

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

Budapest, 2003. július 10.

  
Kónya Károly  
igazgató



**Kapja:** (minden címzett tértivevénnyel)

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

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



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

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

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

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

## HATÁROZAT

Az elsőfokú határozatot megváltoztatom az alábbiak szerint:

### I.

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

17.) A zaj- és rezgésvédelemre vonatkozó kikötés:

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

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

### II.

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

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

A engedélyezési tervdokumentáció részét képezze az állapot-felvételi dokumentáció

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

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

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

### III.

VIII. Az elsőfokú határozat polgári védelmi kikötéseit megsemmisítem.

### IV.

X. Az elsőfokú határozat Geológiai szakhatóság előírásai az alábbiak:

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

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

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

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

A határozat egyéb rendelkezéseit helybenhagyom.

A határozatom ellen további jogorvoslatnak helye nincs.

## INDOKOLÁS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kérte a környezetvédelmi kikötések kiegészítését az alábbi előírásokkal:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Indokaira tekintettel a határozat megsemmisítését és új eljárás elrendelését kérte.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Felvetette a beruházó kárfelelősségét.

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

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

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

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

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

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

A fellebbezések **nem alaposak.**

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

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

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

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

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

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

c) a kérelmet elutasítja.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Az aluljárók szennyvizeit gravitációsan, vagy átemeléssel közcsatornába vezetik.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

A döntésének indokolásában többek között a következőket adta elő.

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

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

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

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

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

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

Megállapítottam, hogy a Szövetség fellebbezése vízminőségvédelmi kérdéseket nem érint.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A fellebbezések hulladékgazdálkodással kapcsolatos felvetéseket nem tartalmaztak.

A fellebbezések közvetlenül nem foglalkoznak ezzel a munkarésszel.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

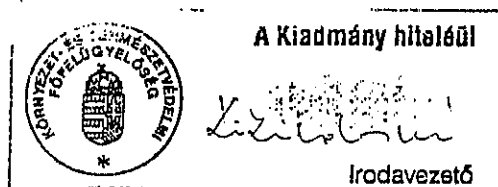
A fentiekben foglaltak alapján az államigazgatási eljárás általános szabályairól szóló 1957. évi IV. törvény (Áe.) 66. § (2) bekezdése alapján a rendelkező részbe foglaltak alapján megváltoztattam. A másodfokú környezetvédelmi hatóság és a másodfokú szakhatóságok által adott kikötésekkel kiegészítettem.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

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

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

Budapest, 2003. november 25.

Dr. Ughy Katalin sk.  
Főigazgató



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

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

**KÖZÉP-DUNA-VÖLGYI KÖRNYEZETVÉDELMI FELÜGYELŐSÉG**

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

Kérjük, válaszában  
hivatkozzon iktatószámunkra!

Ügyfélszolgálat: hétfőn, szerdán 9<sup>00</sup>-16<sup>00</sup> óráig,  
kedden, csütörtökön, pénteken 9<sup>00</sup>-12<sup>00</sup> óráig.

**KF:** 405-4/2004.

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

**Előadó:** dr. Rábai Mónika  
Bera József  
Vingelmann Józsefné  
Zalán György

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

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

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

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

**hozzájárulok,**

**az alábbi kikötésekkel:**

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

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

**Határidő a dokumentáció Felügyelőséghez történő megküldésére:** a kivitelezés megkezdéséig.

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

- 3.) Az üzemeltetésre vonatkozó zaj- és rezgésmérési eljárást, a tervezett vizsgálati pontokat és az ellenőrzésre vonatkozó intézkedéseket részletesen be kell mutatni.  
**Határidő a dokumentáció Felügyelőséghez történő megküldésére:** a forgalomba helyezési és használatba vételi engedély megkérésével egyidejűleg.
- 4.) A metróvonal teljes szakaszának és kapcsolódó létesítményeinek használatba vételét követően közlekedési zajmérések alapján készült szakvéleményben bizonyítani kell, hogy az üzemeltetésével kapcsolatos felszíni közúti-, forgalmi- és tömegközlekedési változások Budapest területén a jelenlegi közlekedési eredetű zajterhelés csökkenését eredményezik. Az alapállapotra vonatkozó és a használatba vételt követő zajmérésekről készített szakvéleményt a környezetvédelmi felügyelőséghez meg kell küldeni.  
**Határidő az alapállapotra vonatkozó dokumentáció Felügyelőséghez történő megküldésére:** a kivitelezés megkezdéséig.  
**Határidő az üzemeltetésre vonatkozó dokumentáció Felügyelőséghez történő megküldésére:** a teljes vonalszakasz forgalomba helyezését és használatba vételét követő 120. nap.
- 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 mellékletként csatolt szakértői véleményben részletes számításokkal igazolni kell, hogy az építési munkálatokból eredő zaj- és rezgésterhelés nem okoz határérték túllépést az építési helyszín környezetében.
- 6.) A várható építési zaj- és rezgés-kibocsátást előzetes szaktervezés keretében meg kell határozni. A dokumentációban részletesen közölni kell az építési területen alkalmazható és a konkrét helyszínen tervezett intézkedéseket és műszaki védelem eszközeit.  
**Határidő a dokumentáció Felügyelőséghez történő megküldésére:** a kivitelezés megkezdése.
- 7.) Amennyiben technológiai, műszaki vagy biztonsági okokból az építési munkálatok okozta zajterhelési határértékek túllépésére kell számítani, a túllépés engedélyezését kell kérni a környezetvédelmi felügyelőségtől. A kérelmet a konkrét helyszínen alkalmazható műszaki zajvédelmi intézkedések és létesítmények bemutatásával, valamint akusztikai számításokkal együtt kell benyújtani.
- 8.) **Éjszaka (22.00 órától 6.00 óráig) felszíni építési munkát és közúti szállításokat végezni nem lehet.**
- 9.) Az építési területek környezetében található védendő épületek zaj- és rezgésterhelését helyszíni mérésekkel folyamatosan ellenőrizni kell. A zaj- és rezgésmérések elvégzéséhez minden építési területre vonatkozóan mérési tervet kell kidolgozni, ennek során be kell mutatni a tervezett vizsgálati pontok helyét, a mérések módját és tervezett időtartamát, a mérési adatok dokumentálását és a lakosság tájékoztatását. A mérési tervet a jelen szakhatósági állásfoglalás kézhez vételétől számított 60 napon belül a környezetvédelmi felügyelőséghez meg kell küldeni.
- 10.) Az anyagszállítások útvonalát építési helyszínenként a járművek teljes mozgási útvonalára vonatkozóan meg kell tervezni.



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

**Határidő a dokumentáció Felügyelőséghez történő megküldésére:** a kivitelezés megkezdéséig.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Budapest, 2004. február 24.

*dr.*  
**dr. Ungár László,**  
**hatósági igh.**

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

Fővárosi Köznevelési Felügyelet	
Szakág .....	mell .....
Érkezett .....	2004 MÁRC 02
Irattár .....	FV/UV/FŐIAI 115 / 10 / 2004. 15
Megjegyzés .....	

Blee

Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat  
Budapest Fővárosi Intézete



Környezet-egészségügyi Osztály

42

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

Budapest, 1138 Váci út 174.

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

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

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

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

Fővárosi Közlekedési Felügyelet  
Közúti Vasúti Szakág

B u d a p e s t  
Andrássy út 8.

1 0 6 1

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

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

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

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

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

### Felszíni rendezés

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

### Szellőzők kivezetése

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

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

### Vízvédelem, szennyvíz

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

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

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

### A tervvel kapcsolatos észrevételek:

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

FU/60/NS/A/115/0/2004



1/C

Melléklet

4. sz. melléklet

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

DBR Metró . 1053 Budapest, Curia u. 3.		
Iktatószám: 153/22/2003		
Érkezett: 2003 APR 09.		
Melléklet: 2	Ugyintéző: P. V. T.	Előzmény: K-460/03

cc: P.V.T.

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

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

### Szakhatósági állásfoglalás

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

### kulturális örökségvédelmi szakhatósági hozzájárulást megadom

az alábbi kikötésekkel

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

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

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

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

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

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

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

Budapest, 2003. március 28.



Boór Judit  
Irodavezető s.k.

A kiadmány hitelűl:

Erről másolatban értesül:

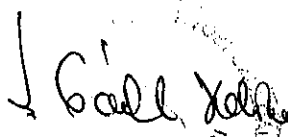
Budapesti Történeti Múzeum, 1250 Budapest, Szent György tér 2. Pf.: 4.  
KÖH Nyilvántartási és Tudományos Igazgatóság  
KÖH Központi Irattár

### Zaj- és rezgésvédelem:

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

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

Budapest, 2004. február 20.

  
dr. Gáll Ildikó  
fővárosi tisztiorvos

Fővárosi Közterületi Felügyelet	
Szakág .....	mell ..... 10.
Érkezett .....	2004 FEBR 25
Irattár .....	FV/UV/15/A/ 115 11/1/2004
Megjegyzés .....	

Bu

8. sz. melléklet



BUDAPEST FŐVÁROS ÖNKORMÁNYZATA  
FŐPOLGÁRMESTERI HIVATAL  
FŐÉPÍTÉSZI IRODA

Tárgy: 4 sz. metró nyomvonala

Iktatószám: 21-296/2004

Előadó: Andrásik Katalin 327 16 19

**Dr. Pintér József**  
igazgató

Fővárosi Közlekedési Felügyelet  
Budapest, Andrásy út 8.  
1061

**Tisztelt Igazgató Úr!**

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

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

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

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

Budapest, 2004. február 9.

Üdvözlettel:

  
Dr. Schneller István  
főépítész



\* 1052 Budapest, Városház utca 9-11. Tel.: 327-1153, 327-1154 Fax: 327-1851

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

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

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

**BKV RT. DBR METRÓ PROJEKT IGAZGATÓSÁG**

Budapest,  
 Curia utca 3.  
 1053

DBR Metró		1053 Budapest, Curia u. 3.
Iktatószám: <u>138/34/2003</u>		
Érkezett:		2003 OKT 22.
Melléklet:	Ügyintéző:	Előzmény/
<u>1</u>	<u>PA/NOK</u>	<u>357/03</u>


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

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

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

Budapest, 2003. október 15.

dr. Filipsz Andrea jegyző  
 megbízásából:

  
 Szantner Erno  
 irodavezető







FERENCVÁROSI ÖNKORMÁNYZAT  
JEGYZŐJE

1092 Budapest, Bakáts tér 14.

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

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

Iktató szám: XXI-349/2004

Ügyintéző: Janka Jenő

Tárgy: szakhatósági állásfoglalás a DBR  
metróvonal vasúthatósági engedélyezési  
eljárásában

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

megadom.

### INDOKLÁS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Budapest, 2004. február 6.

*Dr. Oszvári István*  
Dr. Oszvári István  
jegyző



Kapja: 1./ Címzett  
2./ It.

Fővárosi Közterületi Felügyelet	
Szakág .....	mell ..... —
Érkezett .....	2004. FEBR. 06
Iráttár .....	FVUV/FŐIAI NS 12/2004.t.
Megjegyzés .....	NS

Bu!

# 11. sz. melléklet



Belváros-Lipótváros  
Budapest Főváros  
V. kerületi Önkormányzat

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

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

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

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

DBR Metró . 1053 Budapest, Curia u. 3.		
Iktatószám: 158/31/2003		
Érkezett: 2003 APR 03.		
Melléklet:	Így ímező:	Előzmény:
☐	☐	K-357/03

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

Tisztelt Igazgató Úr!

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

**a szakhatósági hozzájárulást megadjuk azzal,**

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

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

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

Budapest, 2003. március 28.



Gecső Ágnes  
osztályvezető

21

T. Pály-N. L.!

W  
02/05

12. sz. melléklet



BUDAPEST JÓZSEFVÁROSI ÖNKORMÁNYZAT  
POLGÁRMESTERI HIVATALA  
HATÓSÁGI ÜGYOSZTÁLY  
Építésigazgatási Osztály  
1082 Budapest, Baross u. 65-67.  
Tel: 313-0682, Fax: 459-2234

Ügyiratszám: 08-362/6/2004

Előadó: Fekete Tamásné

Telefon: 459-2593

## FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSI FELÜGYELET KÖZÚTI-VASÚTI SZAKÁG

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

Tisztelt Igazgató Úr!

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

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

**- az alábbi kikötésekkel -**

**m e g a d o m.**

- A tervezett Rákóczi téri állomás II. sz. Vásárcsarnok felőli részén, a szabályozási tervre hivatkozva, a -2 és -3 szinteken 400 – 400 m<sup>2</sup> mélygarázs van előirányozva. A felszíni rendezések figyelembe vételével, a Rákóczi téri állomásnál az új szabályozási tervnek megfelelően kell elkészíteni a mélygarázs terveit is. A mélygarázst a metróaluljáró építéssel összekapcsolva kell megvalósítani. (engedélyezés 2. fázis)
- Miután a pálya 3 méterrel mélyebbre kerül, a vonalsüllyesztés befolyásolja azt a sávot, ahol az épületek veszélyeztetettek és süllyedésre érzékenyebbé válnak. Mivel a süllyesztés miatt a sáv kiszélesedik, az érintett épületek száma növekszik - a sáv szélességét meg kell határozni, az érintett épületek jegyzékét aktualizálni kell. A védett épületek jegyzékét ezekre is ki kell terjeszteni. Az alagút építés során a Budapest VIII. kerület közigazgatási területét elérő kivitelezést megelőzően legalább 30 nappal, illetve ezt követően folyamatosan az érintetté váló épületekről statikus szakértő által állagfelmérest kell készíteni, a mindenkorli 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 kötelezettsége.
- A megváltozott technológiával épülő állomásoknál, valamint a vonali műtárgyaknál a löttbeton technológiával és a résfalas építéssel készülő részek csatlakozásánál a felszínre és a környezetére gyakorolt hatást vizsgálni kell. A vízzáró altalajba fogott résfalas technológiával épülő állomásoknál a víz-visszaduzzasztó hatásának megszüntetéséről gondoskodni kell. Különös tekintettel a Rákóczi téri vásárcsarnokra.
- A módosított 19/2000.(IV.21.) sz. önk. rendelet 2.§-a előírja miszerint Budapest VIII. kerület Józsefváros közigazgatási területén „fát kivágni csak az I. fokú környezetvédelmi hatóság engedélyével lehet.” Az engedély iránti kérelmet a BUDAPEST JÓZSEFVÁROSI ÖNKORMÁNYZAT POLGÁRMESTERI HIVATALA HATÓSÁGI ÜGYOSZTÁLY Építésigazgatási Osztály (1082 Budapest, Baross u. 65-67. Tel: 313-0682, Fax: 459-2234) hivatalában kell benyújtani, a védendő, megmaradó fákról kertészeti szakértő által készített védelmi tervekkel együtt.
- A kivitelezés ideje alatti organizáció és forgalom technika egyeztetése szükséges.
- Az építés során a munkabiztonsági, technológiai zaj, és rezgésvédelmi előírásokat be kell tartani. A kivitelezés lakóságot zavaró hatásait a lehetséges mértékben minimálisra kell csökkenteni.
- A környező ingatlanok, lakóházak, pályaudvar biztonságos gyalogos és gépjármű megközelítéséről gondoskodni kell.

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

Budapest, 2004. január 28.

A kiadmány hitelül:



dr. Jónás Béla  
mb. jegyző felhatalmazásából

Wolford Ágnes sk.  
osztályvezető

Fővárosi Közlekedési Felügyelet	
Szakág .....	mell
Erkezett .....	2004 FEBR 05
Irattár FV/UV/ÉB/AI	NS 1/2004
Megjegyzés .....	

*Béla*

39

13.sz. melléklet

T. Paly - M. L. !

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

**Műszaki Iroda**

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

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

Ügyintéző: Demeterné/Dné

Tel: 462-3182

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

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

**Fővárosi Közlekedési Felügyelet  
Közúti-Vasúti Szakág**

**HUNYADI ISTVÁN**  
Igazgató helyettes úr részére

1061 Budapest,  
Andrássy út 8.

**Tisztelt Igazgató helyettes úr !**

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

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

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

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

Kérelmüket a fentiek figyelembe vételével kell elbírálnunk.

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

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

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

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

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

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

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

Budapest, 2004. február 18.

Dr. Kálmán Zsuzsanna  
jegyző megbízásából



*S. Müller Katalin*  
Simonné Müller Katalin  
Irodavezető

Kapják:

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

Fővárosi Közeledési Felügyelet	
Szakág .....	mell ..... - 30
Érkezett .....	2004 FEBR 24
Irattár FVUV/FŐ/IA/	115 / 98 / 2004t.
Megjegyzés .....	115



## FŐVÁROSI POLGÁRI VÉDELMI IGAZGATÓSÁG

Szám: 49/43/2000.

1.sz. pld.

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

Budapesti Közlekedési  
Részvénytársaság  
DBR Metró Projekt  
Igazgatóság

Gulyás László Úr  
projekt igazgató

Budapest  
Curia u. 3.  
1053

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

Tisztelt Igazgató Úr!

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

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

A megküldött tanulmányterv statikai vizsgálata bizonyította, hogy a metró tervezett állomásainak felső födémei nem felelnek meg a korábbi III. és IV. osztályba sorolt metróvonalak létesítményeivel szemben támasztott igénybevételeknek. Számítások szerint az állomások födémei max. 32,5 kN/m<sup>2</sup> felszíni terhelés elviselésére képesek, ami azt jelenti, hogy védőképesség szempontjából a 4. sz. metróvonalat csak V. osztályú óvóhelynek lehetne

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

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

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

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

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

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

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

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

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

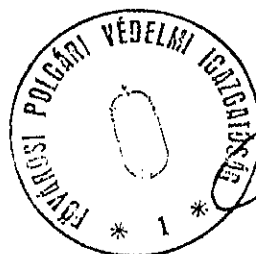
Hivatkozott korábbi állásfoglalásunk 4. pontjában foglaltakat teljesítettnek tekintjük abban a vonatkozásban, hogy a meglévő lakossági óvóhelyek sérülése a felszíni süllyedésekből kifolyólag nem valószínűsíthető. Igazgatóságunkhoz megküldött környezeti hatástanulmány IV. kötetében rögzített elemzések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

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

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

Budapest, 2000. április 17.

Üdvözlettel:



Benkovics Zoltán pv. ezredes  
igazgató

FŐVÁROSI POLGÁRI VÉDELMI  
IGAZGATÓSÁG

Szám: 49/52/2000.

15. sz. melléklet  
1.sz. pld.

Tárgy: DBR metróvonal polgári  
védelmi szakhatósági  
állásfoglalás

BKV Rt. DBR Metró  
Projekt Igazgatóság

Gulyás László úr  
projekt igazgató

Budapest  
Cúria u. 3.  
1053

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

mb. mint →  
cc: Gulyás  
cc: Minőség

Tisztelt Igazgató Úr!

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

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

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

Budapest, 2000. június 5.

Üdvözlettel:

Benkovics Zoltán  
igazgató

Ikt.sz.: 638/2000



DBR Metró - (C) Atlasz.



**Fővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság**

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

Szám: 77-30/2003.

1. sz. példány

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

## Budapesti Közlekedési Részvénytársaság DBR Metró Projekt Igazgatóság

Budapest  
Curia u. 3.  
1053

DBR Metró	1053 Budapest, Curia u. 3.	
Iktatószám:	138/30/2003	
Érkezett:	2003 APR 02	
Melléklet:	Ügyintéző:	Előzmény:
	<i>(Handwritten initials)</i>	K-872/03

Tisztelt Cím!

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

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

**h o z z á j á r u l o k.**

Budapest, 2003. március 24.

Üdvözlettel:



*(Handwritten signature)*  
Benkóvics Zoltán pv. ezredes  
igazgató



Országos Lakás- és Építésügyi Hivatal  
Építészeti és Építésügyi Főosztály

Ügyirat szám: 306-1331/2/2003  
Ügyintéző: Dr. Nagy Attila

Hivatkozási szám: 1/1185/2003

**Aba Botond úr**  
vezérigazgató

**Budapesti Közlekedési Rt.**

Budapest

**Tisztelt Vezérigazgató Úr!**

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

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

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

14. sz. melléklet

FORM 1 C

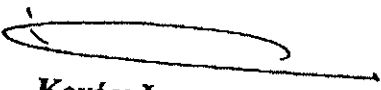
4. Álláspontom szerint a vasúti hatósági eljárásokért nem illetéket, hanem – a 38/1988. (XII. 23.) KHVM rendelet előírásainak megfelelő – **eljárási díjat** kell fizetni. Probléma esetén e tekintetben javaslom az illetékes szakminisztérium – a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium – megkeresését.

Kérem a tájékoztatásom szíves tudomásul vételét.

Budapest, 2003. szeptember 9.

Üdvözlettel:



  
Kovács Imre  
főosztályvezető

**18.sz. melléklet****KÖZLEKEDÉSI FŐFELÜGYELET**

FŐIGAZGATÓ

1066 Budapest, Teréz krt. 38. Tel.: (1) 373-1411 Fax: (1) 373 1453  
Levél cím: 1389 Budapest Pf. 102. Internet: <http://www.kff.hu>

2904/1/2003.

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

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

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

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

2003. NOV. 24.  
FV/UV/FŐ/IA/ 923/12/2003

T. Fegyverneky - N. L. I.

Handwritten notes and signatures:

- Signature
- 11/24
- Handwritten mark
- XI. 25.



18.11.2003. sz. 81

Amennyiben Elnök úr fenti álláspontunkkal nem ért egyet, akkor az engedélyezési hatáskör tisztázása érdekében a Közlekedési Főfelügyelet Közúti, Vasúti és Hajózási Főosztályával egyeztető tárgyalás lefolytatását kérem, amelynek időpontjául 2003. november 24-28 közötti időpontot javaslom. A tárgyalás lefolytatására részünkről Érsek László főosztályvezető urat jelölöm ki (tel: 267-9717)

Budapest. 2003. november 14.



Üdvözlettel

Dr. Békési István  
főigazgató



KÖZLEKEDÉSI FŐFELÜGYELET  
KÖZÚTI, VASÚTI ÉS HAJÓZÁSI FŐOSZTÁLY  
FŐOSZTÁLY VEZETŐ

T. Pály - M. U. !  
[Handwritten signature]  
01/24

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

144/0/2004.II..

T. Lengyel. D!

**Dr. Pintér József úr**  
igazgató

[Handwritten signature]  
01.3.

**Fővárosi Közlekedési Felügyelet**

1061. Budapest  
Andrássy út 8.

**Tisztelt Igazgató Úr!**

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

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

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

Budapest. 2004. január 14.

Fővárosi Közlekedési Felügyelet	
Szakág .....	mell 1
Érkezett .....	2004. JAN. 21.
Irattár .....	FVVUV/FŐ/VI 218 10 2004
Megjegyzés .....	

Biel

Üdvözlettel:

[Handwritten signature]

Érsek László  
Főosztályvezető



**Melléklet:** 1 pld. emlékeztető

## EMLÉKEZTETŐ

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

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

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

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

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

Budapest. 2003. december 05.

Összeállította:

  
Rege Béla



## Fővárosi Tűzoltóparancsnokság Parancsnoka

H-1081 Budapest, Dologház utca 1.

☎: +36-1-459-2400

☎: +36-1-459-2440

Szám: 11083/2003.

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

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

**Gulyás László Projekt Igazgató Úr!**  
**DBR Metró Projekt Igazgatóság**

**Budapest**  
Curia u. 3.  
1053

DBR Metró . 1053 Budapest, Curia u. 3.		
Iktatószám: 138/32/03		
Érkezett: 2003 APR 22.		
Melléklet:	Ügyintéző:	Előzmény:
9'	(P) / 15PM	K-372/03

**Tisztelt Projekt Igazgató Úr!**

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

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

*hozzájárulok a következő kikötésekkel.*

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

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

### I n d o k o l á s

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

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

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

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

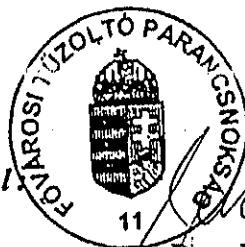
véleményeket, megállapításokat. Az állásfoglalásom kizárólag a létesítendő metróvonal alagútjainak, valamint az alagutakban kialakítandó nyomvonalas rendszereknek (vágányok, jelző-, és biztosító-berendezések, hírközlési rendszerek, járműtelepi vágányhálózat, stb.) engedélyezésére vonatkozik. Az állomásokat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

Ezt a szakhatósági állásfoglalást a létesítéshez szükséges vasúti hatósági engedély iránti kérelemhez kell mellékelni.

Az állásfoglalás ellen jogorvoslattal élni csak az engedélyező hatóság által az ügy érdemében hozott első fokú határozat ellen benyújtott fellebbezéssel lehet.

Budapest, 2003. április 4.

Tisztelettel,



*Dr. Bende Péter*  
tűzoltó vezérőrnagy



416

**21. sz. melléklet**

**Budapesti Közlekedési Részvénytársaság**

**Vezérigazgató**

1980 Budapest, Akácfa u. 15. / Telefon: 461-6554 / Fax: 461-6557 / Email: bkv@bkv.hu

T. P. M. - M. H. 2. H. 1. 2004.

UV T. Hengedő

02/05

L. Botond 03.05.  
07.5.

**Dr. Pintér József Úr!**

Igazgató

Fővárosi Közlekedési Felügyelet

**Tisztelt Igazgató Úr!**

A FV / UV / NS / A / 115 / 39 / 2004 számon küldött levelében a hatósági egyeztető tárgyaláson elhangzott észrevételekhez feltett kérdéseinek megfelelően a korábban általunk kiadott üzemeltetői véleményt az alábbiaknak megfelelően egészítem ki:

1. A budapesti metróvonalak üzemeltetője, így a Dél-Buda – Rákospalota metróvonal üzemeltetője is a Budapesti Közlekedési Részvénytársaság szervezeti keretén belül működő Metró Üzemigazgatóság.
2. A Dél-Buda – Rákospalota metróvonal járműtelepének vágányképe és technológiája az 1999. évben a BKV Rt.-n belül egyeztetett állapotot tükrözi. Amennyiben a beadott tervdokumentációban az azóta bekövetkezett műszaki fejlődés, technológiai tapasztalatok, vagy az üzemeltetés szempontjai esetleg változtatásokat tennének szükségessé, a kivitelezés megkezdése előtt az engedély módosítását fogom kezdeményezni.
3. A nagysebességű fékpróbák korlátozások nélkül csak megfelelő hosszúságú próbapályán végezhetők el. Ennek hiányában megoldást jelent:
  - A már üzemelő próbapályák felhasználhatóságának biztosítása
  - A vonalagútban megfelelően kialakított próbaszakasz biztosítása

Ez utóbbi változat azonban korlátozza a rendszeresen üzemszünetben végzett technológiai műveleteket és ellenőrzéseket, így ezeket össze kell hangolni.

4. A csúcsidőben tervezett 90 másodperces vonatkövetés korszerű automatikus üzemben valósítható meg, mely a tervezett járműkapacitás mellett feltehetően minden esetben biztosítja a várható utasforgalmi igények belátható időtávon belüli kielégítését.

A fentiekben megfogalmazott üzemeltetői vélemény kiegészítésekkel a Dél-Buda – Rákospalota metróvonal első vonalszakaszának építésére a vasúthatósági építési engedély kiadható.

Budapest, 2004. március 1.

Fővárosi Közlekedési Felügyelet	
Szakág .....	mell
Erkezett	2004 MARE 0 5
Küldő	FVUV/NS/A/115/39/2004.H.
Megjegyzés	NS

Bu' Üdvözlettel:

**Aba Botond**



DBR Metró . 1053 Budapest, Curia u. 3.		
Iktatószám: 37/2004.		
Érkezett: 2004 JAN 08.		
Melléklet:	Ügyintéző:	Előzmény:
<i>q</i>	<i>P3/1904</i>	<i>q</i>

**21/a sz. melléklet**

Iktatószám:	46/ 7 /2004.
Ügyintéző:	Tilly Nándor
Telefon:	44-104
Kelt:	2004.01.05.
Melléklet:	db
Hiv. szám:	
Ügyintézőjük:	
Szakterület:	

DBR Metró Projektigazgatóság

Gulyás László

Igazgató úr

ce: P.V.T.

Tárgy: Üzemeltetői hozzájárulás

Tisztelt Igazgató úr !

A FÖMTERV Rt. a 2003. december 12-én kelt, 50/4598/2002. iktatószámú levelének mellékleteként megküldte Igazgatóságunk részére a 4-es metró vonal Vasúthatósági Engedélyezési Terv módosított vonaltervét (Tsz.: 50.98.200-I/2-M4 kötet) kérve, hogy ennek tanulmányozását követően üzemeltetői hozzájárulásunkat az Önök részére küldjük meg.


A tervek áttanulmányozása, valamint az Önök, illetve a FÖMTERV képviselőivel 2003. december 19-én lefolytatott egyeztető tárgyalás alapján az üzemeltetői hozzájárulásunkat az alábbiak figyelembevételével adjuk meg:

1. A végleges vonaltervekben (mely a konkrét jármű, illetve a ténylegesen megépült alagút paramétereinek ismeretében készül) az oldalgyorsulás értékeknek még kell felelni az OVSZ-II. 2.6. pontjában leírtaknak, tehát „maximum 0,33 m/sec<sup>2</sup> oldalgyorsulással” csak külön engedély alapján szabad számolni.  
A tervezésnél törekedni kell arra, hogy a szerelvény súlypontjában szabad oldalgyorsulás ne keletkezzen.
2. Szolgálati vonatoknál maximum 40 km/h sebességgel kell számolni.
3. A hatóság állásfoglalása alapján a mozgó keresztezési középrészeknek felvághatónak kell lenni.
4. A kitérők számozása meg kell egyezzen a Metró F.1. Jelzési Utasításban leírtakkal.

5. A 13. és 14. sz. kitérők egy később megépülő vonal kiágazását teszik lehetővé. Ezen kitérők az I. ütemben még ne épüljenek be. A kitérők helyén olyan speciális lekötések készüljenek, amire később – a folyópálya helyére – a kitérők is lekötethetők lesznek.
6. Ne ragaszkodjunk az UIC54-es sín beépítéséhez. Az 54-es sínrendszert – típus megjelölés nélkül – mint kötelező minimum írjuk elő (lehet, hogy a beépítés idején már csak 60 kg-os sínek lesznek gazdaságosan beszerezhetők).
7. A rádió környékére speciális – zaj- és rezgéscsökkentő kialakítású – felépítményszerkezet beépítését írja elő a terv.
8. A jármútelepi vágányok kiágazó kitérői (9. és 10. sz.) ne legyenek függőleges ívbe telepítve.

Budapest, 2004. január 5.

Üdvözlettel

  
Dr. Szabó Tamás  
Üzemigazgató



## MAGYAR GEOLÓGIAI SZOLGÁLAT

Budapesti Területi Hivatal

1145 Budapest, Kolumbusz u. 17-23.

Tel./Fax: (1) 220 8294

Ikt.sz.: 271-2/2003  
Üi.: Tóth Álmos

BKV Rt. Budapesti Közlekedési Részvénytársaság  
DBR Metró Projekt Igazgatóság

**Tárgy:** Budapest, 4-es metróvonal I. szakasz, vasúthatósági engedélyezési eljárás, I. fokú földtani szakhatósági határozat

Tárgyi, 53-372/2003. sz. levelükre való hivatkozással beidézzük a Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség számára írott 580-5/2002 sz. (2002-11-26) határozatunk teljes szövegét. A határozatot jelen vasúthatósági eljárásban is érvényesnek tartjuk.

„Hivatalunk az Önöknek megküldött tárgyi 580-3/2002 sz. határozatot a DBR Metró Projekt-igazgatóság, az EUROMETRO Kft, a MÉLYÉPTERV Kultúrmérnöki Kft. és Hivatalunk képviselői által tartott megbeszélés Emlékeztetője szellemében az alábbiakban *módosítja*.

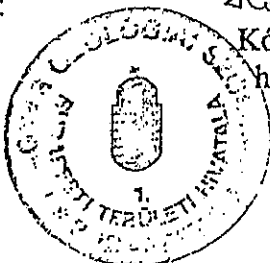
a Hivatal a határozatban foglalt *szakmai kritériumok megtartásával*, azokat további *feltételekkel kiegészítve* hozzájárul az előzetes környezetvédelmi engedély kiadásához:

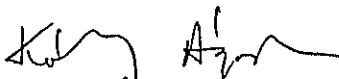
- a dunai átvezetés körülményeinek jobb megismerése, az esetleg szükségessé váló kisebb mérvű nyomvonal-módosítás előkészítése céljából előírt vizsgálatokat a tenderkiírásokkal párhuzamosan elvégeztetik;
- a megrendelő DBR Metro a metrótervezés, -építés további időszakában időben biztosítja hivatalunk képviselője (Tóth Álmos geológus, vezető főtanácsos, esetenként a hivatal által jelzett más személy) számára:
  - a munkaközi tervekbe való betekintés és véleményalkotás lehetőségét;
  - a tenderkiírás(ok) tervezetének földtant érintő előírásai, feltételei megismerése, az azokról való véleményalkotás lehetőségét;
  - a kiválasztott kivitelező kiviteli tervezési folyamatában a munkaközi tervek megismerését, azok véleményezését;
  - a kivitelezési munka nyomon követését, a munkahelyek esetenkénti megtekintését;
  - a vizsgálati (beleértve a monitoring-rendszert) eredményekbe való betekintés és véleménynyilvánítás lehetőségét;
  - a földtant érintő alapadatokat, értékeléseket hivatalunknak megküldik.”

Budapest, 2003-03-25.

Tisztelettel:

DBR Metró	1053 Budapest, Curia u. 3.	
Iktatószám:	138/28/2003	
Érkezett:	2003 MARCH 26.	
Melléklet:	Ugyanlétő: PÁ/NTK	Előzmény: K-372/03



  
Kókay Ágoston  
hivatalvezető

KÖZÉP-DUNA-VÖLGYI VÍZÜGYI IGAZGATÓSÁG

mint I. fokú vízügyi hatóság

1088 Budapest, Rákóczi út 41.

Tel: 477-3500

Fax: 477-3579

Ügyfélfogadás: hétfő 9<sup>00</sup> - 15<sup>30</sup>, szerda 9<sup>00</sup> - 15<sup>30</sup>, péntek 9<sup>00</sup> - 13<sup>00</sup>

Kedden és csütörtökön az ügyfélfogadás szünetel!

23. sz. melléklet

Szám: H.78.178-3/2003.

Hivatkozási számuk: 53-557/2003.

Előadó: Csipes Judit  
Tahy Ágnes  
Stimm Gábor

L. Aubri

2003-07-07  
21/1517/2003.

Tárgy: Budapest 4-es metróvonal I. szakasz  
vasúthatósági engedélye

Budapesti Közlekedési Rt

1980 Budapest  
Akácfa u. 15.

DBR Metró . 1053 Budapest, Curia u. 3.		
Iktatószám: 138/29/04/2003		
Érkezett: 2003 JÚL 17.		
Melléklet:	Ügyintéző:	Előzmény:
Q	PJ/NMT	K-557/03

cc = PVT

T. Cím tárgyi ügyben benyújtott kérelmére a 72/1996. (V.22.) Korm.rendelet 20. §. (1) bek. és a 15/1987. (XII.27. KM-ÉVM együttes rendelet 1.sz. mell. 15. pontja alapján a FŐMTERV Rt. által vezetett tervezői konzorcium (Tsz: 50.98.200) által készített " Budapest 4. metróvonal vasúthatósági engedélyezési terve" című dokumentációra szakhatósági állásfoglalásomat az alábbiak szerint adom meg:

A Budapest 4-es metróvonal I. szakasz állomásainak kialakításával kapcsolatosan víziközművek kiváltása, azok új nyomvonalon történő építése, monitoring rendszer kiépítése szükséges, valamint a metró állomások és vonali műtárgyaknál keletkező csurgalékvizek tisztítására - amennyiben olajjal szennyeződhetnek és előtisztító műtárgy kerül betervezésre - előtisztító berendezések kerülnek beépítésre.

Tervezik továbbá a Sasadi árok, Beregszász úti árok, Irhás árok korrekcióját. A tervezett vízelétesítmények megvalósítása, vízimunkák végzése vízjogi létesítési engedélyezési kötelezettség alá tartozik.

Tervezett vízelétesítmények, vízimunkák állomások szerint a 50.98.200 témaszámú terv alapján:

Metró Járműtelep:

Vízhálózat

DN 200 építése Borszéki u. és új út alatt (DN 100 és DN 150 kiváltása)

Csatorna

Járműtároló és mosóépület szennyvizeinek előtisztítására beépítendő olaj -és benzinfogó műtárgy

Kelenföldi pu. (Etele tér - Őrmező térsége):

Vízhálózat

Etele téri DN 150 kiváltása

Budaörsi úti DN 250-400 kiváltása

Csatorna  
Meglévő Somogyi u. és Összekötő út csapadékvíz elvezetés átépítése új nyomvonalon  
Sasadi árok átépítése (Beregszászi árok torkolattal együtt)  
Irhás árok zártszelvénybe helyezése új nyomvonalon  
Budaörsi úti szennyvízgyűjtő új nyomvonalon és új csatorna építése  
Beregszászi úti szennyvízgyűjtő átépítése új nyomvonalon  
Budaörsi úti főgyűjtő út keresztezések átépítése

Tétényi út:

Vízhálózat  
Lakótelepi zóna DN 150 és DN 300 ideiglenes kiváltása  
Csatorna  
ø 50 cm csatorna kiváltása

Bocskai út, Móricz Zs. körtér, Szt Gellért tér állomások esetében a víziközmű kiváltás a "Gellért tér - Bartók B. út - Móricz Zs. körtér - Fehérvári út - Bocskai út csomópontok átépítése (vízellátás-csatornázás)" tárgyú FÖMTERV Rt. 50.01.005-K számú tervek alapján H.64 308/2002. sz. (vízikönyvi szám:D.2/3/962, D.2/1/1138) alatt vízjogi létesítési engedélyt kapott (már megvalósultak).

Fővám tér:

Vízhálózat  
Duna- parti DN 1200 és Kiskörúti DN 1000, valamint a DN 300 vezeték átépítése  
Csatorna  
Meglévő 100/200 cm belméretű csatorna egy része ø 180 cm belm.-re átépül  
ø 50 té. csatorna kiváltása

Kálvin tér:

Vízhálózat  
DN 1200 méretű kiskörúti főnyomócső kiváltása  
Csatorna  
290/150 cm belméretű csatorna kiváltása

Népszínház utca és Rákóczi tér: átépítés, kiváltás nincs

Keleti pályaudvar-Baross tér:

Vízhálózat  
DN 500 főnyomócső helyett DN 300 épül.  
Csatorna  
Thököly u.-i ø 136 cm csatorna kiváltás,  
Murányi u.-i ø 80 cm csatorna építése

A MÉLY-TERV Kft. tervei alapján a Kerepesi út, Baross tér közműveit érintő 2 sz. kijárat kialakításával kapcsolatos közmű kiváltásokra ill. építésekre a vízjogi létesítési engedélyezési eljárás folyamatban van. Ezen terv nem tartalmazza a fentebb felsorolt víziközműveket.

Meglévő víziközművekre történő rá - ill. lecsatlakozás nem vízjogi létesítési engedélyköteles, mivel a vízbekötéssel és szennyvízelvezetéssel kapcsolatban a közmű üzemeltetők (FVM Rt., FCSM Rt.) elvi nyilatkozatai a mértékadók. Ugyancsak nem tartozik vízjogi engedélyezési kötelezettség alá a csurgalékvizek és a szennyvizek közcsatornába történő beemelésének biztosítására a metró műtárgyakon belül létesítendő tározók, átemelők.

A Gellért téren és a Fővám téren a felső rakpart vonalában húzódik a Fővárost védő elsőrendű védvonal. A védvonal kezelője a Fővárosi Önkormányzat, üzemeltetője a Fővárosi Csatornázási Művek.

A vasúthatósági engedély kiadásához az alábbi kikötésekkel hozzájárulok:

1.) A környezetvédelmi engedélyezési eljárás során elfogadott 4. metróvonal I. szakasz (Kelenföldi pályaudvar – Keleti pályaudvar) u.n. "optimalizált" (I./d) nyomvonal engedélyt tartom megvalósíthatónak.

2.) Az állomások kialakításával kapcsolatosan tervezett vízelékesítmények megvalósítására, a tervezett vízimunkálatokra a "Tervezett vízelékesítmények, vízimunkák állomások szerint a 50.98.200 témaszámú terv alapján" fejezetben felsoroltakra - Igazgatóságomtól vízjogi létesítési engedélyt kell kérni.

3.) A Gellért téren és a Fővám téren a felső rakpart vonalában húzódó Fővárost védő elsőrendű védvonallal kapcsolatos előírások:

- 3.1. Az építés során a védvonal védképességét folyamatosan biztosítani kell. Amennyiben a védvonalat a kivitelezési munkák érintik, a tervezett munkálatokat a FCSM Környezetgazdálkodási és Árvízvédelmi Főosztályával és a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatósággal előzetesen egyeztetni kell.
- 3.2. A területen érvényes mértékadó árvízszint (MÁSZ) 103,57 mBf. A főváros területén a védvonálnak MÁSZ felett 1,3 m biztonsággal kell rendelkeznie.
- 3.3. A tervezett kiviteli munkálatok a Duna két oldalán húzódó partfalakat, az ezeket biztosító lábazati kőszórást valamint az alsó és felső rakpart állapotát kedvezőtlenül nem befolyásolhatják.
- 3.4. A Gellért téri és a Fővám téri állomás kiviteli terveinek készítése során a medret, a partvédőműveket, a rakpartokat és az árvédelmi vonalakat érintő beavatkozásokat az FCSM Környezetgazdálkodási és Árvízvédelmi Főosztályával és a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatósággal előzetesen egyeztetni kell. A kiviteli tervek készítésekor a méretezéshez a mértékadó árvízszintet és az ehhez viszonyított (becsült) mértékadó karsztvízszintet, rétegvíz-, illetve talajvízszintet kell figyelembe venni. A kiviteli terveket a munkaterület átadás-átvételi eljárásának megkezdése előtt jóváhagyásra be kell nyújtani a KDV-VIZIG-re. A fenti létesítmények kiviteli terveinek tartalmaznia kell a védvonal és a partfalak tulajdonosának és üzemeltetőjének jóváhagyó állásfoglalását.
- 3.5. A kivitelezést csak a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság írásbeli hozzájárulása esetén lehet megkezdeni.
- 3.6. A partfalakat, védvonalakat érintő munkálatok végzésekor az FCSM RT.-től szakfelügyeletet kell kérni.
- 3.7. Árvíz esetén amennyiben szükséges a munkavégzést az érintett szakaszon fel kell függeszteni. Amennyiben a választott kivitelezési technológia mellett árvíz esetén vízbetörésre vagy talajtörésre lehet számítani a munkaterületet ezek elleni védelmét biztosítani kell. A munkálatok felfüggesztéséből és a védekezésből eredő költségek a beruházót terhelik. Az esetlegesen keletkező károkért a Vízügyi Igazgatóság felelősséget nem vállal.

4.) Monitoring rendszer kiépítése az építés megkezdése előtt egy évvel szükséges, az észlelést az építés előtt, alatt és annak befejeztével is folytatni kell. Az észlelő kutakat úgy kell kiépíteni, hogy a vízszint és a vízminőség figyelésére is alkalmasak legyenek.

Talajvíz monitoring létesítése szükséges a következők szerint:  
az állomás műtárgyak mellett legalább 2-2 db talajvízszint (és vízminőség) észlelőkút, de az Etele tér, a Bocskai u., Kálvin tér, Baross tér (Thököly út mentén különösen) legalább 4-4 db észlelőkút.

Rétegvíz, karsztvíz monitoring kiépítése szükséges:  
a Tétényi úti állomás keserűvizes terület felé eső oldalán,  
a Gellért téri állomásnál a Bp/B/88 vízikönyvi számú, ill. H.65.293-2/2002. számú elvi vízjogi engedély alapján készült, jóváhagyott tervek szerint,  
a Fővám téri állomásnál, illetve a kihúzó műtárgynál,  
a Kálvin téri állomásnál.

A monitoring rendszer kiépítésére vízjogi létesítési engedélyt kell kérni Igazgatóságomtól.

Az építés, vagy az üzemeltetés során kitermelt felszín alatti vizeket a területi kategóriának megfelelő minőség esetén felszíni befogadóba, vagy közcsatornába lehet bevezetni az üzemeltetővel történt egyeztetést követően.

5.) A Sasadi árok, Beregszász úti árok, Irhás árok korrekciójára, ill. zárt szelvénybe helyezés tervezésénél figyelembe veendő kiépítési vízhozam  $NQ_{1\%}$ .

#### Indoklás

A meglévő vonalas vízellátásművek (ivóvízvezeték, csatornahálózat (szennyvíz és csapadékvíz) és árvízvédelmi védvonal) keresztezése és azok megközelítése nem okozhat tartós üzemzavart (műszaki hibát) a 21/2002 (IV. 25.) KöViM rendeletet alapján.

A METRO építése – a Duna alatti átvezetés – nem befolyásolja a folyam vízjárását, még az építés ideje alatt sem.

A Gellért téri és Fővám téri állomások kiépítése még az építés idején sem befolyásolhatja az itt húzódó elsőrendű védvonal védképességét, a partvédelem biztonságát. Előírásokat a 3. részben a 15/1997. (IX. 19.) KHVM rendelet alapján tettem.

A metró létesítmények befolyásolják a víztartó képződményeket, azonban káros mértékű változás az áramlási viszonyokban nem következhet be, ennek ellenőrzésére a 4. részben észlelőrendszer kiépítését írtam elő a VgTv. 14. § (1) és 15. § (1) pontjai alapján.

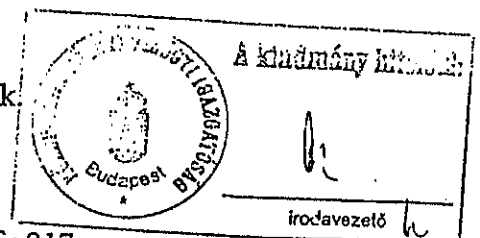
A Tétényi úti állomás keserűvizes gyógyvízkészlettel rendelkező területtel határos, a 38 hm szelvénytől kezdve a feké felől termál karsztvíz (Gellért tér és dunai átvezetés), vagy rétegvíz (pesti oldal) megjelenése valószínűsíthető a vetőzónák keresztezésekor.

A felszín alatti vizek észlelése és kitermelése vízjogi engedély köteles tevékenység. Az építés ideje alatt a munkagödör víztelenítése az építés része, ezért külön vízjogi engedély beszerzése nem szükséges.

Az ügyben hozott döntésről tájékoztatást kérek.

B u d a p e s t, 2003. június 25.

Józsa Norbertné sk.  
osztályvezető



Kapja: 1./ címzett+mell

2./ Fővárosi Közlekedési Felügyelet, 1368 Budapest 5., Pf.: 217



29

24. sz. melléklet

KÖZPONTI  
KÖZLEKEDÉSI FELÜGYELET  
VASÚTI FELÜGYELET  
VASÚTGÉPÉSZETI OSZTÁLY

1066 Budapest, Teréz krt. 62.  
E-mail: [talscher@kkf.kfi.hu](mailto:talscher@kkf.kfi.hu)

Levélcím: 1387 Budapest 62. Pf.:30.

Tel.: 4741-786 Fax: 312-6614  
Internet: <http://www.kfi.hu>

VF/360/01/2004

Tárgy: Dél-Buda – Rákospalota metróvonal Kelenföldi pu. –Keleti pu. közötti szakaszának vasúthatósági engedélyezéséhez szakhatósági hozzájárulás  
Előadó: Alscher Tamás osztályvezető  
Telefon: 474-1786 postai 36-48 vasútüzemi  
Hiv.szám: FV/UV/NS/A/115/12/2004  
Előadójuk: Káplár József  
Melléklet: 1 klt. tervdokumentáció

## FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSI FELÜGYELET

Budapest  
Andrássy út 8.

1061

A Fővárosi Közlekedési Felügyelet, mint engedélyező hatóság hivatkozott számú megkeresésére, a Dél-Buda - Rákospalota metróvonal hatósági engedélyezési eljárásához, a rendelkezésre álló „Járműtelep Technológiai Műszaki Leírás” ( Tsz.: 50.700 III/1-I-001-M01 ), valamint a „JÁRMŰTELEP Egyesített járműtelepi vágány, út , forgalomtechnika, műtárgy tervek” című dokumentáció (Tsz.: 50.98.200) „Műszaki Leírás” (Tsz.:50.98.200 III/2-, III/3-I-002-M01); „Egyesített Helyszínrajz” (Tsz.: 50.98.200 III/2-, III/3-R-002-M01) című dokumentumai alapján, feltételekkel

### a szakhatósági hozzájárulást megadom.

#### 1. Feltételek:

- 1.1. A járműtelephez tartozóan legalább 1000 m hosszúságú próbapályát kell kiépíteni legkésőbb a metró-üzem próbaüzemének megkezdéséig, melyen a prototípus és a sorozat járművek első hatósági járművizsgálója az engedélyezett sebesség + 10% sebességtartományban – mindkét menetirányban - biztonságosan lefolytatható.
- 1.2. A próbapályán megfelelő hosszúságú
  - 1.2.1. gyorsító szakaszt, amelyen a jármű álló helyzetből  $v_{eng} + 10\%$  sebességre a rendelkezésre álló gyorsítási teljesítményével képes felgyorsulni ( jármű hosszával együtt kb. 500 m hosszúság szükséges );
  - 1.2.2. sebességmérő szakaszt, amely a sebesség megállapításához szükséges sík és egyenes pályaszakasz kell legyen; a sebességmérő pályaszakasz hossza legalább 50 m hosszúságú kell legyen;



- 1.2.3. fékútmérő-szakaszt, mely sík, egyenes, legalább 300 m hosszúságú pályaszakasz kell legyen;
- 1.2.4. biztonsági szakaszt, mely legalább 150 m hosszúságú kell legyen, kell kiépíteni.
- 1.3. A próbapálya sebességmérő és fékútmérő szakaszaiba kitérőt beépíteni tilos.
- 1.4. A próbapályát úgy kell kialakítani, hogy azon a metróüzemben alkalmazott harmadik sínes áramellátás, valamint az ott alkalmazott vonatbefolyásoló rendszer üzemeljen, melyen minden vészhelyzet és rendkívüli esemény imitációja szándékosan, a próbavezető külön utasítására elvégezhető.
- 1.5. A próbapálya hosszát – a fékútmérő szakasz kivételével – a technika elismert szintjén álló és biztonságtechnikai szempontból is kimagasló biztonsági színvonalat képviselő gépi berendezések alkalmazása esetén, a Fővárosi Közlekedési Felügyelet és a Központi Közlekedési Felügyelettel külön jóváhagyatva lehet csökkenteni.
- 1.6. A próbapályát illetéktelenek számára megközelíthetetlen módon el kell keríteni.

A DBR Metró járműtelep MÁV összekötő vágányának vasúthatósági engedélyezési eljárását a Központi Közlekedési Felügyelet KK/VF/NS/A/17/01/2004 számon tárgyalja. Az ügy jelenleg a környezetvédelmi hatóság szakhatósági hozzájárulására vár.

A szakhatósági hozzájárulást a 15/1987.(XII.27.) KM-ÉVM együttes rendelet 9.§ alapján adtam ki.

A feltételeket a vasútról szóló 1993. évi XCV törvény 9. § (1) bekezdése, valamint a 28/2003. (V. 8.) GKM sz. rendelet 9. § (4) bekezdésében és 11. § alapján hoztam, mivel a járművek hatósági vizsgáztatása, üzemeltetése, valamint a metróüzem biztonságos fenntartása a fent előírt hosszúságú próbapálya kiépítése nélkül nem lenne lehetséges.

Budapest, 2004. február 16.



  
Alscher Tamás  
osztályvezető-főmérnök

Fővárosi Közlekedési Felügyelet	
Szakszám	..... mell. 16. <i>Bue</i>
Elkezdett	2004 FEBR 16
Iráttár	FV/UV/FD/A/ 115 08 2004
Megjegyzés	..N>.....



## FEJLESZTÉSI ÉS FORRÁSALLOKÁCIÓS FŐOSZTÁLY

Budapesti Közlekedési Rt.  
DBR Metró Projekt Igazgatóság

*Gulyás László úr*  
projekt igazgató

Tárgy: DB-R metróvonal egyeztetés  
Ügyintéző: Köller László  
Tel.: 432-3941  
Gy.49-25/2003.

**BUDAPEST**

Curia u. 3.  
1053

DBR Metró		1053 Budapest, Curia u. 3.
Iktatószám:		138/22/03
Érkezett:		2003 FEBR 14.
Melléklet:	Ügyintéző:	Előzmény:
<i>Q</i>	<i>PJ/AVK</i>	<i>K-02/03</i>

Tisztelt Igazgató Úr!

cc: *GL, P.V.T.*

A budapesti 4.sz. Dél-Buda – Rákospalota-Újpest metróvonal összefoglaló dokumentációját 53-02/2003.sz. levelükkel megkaptuk. A tervezett nyomvonal Budapest-Kelenföld és Budapest-Keleti pályaudvarok térségét érinti. Az érintettség kapcsán megállapítjuk, hogy az 50.98.200 tervszámú dokumentáció összhangban van a korábbi egyeztetésekkel, vasúti hozzájárulásokkal. Budapest-Kelenföld és Budapest-Keleti pályaudvarok vasútfejlesztési tervei nem változtak olyan irányban, mely a korábban egyeztetett metró létesítményeket közvetlen érintik, így fejlesztési szempontból korábbi nyilatkozatunkat megerősítjük.

Tájékoztatásul közöljük, hogy Budapest-Kelenföld pályaudvar esetében a DB-R. létesítése kapcsán készített Kerületi Szabályozási Tervben szereplő jobb-parti üzemi pályaudvar létesítéséről a MÁV Rt. lemondott, és a területet más célokra kívánja felhasználni, a kétszintű területhasználatot lehetővé tevő övezeti besorolás lehetősége alapján. Ez a vasútfejlesztési módosulás nincs kihatással a metró járműtelep létesítményeire. A kiviteli terveknél az Etele téri metrókijárat és aluljáró kapcsolata tervezésénél kérünk majd további egyeztetést ennek figyelembe vételével.

Korábbi véleményünkkel megegyezően javasoljuk megvizsgálni annak a lehetőségét, hogy a gyalogos- és peronaluljárónak ne csak a két végponton legyen kapcsolata a metrószinttel.

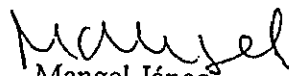
Ez úton is felhívjuk a figyelmet Budapest-Kelenföld pályaudvar felvételi épület átépítésének, ill. egy új felvételi épület létesítésének fontosságára. A MÁV Rt. szorgalmazta az Etele tér új forgalmi rendjéhez, és lesüllyesztett térszintjéhez igazodó utasforgalmi létesítmények megvalósítását, de a meglévő épület helyi védettség alá helyezése a projekt indítását eddig megakadályozta. A fővárosi egyeztetéseken a Főpolgármester Úr ígéretet tett, hogy a 4-es metró építése időszakában, a kialakuló új városközpont-hoz illeszkedő felvételi épület

megvalósítását támogatni fogják. A DB-R metró további tervezési munkái során a felvételi épülethez való utasforgalmi csatlakozás ügyében egyeztetést javasolunk.

Budapest-Keleti pályaudvar esetében megtörtént a 2-es metróvonal második kijárat vasúti egyeztetése. Ez illeszkedik a Keleti pályaudvar felvételi épület előkészítés alatti rekonstrukciójához, és egyben lehetőséget ad az aluljáró továbbvezetésére a Kerepesi úti oldalon tervezett elővárosi vágánycsoport felé.

Budapest, 2003. február 11.

Üdvözlettel

  
Mangel János  
főosztályvezető

