND | 322-4642 313-3602 |  |
| BFFH. Közlekedési Vgyo. | GYÖRKÖS GÁBOR | 327-1312 |  |
| K. ker. FŐPOLGÁRMESTERI HIVATAL | JANKA DEB | 215-1077 JJJ |  |
| | | | |





6N9IRJG0K

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: | Ügyintéző: | Előzmény: |
| Ø | Ø | Ø |

HATÁROZAT

CC Ø PZ/NMT
FPH Ø V. I. J. ...
Saffel ...

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, közepén 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 Budaörs 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 fordítógányok 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 kivitelezhetőek.
- 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 következhesse 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 ellenállóak 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 vízilétesítmények (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 vízilétesítmények építés előtti állapotát (méret, anyag, kor, minőség) fel kell mérni,
 - az állapotfelmérés eredményének ismeretében meg kell határozni a veszélyeztetett szakaszokat, valamint az elviselhető felszínüllyedés 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 rézsús 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 felszínüllyedést 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 vízilétesítmények 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 fekü, 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 eltömmedékelésére, 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 alapállapotról 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 „testhangokról”) 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 Rottenbilller 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 fogyasztókosok 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 nyomvonalal 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 feljártának 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 óvóhelyek 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 óvóhely, 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 kijáratoknak 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 Felügyelőiségre 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 hidrogeológiai viszonyok alapján, a *mellékletben* meghatározott mértékadó árvízszintek figyelembevételével kell tervezni (mértezn) 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 észrevétel 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 következetlenül 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 forgalomműködés 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. Javaslatokban 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 legkönyvetkímélőbb 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 - levegőminőségének 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 rezgés hatás kellő alaposággal 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 felszín 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 fatelepítések.

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.