



Nemzeti
Közlekedési
Hatóság

Kiemelt Ügyek Igazgatósága

Ikt.sz: 2533-002/2010



BED_805JE2DDQ4W

DBR Metro - (C) Atlasz

Ügyiratszám: KU/VF/3350/17/2010.

Ügyintéző: Hartung István

Telefon: 4741 727

Tárgy: DBR 4 számú metróvonal I. szakasz vágánygeometria és általános tervek – adatszolgáltatás a pajzsépítéshez – 6-os módosítás.

FV/UV/NS/115/46/2004. számú létesítési engedélyének módosítása.

Melléklet: címzetteknel jelzett számú jóváhagyott tervdokumentáció Ügyfél részére.

DBR Metró	1077 Budapest, Kéthly Anna tér 1.	
Iktatószám:	2533/02/2010	
Érkezett:	2010. SZEPTEMBER 16.	
Melléklet:	Ügyintéző:	Előzmény:
tervez	HARTUNG	2533/2010

HATÁROZAT

A **Budapesti Közlekedési Zrt. DBR Metró Projekt Igazgatóság** (1072 Budapest, Akácfa u. 15., továbbiakban: Ügyfél) „DBR 4 számú metróvonal I. szakasz vágánygeometria és általános tervek – adatszolgáltatás a pajzsépítéshez – 6-os módosítás.” tárgyban, 2010. július 14-én kelt, 53-2533/2010. számon a Nemzeti Közlekedési Hatóság Kiemelt Ügyek Igazgatóságára (továbbiakban: Hatóság) benyújtott kérelme alapján a következő döntést hoztam:

Az Ügyfél fenti tárgyban előterjesztett kérelmének, annak érdemi vizsgálatát követően

helyt adok.

A mellékelt terv- és iratjegyzék szerinti engedélyezési tervekben foglaltak alapján, a kötelező feltételekkel a **Budapesti 4 számú metróvonal I. szakasz 02. sz. tender, vonalalagutak és kapcsolódó műtárgyak építésére**

a módosított létesítési engedélyt megadom,

a kétvágányú vasúti pálya nyomvonala vízszintes és magassági vonalvezetésének a záradékolt terv szerinti meghatározásával.

Az engedély 2013. december 31-ig érvényes.

A létesítési engedély a határozat számával záradékolt engedélyezési tervekkel együtt érvényes. (A határozat szövegében az „alagút” megfogalmazás mindkét vonali alagútra vonatkozik.)

A. Engedélyezési feltételek:

1. Az engedélyben foglalt jogok és kötelezettségek a **Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaságot** (1072 Budapest, Akácfa u. 15.) illetik, illetve kötelezik.

2. Az engedély idegen ingatlanok birtokba vételére nem jogosít, polgári jogi kérdéseket nem dönt el, és nem mentesít a jogszabályokban előírt egyéb engedélyek és hozzájárulások megszerzésének kötelezettsége alól.
3. Az építés során idegen ingatlanban, épített környezetben okozott és egyéb károk helyreállítása a polgári jog szabályai szerint történik.
4. Az engedély jogosultja köteles a kivitelezési tevékenység megkezdését a kivitelezés megkezdése előtt 15 munkanappal bejelenteni a Nemzeti Közlekedési Hatóság Kiemelt Ügyek Igazgatósága Vasúti Hatósági Főosztályának. A bejelentéssel egyidejűleg teljesíteni kell az építőipari kivitelezési tevékenységről, az építési naplóról és a kivitelezési dokumentáció tartalmáról szóló 191/2009. (IX. 05.) Korm. rendelet 11. § szerinti adatszolgáltatási kötelezettséget is.
5. Amennyiben az építető (az engedély jogosultja) a kivitelezés során az engedélyezett tervtől, illetve a létesítési engedélytől el kíván térni, az eltérés engedélyezésére 4 db módosított tervet és az eltérés indokait részletező műszaki leírást köteles előzetesen elbírálásra az engedélyező hatósághoz benyújtani.
6. A metróállomások és az üzemi létesítmények engedélyezése külön építésügyi hatósági engedélyezési eljárásban történik. Az állomások felszín alatti építményei, mozgólépcsők és liftek építési engedélye iránti kérelmet hatóságomhoz, az állomások és vonali műtárgyak felszínén megjelenő építményeinek (különösen: szellőző fejek, lépcső lefedések, liftépületek) építési engedélye iránti kérelmet pedig a Középmagyarországi Regionális Közigazgatási Hivatalhoz kell benyújtani.
7. A vasúti pálya, a biztosítóberendezés, a vontatási áramellátási rendszer, a vonali szellőző rendszer, a vasúti térvilágítási berendezés és a vasúti pálya egyéb tartozékainak engedélyezését kérelemre külön eljárásban tárgyalja hatóságom. Az engedélyezési tervekben a vasúti pályát az ezen engedélyben meghatározott, a záradékolt terv szerinti vízszintes és magassági vonalvezetéssel kell megtervezni.
8. A vasúti peronok világítási berendezése és az alagutak biztonsági világítási berendezésének kivételével az üzemi létesítmények világítási berendezésének engedélyezése a metró állomások építésügyi engedélyezési eljárása során történik. Az építésügyi hatósági tervdokumentációknak térvilágítási tervfejezetet is kell tartalmazniuk.
9. A kivitelezés megkezdése előtt az engedély jogosultjának gondoskodnia kell az építés miatt szükséges ideiglenes forgalmi rend fővárosi szintű egyeztetéséről, a tömegközlekedési és egyéb forgalomtechnikai változások megfelelő ismertetéséről.
10. Az engedély jogosultjának a kivitelezés megkezdése előtt gondoskodnia kell az engedélyezett építmény feletti épületek állapotának folyamatos megfigyelésére a kivitelezőtől független mérnökszervezet megbízásáról.
11. Amennyiben a kivitelezés során eddig Magyarországon nem alkalmazott szerkezeteket, alkatrészeket, technológiákat kívánnak alkalmazni, akkor ezekkel kapcsolatban, a beépítés előtt a 18/1998. (VII. 3.) KHVM rendelet által kiadott Országos Vasúti Szabályzat II. kötet 1. fejezetének 1.2. pontja szerint kell eljárni.
12. Beépíteni csak megfelelésig igazolással rendelkező, építési célra alkalmas építési terméket szabad, amelyek rendelkeznek a 3/2003. (I. 25.) BM-GKM-KvVM számú együttes rendelet 3. § alapján építőipari műszaki engedéllyel vagy megfelelnek a

honosított harmonizált szabványoknak (CE megfelelés), vagy rendelkeznek európai műszaki engedéllyel (ETA).

13. Az engedély jogosultjának intézkednie kell arra, hogy a felszín alatti vasúti pálya által érintett ingatlanok jegyzékét a Fővárosi Önkormányzat rendeletben közzé tegye.

B. Szakhatósági állásfoglalásokban előírt feltételek:

Budapesti Bányakapitányság BBK/2944/2/2010. számú szakhatósági állásfoglalásában kikötések nélkül hozzájárul.

Honvédelmi Minisztérium Hadműveleti és Kiképzési Főosztály HKF/2700-1/2010/szakhat. számú állásfoglalása szerint: Mivel a tárgyi beruházás honvédelmi, illetve katonai célú létesítmény működési-, vagy védőterületét nem érinti, ezért nem kíván részt venni az engedélyezési eljárásban.

Kulturális Örökségvédelmi Hivatal 130/0361/1/2010. számú állásfoglalásában az örökségvédelmi szakhatósági hozzájárulását feltétel nélkül megadja.

Közép – Duna – völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi, és Vízügyi Felügyelőség KTVF: 44852-2/2010. számú állásfoglalásában kikötés nélkül hozzájárul.

C. Belföldi jogsegélyként megkért szakmai vélemények:

Fővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság 787/2010/VHO. számú szakmai véleménye: Értesítem, hogy a megküldött belföldi jogsegély megkeresés keretében, az állásfoglalás kérelmére, a DBR 4. Számú metróvonal vágány geometria pajzsépítéshez és általános tervek 6 - os sz. módosítása ügyében az 1999. évi LXXIV. törvény 25. § (2) bekezdése, valamint a 89/2007. számú Korm. rendelet 2. számú melléklete alapján **polgári védelmi szempontból hozzájárulok.**

Fővárosi Tűzoltóparancsnokság Tűzmegeelőzési főosztály M4/10-51/2010. számú szakmai véleménye:

A többször módosított 15/1987. (XII. 27.) KM-ÉVM együttes rendelet alapján, 2009. március 1-től a tűzoltóság nem szakhatóság a vasúthatósági ügyekben.

A közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény 26. (1) bekezdés alapján jogsegélyt akkor lehet kérni, ha

- a hatóság illetékességi területén kívül kell valamely eljárási cselekményt elvégezni,
- az ügyfél jogos érdeke vagy a költségtakarékosság indokolja,
- az ügy elbírálásához olyan adat vagy irat szükséges, amellyel más hatóság, egyéb állami, önkormányzati szerv vagy — ha törvény meghatározott ügyfajtában lehetővé teszi — egyéb szerv vagy személy rendelkezik.

A fenti pontokba nem ütköztethető a hatóság megkeresése, amely a vágány geometriai pajzsépítése és általános tervek 6-os sz. módosítására irányul. Ezért belföldi jogsegély nem adható.

A tervdokumentáció megvizsgálása során megállapítottam, hogy az nem tartalmaz tűzvédelmi műszaki leírást, amelyből kiderülne, hogy a kialakítás megfelel a vonatkozó

tűzvédelmi jogszabályoknak, szabványoknak, hatósági előírásoknak, valamint a tervező nem nyilatkozott, hogy tervezése során betartotta a vonatkozó előírásokat.

Mivel a tervdokumentáció hiányos, ezért a szakmai véleményünket nem tudjuk kialakítani. Az utazóközönség és a metróhálózat biztonságára, a 4-es metró kiemelt fontosságára való tekintettel a tűzoltóság szakmai véleményt tud kiállítani abban az esetben, ha a tervek tartalmazzák a megfelelő tűzvédelmi paramétereket.

D. Tulajdonosi, üzemeltetői hozzájárulások:

BKV Zrt. 142/796/2010. számú üzemeltetői hozzájárulását megadta

E. Megvalósítási feltételek:

A Dél-Buda – Rákospalota metróvonal Kelenföld állomás - Baross tér közötti szakaszának (I. szakasz) alagút- és mélyállomási dobozszerkezet vasúti műtárgyak létesítési engedélye a Kelenföld állomás metróállomás (kiz.) – Keleti pu. metróállomás (bez.) vonalszakaszra, szelvények szerint a bal vágány 0+11,643 – 72+39,857 és a jobb vágány 0+15,446 – 71+38,986 szelvények közötti szakaszára vonatkozik.

A Metró vasúti pálya kezdő szelvénye a Kelenföldi MÁV pályaudvarnál a végszelvénye a Baross téren van, illetve a Dózsa György úti pajzs kiemelő műtárgyig történő hosszabbítás is megadásra került. A vonal 7,76 km hosszú.

Vízszintes vonalvezetés:

A vonalvezetés az állomások elhelyezkedése alapján került rögzítésre.

Kelenföld állomás jobb vágány: pe.2+22,671; pv. 3+02,671

bal vágány: pe.2+26,462; pv. 3+06,462

A Kelenföld állomás előtti területen a kihúzó műtárgyban kettős vágánykapcsolat biztosítja a vonatfordítást, a kihúzó vágányok 4,75 m-es vágánytengely távolsággal létesülnek. A jobb vágányban vizsgáló akna épül.

A Virágpiac felé történő hosszabbítás a kihúzó vágányok folytatásával valósítható meg.

Az állomás Tétényi úti végétől kezdődik a járműtelepi kapcsolat. A járműtelepi vágányok a fővonal jobb vágányát külön szinten keresztezik.

A fővonal vonalvezetése a keresztezésnél egyenes, a járműtelepi vágányok $R = 200$ m sugarú ívekben vannak.

A kelenföldi állomást követően a vágány tengelytávolság növelése érdekében (jobb vágány) $R=1500$ m és (bal vágány) $R=2500$ m sugarú íveket helyeztünk el a fővonalban.

A fővonal vágányai $R = 800$ m és $R1000$ m sugarú átmeneti íves ívek vezetnek a járműtelepi kiágazás után a Tétényi út felé.

Tétényi úti állomás jobb vágány: pe. 12+10,925; pv. 12+90,925

Bal vágány: pe. 12+02,723; pv. 12+82,723

A Tétényi úti állomáson 17,30 m-es a vágánytengely távolság.

A Tétényi út — Bocskai út közötti szakaszon a jobb vágányban $R = 500$ m a bal vágányban $R = 550$ m sugarú átmeneti íves ívekkel vezet a vonal a Fehérvári út alatti vonalvezetéshez a vágánytengely távolság.

Bocskai út állomás jobb vágány: pe. 26+93,633; pv. 27+73,633

Bal vágány: pe. 26+64,722; pv. 27+44,722

A két állomás közötti szakaszon a jobb vágányba 2,0 m-es vágánytengely széthúzás van $R = 5000$ m sugarú ívekkel, közbenső egyenessel.

A bal vágányban 5,0 m-es vágányszéthúzást $R = 5000$ m sugarú közbenső egyenessel kialakított geometria biztosítja.

Móricz Zsigmond körtér jobb vágány: pe.31+27,376; pv. 32+07,376

Bal vágány: pe.30+98,500; pv. 31+78,500

A Móricz Zs. körtéri állomásnál a vágánytengely távolság 18,0 m.

A Móricz Zs. körtértől a Szent Gellért térig mindkét vágányban $R = 500$ m sugarú átmeneti íves jobb irányú ívek vannak.

A Szent Gellért téri állomás előtt kerül kialakításra a vágánykapcsolati műtárgy vonali összekötő vágánnyal. Jobb vágány: 38+76,795 – 39+42,395

Bal vágány: 37+69,595 – 38+35,195

Szent Gellért tér állomás jobb vágány: pe. 39+84,750; pv. 40+64,750

Bal vágány: pe. 39+67,625; pv. 40+47,625

A Szent Gellért téri középperonos állomás 20,0 m-es vágánytengely távolsággal.

A Szent Gellért tér — Fővám tér közötti szakaszon keresztezi a vonal a Dunát $R = 500$ m sugarú átmeneti íves ívvel.

Fővám tér állomás jobb vágány: pe. 44+06,135; pv. 44+86,135

Bal vágány: pe. 43+86,151; pv. 44+66,151

A Fővám téri állomás középperonos 20,0 m-es vágánytengely távolsággal.

A Fővám tértől a Kálvin téri állomás felé a jobb vágányban $R = 420$ m, a bal vágányban $R = 400$ m sugarú átmeneti íves ívek vezetnek.

Kálvin téri állomás jobb vágány: pe. 48+66,106; pv. 49+46,106

Bal vágány: pe. 48+51,322; pv. 49+31,322

A Kálvin téren 19,0 m a vágánytengely távolság, itt keresztezi az M4 vonal az M3 metró vonalát.

A Kálvin tértől $R = 500$ m jobb és egy $R = 400$ m sugarú jobb átmeneti íves ívekkel - éri el a vonal a Rákóczi téri állomást.

Rákóczi téri állomás jobb vágány: pe 57+55,754; pv. 58+35,754

Bal vágány: pe.57+48,552; pv. 58+28,552

Rákóczi téri állomáson a vágánytengely távolság 18,0 m.

A Rákóczi tér és a Népszínház utca közötti szakasz $R = 400$ m sugarú átmeneti íves bal ívben vezet.

Népszínház utca állomás jobb vágány: pe. 63+48,294; pv. 64+28,294

Bal vágány: pe. 63+21,821; pv. 64+01,821

A Népszínház utca állomásnál 18,0 m a vágánytengely távolság.

A Népszínház utcából a Keleti pályaudvari állomásig az egyenes szakaszt $R = 400$ m sugarú átmeneti íves jobb ív követi. A. Baross tér elejénél keresztezi a vonal az M2 metró vonalát.

Keleti pályaudvar állomás jobb vágány: pe. 69+15,664; pv. 69+95,666

Bal vágány: pe. 68+98,269; pv. 69+78,269

A Keleti pályaudvar állomáson a bal vágány a peron 80,00 m-es hosszán egyenes, a jobb vágányban $R = 1000$ m sugarú homorú ívben van, a peron végén a vágánytengely távolság 1 7,42m. A bal vágányhoz egy $R = 1000$ m sugarú jobb irányú tiszta ív vezet a Fordító vágányokhoz.

A 17,70 m-es vágánytengely távolságú állomás után létesül a vonatfordítást biztosító végállomás. A vonatfordítás a későbbi fővágányokon és a közöttük létesülő csonkavágányon biztosított. A kihúzó szakaszon a vágánytengely távolság 5,00 illetve 4,20m.

Az állomási geometria és a kihúzó vágányok közötti irányeltérést $R = 600$ m sugarú átmeneti íves ívekkel biztosított.

A Keleti pu. állomást követő fordító vágány szakasz műtárgya végén létesül a pajzskiemelő műtárgy. A jobb vágány a 71±38,986, a bal vágány a 72±39,857 szelvényében energia elnyelő ütköző bakok kerülnek elhelyezésre. Az I. szakasz tervezési határa a 72+67,17 szelvényben az épülő műtárgy végénél van.

Magassági vonalvezetés:

A vonalon a magassági vonalvezetést a geológiai viszonyok, az állomások létesítési, építési technológiái, a járművek gyorsulási és lassítási jellemzői határozták meg.

Az esések és emelkedések csatlakozásainál a függőleges lekerekítő íveknél a minimális ívsugár $R = 3000$ m.

Minden állomás 3‰ -es emelkedésben, vagy esésben létesülnek, kivéve Kelenföld állomás, mely 2,5‰ -es emelkedésben, a Fővám tér állomás, mely 5‰ -es emelkedésben létesül.

A Szent Gellért téri vonali összekötő vágány 5‰ -es esésben épül.

A Keleti pu. állomás fordítóvágány szakasza 2,5‰ -es esésben épül. A fordítóvágány végén levő mélypontban vízátelelő műtárgy épül, amely a továbbvezetés során egyben a magassági vonalvezetés mélypontjában lesz.

A maximális emelkedés 34,5‰, a járműtelepi kiágazó vágányokban 37,5‰

Keresztmetszet:

A vonalon az alagút minimális keresztmetszete 2,600 m sugarú kör keresztmetszettel lett meghatározva Az 5,20 m átmérőjű körszelvényvel a vágánytengely és az alagúttengely közötti függőleges távolság 1,700 m, egyenesben.

Ívekben a túlemelés szimmetrikusan, a vágánytengelyhez képest a belső sínszál süllyesztésével és a külső sínszál emelésével kerül kialakításra. A túlemelés miatt ívekben a minimális körszelvény alagút esetén az alagúttengely és a vágánytengely közötti eltérés mértékét ki kell számítani.

A minimális szelvénynél nagyobb alagút keresztmetszet alkalmazása esetén a kiviteli tervekben, egyenesben és ívben is a vágánytengelyekhez képest meg kell határozni az alagúttengelyt az úrszelvény és az alagútban elhelyezésre kerülő berendezések, és a vasúti pályaszerkezet elhelyezhetőségét figyelembe véve.

Vonali műtárgyak:

Típus	Jobb vágány szelvény	magasság	Bal vágány szelvény	magasság
Vonali összekötő alagút	7+20,660	88,863	7+21,370	89,136
Fő vízáttemelő összekötő alagúttal	8+96,066	86,132	8+92,427	86,403
Vonali összekötő alagút	11+92,723	89,428	11+84,524	89,433
Vonali összekötő alagút	15+64,480	88,652	15+56,270	88,632
Vonali összekötő alagút	18+25,504	86,712	18+17,302	86,664
Vonali összekötő alagút vízáttemelővel	21+28,470	85,184	21+11,222	85,350
Vonali összekötő alagút	23+65,420	87,377	23+37,814	87,334
Vonali összekötő alagút	26+01,000	90,001	25+72,088	90,001
Vonali összekötő alagút	30+14,270	88,203	29+85,361	88,201
Vonali összekötő alagút			30+80,588	87,355
Vonali összekötő alagút	34+92,740	81,615	34+74,260	81,627
Vonali összekötő alagút	37+58,430	76,226	37+41,546	76,224
Vonali szellőző	39+72,234	75,210	39+55,109	75,210
Vonali szellőző	40+80,000	74,863	40+62,875	74,851
Vonali szellőző	45+04,384	73,893	44+77,919	73,839

Típus	Jobb vágány szelvény	magasság	Bal vágány szelvény	magasság
Vonali összekötő alagút	47+24,690	79,460	47+08,748	79,496
Vonali szellőző	48+51,634	81,705	48+36,862	81,707
Vonali szellőző	49+63,633	82,048	49+48,862	82,045
Vonali összekötő alagút	52+34,090	81,822	52+20,100	81,833
Fő vízáttemelő összekötő alagúttal	54+57,595	80,534	54+44,282	80,486
Vonali szellőző	57+42,134	81,335	57+34,931	81,352
Vonali szellőző	58+69,633	81,719	58+62,430	81,737
Vonali összekötő alagút	61+09,243	83,365	60+92,482	83,363
Vonali szellőző	64+48,135	85,744	64+21,660	85,726
Vonali összekötő alagút	67+10,951	86,883	66+85,875	86,809
Fő vízáttemelő	72+40,715	90,748	72+24,600	90,574

A határozat számával záradékolt tervek:

Általános tervek.

TEN VO ALT 01 R 000 06 081115
 TEN VO ALT 01 R 001 06 081115
 TEN VO ALT 01 R 002 06 081115
 TEN VO ALT 01 R 003 06 081115
 TEN VO ALT 01 R 004 06 081115
 TEN VO ALT 01 R 005 06 081115
 TEN VO ALT 01 R 006 06 081115
 TEN VO ALT 01 R 007 06 081115
 TEN VO ALT 01 R 008 06 081115
 TEN VO ALT 01 R 009 06 081115
 TEN VO ALT 01 R 010 06 081115
 TEN VO ALT 01 R 011 06 081115
 TEN VO ALT 01 R 012 06 081115

Metró vonal vágány geometriája.

TEN VO MPA 01 I 002 06 081115
 TEN VO MPA 01 R 001 06 081115
 TEN VO MPA 01 R 002 06 081115
 TEN VO MPA 01 R 003 06 081115
 TEN VO MPA 01 R 004 06 081115
 TEN VO MPA 01 R 005 06 081115
 TEN VO MPA 01 R 006 06 081115
 TEN VO MPA 01 R 007 06 081115
 TEN VO MPA 01 R 008 06 081115
 TEN VO MPA 01 R 009 06 081115
 TEN VO MPA 01 R 010 06 081115
 TEN VO MPA 01 R 011 06 081115
 TEN VO MPA 01 R 012 06 081115
 TEN VO MPA 01 R 013 06 081115
 TEN VO MPA 01 R 014 06 081115
 TEN VO MPA 01 R 015 06 081115
 TEN VO MPA 01 R 016 06 081115
 TEN VO MPA 01 R 017 06 081115
 TEN VO MPA 01 R 018 06 081115
 TEN VO MPA 01 R 019 06 081115

1. Az alagút- és a mélyállomási dobozszerkezet vasúti műtárgyak építését csak a konkrét kivitelezési technológia ismeretében elkészített kiviteli tervek, továbbá a technológiai eljárás alapján készített és a közművekkel előzetesen egyeztetett organizációs terv, kárelhárítási intézkedési terv és környezetvédelmi terv alapján szabad megkezdeni.
2. A mélyállomási dobozszerkezet vasúti műtárgyak földémszerkezetét a felszín helyszíni adottságainak figyelembe vételével romterherre és a vonatkozó közúti előírásoknak megfelelően közúti teherre kell méretezni.
3. A mélyállomási dobozszerkezet vasúti műtárgyak közúti terhet viselő szerkezeteinek kiviteli terveit, illetve a bányászati technológiával épülő vasúti műtárgyak (szellőző és

összekötő alagutak) kiviteli terveit jóváhagyásra meg kell küldeni az engedélyezési hatáskörrel rendelkező hatósághoz.

4. A mélyállomási dobozszerkezet vasúti műtárgyak másodlagos teherviselő szerkezeteinek (közúti terhet nem hordó szerkezeteknek), közfalaknak, lépcsőknek, közbelső földemeknek, ideiglenes szerkezeteknek, stb. kiviteli terveit nem kell hatósági jóváhagyásra megküldeni.
5. A kiviteli tervek készítése során minden esetben teljesíteni kell az alábbi követelményeket:
 - Az alagútszerkezetek belső, végleges (szekunder) falazatait az MSZ EN 1992-1-1:2004 számú szabvány szerint kell méretezni.
 - A statikai számításokat független statikai ellenőrző számítással is kell ellenőrizni.
 - A belső, végleges alagútfalazatok jellemző kockaszilárdságának legalább 45 N/mm²-nek kell lennie.
 - A vasbeton keresztmetszet méretezésénél az alkalmazott szabványtól függetlenül 0,2 mm repedéstágasság határértéket kell figyelembe venni.
6. A kiviteli tervek elkészítése során a kapcsolódó tömegközlekedési hálózatok üzemeltetőivel, az érintett közutak kezelőivel és közmű üzemeltetőkkel egyeztetni kell. A kivitelezés során a hozzájárulásokban megszabott feltételeket be kell tartani.
7. A kiviteli tervdokumentációt biztonsági és egészségvédelmi tervvel kell ellátni.
8. A nyomvonal mentén várható talajsüllyedés határvonalát az újabb földtani vizsgálati eredmények, az alagút- és mélyállomási dobozszerkezet vasúti műtárgyak építési technológiájának ismeretében kell meghatározni. A süppedési teknő határvonalával érintett felszíni építmények állapotát az építés megkezdését megelőzően legfeljebb egy évvel tételesen, minden ingatlanra kiterjedően, reprodukálható módon fel kell mérni. A felmérési jegyzőkönyvet minden ingatlantulajdonossal, vagy megbízott képviselőjével dokumentált formában ismertetni kell. Az építmény állapotfelmérése, az épület szerkezete és statikai jellemzői alapján meg kell határozni az adott épületre megengedhető deformációs alapparamétereket, és a nem kívánatos eltérések megakadályozására teendő intézkedéseket. A károk megelőzésére intézkedési tervet kell összeállítani. Az építés megkezdése előtt az engedély jogosultjának gondoskodnia kell olyan monitoring rendszer kialakításáról, amely a megállapított paraméterek változását az építés időszakában folyamatosan figyelemmel kíséri, és amely alapján gondoskodik a károsodás elhárítása érdekében szükséges megelőző intézkedések megtételéről.
9. Az építés megkezdése előtt gondoskodni kell az építési munkaterületeket megkerülő közműkapcsolatok kialakításáról. A közműkiváltások és a metróvonalat kiszolgáló közműcsatlakozások kiépítése csak a külön közműhatósági engedélyezési eljárásokban jóváhagyott tervek alapján történhet.
10. Az engedély jogosultjának a kivitelezés megkezdése előtt gondoskodnia kell a felszín alatti talajvizek és rétegvizek védelme érdekében szükséges monitoring rendszer kiépítéséről, és az engedélyezett vasúti műtárgyak kivitelezésének megkezdése előtt az elsőfokú vízügyi hatóság írásbeli hozzájárulásának megszerzéséről.

11. Az engedély jogosultjának gondoskodnia kell az építés során az építési munkákhoz kapcsolódó, és az üzemeltetéshez szükséges egyéb (közmű, építéshatósági, területfoglalási, fakivágási, stb.) engedélyek és közút kezelői hozzájárulások megszerzéséről.
12. Az engedély jogosultjának gondoskodnia kell a kivitelezési munkák organizációs és forgalomtechnikai egyeztetéséről; építés során a munkabiztonsági, légtisztaság-védelmi, technológiai zaj- és rezgésvédelmi, hulladékkezelési előírások betartásáról, a lakosság zavarásának lehetséges minimumra csökkentéséről, és a környező ingatlanok, lakóházak, üzletek, közintézmények és pályaudvarok biztonságos gyalogos és gépjárművel történő megközelítéséről.

E. Használatbavételi feltételek:

1. A használatbavételi engedély megszerzése előtt, a külön eljárásban engedélyezésre és megépítésre kerülő vasúti pályán, valamint az ezen eljárásban engedélyezett és megépített alagút- és mélyállomási dobozszerkezet vasúti műtárgyakon – az építési engedély érvénytartamán belül – próbaüzemet kell tartani. A próbaüzem időtartamát az üzemeltető (BKV Zrt.) helyszíni jegyzőkönyvben rögzített eljárás során határozza meg, de az nem lehet hosszabb fél évnél. Üzembe helyezéskor a szükséges üzemi és műszaki korlátozásokat is elő kell írni. A próbaüzem megkezdését be kell jelenteni az engedélyező hatósághoz. A próbaüzem lezárását és eredményét jegyzőkönyvben kell rögzíteni.
2. A közforgalmat csak jogerős használatbavételi engedély birtokában szabad megkezdeni.
3. A 4. számú metróvonal vasúti pályájának és tartozékainak elkészülte után (a próbaüzemeltetés érvénytartamán belül) hatósági használatbavételi engedélyt kell kérni. A használatbavételi engedély iránti kérelmet a használatbavétel tervezett időpontja előtt legalább 60 nappal, a létesítési engedélyekre történő hivatkozással kell benyújtani Hatóságomhoz.

A használatbavétel iránti kérelemnek tartalmaznia kell a vasúti pályára és tartozékaira külön eljárásban adott építési engedélyek számát, érvényességi idejét. Az engedély jogosultjának a használatbavételi engedélyezési eljárás során igazolnia kell, hogy a megvalósított vasútvonal a köz- és üzembiztonsági feltételeknek megfelel, és kielégíti a műszaki és környezetvédelmi követelményeket.

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

A használatbavételi engedélykérelemhez csatolni kell:

- a kivitelezésnek megfelelő – „kivitellel egyezik” záradékkal ellátott, a kivitelező és az építető által aláírt – a vasúti pályára és tartozékaira vonatkozó megvalósulási tervet 4-4 példányban, valamint a beépített anyagok minőségét igazoló dokumentumokat, (hazánkban még nem alkalmazott megoldások esetén hivatkozást a műszaki megfelelőségi igazolásokra),
- a kivitelezés megkezdése előtt, majd az azt követően elkészített épületfelmérési eredményeket és részletes beszámolót a kárelhárítás érdekében tett intézkedésekről

(alap megerősítések, stb.) az e célból megbízott független mérnökszervezet összefoglaló jelentésével,

- a környezetvédelmi engedélyben előírtak teljesítését igazoló mérések, zaj- és rezgésmérések jegyzőkönyveit és összefoglaló értékelést a környezetvédelmi engedélyben előírtak teljesítéséről,
 - a szakhatósági állásfoglalásokban előírt dokumentumokat,
 - a vasúti pálya és tartozékai létesítési engedélyében előírt dokumentumokat,
 - a munkavédelemről szóló 1993. évi XCIII. törvény 19. § (2) bekezdése alapján a tervező és a kivitelező nyilatkozatát a munkavédelmi követelmények teljesítéséről, létesítményenként,
 - az érvényben lévő jogszabályban meghatározott vasúthatósági igazgatási szolgáltatási díj befizetését igazoló átutalási számla másolatát 1 példányban.
4. A használatbavételi engedélyezési eljárás során az engedélyező hatóságnak be kell mutatni az alábbi dokumentumokat:
- az építési naplót vagy hiteles másolatait,
 - az üzemeltetési és fenntartási technológiai utasítást a kioktatott dolgozók névsorával,
 - a próbaüzem során keletkezett dokumentumokat.

Jelen engedélytől eltérően végzett építés esetén az adott létesítmény átalakítását vagy megszüntetését rendelhetem el. Az ezért felelős, vagy intézkedésre kötelezett személlyel szemben pénzbírságot szabhatok ki.

Az engedély átruházásához engedélyt kell kérni Hatóságomtól.

A létesítési engedély szükséges meghosszabbítását 60 nappal a lejárát előtt Hatóságomtól kell megkérni. Nem kell engedélyt kérni a létesítési engedély meghosszabbítására, ha időközben a tárgyi létesítmény kivitelezése megkezdődött és folyamatosan zajlik.

Döntésem ellen a közlést követő naptól számított 10 munkanapon belül lehet fellebbezést előterjeszteni. A fellebbezést az elsőfokú közigazgatási határozatot hozó Nemzeti Közlekedési Hatóság Kiemelt Ügyek Igazgatósága Vasúti Hatósági Főosztály Vasúti Pálya és Híd Osztálynál, – de a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központi Hivatalához címzetten – lehet előterjeszteni.

A fellebbezés elektronikus úton való benyújtására nincs lehetőség.

A fellebbezésről a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központi Hivatala dönt.

A fellebbezési eljárás díjköteles. Az első fokon eljáró közlekedési hatóság határozata ellen benyújtott fellebbezés díja azonos az elsőfokú eljárás díjával, azaz 87.900,- Ft, (nyolcvanhétezer-kilencszáz).

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

INDOKOLÁS

Az Ügyfél 2010. július 13-án kelt 53-2533/2010. számú, „DBR 4 számú metróvonal vágánygeometria pajzsépítéshez és általános tervek 6-os számú módosítása.” tárgyú kérelmében a Dél-Buda - Rákospalota metróvonal Kelenföld állomás - Baross tér (I. szakasz) létesítéséhez a vasúti pályát és tartozékait magába foglaló alagút építésére kiadott létesítési engedély módosítását kérte Hatóságomtól.

A tárgyi közigazgatási eljárásra a kérelem benyújtásakor hatályos, a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (Ket.) előírásai vonatkoznak. Megállapítottam, hogy a tárgyi közigazgatási hatósági ügyet a 89/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdésében a Kormány kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánította.

A szakhatóságként közreműködő szerveket a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) kormányrendelet 8/D. § (1) bekezdése határozza meg.

A Ket. 44. § (2) bekezdése, és a 15/1987. (XII. 27.) KM-ÉVM együttes rendelet 5. § (1) bekezdése alapján KU/VF/3350/1/2010. számon megkerestem az ügyben érintett szakhatóságokat.

Az érintett szakhatóságok állásfoglalásának indoklása:

Budapesti Bányakapitányság BBK/2944/2/2010. számú szakhatósági állásfoglalásának indoklása:

A Budapesti Bányakapitányság (továbbiakban: Bányakapitányság) a Nemzeti Közlekedési Hatóság Kiemelt Ügyek Igazgatósága fenti tárgyú, KU/VF/3350/1/2010. számú, 2010. július 22-én érkezett megkeresésére adja ki ezt a szakhatósági állásfoglalást.

A terveket a FÖMTERV Zrt. készítette, a terveket ellenjegyezte Juhász Zsoltné (K4-1 a,b/01-1271) felelős tervező. A tervek bányabiztonsági szempontból megfelelően tartalmazzák a műtárgyak és a vonali alagutak „védelmi zónáját”.

A Bányakapitányság jelen szakhatósági állásfoglalásában a rendelkező rész szerint kikötések nélkül hozzájárul a tervmódosítás jóváhagyásához, mert azok megfelelnek építmények engedélyezéséről és üzemeltetésük ellenőrzéséről szóló 15/1987. (XII. 27.) KM- ÉVM együttes rendelet (továbbiakban: R.) 16-ban előírtaknak.

(R. 16. (1) Használatbavételi engedély akkor adható, ha a vasúti építmény a létesítési vagy átalakítási engedélynek megfelelően létesült és megfelel

- a) a köz- és üzembiztonsági,
- b) a más létesítmények keresztezésére (megközelítésére) előírt,
- c) az üzemeltetésre vonatkozó általános műszaki és biztonságtechnikai követelményeknek.) a vasúti

A terv szerint kialakított „védelmi zóna” kellő információkat biztosít a későbbi (más) építési, kiviteli tervek elkészítéséhez, amennyiben azt a földhivatali nyilvántartásba bejegyzik, valamint a Fővárosi Kerületek helyi területrendezési terveibe és építési szabályzataiba is beépítik. Az építési korlátozásokat javasoljuk oly módon elrendelni, hogy a „védelmi zónában” polgári robbantást végrehajtani, közműveket építeni, pincét, aknát, mélyalapozást és más mélyépítési létesítményeket engedélyezni, fúrást létesíteni, bármely okból fúrást kivitelezni, 1 m-nél mélyebb tereprendezést, földmunkát végezni, újabb

jelentős terhelést okozó építményt engedélyezni csak a földalatti vasút üzemeltetőjének (legalább) magánokiratba foglalt hozzájárulása mellett legyen lehetséges. Ezzel megfelelő módon biztosítható a R. 16. (1) bek. a) pontjában megkövetelt köz- és üzembiztonság, a földalatti vasút szempontjából idegen létesítmények káros hatásainak elviselhető mértékűre csökkentése.

Honvédelmi Minisztérium Hadműveleti és Kiképzési Főosztály HKF/2700-1/2010/szakhat. számú állásfoglalását nem indokolta.

Kulturális Örökségvédelmi Hivatal 130/0361/1/2010. számú állásfoglalásának indoklása:

A tervezett kialakítás - a benyújtott tervdokumentáció alapján - örökségvédelmi érdeket nem sért, ezért az engedély megadásához hozzájárultam.

Közép – Duna – völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi, és Vízügyi Felügyelőség KTVF: 44852-2/2010. számú állásfoglalásának indoklása:

A megkeresést, valamint a csatolt [BKV Zrt. DBR Metró Projekt Igazgatóság /Budapesti 4 metróvonal I. szakasz 02. sz. tender vonalalagutak és kapcsolódó műtárgyak tendertervei /Általános tervek/ Adatszolgáltatás a pajzsépítéshez] tervdokumentációt átvizsgáltam.

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

Szakhatósági állásfoglalásomat a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet 8/A. (2) bekezdése és a 3. számú mellékletének 8. pontja, a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) 44. (1) bekezdése, és a környezetvédelmi, természetvédelmi, vízügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 347/2006. (XII. 23.). Korm. rendelet 25., 28., 28/A. és 32. -a és 1. számú mellékletének IV. 5. pontja alapján adtam meg.

A Ket. 26. § (1) bekezdés c) pontja alapján KU/VF/3350/2/2010. számon belföldi jogsegélyként megkerestem az ügyben érintett Hatóságokat.

A bányászati módszerekkel kialakított földalatti térségek létesítésére, használatbavételére és megszüntetésére irányuló eljárások feletti szakfelügyelet gyakorlása érdekében a bányászatról szóló 1993. évi XLVIII. törvény 46. § (1) bekezdése alapján a D/4. pontban intézkedtem a bányászati technológiával készülő létesítmények (összekötő alagutak) kiviteli terveinek hatósági jóváhagyására.

A műszaki követelményeket a 18/1998. (VII. 3.) KHVM rendelettel kiadott Országos Vasúti Szabályzat II. kötete, a Fővárosi Közlekedési Felügyelet által IV-132/1998 számú és az azt kiegészítő IV-544/1998. számú, IV-957/1998. számú és az FV/UV/NS/A/90/2/2006. számú határozatokkal jóváhagyott „*Különleges feltételek a DB-R Metróvonal Tervezési Irányelveihez*” című feltétlfüzet, valamint a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség által KTVF:5135-1/2008. számon kiadott „*Budapest, 4-es metróvonal II. szakaszának környezetvédelmi engedélye*” tárgyú engedély határozza meg.

A metró alagút- és mélyállomási dobozszerkezet engedélyezési terveinek kivételével a vasúti pályára és tartozékaira vonatkozóan a 15/1987. (XII. 27.) KM-ÉVM együttes rendelet 3. számú mellékletében felsorolt engedélyezési tervek nem kerültek benyújtásra. Tudomásul vettem, hogy az Ügyfél a vasúti pályára és tartozékaira közbeszerzési eljárásban kiválasztott megoldások ismeretében fog engedélyt kérni. A terv és iratjegyzékben felsorolt szakági terveket döntést megalapozó alátámasztó munkarészként vettem figyelembe, és csak az engedélyezett vasúti műtárgyakra vonatkozó terveket záradékoltam.

A szakági tervezők tervezői jogosultsága a 104/2006. (IV. 28.) Korm. rendeletben előírtaknak megfelelő.

A kérelem teljesítésének jogszabályi feltételei fennállnak. A fenti indokok miatt az Ügyfél kérelme tárgyában a rendelkező részben foglaltak szerint határoztam.

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

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

Ügyfél a 72/2006. (IX. 29.) GKM számú rendeletben megállapított igazgatási szolgáltatási díjat, 87.900,- Ft-ot befizette. Az eljárási költség viselésére a Ket. 153. § – 158. §-ai intézkednek.

Határozatomat a Ket. 20. § (1) bekezdése, 29. § (1) bekezdése, 71. § (1) bekezdése, a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény és a budapesti 4-es metróvonal Kelenföldi pályaudvar – Bosnyák tér közötti szakasza megvalósításával összefüggő közigazgatási hatósági ügyek kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról szóló 89/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet 1. § (2) bekezdésben foglaltak alapján eljárva, a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. tv. 44. § – 48. §-aiban a felszín alatti vasút-létesítési jogra vonatkozó rendelkezései, továbbá a vasúti építmények engedélyezéséről és üzemeltetésük ellenőrzéséről kiadott 15/1987. (XII. 27.) KM-ÉVM számú együttes rendelet 2. § (b), 5. § – 12. § előírása szerint, valamint a módosított 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet 6. § (2) bekezdésében, és a 3. § (1) bekezdésében meghatározott hatáskörben és illetékességi területen eljárva hoztam meg.

A tárgyi ügyben való eljárás 2010. július 14-én indult ügyintézési határideje 45 munkanap.

Az ügyintézési határidőbe nem számítható időtartam: 2010. 07. 20. – 2010. 09. 09.

A számított ügyintézési határidő 2010. november 09.

Ezen határozat ellen a Ket. 98. § (1) bekezdése, illetőleg a 99. § (1) bekezdése alapján a közléstől számított 10 munkanapon belül lehet fellebbezést előterjeszteni.

Az engedély alapjául szolgált, a határozat számával záradékolt tervekkel BKV Zrt. DBR Metro Projekt Igazgatóság részére 3 példányban megküldöm.

Budapest, 2010. szeptember 14.

Bíró József igazgató nevében és megbízásából:

Tóth László s.k.
osztályvezető

A KU/VF/3350/17/2010 számú határozatot kapják:

- | | | |
|--|------------------|---------------------|
| 1. BKV Zrt. DBR Metró Projekt Igazgatóság + 3 rajzdok. | 1077 Budapest | Kéthly Anna tér 1. |
| 2. BRFK Közlekedésrendészeti Főosztály | 1581 Budapest | Pf.:27 |
| 3. Fővárosi Tűzoltóparancsnokság Tűzmegeelőzési Főo. | 1081 Budapest | Dologház u. 1-3. |
| 4. HM Hadműveleti és Kiképzési Főo. | 1885 Budapest | Pf.: 25. |
| 5. ÁNTSZ K-magyarországi Regionális Intézete | 1138 Budapest | Váci út 174. |
| 6. Kulturális Örökségvédelmi Hivatal Elnöke | 1535 Budapest | Pf.: 721 |
| 7. Fővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság | 1052 Budapest | Városház u. 9-11. |
| 8. Budapesti Bányakapitányság | 1145 Budapest | Columbus u. 17-23. |
| 9. Nemzeti Hírközlési Hatóság Hivatala | 1386 Budapest 62 | Pf.:997 |
| 10. Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatal | 1024 Budapest | Margit krt. 85. |
| 11. Közép-magyarországi Regionális Közigazgatási Hiv. | 1368 Budapest | Pf.: 234 |
| 12. Közép-Duna-völgyi Környezetv., Termv., és Vízügyi F. | 1447 Budapest | Pf.: 541 |
| 13. BFFH Közlekedési Ügyosztály | 1052 Budapest | Városház u. 9-11. |
| 14. BKV Zrt. Műszaki Üzemeltetési Igazgatóság | 1072 Budapest | Akácfa u. 15. |
| 15. Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. | 1426 Budapest 72 | Pf.:114 |
| 16. Fővárosi Vízművek Zrt. | 1325 Budapest | Pf.: 355 |
| 17. Fővárosi Gázművek Zrt. | 1081 Budapest | Köztársaság tér 20. |
| 18. Magyar Villamos Művek Zrt. | 1255 Budapest 15 | Pf.:77. |
| 19. ELMŰ-ÉMÁSZ Hálózati Szolgáltató Kft. | 1132 Budapest | Váci út 72-74. |
| 20. Budapesti Távhőszolgáltató Zrt. | 1116 Budapest | Kalotaszeg u. 31. |
| 21. FŐMTERV Zrt. | 1024 Budapest | Lövőház u. 37. |
| 22. EUROMETRÓ Projektvezetési Tanácsadó Kft | 1143 Budapest | Zászlós u. 18. |

+ meghirdetve

A kiadmány hitelül:

Papp
(Pappné)

2010. 09. 16.



