



Nemzeti  
Közlekedési  
Hatóság

Ikt.sz: 624/2010



BED\_8IAGJE2972Q

DBR Metro - (C) Atlasz

Kiemelt Ügyek Igazgatósága

**Ügyiratszám:** KU/VF/743/3/2010.

**Ügyintéző neve:** Hartung István

**Elérhetősége:** (+36) 1-474-1727

**Tárgy:**

DBR 4 sz. metróvonal, budai oldal bal vágány 5+10,00-37+65,00 szelvények közötti pályafelépítmény.

**Melléletek:**

– a címzetteknel jelzett pld.

DBR Metró	1077 Budapest, Kéthly Anna tér 1.	
Iktatószám:	624/2010	
Érkezett:	2010. FEBR 17.	
Melléklet:	Ügyintéző: Szt. / VA utbuse	Előzmény:

**HATÁROZAT**

A **Budapesti Közlekedési Zrt. DBR Metró Projekt Igazgatóság** (1077 Budapest, Kéthly Anna tér 1., továbbiakban. Ügyfél) nevében eljáró **Tóth T. D. Kft.** (1107 Budapest, Basa u. 22.) 2009. november 06-án kelt, 012-2009/0947/KM. számon benyújtott „DBR 4 számú metróvonal. Budai oldal bal vágány 5+10,000 – 37+65,000 szelvények közötti vasútípávlya felépítményi terveinek engedélyezése.” tárgyú kérelme alapján a következő döntést hoztam.

Az Ügyfél fenti tárgyban előterjesztett kérelmeinek, azok érdemi vizsgálatát követően

**helyt adok**

A határozat csak a határozat számával záradékolt, ENG 4 03 00 00 09 10 15. tervszámú, „**4. Vonali pályaszakasz építése Kelenföldi pu. végállomás – Szt. Gellért tér állomás között Bal vágány.** (5+01,00 – 37+65,00 szelvények között) **03. Pályaépítés.**” című engedélyezési tervekkel együtt érvényes:

A jogerős végrehajtható építési engedély

**2013. december 31-ig érvényes.**

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

**A. Engedélyezési feltételek:**

1. Az engedélyben foglalt jogok és kötelezettségek a Budapesti Közlekedési Zártkörű Részvénytársaságot (BKV Zrt., 1072 Budapest, Akácfa u. 15.), vagy jogutódját illetik, illetve kötelezik.
2. Az engedély idegen tulajdonban lévő ingatlanok igénybevételére nem jogosít, polgári jogi kérdéseket nem dönt el, a jogszabályokban előírt egyéb engedélyek és hozzájárulások megszerzésének kötelezettsége alól nem mentesít.
3. Az Ügyfélnek gondoskodnia kell az építés kezdését megelőzően az építési munkákhoz kapcsolódó, és az üzemeltetéshez szükséges egyéb (közmű, építéshatósági, területfoglalási, fakivágási, stb.) engedélyek és kezelői hozzájárulások megszerzéséről.

4. Az Ügyfélnek gondoskodnia kell a kivitelezési munkák organizációs és forgalomtechnikai egyeztetéséről, valamint az építés során a munkabiztonsági, légtisztaság-védelmi, technológiai zaj- és rezgésvédelmi, hulladékkezelési előírások betartásáról, a lakosság zavarásának lehetséges minimumra csökkentéséről, és a környező ingatlanok, lakóházak, üzletek, közintézmények és pályaudvarok biztonságos gyalogos és gépjárművel történő megközelítéséről.
5. A kivitelezési tervdokumentációt biztonsági és egészségvédelmi tervvel kell ellátni.
6. Amennyiben a kivitelezés során eddig Magyarországon nem alkalmazott szerkezeteket, alkatrészeket, technológiákat kívánnak alkalmazni, úgy ezekkel kapcsolatban a beépítés előtt a 18/1998. (VII. 3.) KHVM rendelet 1. számú mellékletében kiadott Országos Vasúti Szabályzat II. kötet (továbbiakban: OVSZ II.) 1. fejezet 1.2. pontja szerint kell eljárni.
7. Beépíteni csak megfelelőség igazolással rendelkező, építési célra alkalmas építési termékeket szabad, melyek rendelkeznek a 3/2003. (I. 25.) BM-GKM-KvVM számú együttes rendelet 3. §-ában foglaltak alapján építőipari műszaki engedéllyel, vagy megfelelnek a honosított harmonizált szabványoknak (CE megfelelőség), vagy rendelkeznek európai műszaki engedéllyel (ETA), illetve a 36/2006. (VI. 21.) GKM rendeletben szabályozott EK hitelesítési nyilatkozattal.
8. Az engedélyezett létesítmények és tartozékaik csak a jelen határozatban meghatározott módon építhetők és üzemeltethetők.
9. Ha az Ügyfél a kivitelezés során az engedélyezett tervtől, illetve a létesítési engedélytől el kíván térni, az eltérés engedélyezésére 4 példány módosított tervdokumentációt és az eltérés okát részletező műszaki leírást köteles előzetesen elbírálásra az engedélyező hatósághoz benyújtani.
10. Az engedély esetleges átruházásához az engedélyező hatóságtól engedélyt kell kérni.
11. Az engedély alapján végzett kivitelezési tevékenység csak akkor kezdhető meg, ha az építőipari kivitelezői tevékenységről, az építési naplóról és a kivitelezési dokumentáció tartalmáról kiadott 191/2009 (IX. 05.) Kormányrendelet 11. §-ában előírt, a kivitelezővel szemben támasztott követelményeket teljesítették.  
Ügyfél köteles a kivitelezési tevékenység megkezdésének időpontját és az építési napló megnyitásának napját a kivitelezés megkezdését követő 15 munkanapon belül az NKH KÜI Vasúti Hatósági Főosztálynak bejelenteni. A bejelentéssel egyidejűleg teljesíteni kell a Kormányrendelet 23. § (1), illetve az építés helye szerint illetékes APEH-nek a 23. § (2) bekezdése szerinti adatszolgáltatási kötelezettséget is.
12. A használatbavételi engedély megszerzése előtt – a létesítési engedély érvénytartamán belül – az engedélyezett létesítményeken próbaüzemet kell tartani. A próbaüzem időtartamát a forgalomba helyezés során az üzemeltető BKV Zrt. Műszaki Igazgatóság Infrastruktúra Főmérnökség helyszíni jegyzőkönyvben rögzített eljárás során határozza meg, de az nem lehet hosszabb 6 hónapnál.  
A forgalomba helyezéskor a szükséges üzemi és műszaki korlátozásokat is elő kell írni. A próbaüzem eredményéről az engedélyező hatóságot a használatbavételi eljárás során tájékoztatni kell.
13. A létesítmény első üzembehelyezését követően Ügyfél köteles annak rendeltetésszerű és
14. biztonságos használatra alkalmas állapotáról, rendszeres és szakszerű karbantartásáról, javításáról folyamatosan gondoskodni.

15. A létesítmény üzemeltetése során a Nemzeti Közlekedési Hatóság Közép – magyarországi Regionális Igazgatóság 5186/2/2008. sz. alatt jóváhagyott, „Metró pályaeépítési és fenntartási műszaki adatok és előírások” vonatkozó előírásait kell betartani.

**B. Megvalósítási feltételek:**

Az építési szakasz a jobb vágány 5+10,00 szelvényétől a 37+65,00 szelvényéig tart.

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

A mélyállomások 80,0 m használható hosszú magas peronjai egyenesben fekszenek.

Az építési szakaszon alkalmazott legnagyobb esés: 34,4 %, a legkisebb: 2,2 %.

A 2,0%-nál nagyobb lejtörés különbségű helyekre függőleges lekerekítő íveket terveztünk be, melyeknek minimális sugara: 5000 m.

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

A tárgyi vágányszakasz alagútban fekszik, ennek megfelelően az alépitménye maga az alagútfalazat vasbeton szerkezete, illetve állomások területén az építmény vb. alaplemeze. A tervezett vb. pályalemez és az alagút falazata, illetve az állomás alaplemeze közötti területet minimum C12 minőségű feltöltő betonnal kell kibetonozni.

Az alagúti metrószakaszon a csurgalék vizek, illetve az alagút mosásakor keletkező víz elvezetésére pálya víztelenítés épül, erre a tübbinges pályaszakaszon az alagút keresztmetszet mélypontjában vezetett  $\varnothing 150$ -es PVC cső szolgál. A csövet a feltöltő beton fogja körül. A víztelenítő cső tisztítása végett 20,25 m-ként  $\varnothing 300$ -as tisztító akna épül. A betonfelszínen lévő csurgalék vizet az alagútfal tövében kialakított folyóka gyűjti össze. Az oldalfolyókák vizét minimum  $\varnothing 80$ -as műanyag cső vezet a tisztító aknába. A pálya víztelenítés által összegyűjtött vizet az alagút mélypontjain, illetve az állomásokon zsompok vezetik a vízkiemelő szivattyúkhöz. A szakaszon a 8+99,0, a 12+78,6, a 21+25,7, a 27+59,2 és a 32+02,0 szelvényekben vannak zsompok.

Az 54E1 (UIC 54) rendszerű sánt Vossloh 336 rendszerű sínleerősítés rögzíti a 25 cm vastag beton pályalemezhez. Szabványos nyomtávolság 1435mm.

Az alkalmazott Vossloh 336 sínleerősítés aljtávolsága 75 cm. A vágány 25 cm vastag C25/30- XC2-1 5-F3 minőségű pályalemezre rögzül. Az alagúti szakaszon a pályalemezbe vasalás nem szükséges, az állomásokon a vágánytengelybe kialakítandó életmentő árok miatt a pályalemez sínszalak alatti részére koszorúvasalás építendő. Az állomásokon a pályalemez alsó síkja az életmentő árok aljánál van, így annak vastagsága 29 cm lesz.

A metróvonal tervezésénél figyelembe kell venni, hogy a pálya által keltett zaj - rezgés értékek bizonyos határokat nem léphetnek túl. A zaj- rezgés szempontjából fokozottan érzékeny alagúti és állomási szakaszok B 1 és B2 kategóriákba lettek sorolva. A tárgyi építési szakaszokba az alábbi területek esnek:

5+50— 8+00 B1 alagút

9+00—11+80 B1 alagút

13+ 10 —15+90 B1 alagút

26+ 00—26+50 B1 alagút

26+ 50—27+82 B1 állomás

27+85 — 28+60 B2 alagút

30+ 20—30+94 B2 alagút

30+94 — 31+95 B2 állomás

31+95 — 32+50 B2 alagút

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

B1 alagút	Zwp 377/155/10 (FF10) közbetét lemez
B2 alagút	DFMA-M6 gumipaplan + Zwp 377/155/10 (FF10) közbetét lemez
B1 állomás	DFMA-M26 gumipaplan + Zwp 377/155/10 (FF10) közbetét lemez
B2 állomás	DFMA-M6 gumipaplan + Zwp 377/155/10 (FF10) közbetét lemez

A harmadik vagy áramvezető sínként a ST7SCR típusú harmadik sín épül be. Alátámasztási távolság 4,00 m. A harmadik sín a vágány jobb oldalán helyezkedik el, magassága a sínkorona felett 155mm, távolsága a vágánytengelytől 1380 mm. A szakaszon a harmadik sínt csak az összekötő alagutaknál kell megszakítani, az áthidalható légszakaszok hossza 8,00 m. A légszakaszok és lejtős sínvégek helyét, valamint a dilatációs és sínvándorlás gátló alátámasztások szelvényét a helyszínrajz tartalmazza.

Az építés során a állomásnál lévő harmadik sín az állomások teljes hosszában burkolásra kerül.

Az állomási szakaszokon a kábelek az állomási peron alatt külön kábelalagútban haladnak, ezért az állomásokat megelőzően, illetve követően a kábeleket át kell vezetni a vasúti pálya alatt. A kábel keresztezés miatt minden második aljközben a pályabetonban egy-egy kábeltálca kerül kialakításra, a kábeltálcák szélessége 40cm, hossza az alagút teljes szélességével megegyező. A beépítésre kerülő kábeltálcák száma függ az átvezetendő kábelek fajtájától és darabszámától, az állomások előtt és után általában a tartálokkal együtt 6-8db kábeltálca kerül kialakításra. A kábeltálcák víztelenítéséről külön gondoskodni kell.

### C. Szakhatóság feltételei:

A Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség KTVF: 59972-2/2009. számú szakhatósági állásfoglalásában a következő feltételekkel hozzájárult:

1. A KF: 190-36/2003 számú környezetvédelmi engedély, valamint az azt kiegészítő,

14/2926/30/2003 számú másodfokú határozat kikötéseinek vonatkozó részeit teljesíteni kell.

2. A betervezett zaj- és rezgéscsökkentő anyagok, létesítmények, illetve azok beépítésének megfelelését az építés közben ellenőrizni szükséges.

Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatal 11107/2009/MU. számú szakhatósági állásfoglalásában kifogást nem emel.

Kulturális örökség Védelmi Hivatal 130/0545/1/2009. számú szakhatósági állásfoglalásában feltétel nélkül hozzájárul.

Fővárosi Tűzoltóparancsnokság M4/2-81/2009. számú szakmai véleményében a vasúti pálya kialakítása ellen kifogást nem emel.

Honvédelmi Minisztérium Hadműveleti és Kiképzési Főosztály HKF/6046-1/2009/szakhat. számú állásfoglalása szerint az engedélyezési eljárásban nem kíván részt venni.

BRFK Közlekedésrendészeti Főosztály Forgalm szervezési és Megelőzési osztály 01000-65785/2009. Ált. számú szakhatósági állásfoglalásában kifogást nem emel.

Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat Közép-magyarországi Regionális Intézete 15017-4/2009. számú szakhatósági állásfoglalásában kikötés nélkül hozzájárul.

Fővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság 1894/2009/VHO. számú szakhatósági állásfoglalásában feltétel nélkül hozzájárul.

Budapesti Bányakapitányság BBK/4706/2/2009. . számú szakhatósági állásfoglalását kikötések nélkül megadja.

Nemzeti Hírközlési Hatóság Hivatala HB/1345-2/2010. számú szakhatósági állásfoglalása szerint a tárgyi engedélyezési eljárásban mint szakhatóság nem kíván részt venni.

Nemzeti Közlekedési Hatóság Közép-magyarországi Regionális Igazgatósága KA/13713/1/2009. számú szakhatósági állásfoglalásában feltétel nélkül hozzájárul.

Közép-magyarországi Regionális Államigazgatási Hivatal P-6218/3/2009. számú szakhatósági állásfoglalásában feltétel nélkül hozzájárul.

#### **D. Használatbavételi feltételek:**

1. Az engedélyezett vasúti építmények csak az engedélyező hatóság használatbavételi engedélyével vehetők használatba. A használatbavételi engedély iránti kérelmet a használatbavétel tervezett időpontja előtt legalább 30 nappal, a létesítési engedélyre történő hivatkozással, a vasút üzemeltetőjének nevére kérve kell benyújtani.
2. A használatbavételi engedély kérelem mellékleteként be kell nyújtani az alábbi dokumentumokat:

- a kivitelezésnek megfelelő – „kivitellel egyezik” záradékkal ellátott, a kivitelező és az építtető (ügyfél) által aláírt – megvalósulási terveket 4-4 példányban, valamint a beépített anyagok és az épített szerkezetek megfelelőségét igazoló dokumentumokat;
- az építési műszaki felügyeleti tevékenységet ellátó műszaki ellenőrök építési naplók alapján összeállított összefoglaló jelentését az építési folyamat során alkalmazott technológiai eljárásokról és a minőséget befolyásoló eseményekről;
- a munkavédelemről szóló 1993. évi XCIII. törvény 19. § (2) bekezdésében foglaltak alapján a létesítésben közreműködő (tervező, kivitelező) nyilatkozatát a munkavédelmi előírások megtartásáról;
- a zaj és rezgésvizsgálatokról készült jegyzőkönyveket,
- a BKV Zrt. által megtartott ideiglenes forgalmi próbaüzem értékelő jegyzőkönyvét;
- a forgalomba helyezéshez kiadott utasításokat a kioktatott dolgozók névsorával;
- a műszaki átadás-átvétel jegyzőkönyvét;
- műszaki ellenőr és felelős műszaki vezető megnevezését;
- a beépített anyagok, szerkezetek minőségvizsgálati jegyzőkönyveit;
- jogszabályban meghatározott vasúthatósági igazgatási szolgáltatási díj befizetésének igazolását.
- a kiértékelt vágánymérési eredményeket tartalmazó jegyzőkönyvet;
- hézagnélküli vágánynál a varratvizsgálatokra és záróhegesztésre vonatkozó összefoglaló jegyzőkönyvet, semleges hőmérsékleti kimutatást.

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

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

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

Az eljárásért 421.000,- Ft. igazgatási, szolgáltatási díjat a Nemzeti Közlekedési Hatóság részére Ügyfél befizette.

Döntésem ellen a közlést követő naptól számított 15 napon belül lehet fellebbezést előterjeszteni. A fellebbezést az elsőfokú közigazgatási határozatot hozó NKH KÜI Vasúti Hatósági Főosztálynál (1066 Budapest, Teréz krt. 62.) – de a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központi Hivatalához címzetten – lehet előterjeszteni.

A fellebbezés elektronikus úton való benyújtására nincs lehetőség.

A fellebbezésről a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központi Hivatala dönt.

A fellebbezési eljárás díjköteles. Az első fokon eljáró közlekedési hatóság határozata ellen benyújtott fellebbezés díja azonos az első fokú eljárás díjával, 421.000,- Ft azaz Négy százhuszonegyezer forint.

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

## I N D O K O L Á S

Tóth T. D. Kft. az Ügyféltől 2008. november 17-én kelt, 53-2837/2008. számon kapott megbízása alapján járt el az engedélyezés során.

Tóth T. D. Kft. megbízásából Arcus Mérnöki Iroda Kft. elkészítette az ENG 4 03 00 00 09 10 15. számú engedélyezési terveket. Tóth T. D. Kft. 2009. november 06-án kelt, 012-2009/0947/KM. számú levelében kérelmet terjesztett elő a Hatóságomnál, melyben a DBR 4 számú metróvonal. Budai oldal bal vágány 5+10,000 – 37+65,000 szelvények közötti vasútípályá felépítményi terveire kért vasúthatósági engedélyt. Tóth T. D. Kft. csatolta a kérelméhez a vasúti építmények engedélyezéséről és üzemeltetésük ellenőrzéséről szóló 15/1987. (XII. 27.) KM-ÉVM együttes rendelet (továbbiakban: Rendelet) 6. §-ában és 3. számú mellékletében meghatározott mellékleteket.

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

A szakhatóságként közreműködő szervezetet a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 89/2007. (IV. 26.) Kormányrendelet 2. számú melléklete alapján a KU/VF/1963/5/2009. számú levelemben kerestem meg.

*A Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség. KTVF: 59972-2/2009 számú szakhatósági állásfoglalásának indoklása:*

A megkeresést, valamint a csatolt (Arcus Mérnöki Iroda Kft, tervszám: ARCUS-400) engedélyezési tervdokumentációt átvizsgáltam

A dokumentáció részét képező Rezgésvédelmi szakvélemény (Vibrocomp Kft, témaszám: 8/2009) megállapította, hogy az előzetes mérések során „a gerjesztés nagysága és a frekvencia összetétele lényegesen különbözik a végleges pálya gerjesztésétől”

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

*Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat Közép-magyarországi Regionális Intézete 15017-4/2009. számú szakhatósági állásfoglalásának indoklása:*

A Nemzeti Közlekedési Hatóság KU/VF/1 963/5/2009. számú megkereséséhez csatolt dokumentációt átvizsgáltam. A rezgésvizsgálati szakvélemény adatai szerint a kiválasztott rezgéscsökkentő műszaki megoldások megépítésével az érintett lakosság vonatkozásában az egészségügyi zaj-és rezgésterhelési határértékek túllépése nem várható.

*Budapesti Bányakapitányság BBK/4706/2/2009. . számú szakhatósági állásfoglalásának indoklása:*

A Budapesti Bányakapitányság (továbbiakban: Bányakapitányság) a Nemzeti Közlekedési Hatóság Kiemelt Ügyek Igazgatósága fenti tárgyú, KU/VF/1963/5/2009. számú, 2009. december 1-jén érkezett megkeresésére adja ki ezt a szakhatósági állásfoglalást. A Bányakapitányság a budapesti 4-es metróvonal Kelenföldi pályaudvar - Bosnyák tér közötti szakasza megvalósításával összefüggő közigazgatási hatósági ügyek kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról szóló 89/2007 (IV.26.) Korm. rendelet 1.§ (3) bekezdése által előírt hatáskörében, szakhatóságként eljárva megállapítja, hogy az ügy nem érint bányászati vagy földtani hatósági hatáskörbe tartozó kérdést. A Bányakapitányság jelen szakhatósági állásfoglalását a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL törvény 44.§ (1) bekezdésében foglaltak szerint, a 267/2006. (XII.20.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdésében meghatározott illetékességgel adta meg.

Nemzeti Közlekedési Hatóság Közép-magyarországi Regionális Igazgatósága KA/13713/1/2009. számú szakhatósági állásfoglalásában feltétel nélkül hozzájárul.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság Kiemelt Ügyek Igazgatóságánál 2009. november 6-án indult tárgyi ügyben a hatóság megkereste hatóságomat szakhatósági állásfoglalás kiadása érdekében, a 89/2007. (IV.26) Korm. rend. 1.. (3) bek. alapján.

A 89/2007. (IV.26) Korm. rend. 2. számú melléklet I. pontja vasúthatósági engedélyezési ügyekben földtani szempontból nevesíti hatóságomat szakhatóságként. Tekintettel arra, hogy a hivatkozott jogszabály 2. sz. mellékletének 2. és 3. pontjai alapján hatóságom nem földtani, hanem útügyi kérdésekben adhat szakhatósági állásfoglalást, jelen engedélyezési ügyben hatóságom a mellékelt tervek alapján („4. Vonali pályaszakasz építése, Kelenföldi pu. végállomás — Szt. Gellért tér állomás között, Bal vágány — 5-i-10, 00 37+65,00 szelvények között”. Tervező’: Arcus Mérnökiroda Kft. Tervszám: ENG 4 03 00. Generál tervszám: ARCUS-400) az útügyi kérdéseket is megvizsgálta.

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

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

Ügyfelet KU/VF/1963/3/2009. és KU/VF/1963/6/2009. számú végzésben hiánypótlásra szólítottam fel, amit Ügyfél határidőn belül teljesített.

A határozattal kapcsolatban az Ügyfél az építési engedélyezési eljárásra vonatkozóan az NKH KÜI számára 421.000,- Ft igazgatási szolgáltatási díjat befizette.

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

Döntésemet a módosított közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (Ket.) 29. § (1), 71. § (1), 102. § (1) bekezdése, továbbá a vasúti építmények engedélyezéséről és üzemeltetésük ellenőrzéséről szóló módosított 15/1987. (XII. 27.) KM-ÉVM együttes rendelet 1-2; 5-13, 18-19. §-a, valamint a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény alapján hoztam meg.



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

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

A tárgyi ügyben való eljárás 2009. november 06-án indult, ügyintézési határideje 45 munkanap.

Az ügyintézési határidőbe nem számítható időtartam:

- a hiánypótlási felszólítás kiadásától annak teljesítéséig terjedő idő: 2009. november 12-től, november 20-ig.
- a hiánypótlási felszólítás kiadásától annak teljesítéséig terjedő idő: 2009. november 26-tól, december 08-ig.
- a szakhatósági állásfoglalás megkereséstől annak teljesítéséig terjedő idő: 2009. november 26-tól, 2010. január 18-ig.

A számított ügyintézési határidő 2010. március 12.

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

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

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

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

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

Budapest, 2010. február 10.

Bíró József igazgató nevében és megbízásából:

Tóth László s. k.  
osztályvezető

A KU/VF/121/1/2010. számú iratot kapják:

**DBR Metró Projekt Igazgatóság**  
1077 Budapest, Kéthly Anna tér. 1.

3 db. tervdokumentáció

**Tóth T.D. Kft.**  
1107 Budapest, Basa u. 22.

**Arcus Mérnöki Iroda Kft.**  
2040 Budaörs, Kikelet u. 3.

**BRFK Közlekedésrendészeti Főosztály**  
1581 Budapest, Pf.: 27.

**Kulturális Örökségvédelmi Hivatal**  
1535 Budapest, Pf.: 721.

**Fővárosi Tűzoltóparancsnokság Tűzmelegelőzési Főosztály**  
1081 Budapest, Dologház u. 1-3.

**Honvédelmi Minisztérium Hadműveleti és Kiképzési Főosztály**  
1885 Budapest, Pf.: 25.

**ÁNTSZ Közép-magyarországi Regionális Intézete**  
1138 Budapest, Váci út 174.

**Fővárosi Polgári Védelmi Igazgatóság**  
1052 Budapest, Városház u. 9-11.

**NKH Közép-magyarországi Regionális Igazgatósága KAF.**  
1141 Budapest, Komócsy u. 17-19.

**Budapesti Bányakapitányság**  
1145 Budapest, Columbus u. 17-23.

**Nemzeti Hírközlési Hatóság Hivatala**  
1386 Budapest, 62. Pf.: 997.

**Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatal**  
1024 Budapest, Margit krt. 85.

**Közép-magyarországi Regionális Közigazgatási Hivatal**  
1368 Budapest, Pf.: 234.

**Közép – Duna - völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi, és Vízügyi Felügyelőség**  
1447 Budapest, Pf.: 541.

A kiadmány hitelül.

*Papp*  
(Pappné)  
2010. 02. 12.

