



BUDAPEST FŐVÁROS
KORMÁNYHIVATALA

ORSZÁGOS KÖZÚTI ÉS HAJÓZÁSI HATÓSÁGI FŐOSZTÁLY

Iktatószám: BP/0801/00379-55/2020.
Ügyintéző: Szécsényi-Nagy Gergely
Dákay Gergely
Telefonszám: +36-1-474-1737
+36-1-474-1796
Tárgy: Az M1 autópálya Tatabánya
(Újváros) - Győr (M19) 61+100 -
106+100 km sz. közötti szakasz 2x3
sávossra bővítés építési
engedélyezése

H A T Á R O Z A T

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság (a továbbiakban: Építető) nevében eljáró FŐMTERV Zrt. – RODEN Kft. Konzorcium konzorciumvezetőjeként a FŐMTERV Zrt. – a továbbiakban: Kérelmező – 11/18/2020.4.29. számú, 2020. április 29-én kelt kérelme, az „M1 autópálya Tatabánya-Újváros – Győr (M19) 61+100 - 106+100 km sz. közötti szakasz” tárgyban benyújtott I. tervezési szakasz, M1 autópálya 61+100 - 82+700 km szelvény között, (tervszám: 1840, Roden Mérnöki Iroda Kft.) és a II. tervezési szakasz, M1 autópálya 82+700 - 106+100 km szelvény között (tervszám: 11.18.171, FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt.) 2020. március 24-i keltezésű engedélyezési tervdokumentációkban foglaltak, az érintett szakhatóságok állásfoglalásai, szakkérdésben érintett szervek szakmai véleményei, az Ütügyi Műszaki Szabályozási Bizottság által – Ütügyi Műszaki Előírásoktól való eltérésekre vonatkozó – 18/2020. (III. 11.) számon, 52/2020. (V. 6.) számon és 68/2020. (V. 20.) számon kiadott ÚB határozatok, valamint a közútkezelők hozzájárulásai alapján a kiviteli tervek készítésénél és a kivitelezés során betartandó alábbi feltételekkel

az M1 autópálya 61+100 - 106+100 km sz. közötti szakasz 2x3 sávossra bővítés építését

– az alábbiak szerint –

engedélyezem:

Az engedély jogosultja, az Építető:

NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság
(1134 Budapest, Váci út 45.).

A közlekedési építmények leendő kezelője:

Magyar Közút NZrt. (1024 Budapest, Fényes Elek u. 7-13.).

Jelen építési engedély az alábbi építményekre vonatkozik:

– az M1 autópálya 61+100 - 106+100 km sz. közötti szakasz főpálya,

– Csomópontok:

- az M1 autópálya 66+835 km szelvényben, a 8119. j. úti forgalmi csomópont (Tatai forgalmi csomópont),
- az M1 autópálya 77+390 km szelvényben, a 8142. j. úti forgalmi csomópont (Mocsai forgalmi csomópont),
- az M1 autópálya 85+149 km szelvényben, a 13. sz. főúti forgalmi csomópont (Komáromi forgalmi csomópont),
- az M1 autópálya 93+500 km szelvényben Concó komplex pihenőhely és forgalmi csomópont, (Ács-Bábolna forgalmi csomópont),
- az M1 autópálya 100+400 km szelvényben, a 8152. j. úti forgalmi csomópont (Nagyszentjánosi forgalmi csomópont),
- az M1 autópálya 106+400 km szelvényben, az M1-M19 elválási csomópont (Győr-kelet forgalmi csomópont),
 - „A” csomóponti ága az 1+000 km szelvényig,
 - „D” csomóponti ága a 0+000 - 0+353,75 km szelvény közötti szakasza,

– Pihenőhelyek:

- Remetesi komplex pihenőhely az M1 autópálya 64+700 km szelvény térségében,
- Grébics egyszerű pihenőhely, teherforgalom ellenőrző állomás az M1 autópálya 72+500 km szelvény térségében,
- Igmándi egyszerű pihenőhely, családbarát pihenő az M1 autópálya 83+300 km szelvény térségében,
- Concó komplex pihenőhely az M1 autópálya 93+500 km szelvény térségében,

– Hidak:

Új hidak építése, meglévő hidak szélesítése:

- B2-612 j. híd, főpálya híd az Által-ér felett az M1 autópálya 61+230,0 km szelvényében,
- B2-630 j. híd, főpálya híd gyalogút felett az M1 autópálya 63+086,19 km szelvényében,
- B2-633 j. híd, földút és vadátjáró átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 63+315,82 km szelvényében,
- B2-645 j. híd, főpálya híd a 10462 j. út felett az M1 autópálya 64+502,15 km szelvényében,
- B2-668 j. híd, 8119 j. út átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 66+834,52 km szelvényében,
- B2-681 j. híd, főpálya híd a Tangazdasági dűlőút felett az M1 autópálya 68+170,64 km szelvényében,
- B2-708 j. híd, főpálya híd a 8136 j. út felett az M1 autópálya 70+807,34 km szelvényében,
- B2-711 j. híd, főpálya híd a Naszály-Grébics csatorna és vadátjáró felett az M1 autópálya 71+130,41 km szelvényében,
- B2-718 j. híd, földút átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 71+823,53 km szelvényében,
- B2-760 j. híd, főpálya híd a Tömördpusztai dűlőút felett az M1 autópálya 76+083,11 km szelvényében,
- B2-764 j. híd, főpálya híd a Kocs-Mocsai csatorna felett az M1 autópálya 76+420,05 km szelvényében,
- B2-773 j. híd, 8142 j. út átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 77+359,61 km szelvényében,

- B2-794 j. híd, földút átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 79+417,55 km szelvényében,
- B2-826 j. híd, földút átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 82+629,05 km szelvényében,
- B2-851 j. híd, 13. sz. főút átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 85+149,68 km szelvényében,
- B2-867 j. híd, földút átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 86+762,75 km szelvényében,
- B2-876 j. híd, főpálya híd a MÁV 5. sz. Székesfehérvár-Komárom vasútvonal, Concó patak és FJ876 j. földút felett az M1 autópálya 87+613,64 km szelvényében,
- B2-895 j. híd, 8147 j. út átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 89+569,53 km szelvényében,
- B2-908 j. híd, földút átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 90+857,61 km szelvényében,
- B2-941 j. híd, 8151 j. út átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 94+100,22 km szelvényében,
- B2-979 j. híd, földút átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 97+946,13 km szelvényében,
- B2-1004 j. híd, 8152 j. út átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 100+401,91 km szelvényében,
- B2-1023 j. híd, földút átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 102+360,77 km szelvényében,
- B2-1038 j. híd, főpálya híd a Cuhai Bakony-ér felett az M1 főpálya 103+861,60 km szelvényében,
- B2-1055 j. híd, földút és vadátjáró átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 105+545,15 km szelvényében,

Hidak bontása:

- B1-633 j. híd, Vértesszőlősi dűlőút átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 63+348 km szelvényében,
- B1-668 j. híd, 8119 j. út átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 66+796 km szelvényében,
- B1-717 j. híd, Miklóstanyai dűlőút átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 71+794 km szelvényében,
- B1-773 j. híd, 8142 j. út átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 77+400 km szelvényében,
- B1-794 j. híd, Mocsai dűlőút átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 79+469 km szelvényében,
- B1-826 j. híd, dűlőút átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 84+260 km szelvényében,
- B1-849 j. híd, 13. sz. főút átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 84+946,97 km szelvényében,
- B1-868 j. híd, Öregcsém-Kiscsém út átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 86+802,2 km szelvényében,
- B1-876 j. híd, a főpálya híd a MÁV 5. sz. Székesfehérvár-Komárom vasútvonal és Concó patak felett az M1 autópálya 87+613,64 km szelvényében,
- B1-895 j. híd, Ács-Nagyigmánd út átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 89+530 km szelvényében,

- B1-908 j. híd, Ácsi TSZ. út átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 90+817,53 km szelvényében,
 - B1-939 j. híd, Ács-Banai út átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 93+951 km szelvényében,
 - B1-979 j. híd, Jegespusztai dűlőút átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 97+904,48 km szelvényében,
 - B1-1005 j. híd, Gönyű-Bőnyréti út átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 100+518 km szelvényében,
 - B1-1024 j. híd, Hodálypuszta-Krémertagi dűlőút átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 102+401,54 km szelvényében,
 - B1-1038 j. híd, főpálya híd a Bakony-ér felett az M1 autópálya 103+861,6 km szelvényében,
 - B1-1055 j. híd, Ottó-major-Kisszentjánosi dűlőút átvezetése a főpálya felett az M1 autópálya 105+585,18 km szelvényében,
- Zajárnyékoló falak:
az M1 autópálya:
- 61+100 - 63+032 km szelvény között a B61 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalon,
 - 61+100 - 63+024 km szelvény között a K61 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya elválasztó sávban,
 - 63+668 - 64+704 km szelvény között a J64a jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
 - 64+682 - 64+920 km szelvény között a J64b jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
 - 64+892 - 66+532 km szelvény között a J65c jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
 - 64+576 - 66+524 km szelvény között a K65 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya elválasztó sávban,
 - 67+072 - 68+128 km szelvény között a J67 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
 - 75+922 - 76+678 km szelvény között a B76 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalon,
 - 77+768 - 79+232 km szelvény között a J78 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
 - 77+780 - 79+220 km szelvény között a K78 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya elválasztó sávban,
 - 84+272 - 85+142 km szelvény között a K84a jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya elválasztó sávban,
 - 85+157 - 85+928 km szelvény között a K84b jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya elválasztó sávban,
 - 97+276 - 97+940 km szelvény között a J97a jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
 - 97+952 - 98+824 km szelvény között a J97b jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,

Az építési engedély a fenti építményekre, azok úttartozékaira, vízelvezetési, valamint a megépítését követő forgalomtechnikai kialakítására vonatkozik.

1. Útépítés, vízépités:

Az M1 autópálya 61+100 - 82+700 km szelvény közötti szakaszán a közlekedési létesítmények helyszínrajzi, magassági és keresztmetszeti kialakítását a Roden Mérnöki Iroda Kft. által készített, 1840 tervszámú, „A1.1. Útépítés - Autópálya” és „D1.1. Vízépités – Autópálya” elnevezésű szakági tervek alapján készített kiviteli terv szerint kell megépíteni.

Az M1 autópálya 82+700 - 106+100 km szelvény közötti szakaszán a közlekedési létesítmények helyszínrajzi, magassági és keresztmetszeti kialakítását a FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt. által készített, 11.18.171. tervszámú, „A1.2. Útépítés – Autópálya” és „D1.2. Vízépités” elnevezésű szakági tervek alapján készített kiviteli terv szerint kell megépíteni.

1.1. Tervezési alapadatok:

- Az M1 autópálya 2x3 sávra bővített kialakításának főbb keresztmetszeti adatai

Forgalmi sávok száma:	2*3 sáv
Forgalmi sávok szélessége:	3,75 m
Leállósáv forgalomtechnikai szélessége:	3,75 m
Padka szélessége burkolt leállósávnál:	1,50 m
Elválasztó sáv szélessége:	5,00 m
A belső biztonsági sáv szélessége:	0,50 m
A külső biztonsági sáv szélessége:	0,25 m
A burkolat szélessége összesen:	15,75 m
Koronaszélessége:	38,00 m

- Az M1 autópálya 2x3 sávra bővített kialakítása gyorsító illetve lassító sávok esetén

Forgalmi sávok száma:	2*3 sáv
Forgalmi sávok szélessége:	3,75 m
Leállósáv forgalomtechnikai szélessége:	3,75 m
Elválasztó sáv szélessége:	5,00 m
A belső biztonsági sáv szélessége:	0,50 m
A külső biztonsági sáv szélessége:	0,25 m
A gyorsító és lassító sáv szélessége:	3,75 m
Padka szélessége gyorsítósáv mellett:	2,00 m
A burkolat szélessége összesen:	19,50 m
Korona szélesség gyorsítósávval:	46,50 m

- Csomóponti ágak egy forgalmi sávval

Forgalmi sáv szélessége:	
Indirekt csomóponti ág esetén:	5,50 m
Direkt csomóponti ág esetén:	3,50 m
Száma:	1 sáv
A belső biztonsági sáv szélessége:	0,25 m
A külső biztonsági sáv szélessége:	0,25 m
Padka szélessége:	1,25 m
Kopóréteg szélessége:	6,00 m
Korona szélesség:	8,00 m

- Csomóponti ágak két forgalmi sávval

Forgalmi sáv szélessége:	3,50 m
Száma:	2 sáv
Biztonsági sáv szélessége:	0,25 m
Kopóréteg szélessége:	7,50 m
Padka szélessége:	1,00 m
Korona szélesség:	9,50 m

- 1.2. A Magyar Közút NZrt. KOZ-2480/7/2020 számú, 2020. április 30-án kelt közútkezelői hozzájárulása (jelen határozat 1. sz. melléklete) „A1. Útépítés - Autópálya” fejezetének előírásait be kell tartani.
- 1.3. A kiviteli tervek készítésénél a pályaszélesítést az e-UT 06.03.13:2005 Aszfaltburkolatú útpályaszerkezetek méretezése és megerősítése című utógymű műszaki előírás 8. pontjában foglaltak szerinti kialakítással kell megtervezni.
- 1.4. Az M1 autópálya 68+225, 70+807, 71+783,53, 79+457,54, 82+669,03, 86+802,50, 89+530, 90+800, 97+904,48, 102+401,54, 103+745 km szelvényébe tervezett kétoldali megközelítő utak útcsatlakozásainál a kulccsal zárható kivitelű üzemi kapuk elhelyezésénél figyelemmel kell lenni a közútkezelő járműveinek felállási helyigényére.
- 1.5. A tárgyi autópálya szakaszon – a kiviteli tervek készítése során – felül kell vizsgálni a tervezett leálló öblök elhelyezési lehetőségét azon öblök esetében, melyek lassító-/gyorsításáv mellett, illetve közvetlen környezetében, valamint a pályát keresztező műtárgyak, vagy az üzemi fordulók útcsatlakozásai után közvetlenül kerültek elhelyezésre.
- 1.6. A pihenőhelyekre tervezett árnyékoló szerkezetek elhelyezésénél figyelemmel kell lenni a közlekedők igényeire – a megfelelő helyigény biztosításával –, különös tekintettel a mozgássérültek által használt közlekedési felületekre (rámák, WC épületet megközelítő járdák).
- 1.7. Az M1 autópálya 64+700 km szelvény térségében lévő Remeteségi komplex pihenőhelyen a szelvényezés szerinti bal oldalon (Vértesszőlős 0188/1 hrsz) található „Szilvia” étterem, panzió épülete területileg érintett a BT3 jelű úttal. Az épület elbontását a szükséges engedélyek birtokában lehet megkezdni.
- 1.8. Az M1 autópálya 93+500 km szelvényben lévő Concó komplex pihenőhely és forgalmi csomópontban (Ács-Bábolna forgalmi csomópont):
 - A szelvényezés szerinti jobb oldali pihenőhelyen a J1 jelű belső út szelvényezés szerinti jobb oldalán, a távlati étterem/vendéglátó egység megközelítését biztosító útcsatlakozáshoz kapcsolódó közlekedési létesítmények építésének engedélyezését (parkolóhelyek és megközelítő útjai, mint közforgalom számára megnyitott saját használatú út) Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztálya látja el. A szelvényezés szerinti jobb oldali pihenőhelyen a J1 jelű belső úton a terv szerinti helyen az útcsatlakozást a szükséges lekerekítő ívek végéig meg kell építeni és a lezárásáról gondoskodni kell.
 - A szelvényezés szerinti jobb oldali pihenőhelyen a J1 jelű belső utat teljes hosszban egyirányú forgalomnak megfelelő szélességben kell megépíteni, a személygépkocsi parkolóhelyek kijáratánál a közlekedési viszonyoknak megfelelő lekerekítő ív kialakításával.
 - Az M1 autópálya 93+500 km szelvény térségében található Concó komplex pihenőhelynél a szelvényezés szerinti bal oldalon a tervezett K1 j. körforgalom környezetében az – eljárás során módosult A1.2_04.11_E_V1 (2020. május 15.) – útépítés helyszínrajz szerinti kialakítást kell figyelembe venni a vízépítési kiviteli tervek készítésénél.
- 1.9. A tárgyi építési engedély szerinti közlekedési létesítmények kivitelezése során az ideiglenesen szükséges terelő utak létesítésére a területileg illetékes közlekedési hatóság építési engedélyét be kell szerezni.

- 1.10. Az építési- és bontási munkálatok során a munkaterület lehatárolásánál különös tekintettel kell lenni az M1 autópályán közlekedők biztonságára, a vonatkozó utóggyi műszaki előírások betartása mellett.

2. Forgalomtechnika:

Az M1 autópálya 61+100 - 82+700 km szelvény közötti szakaszán a közlekedési létesítmények forgalomtechnikai kialakítását a Roden Mérnöki Iroda Kft. által készített, 1840 tervszámú, „C1.1. Forgalomtechnika - Autópálya” elnevezésű szakági tervek alapján készített kiviteli terv szerint kell megvalósítani.

Az M1 autópálya 82+700 - 106+100 km szelvény közötti szakaszán a közlekedési létesítmények forgalomtechnikai kialakítását a FÖMTERV Mérnöki Tervező Zrt. által készített, 11.18.171. tervszámú, „C1.2. Forgalomtechnika – Autópálya” elnevezésű szakági tervek alapján készített kiviteli terv szerint kell megvalósítani.

A kiviteli terv készítésénél és a létesítmény megvalósításánál az alábbi előírásokat kell betartani:

- 2.1. Az útirányjelzéseket a közúti útbaigazítás rendszerének és jelzéseinek követelményeiről szóló 40/2001. (XI. 23.) KöViM rendelet előírásai és az útbaigazító jelzőtáblák megtervezéséről, alkalmazásáról és elhelyezéséről szóló e-UT 04.02.11 számú Utóggyi Műszaki Előírás, a közúti jelzőtáblákat a közúti jelzőtáblák méretéről és műszaki követelményeiről szóló 4/2001. (I. 31.) KöViM rendelet, az útburkolati jeleket az útburkolati jelek tervezési és létesítési előírásairól szóló 11/2001. (III. 13.) KöViM rendelet előírásai szerint kell megvalósítani.
- 2.2. A Magyar Közút NZrt. KOZ-2480/7/2020 számú, 2020. április 30-án kelt közútkezelői hozzájárulása (jelen határozat 1. sz. melléklete) „C1. Forgalomtechnika - Autópálya” fejezetének előírásait be kell tartani, a kivitelezést megelőző előkészítő fázisokban külön figyelemmel kell lenni a közútkezelői hozzájárulás „*Intelligens közlek. rendszerek –ITS*” fejezetében tett észrevételekre, kikötésekre.
- 2.3. A kivitelezés során szükséges tereléseknél a közlekedésbiztonság érdekében a vonatkozó utóggyi műszaki előírások betartása kötelező.
- 2.4. Az építés alatti ideiglenes forgalmi rendet, szükséges tereléseket – a meglévő közlekedési létesítmények területén – a közútkezelő, a Magyar Közút NZrt. jóváhagyásával ellátott ideiglenes forgalomszabályozási tervek szerint a Magyar Közút NZrt. bevonásával kell elvégezni.
- 2.5. Az építés alatti ideiglenes forgalmi rendet, szükséges tereléseket – az újonnan létesített közlekedési felületek igénybevétele esetén – a közútkezelő Magyar Közút NZrt. jóváhagyásával ellátott ideiglenes forgalomszabályozási tervek közlekedési hatósághoz való benyújtását követően, a közlekedési hatóság által kiadott ideiglenes terelésre vonatkozó forgalomba helyezési engedélyben foglaltak szerint, a Magyar Közút NZrt. bevonásával kell elvégezni.
- 2.6. A forgalmi sávok elválasztó terelővonalait egymással párhuzamosan kell felfesteni (a terelővonalak kezdetének és végének egy szelvénybe kell esnie).
- 2.7. A „Besorolás rendjét jelző” táblákon a 60 km/óra sebességkorlátozást nem kell jelölni.
- 2.8. A kiviteli tervek készítésénél az alábbi csomópontok esetében az útirányjelzők tartalmát javítani kell úgy, hogy az útirányjelző táblán a feliratok sorrendje egyezzen meg lehajtó ágának végén a körforgalmú csomópontba csatlakozó utakon elérhető úti célok sorrendjével:

- Komáromi forgalmi csomópont (jobb pályán)

Komárom
Kisbér

- Ács-Bábolna forgalmi csomópont (mindkét pályán)

Ács
Bábolna

- Nagyszentjánosi forgalmi csomópont (bal pályán)

Gyönyű
Nagyszentjános
Bőny

2.9. Az M1 autópálya 64+700 km szelvény térségében lévő Remeteségi komplex pihenőhelynél a lassító sávon és a főpályán burkolati nyílsor felfestése szükséges a csomópontoknál tervezett kiosztásnak megfelelően.

2.10. Az M1 autópálya 64+700 km szelvény térségében lévő Remeteségi komplex pihenőhelyen:

- a tehergépkocsi parkolóhelyek megközelítését szolgáló „JT1” és „BT1” jelű utakon a tehergépjárművek részére kialakított várakozóhelyek közötti, illetve utáni szigetcsúcsokban nem kell „Kikerülési irány (balra és jobbra)” jelzőtáblát elhelyezni,
- a szelvényezés szerinti bal oldali pihenőhelyen a BT1 és BT3 jelű utak közötti tehergépkocsi parkolóhelyek kiosztását úgy kell megtervezni – figyelemmel a Magyar Közút NZrt. KOZ-2480/7/2020 számú közútkezelői hozzájárulásában előírtakra –, hogy a kijárat felé eső utolsó parkolóhelyről való kihajtás járhatósága is – üldöző görbével – igazolt legyen.
- a szelvényezés szerinti bal oldali pihenőhelyen a B4 jelű útról a B3 jelű útra az M1 autópálya irányába való szabályos ráfordulást a burkolati jel (járműforgalom elől elzárt terület), illetve szükség esetén a középsziget korrigálásával biztosítani kell.

2.11. Az M1 autópálya 66+835 km szelvényben lévő 8119. j. úti forgalmi csomópontban (Tatai forgalmi csomópont):

- a „C” jelű csomóponti ágon lassító harántcsíkozást kell felfesteni. A felfestésre kerülő lassító harántcsíkozás – a kedvező üzemeltetési tapasztalatok alapján – a forgalom irányával egyezően a következő kiosztás szerint készüljön:

I 8,0 m I 4,0 m I 12,0 m I 4,0 m I 4,0 m I 18,0 m I 3,0 m I 3,0 m I 3,0 m I 3,0 m I

- az „A” jelű csomóponti ágon lassító harántcsíkozás felfestésének lehetőségét vizsgálni kell a körforgalomba behajtó ág kiválása előtt,
- az „A” jelű csomóponti ágon a 0+380 térségébe „Szembejövő forgalom” veszélyt jelző táblát 100 m-es kiegészítő táblával kell elhelyezni,

2.12. Az M1 autópálya 72+500 km szelvény térségében lévő Grébics egyszerű pihenőhelynél (teherforgalom ellenőrző állomás) a lassító sávon és a főpályán burkolati nyílsor felfestése szükséges a csomópontoknál tervezett kiosztásnak megfelelően.

2.13. Az M1 autópálya 72+500 km szelvény térségében lévő Grébics egyszerű pihenőhelyen:

- a tehergépkocsi parkolóhelyek megközelítését szolgáló „J2” és „B2” jelű utakon a tehergépjárművek részére kialakított várakozóhelyek közötti, illetve utáni szigetcsúcsokban nem kell „Kikerülési irány (balra és jobbra)” jelzőtáblát elhelyezni,
- a szelvényezés szerinti jobb oldali pihenőhelyen a J1 és J2 jelű utak között a J1 jelű út 0+380 km szelvény térségében található összekötő úton kihelyezett „Mindkét irányból behajtani tilos” tábla alatt a kiegészítő táblán a – kivételt képező – behajtásra jogosult (kezelő, ellenőrzésre jogosult szervezet) tényleges nevét kell feltüntetni,

- a szelvényezés szerinti bal oldali pihenőhelyen a B1 és B2 jelű utak között a B1 jelű út 0+400 km szelvény térségében található összekötő úton kihelyezett „Mindkét irányból behajtani tilos” tábla alatt a kiegészítő táblán a – kivételt képező – behajtásra jogosult (kezelő, ellenőrzésre jogosult szervezet) tényleges nevét kell feltüntetni,
- a Magyar Közút NZrt. KOZ-2480/7/2020 számú közútkezelői hozzájárulásában a pihenőhely vonatkozásában tett kikötése alapján a kiviteli tervek készítésénél felül kell vizsgálni a pihenőhely használoinak körét, amennyiben személygépjárművek nem vehetik igénybe a pihenőhelyet, akkor annak megfelelően kell a pihenőhely területén lévő parkolóhelyek táblázását is kezelni, tekintettel a főpálya melletti párhuzamos úton elhelyezett parkolóhelyekre és azok jól észlelhető tábláira.

2.14. Az M1 autópálya 77+390 km szelvényben lévő 8142. j. úti forgalmi csomópontban (Mocsai forgalmi csomópont) az „A” és a „C” jelű csomóponti ágon lassító harántcsíkozást kell felfesteni. A felfestésre kerülő lassító harántcsíkozás – a kedvező üzemeltetési tapasztalatok alapján – a forgalom irányával egyezően a következő kiosztás szerint készüljön:

I 8,0 m I 4,0 m I 12,0 m I 4,0 m I 4,0 m I 18,0 m I 3,0 m I 3,0 m I 3,0 m I 3,0 m I

2.15. Az M1 autópálya 82+815 km szelvényben a szelvényezés szerinti jobb oldalon és a 83+690 km szelvényben a szelvényezés szerinti bal oldalon a „Besorolás rendjét jelző” táblákon a kiváló ágra vonatkozó nyílon sebességhatározást 40 km/óra kell jelölni.

2.16. Az M1 autópálya 83+300 km szelvény térségében lévő Igmándi egyszerű – családbarát – pihenőhelyen tervezett busz parkolóhelyek / öblök járhatóságát felül kell vizsgálni, a hozzájuk tartozó jelzőtáblákat a parkolóhelyet megelőzően a parkoló területén kívül kell elhelyezni.

2.17. Az M1 autópálya 85+149 km szelvényben lévő 13. sz. főúti forgalmi csomópontban (Komáromi forgalmi csomópont):

- az „A” és a „C” jelű csomóponti ágon lassító harántcsíkozást kell felfesteni. A felfestésre kerülő lassító harántcsíkozás – a kedvező üzemeltetési tapasztalatok alapján – a forgalom irányával egyezően a következő kiosztás szerint készüljön:

I 8,0 m I 4,0 m I 12,0 m I 4,0 m I 4,0 m I 18,0 m I 3,0 m I 3,0 m I 3,0 m I 3,0 m I

- az „A” és a „C” jelű csomóponti ágak térképes útirányjelző tábláin az „Autópálya Mérnökség” alatt vele egy mezőben a „Rendőrség - Police” feliratot is fel kell tüntetni,
- a szelvényezés szerint jobb oldalon az „A” és „B” csomóponti ágak között – a szabálytalan visszafordulás elkerülése érdekében – a vezetőkorlát lefuttatásától a középsziget tengelyében a körpálya szélétől mért 1,5 - 2,0 méter távolságig 1,5 - 2,0 méterenként szélesség jelzőt kell elhelyezni egyenletes kiosztásban.
- a szelvényezés szerint bal oldalon a „C” és „D” csomóponti ágak között – a szabálytalan visszafordulás elkerülése érdekében – a vezetőkorlát lefuttatásától a középszigeten kihelyezett kijáratú útirányjelző tábláig 1,5 - 2,0 méterenként szélesség jelzőt kell elhelyezni egyenletes kiosztásban.

2.18. Az M1 autópálya 93+500 km szelvényben lévő Concó komplex pihenőhely és forgalmi csomópontban (Ács-Bábolna forgalmi csomópont):

- a szelvényezés szerinti jobb oldali pihenőhelyen a J1 jelű belső út szelvényezés szerinti jobb oldalán, a távlati étterem/vendéglátó egység megközelítését biztosító útcsatlakozás után nem kell „Egyirányú forgalmú út” jelzőtáblát kihelyezni,
- a szelvényezés szerinti jobb oldali pihenőhelyen a J1 jelű belső úton a személygépkocsi parkolóhelyek felől érkező járművek számára az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblával egy

oszlopon „Kötelező haladási irány balra” jelzőtáblát kell kihelyezni, a parkolóhelyek felől érkező járműveknek a J1 útra történő ellenirányú ráfordulás megakadályozása érdekében a J1 úton a szelvényezés szerinti bal oldalon a 0+090 km szelvény térségében „Behajtani tilos” jelzőtáblát kell elhelyezni,

- a szelvényezés szerinti jobb oldali pihenőhelyen a főpályával párhuzamos „E” belső úton a J1 jelű út kiválását követő és az üzemanyagtöltő bejáratát követő szigetcsúcsokban „Kikerülési irány (balra és jobbra)” jelzőtáblát kell elhelyezni,
- a szelvényezés szerinti jobb oldali pihenőhelyen a tehergépkocsi parkolóhelyek megközelítését szolgáló – az „E” belső úttal párhuzamos – utakon a tehergépjárművek részére kialakított várakozóhelyek közötti, illetve utáni szigetcsúcsokban nem kell „Kikerülési irány (balra és jobbra)” jelzőtáblát elhelyezni,
- a szelvényezés szerinti jobb oldali pihenőhelyen a tehergépkocsi parkolóhelyek megközelítését szolgáló – az „E” belső úttal párhuzamos, pályától távolabbi – úton (J2 út folytatása) „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblát kell elhelyezni a két tehergépkocsi parkolósor közötti út becsatlakozásánál, a jelzőtáblával egy szelvényben megállás helyét jelző burkolati jelet kell felfesteni,
- a szelvényezés szerinti bal oldali pihenőhelyen a tehergépkocsi parkolóhelyek megközelítését szolgáló – az „F” belső úttal párhuzamos – utakon a tehergépjárművek részére kialakított várakozóhelyek közötti, illetve utáni szigetcsúcsokban nem kell „Kikerülési irány (balra és jobbra)” jelzőtáblát elhelyezni,
- a szelvényezés szerinti bal oldali pihenőhelyen a tehergépkocsi parkolóhelyek megközelítését szolgáló – az „F” belső úttal párhuzamos, pályától távolabbi – úton „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblát kell elhelyezni a két tehergépkocsi parkolósor közötti út becsatlakozásánál, a jelzőtáblával egy szelvényben megállás helyét jelző burkolati jelet kell felfesteni,

2.19. Az M1 autópálya 100+400 km szelvényben, a 8152. j. úti forgalmi csomópontban (Nagyszentjánosi forgalmi csomópont):

- a szelvényezés szerint jobb oldalon az „A” és „B” csomóponti ágak között – a szabálytalan visszafordulás elkerülése érdekében – a vezetőkorlát lefuttatásától a középsziget tengelyében a körpálya szélétől mért 1,5 - 2,0 méter távolságig 1,5 - 2,0 méterenként szélesség jelzőt kell elhelyezni egyenletes kiosztásban.
- a szelvényezés szerint bal oldalon a „C” és „D” csomóponti ágak között – a szabálytalan visszafordulás elkerülése érdekében – a vezetőkorlát lefuttatásától a középszigeten kihelyezett kijáratú útirányjelző tábláig 1,5 - 2,0 méterenként szélesség jelzőt kell elhelyezni egyenletes kiosztásban.

2.20. Az M1 autópálya 106+400 km szelvényben, az M1-M19 elválási csomópontban (Győr-kelet forgalmi csomópont) a szelvényezés szerinti bal pályán a 106+570 km szelvénybe – bal oldali isméltéssel kihelyezett besorolás rendjét jelző táblát 150 m-es kiegészítő táblával a csomóponti ág kiválása után kell elhelyezni. A tábla képének a 2 sávból balra megnyitott sávra vonatkozó nyilatkat kell tartalmaznia.

3. **Műtárgyépítés:**

A hidak építését/szélesítését a szaktervezők által készített engedélyezési tervek, valamint a geotechnikai tervezési beszámolók alapján engedélyezem az alábbi feltételekkel és a kiviteli tervek készítésekor az alábbiakban felsorolt előírások betartását írni elő:

3.1. **Új hidak építése, meglévő hidak szélesítése általános előírások**

- 3.1.1. A 4 m szabad nyílást meghaladó hidak építését/szélesítését az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről szóló 93/2012. (V. 10.) Korm. rendelet szerint csak a jelen engedélyben foglaltak alapján készített és hatóságom által jóváhagyott kiviteli tervek birtokában, minden műtárgy esetében a szükséges közműkiváltások elvégzése, és – közút keresztezése esetén – az út kezelőjével egyeztetett és jóváhagyott forgalomterelési tervben foglaltak megvalósítása után lehet megkezdeni.
- 3.1.2. A kiviteli terv jóváhagyás iránti kérelemhez csatolni kell hidanként a részletes kiviteli tervdokumentációt, részletes erőtanai számítást, részletes geotechnikai szakvéleményt, valamint a kiviteli tervre vonatkozó hídkezelői és keresztezett akadály kezelői nyilatkozatokat, valamint az e-közmű azonosító számot.
- 3.1.3. A kiviteli terveket a hatályos e-UT 07.01.11-15 számú ügyi műszaki előírásban és a kiviteli tervek készítésekor érvényben lévő egyéb ügyi műszaki előírásokban, szabványokban foglaltaknak megfelelően kell elkészíteni. A kiviteli tervdokumentációt az e-UT 07.01.11:2011 számú ügyi műszaki előírás 2.2.5. pontja szerinti részletességgel kell kidolgozni.
- 3.1.4. A kiviteli tervek készítésénél és a kivitelezés során be kell tartani jelen építési engedély hidakra vonatkozó előírásait, valamint a szakhatósági és kezelői hozzájárulásokban, nyilatkozatokban foglaltakat.
- 3.1.5. A részletes erőtanai számítást az e-UT 07.01.12:2011 számú ügyi műszaki előírásban foglaltak szerint kell benyújtani. A gépi számítást megfelelő részletességgel kell dokumentálni. Az összefoglaló záradékot (a szerkezet megfelelősége építési és használati terhekre teherbírási, állékonysági, repedéskorlátozási és alakváltozási szempontból) csatolni kell.
- 3.1.6. A kiviteli tervi dokumentációk műszaki leírásában a meglévő állapotot a lehető legfrissebb adatokkal be kell mutatni az egyes hidak minden részére kiterjedően. Ebben – hivatkozva az éves-, a fő- és a célvizsgálatokra, valamint más cégek által készített szakértői anyagokra – szerepeljen a forrásmegjelölés.
- 3.1.7. A kivitelezés számára minden egyéb fontos információt fel kell tüntetni a terveken, illetve a műszaki leírásban is.
- 3.1.8. A kiviteli terveknek tartalmaznia kell az ütemezett építés részletes leírását, összhangban a bontási és forgalomtechnikai tervekkel.
- 3.1.9. Szélesítésre kerülő hidak esetén a meglévő, megmaradó szerkezetekre hidanként állapottervet kell készíteni, melyen minden hibát fel kell tüntetni. A jelenlegi állapotnál részletezett hibák javítása szerepeljen a terven, illetve a műszaki leírásban is.
- 3.1.10. A szélesítési munkálatok során a hidak alatti forgalom biztonságát folyamatosan biztosítani kell, vagy ideiglenes forgalomterelést kell bevezetni az érintett utakon.
- 3.1.11. A részletes statikai számításban vizsgálni kell a megmaradó szerkezetek szélesítés közbeni állapotát is (pl. meglévő síkalap melletti cölöpözés, ha a hídfő átmenetileg nem kitámasztott, stb.). Meg kell határozni – ha szükséges – a szélesítés alatt nem álló hídrész statikai szempontból szükséges forgalomkorlátozását.
- 3.1.12. A részletes geotechnikai szakvéleményeket az e-UT 07.01.11:2011 számú ügyi műszaki előírás 2.1.3. pontjában meghatározott feltárások alapján kell elkészíteni. A geotechnikai

feltárások helyét és azok adatait (fúrásszelvény, szonda ellenállási értékeinek görbéje) az általános terveknek tartalmaznia kell.

- 3.1.13. Szélesítésre kerülő hidaknál a geotechnikai tervezőnek kell eldöntenie, hogy a korábbi talajfeltárások elégségesek-e, vagy további feltárás szükséges. Ezt a kiviteli tervi geotechnikai dokumentációnak tartalmaznia kell.
- 3.1.14. A kiviteli terv készítéséhez a geotechnikai feltárásokat az e-ÚT 07. 01. 11. számú műszaki előírás 2.1.3. pontjában foglaltaknak megfelelően kell elkészíteni, különös figyelemmel arra, hogy a feltárások mélysége 4-5 cölöpátmérővel érjen a várható talpszint alá, illetve hogy síkalapozás esetén a várható alapsík alatt a feltételezett alapszélesség háromszorosával mélyebb feltárás szükséges.
- 3.1.15. Rendelkezni kell arról, hogy a munkagödörből kikerülő anyag visszatöltésre, töltésepítésre felhasználható-e, valamint szerepeltetni kell a süllyedésmérési előírásokat.
- 3.1.16. A vasbeton kerethidak meglévő szerkezeteinek állapotfelmérései és hídvizsgálatai alapján kell a meglévő rész szigeteléséről és annak technológiájáról dönteni.
- 3.1.17. Acél főtartós hidak esetében:
 - A kivitelező vállalkozónak rendelkeznie kell a szakszerű kivitelezéshez szükséges üzemi kapacitással, megfelelő tapasztalattal rendelkező, és a felügyeleti szervnél nyilvántartott felelős műszaki vezetővel, EWE/IWE végzettséggel és tapasztalattal rendelkező, a hegesztés felügyeletére és irányítására írásban megbízott, és a felügyeleti szervnek bejelentett hegesztési felelőssel (MSZ EN 719 szerinti munkakör), érvényes minősítéssel rendelkező hegesztő szakmunkásokkal (MSZ EN 287-1), megfelelő képesítéssel rendelkező ellenőrző személyzettel (MSZ EN 473) és a hegesztett közúti hidak építésére is kiterjesztett alkalmassági tanúsítvánnyal. A kész szerkezet megfelelőségének tanúsítása a Mérnök feladatkörébe tartozik.
 - A kiviteli tervnek – legalább műszaki leírás szintjén – tartalmaznia kell építéstechnológiai tervet a tervezett építési fázisok feltüntetésével. Az általános terven jelölni kell az építés közben szükséges ideiglenes megtámasztási pontok helyét. Az építési fázisok statikai-alakváltozási megfelelőségét igazolni kell.
 - Az e-UT 07.02.12 számú ütiügyi műszaki előírás 5.2. fejezete alapján a hegesztési tervet is el kell készíteni. A hegesztési tervet az 1.5. pont szerint EWE végzettséggel rendelkező hegesztési szakértővel kell jóváhagyatni és a jóváhagyással együtt meg kell küldeni a hatóságnak.
 - Az acélszerkezetek korrózióvédelmére az MSZ EN ISO12994-5/2000. szabványban foglaltaknak megfelelő bevonat rendszerrel részletes tervet kell készíteni.
- 3.1.18. Az egyes szerkezeti elemek betonminőségét az e-UT 07.01.14 számú Ütiügyi Műszaki Előírásban foglaltak szerint kell megtervezni.
- 3.1.19. Az acélszerkezeti elemek minőségét az e-UT 07.01.13 számú Ütiügyi Műszaki Előírásban foglaltak szerint kell megtervezni
- 3.1.20. A hídszegélyekre csak ütközési kísérlettel igazolt, minősítéssel rendelkező hídkorlát építhető be, melynek az MSZ EN 1317 szabvány szerint meghatározott dinamikus behajlása (D) nem nagyobb, mint a szegély szélessége.
- 3.1.21. Fokozott visszatartási szintű korlátok tervezése miatt a részletes erőtani számításban az együtdolgozó pályalemez vasalását, valamint a szegélylekötéseket a tényleges ütközőerő komponenseire méretezni kell.
- 3.1.22. A belső hídszegélyekre építendő H3 visszatartási fokozatú terelőfalak „W” értékét a rendelkezésre álló térnek megfelelően elő kell írni. A vasbeton terelőelemek beépítésének meg kell egyeznie az ütközési kísérletben alkalmazott beépítéssel.

- 3.1.23. A hídkorlátok csatlakozását az útkorlátokhoz meg kell tervezni és a vonatkozó terveken ábrázolni kell. Az e-UT 07.05.11:2010 számú ütügyi műszaki előírás 2.1.7. pontja értelmében a korlátok dilatációs mozgását biztosítani kell.
- 3.1.24. Az elvakítás elleni védelmet biztosítani kell.
- 3.1.25. Zajárnyékoló fal építésével érintett hidaknál pótolni kell a falak magasságát és a szerkezeteket azokra méretezni kell.
- 3.1.26. A kiviteli tervekhez csatolni kell a műtárgyak védőföldelési- és villámvédelmi tervét az e-UT 07.01.11:2011 számú ütügyi műszaki előírás 4.9.2. pontja betartásával.
- 3.1.27. Főpálya hidak esetén a víztelenítést meg kell tervezni, korábban víznyelővel nem rendelkező hidak esetén is, a megnövekedett víztelenítendő felületnek megfelelően, a hatályos előírások figyelembe vételével.
- 3.1.28. Főpálya feletti hidak esetén az Ütügyi Műszaki Bizottság 18/2020. (III.11.) számú ÚB határozat d) pontja alapján a víznyelők elhagyhatók, de – amennyiben víznyelő alkalmazása az előírások szerint szükséges lenne – hidraulikai számítással kell igazolni a vízvezetés működőképességét.
- 3.1.29. A vízvezetést a befogadókig meg kell tervezni és az általános terveken ábrázolni kell (surrantók, szivárgók, árkok burkolt hosszukkal, lejtésükkel együtt). A surrantók talpárokba való bekötésénél az árkot burkolattal kell ellátni. A kereszt- és burkolatszivárgók kivezetését ábrázolni kell. Az előtöltések talpárkát a befogadókig teljes hosszban burkolni kell.
- 3.1.30. A vizsgáló lépcsőkhöz – az Ütügyi Műszaki Bizottság 18/2020. (III.11.) számú ÚB határozat e) pontján túlmutató esetekben – az egyik oldalon a lépcső oldalához rögzített üzemi korlátot kell tervezni az e-UT 07.01.11:2011 számú ütügyi műszaki előírás 4.1. pontjában foglaltaknak megfelelően.
- 3.1.31. A védőkerítést az általános terveken fel kell tüntetni és meg kell tervezni azok lezárását a hidak környezetében. A védőkerítésen zárható kapukat kell biztosítani a kezelő számára, helyüket a kezelő igényének megfelelően kell megválasztani.
- 3.1.32. A B2-711, B2-851, B2-876, B2.1004 jelű műtárgyak erőjátékát, elmozdulásait, dinamikai viselkedését a forgalomba helyezést megelőzően a közlekedési hatóság által jóváhagyott próbaterhelési terv szerint, statikus és dinamikus próbaterheléssel ellenőrizni szükséges, az e-UT 08.01.25 számú Ütügyi Műszaki Előírás 4. pontja figyelembe vételével.
- 3.1.33. A szélesítések során szükséges segéd szerkezetek, munkatérhatárolások, szádfalas megtámasztások tervének jóváhagyása és statikai megfelelőségének ellenőrzése a független mérnök feladatkörébe tartozik.
- 3.1.34. Az autópályával keresztezett közutakon a szükséges forgalomtechnikai elemeket az érintett megyei kormányhivatal ütügyi közlekedési hatóságának engedélye alapján kell megvalósítani.

3.2. Hidak megszüntetése, általános előírások

- 3.2.1. A kiviteli tervdokumentációban ki kell dolgozni a műtárgyak bontásának részletes technológiáját (bontási fázisok).
- 3.2.2. A szerkezetek bontása során a szerkezeti elemek szilárdsági, stabilitási megfelelőségét és a kívánt biztonság meglétét szükség esetén igazolni kell.
- 3.2.3. A bontás során szükséges segéd szerkezetek tervének jóváhagyása és statikai megfelelőségének ellenőrzése a független mérnök feladatkörébe tartozik.
- 3.2.4. Szükség szerint forgalomtechnikai tervet kell készíteni és azt a közút kezelőjével kell jóváhagyni.

- 3.2.5. A bontás után az alépítmények környezetében, az autópálya töltésében üreg nem maradhat, szükség esetén injektálás szükséges.
- 3.2.6. Az esetlegesen bennmaradó szerkezeti elemek nem lehetnek akadályozó tényezők az autópálya környezetének és forgalmának.
- 3.2.7. A bontás során be kell tartani a vonatkozó jogszabályokat, különösen a munkavédelemről szóló 1993. évi XCIII. törvényben, a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvényben, az Országos Tűzvédelmi Szabályzatról szóló 54/2014. (XII. 5.) BM rendeletben, valamint az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvényben és az építőipari kivitelezési tevékenységről szóló 191/2009. (IX. 15.) Korm. rendeletben foglaltakat.
- 3.2.8. Az elbontott anyagokat véglegesen csak az előzetesen egyeztetett depóniahelyen lehet tárolni.
- 3.2.9. A bontási munkát csak az érintett sávok teljes kizárása után lehet megkezdeni. A bontás alatti forgalmat a közútkezelő által jóváhagyott ideiglenes forgalomtechnikai terv alapján kell biztosítani az érintett szakaszokon.

3.3. Egyedi előírások

Szakági tervező: Pont-TERV Mérnöki Tervező és Tanácsadó Zrt.
(1119 Budapest, Thán Károly u. 3-5.,
tervszám: 1840. (118892), 2020. március 24.)

- 3.3.1. B2-612 j. főpálya híd szélesítése az Által-ér felett az M1 autópálya 61+230 km szelvényében:
- A meglévő, háromnyílású, 19,03 + 26,25 + 19,03 m-es támaszközü, 45°-os keresztezésű felüljárót 39,93 m-es keresztmetszeti szélességre kell szélesíteni.
A szélesítés mindkét oldalon cölöpalapozású, felszerkezete monolit vasbeton pályalemezzel együtt dolgozó, 90 cm magas, előregyártott, előfeszített hídgerendákból áll, a külső szegélyeken H2 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel.
 - A szélesítést megelőzően a meglévő műtárgy teljes burkolati rétegrendjét a pályalemez, a szegélyeket, a párhuzamos szárnyfalakat és a kiegyenlítő lemezeket el kell bontani.
 - A keresztezési szelvény nem egyezik meg a felülnézeten és a „MOSZ” kockában. Az elírás javítandó.
 - A felülnézeten is meg kell jelölni a támaszok tengelyét.
 - A kiviteli terven ki kell dolgozni hídon középen átvezetett zajárnyékoló fal rögzítésének csomópontjait, különös tekintettel a szigetelés kialakítására.
 - Statikai számítással igazolni kell a zajárnyékoló falak bekötéseit és a pályalemez megfelelőségét a zajárnyékoló falakról átadódó, a szélterhelésből eredő igénybevételekre.
- 3.3.2. B2-630 j. főpálya híd szélesítése gyalogút felett az M1 autópálya 63+086,19 km szelvényében:
- A meglévő, egynyílású, 3,0 m szabadnyílású, merőleges keresztezésű felüljárót 39,93 m-es keresztmetszeti szélességre kell szélesíteni bal és jobb oldalra szimmetrikusan 5,965 - 5,965 m-rel. A szélesítés felszerkezete monolit vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, FP 3,60-20A típusú előregyártott hídgerendákból áll, a meglévő felszerkezettel összevasaltan.
A híd külső szegélyén H2 visszatartási fokozatú korlátok, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemek kerülnek.
 - Az építést ütemezetten, a tervező által megadott és a közútkezelő által jóváhagyott terelési terv szerint kell építeni a szükség szerinti bontásokkal.
 - A beépítés során a beépített tartó alkalmazási engedélyében foglaltakat maradéktalanul be kell tartani

3.3.3. B2-633 j. új műtárgy földút és vadátjáró átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 63+315,82 km szelvényében:

A kétnyílású aluljárót 28,0 + 28,0 m-es támaszkiosztással, merőleges keresztezéssel, 28,0 m-es keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, folytatólagos többtámaszú vasbeton pályalemezzel együttműködő, nyitott I-szelvényű, hegesztett acélgerendás felszerkezettel, középen földút átvezetéssel kell megépíteni.

3.3.4. B1-633 j. meglévő műtárgy a Vértesszőlősi dűlőút átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 63+348 km szelvényében:

A bontás a műtárgy funkcióját átvevő új pálya feletti híd forgalomba helyezését követően kezdődhet meg.

3.3.5. B2-645 j. főpálya híd szélesítése a 10462 j. út felett az M1 autópálya 64+502,15 km szelvényében:

- A zárt vasbeton kerethidat a terven megadottak szerint két irányban kell meghosszabbítani, a meglévő szerkezettel egybeépített monolit vasbeton kerettel. A műtárgy új hossza 47,53 m, támaszköze: 7,95 m. Az újonnan épített keret oldalfalai és alaplemeze a meglévő szerkezettel azonos kialakítású (alsó lemez 50 cm, oldalfal 45 cm, kiékelés 120 x 40cm), a felső lemez 55 cm vastagságú, körben kétrétegű bitumenes lemezszigeteléssel. A műtárgyra H2 visszatartási fokozatú korlát és a szelvényezés szerinti bal pálya mellett zajárnyékoló fal épül.
- A szélesítés során el kell bontani a meglévő keret felső lemezén lévő szigetelést, a szigetelést védő betont, a feltöltést és az autópálya pályaszerkezetét, a meglévő kiegyenlítő lemezt és a meglévő szárnyfalakat az új kiegyenlítő lemez alsó síkja alatt 40 cm-ig.
- A meglévő szárnyfalakhoz csatlakozó súlytámfalakat az új kiegyenlítő lemez alsó síkja alatt 40 cm-ig vissza kell bontani, valamint azon részeit el kell bontani, ami az új szerkezet megépítését akadályozza.
- A keret alá – a geotechnikai beszámolónak megfelelően – 50 cm-es Ckt alaprétet kell beépíteni.

3.3.6. B1-668 j. meglévő műtárgy a 8119 j. út átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 66+796 km szelvényében:

A bontás a műtárgy funkcióját átvevő új pálya feletti híd forgalomba helyezését követően kezdődhet meg.

3.3.7. B2-668 j. új műtárgy a 8119 j. út átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 66+834,52 km szelvényében:

A kétnyílású aluljárót 33,0 + 28,0 m-es támaszkiosztással, 80,1°-os keresztezési szöggel, 12,38 m-es keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, folytatólagos többtámaszú vasbeton pályalemezzel együttműködő, nyitott I-szelvényű, hegesztett acélgerendás felszerkezettel, H2 visszatartási fokozatú vezetőkorláttal kell megépíteni.

3.3.8. B2-681 j. főpálya híd szélesítése a Tangazdasági dűlőút felett az M1 autópálya 68+170,64 km szelvényében:

- A zárt vasbeton kerethidat a terven megadottak szerint két irányban kell meghosszabbítani a meglévő szerkezettel egybeépített monolit vasbeton kerettel. A műtárgy új hossza 39,03 m, támaszköze: 8,0 m. Az újonnan épített keret oldalfalai és alaplemeze a meglévő szerkezettel azonos kialakítású (alsó lemez 50 cm, oldalfal 50 cm, kiékelés 120 x 40cm), a felső lemez 55 cm vastagságú, körben kétrétegű bitumenes lemezszigeteléssel és H2 visszatartási fokozatú korláttal. A szelvényezés szerinti bal pálya mellett a távlati zajárnyékoló fal helye is biztosított.

- A szélesítés során el kell bontani a meglévő keret felső lemezén lévő szigetelést, szigetelést védő betont, a feltöltést és az autópálya pályaszerkezetét, a meglévő kiegyenlítő lemezt és a meglévő szárnyfalakat az új kiegyenlítő lemez alsó síkja alatt 40 cm-ig.
- A meglévő szárnyfalakhoz csatlakozó súlytámfalakat az új kiegyenlítő lemez alsó síkja alatt 40 cm-ig vissza kell bontani, valamint azon részeit el kell bontani, ami az új szerkezet megépítését akadályozza.
- A keret alá – a geotechnikai beszámolónak megfelelően – 50 cm-es Ckt alapréteget kell beépíteni.

3.3.9. B2-708 j. főpálya híd szélesítése a 8136 j. út felett az M1 autópálya 70+807,34 km szelvényében:

- A meglévő, háromnyílású, 10,39 + 18,71 + 10,39 m-es támaszközü, 60°-os keresztezésű felüljárót 38,13 m-es keresztmetszeti szélességre kell szélesíteni bal és jobb oldalra szimmetrikusan.

A szélesítés mindkét oldalon cölöpalapozású, felszerkezete monolit vasbeton pályalemezzel együtt dolgozó, 70 cm magas, előregyártott, előfeszített hídgerendákból áll, a külső szegélyeken H2 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel.

- A szélesítést megelőzően a meglévő műtárgy teljes burkolati rétegrendjét a pályalemezig, a szegélyeket, a párhuzamos szárnyfalakat és a kiegyenlítő lemezeket el kell bontani.

3.3.10. B2-711 j. új főpálya híd a Naszály-Grébics csatorna és vadátjáró felett az M1 autópálya 71+130,41 km szelvényében:

- Az egynyílású felüljárót 28,0 + 28,0 m-es támaszkiosztással, 65°-os keresztezési szöggel, 38,13 m-es keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, 120 cm magas előregyártott vasbeton gerendás felszerkezettel, H2 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel kell megépíteni.
- A meglévő vasbeton kerethidat az új felüljáró elkészültét követően, megfelelő körütekintéssel lehet elbontani.
- Az új műtárgy építéséhez, méretezett munkatérhatárolást kell készíteni. A méretezésnél az autópálya közúti terhet kell figyelembe venni.

3.3.11. B1-717 j. meglévő műtárgy a Miklóstanyai dűlőút átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 71+794 km szelvényében:

A bontás a műtárgy funkcióját átvevő új pálya feletti híd forgalomba helyezését követően kezdődhet meg.

3.3.12. B2-718 j. új műtárgy földút átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 71+823,53 km szelvényében:

A kétnyílású aluljárót 28,0 + 28,0 m-es támaszkiosztással, merőleges keresztezéssel, 8,13 m-es keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, folytatólagos többtámaszú vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, nyitott I-szelvényű, hegesztett acélgerendás felszerkezettel, H2 visszatartási fokozatú vezetőkorláttal kell megépíteni.

3.3.13. B2-760 j. főpálya híd szélesítése a Tömördpusztai dűlőút felett az M1 autópálya 76+083,11 km szelvényében:

- A meglévő, egynyílású, 8,0 m szabadnyílású, merőleges keresztezésű felüljárót 39,03 m-es keresztmetszeti szélességre kell szélesíteni aszimmetrikusan, balra 5.965 m-rel, jobbra 5.065 m-rel. A szélesítés cölöpalapozású, felszerkezete monolit vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, FP 8,60-30A típusú előregyártott hídgerendákból áll, a meglévő felszerkezettel összevasaltan.

A híd külső szegélyén H2 visszatartási fokozatú korlátok, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemek kerülnek. A szelvényezés szerinti bal pálya mellett zajárnyékoló fal épül.

- A meglévő felszerkezetről a pályalemez feletti beton és aszfalt rétegeket és a szigetelést el kell bontani.
- Az új műtárgy építéséhez, méretezett munkatérhatárolást kell készíteni. A méretezésnél az autópálya közúti terhet kell figyelembe venni.

3.3.14. B2-764 j. főpálya híd szélesítése a Kocs-Mocsai csatorna felett az M1 autópálya 76+420,05 km szelvényében:

- A zárt vasbeton kerethidat a terven megadottak szerint két irányban kell meghosszabbítani a meglévő szerkezettel egybeépített monolit vasbeton kerettel. A műtárgy új hossza 70,60 m, támaszköze: 6,50 m. Az újonnan épített keret a meglévő szerkezettel azonos kialakítású (alsó lemez 50 cm, oldalfal 50 cm, kiékelés 100 x 40 cm, felső lemez 45-50 cm), körben kétrétegű bitumenes lemezzigeteléssel és H2 visszatartási fokozatú korláttal. A szelvényezés szerinti bal pálya mellett a távlati zajárnyékoló fal helye is biztosított.
- A meglévő keret mindkét végén az utolsó betonozási egységek teljes egészében el kell bontani
- A keret alá – a geotechnikai beszámolónak megfelelően – 50 cm-es Ckt alapréteget kell beépíteni.

3.3.15. B2-773 j. új műtárgy a 8142 j. út átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 77+359,61 km szelvényében:

A kétnyílású aluljárót 28,0 + 28,0 m-es támaszkiosztással, merőleges keresztezéssel, 12,38 m-es keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, folytatólagos többtámaszú vasbeton pályalemezzel együttműködő, 136 cm magas nyitott I-szelvényű, hegesztett acélgerendás felszerkezettel, H2 visszatartási fokozatú vezetőkorráttal kell megépíteni.

3.3.16. B1-773 j. meglévő műtárgy a 8142 j. út átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 77+400 km szelvényében:

A bontás a műtárgy funkcióját átvevő új pálya feletti híd forgalomba helyezését követően kezdődhet meg.

3.3.17. B2-794 j. új műtárgy földút átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 79+417,55 km szelvényében:

A kétnyílású aluljárót 28,0 + 28,0 m-es támaszkiosztással, merőleges keresztezéssel, 8,13 m-es keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, folytatólagos többtámaszú vasbeton pályalemezzel együttműködő, nyitott I-szelvényű, hegesztett acélgerendás felszerkezettel, H2 visszatartási fokozatú vezetőkorráttal kell megépíteni.

3.3.18. B1-794 j. meglévő műtárgy a Mocsai dűlőút átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 79+469 km szelvényében:

A bontás a műtárgy funkcióját átvevő új pálya feletti híd forgalomba helyezését követően kezdődhet meg.

3.3.19. B2-826 j. új műtárgy földút átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 82+629,05 km szelvényében:

A kétnyílású aluljárót 28,0 + 28,0 m-es támaszkiosztással, merőleges keresztezéssel, 12,13 m-es keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, folytatólagos többtámaszú vasbeton pályalemezzel együttműködő, nyitott I-szelvényű, hegesztett acélgerendás felszerkezettel, H2 visszatartási fokozatú vezetőkorráttal kell megépíteni.

3.3.20. B1-826 j. meglévő műtárgy dűlőút átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 82+880 km szelvényében:

A bontás a műtárgy funkcióját átvevő új pálya feletti híd forgalomba helyezését követően kezdődhet meg.

Szakági tervezők: FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt. (1024 Budapest, Lövház u. 37., tervszám: 11.18.171, 2020 március 24.)

SPECIÁLTERV Építőmérnöki Kft. (1134 Budapest, Kassák Lajos u 81., tervszám: Ht.19.040 (11.18.171.), 2020. március 24.)

3.3.21. B1-849 j. meglévő műtárgy a 13. sz. főút átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 84+946,97 km szelvényében:

A bontás a műtárgy funkcióját átvevő új pálya feletti híd forgalomba helyezését követően kezdődhet meg.

3.3.22. B2-851 j. új műtárgy 13. sz. főút átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 85+149,68 km szelvényében:

- A kétnyílású aluljárót 42,0 + 43,0 m-es támaszkiosztással, 75°-os keresztezési szöggel, 8,13 m-es keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, folytatólagos többtámaszú vasbeton pályalemezzel együttműködő, szekrény keresztmetszetű, hegesztett acélgerendás felszerkezettel, H2 visszatartási fokozatú vezetőkorrálattal kell megépíteni.
- A kiviteli tervezés során, a sarucseréhez meg kell tervezni az ideiglenes emelési helyeket. Az erőtanai számításnak ki kell terjednie a sarucsere állapotának vizsgálatára.
- A kiviteli tervben meg kell határozni a saruk teherbírását. A kiviteli tervben az összetartozó beállítási értékeket a hőmérséklet függvényében táblázatosan meg kell adni.
- A műszaki leírásban és az általános terven nem egyezik az M1 autópálya keresztezési szelvénye: 85+149,68 és 85+146,68. Az elírás javítandó.
- A híd általános tervét összhangba kell hozni az elválasztó sávban vezetett K84a és K84b jelű zajárnyékoló falak terveivel. Amennyiben a zajárnyékoló falat a híd alatt át kell vezetni, akkor a fal nem lehet a H3 visszatartási fokozatú korlát hatástartományán belül.

3.3.23. B2-867 j. új műtárgy földút átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 86+762,75 km szelvényében:

A kétnyílású aluljárót 28,0 + 28,0 m-es támaszkiosztással, merőleges keresztezéssel, 8,13 m-es keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, folytatólagos többtámaszú vasbeton pályalemezzel együttműködő, nyitott I-szelvényű, hegesztett acélgerendás felszerkezettel, H2 visszatartási fokozatú vezetőkorrálattal kell megépíteni.

3.3.24. B1-868 j. meglévő műtárgy a Öregcsém-Kiscsém út átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 86+802,2 km szelvényében:

A bontás a műtárgy funkcióját átvevő új pálya feletti híd forgalomba helyezését követően kezdődhet meg.

3.3.25. B1-876 j. meglévő főpálya híd a MÁV 5. sz. Székesfehérvár-Komárom vasútvonal és Concó patak felett az M1 autópálya 87+613,64 km szelvényében:

A bontás útmezzeten, a műtárgy funkcióját ideiglenesen átvevő provizórium vagy műtárgy szélesítés forgalomba helyezését követően kezdődhet meg.

3.3.26. B2-876 j. új főpálya híd a MÁV 5. sz. Székesfehérvár-Komárom vasútvonal, Concó patak és FJ876 j. földút felett az M1 autópálya 87+613,64 km szelvényében:

- Az ötnyílású felüljárót 20,52 + 22,68 + 25,56 + 28,43 + 22,37 m-es támaszkiosztással, 66,92°-os keresztezési szöggel, 41,32 m-es keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással,

vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, 90 cm magas előregyártott vasbeton gerendás felszerkezettel, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel kell megépíteni.

- Jelen engedély az újonnan építendő, végleges felüljáróra vonatkozik.
- A kiviteli tervhez be kell nyújtani a részletes építéstechnológiai tervet és az autópálya kezelője által jóváhagyott forgalomterelési ütemtervet.
- A statikai számításban ki kell térni az építéstechnológiából eredő igénybevételekre is.
- Amennyiben a kiviteli terv hatósági jóváhagyásra benyújtásakor a kivitelező ismert, nyilatkozatát csatolni kell, mely szerint a tervezett építéstechnológia szerint vállalja a műtárgy megvalósítását.
- Az új felüljáró építéséhez és a forgalom folyamatos fenntartásához szükséges ideiglenes szélesítés, provizórium építéséhez külön engedélyt kell kérni. A kérelemhez csatolni kell az áthidalt akadályok kezelőinek nyilatkozatát is.

3.3.27. B1-895 j. meglévő műtárgy a Ács-Nagyigmánd út átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 89+530 km szelvényében:

A bontás a műtárgy funkcióját átvevő új pálya feletti híd forgalomba helyezését követően kezdődhet meg.

3.3.28. B2-895 j. új műtárgy a 8147 j. út átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 89+569,53 km szelvényében:

- A kétnyílású aluljárót 28,0 + 28,0 m-es támaszkiosztással, merőleges keresztezéssel, 11,63 m-es keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, folytatólagos többtámaszú vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, nyitott I-szelvényű, hegesztett acélgerendás felszerkezettel, H2 visszatartási fokozatú vezetőkorláttal kell megépíteni.
- A sarucseréhez meg kell tervezni az ideiglenes emelési helyeket. Az erőtani számításnak ki kell terjednie a sarucsere állapotának vizsgálatára.

3.3.29. B1-908 j. meglévő műtárgy a Ácsi TSZ. út átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 90+817,53 km szelvényében:

A bontás a műtárgy funkcióját átvevő új pálya feletti híd forgalomba helyezését követően kezdődhet meg.

3.3.30. B2-908 j. új műtárgy földút átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 90+857,61 km szelvényében:

- A kétnyílású aluljárót 30,0 + 29,0 m-es támaszkiosztással, merőleges keresztezéssel, 8,13 m-es keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, folytatólagos többtámaszú vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, nyitott I-szelvényű, hegesztett acélgerendás felszerkezettel, H2 visszatartási fokozatú vezetőkorláttal kell megépíteni.
- A műszaki leírás 3.1. pontjában az M1 autópálya szelvénye el van írva. Javítandó.

3.3.31. B1-939 j. meglévő műtárgy a Ács-Banai út átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 93+951 km szelvényében:

A bontás a műtárgy funkcióját átvevő új pálya feletti híd forgalomba helyezését követően kezdődhet meg.

3.3.32. B2-941 j. új műtárgy a 8151 j. út átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 94+100,22 km szelvényében:

- A kétnyílású aluljárót 35,0 + 35,0 m-es támaszkiosztással, 77,03°-os keresztezési szöggel, 11,63 m-es keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, folytatólagos többtámaszú vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, nyitott I-szelvényű, hegesztett acélgerendás felszerkezettel, H2 visszatartási fokozatú vezetőkorláttal kell megépíteni.

- A sarucseréhez meg kell tervezni az ideiglenes emelési helyeket. Az erőtani számításnak ki kell terjednie a sarucsere állapotának vizsgálatára.
- 3.3.33. B1-979 j. meglévő műtárgy a Jegespusztai dűlőút átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 97+904,48 km szelvényében:
- A bontás a műtárgy funkcióját átvevő új pálya feletti híd forgalomba helyezését követően kezdődhet meg.
- 3.3.34. B2-979 j. új műtárgy földút átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 97+946,13 km szelvényében:
- A kétnyílású aluljárót 28,0 + 28,0 m-es támaszkiosztással, merőleges keresztezéssel, 8,13 m-es keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, folytatólagos többtámaszú vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, nyitott I-szelvényű, hegesztett acélgerendás felszerkezettel, H2 visszatartási fokozatú vezetőkorláttal kell megépíteni.
- 3.3.35. B2-1004 j. új műtárgy a 8152 j. út átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 100+401,91 km szelvényében:
- A kétnyílású aluljárót 37,50 + 39,0 m-es támaszkiosztással, 64,81°-os keresztezési szöggel, 11,63 m-es keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, folytatólagos többtámaszú vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, nyitott I-szelvényű, hegesztett acélgerendás felszerkezettel, H2 visszatartási fokozatú vezetőkorláttal kell megépíteni.
 - A sarucseréhez meg kell tervezni az ideiglenes emelési helyeket. Az erőtani számításnak ki kell terjednie a sarucsere állapotának vizsgálatára.
- 3.3.36. B1-1005 j. meglévő műtárgy a Gönyű-Bőnyréti út átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 100+518 km szelvényében:
- A bontás a műtárgy funkcióját átvevő új pálya feletti híd forgalomba helyezését követően kezdődhet meg.
- 3.3.37. B2-1023 j. új műtárgy földút átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 102+360,77 km szelvényében:
- A kétnyílású aluljárót 28,0 + 28,0 m-es támaszkiosztással, merőleges keresztezéssel, 8,13 m-es keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, folytatólagos többtámaszú vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, nyitott I-szelvényű, hegesztett acélgerendás felszerkezettel, H2 visszatartási fokozatú vezetőkorláttal kell megépíteni.
 - Nem egyezik meg az átvezetett FK1023 jelű földút keresztezési szelvénye a műszaki leírásban és az általános terven. Az elírás javítandó.
 - Nem egyezik meg az átvezetett FK1023 jelű földút pályaszint magassága a műszaki leírásban és az általános terven. Az elírás javítandó.
- 3.3.38. B1-1024 j. meglévő műtárgy a Hodálpusztai-Krémertagi dűlőút átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 102+401,54 km szelvényében:
- A bontás a műtárgy funkcióját átvevő új pálya feletti híd forgalomba helyezését követően kezdődhet meg.
- 3.3.39. B1-1038 j. meglévő főpálya híd a Bakony-ér felett az M1 autópálya 103+861,6 km szelvényében:
- A bontás útmezzeten, a műtárgy funkcióját ideiglenesen átvevő provizórium vagy műtárgy szélesítés forgalomba helyezését követően kezdődhet meg.
- 3.3.40. B2-1038 j. új főpálya híd a Cuhai Bakony-ér felett az M1 főpálya 103+861,60 km szelvényében:
- Az egynyílású felüljárót 20,91 m-es támaszközzel, 75,0°-os keresztezési szöggel, 38,13 m-es keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, 70 cm magas előregyártott vasbeton gerendás felszerkezettel, a külső szegélyeken H3

visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel kell megépíteni.

- Jelen engedély az újonnan építendő, végleges felüljáróra vonatkozik.
- A kiviteli tervhez be kell nyújtani a részletes építéstechnológiai tervet és az autópálya kezelője által jóváhagyott forgalomterelési ütemtervet.
- A statikai számításban ki kell térni az építéstechnológiából eredő igénybevételekre is.
- Amennyiben a kiviteli terv hatósági jóváhagyásra benyújtásakor a kivitelező ismert, nyilatkozatát csatolni kell, mely szerint a tervezett építéstechnológia szerint vállalja a műtárgy megvalósítását.
- Az új felüljáró építéséhez és a forgalom folyamatos fenntartásához szükséges ideiglenes szélesítés, provizórium építéséhez külön engedélyt kell kérni. A kérelemhez csatolni kell az áthidalt akadály kezelőjének nyilatkozatát is.

3.3.41. B2-1055 j. új műtárgy földút és vadátjáró átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 105+545,15 km szelvényében:

- A kétnyílású aluljárót 34,0 + 33,0 m-es támaszkiosztással, merőleges keresztezéssel, 28,0 m-es keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, folytatólagos többtámaszú vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, nyitott I-szelvényű, hegesztett acélgerendás felszerkezettel, közepén földút átvezetéssel kell megépíteni.
- A műszaki leírásban rosszul szerepel az átvezetett FK-1055 j. út keresztezési szelvénye. Az elírás javítandó
- A műszaki leírásban rosszul szerepel a „2” jelű támasz alapozási szintje. Az elírás javítandó.

3.3.42. B1-1055 j. meglévő műtárgy az Ottó-major-Kisszentjánosi dűlőút átvezetésére főpálya felett az M1 autópálya 105+585,18 km szelvényében:

A bontás a műtárgy funkcióját átvevő új pálya feletti híd forgalomba helyezését követően kezdődhet meg.

3.4. Be kell tartani a 6. fejezetben hivatkozott közút-, és vízfolyáskezelői, vasútüzemeltetői, tulajdonosi nyilatkozatok hídépítésre vonatkozó előírásait.

4. Zajárnyékoló falak:

4.1. Általános előírások:

- 4.1.1. Az M1 autópálya 61+100 - 106+100 km sz. közötti szakaszán a zajárnyékoló falakat a – szakági tervező – ZVF Mérnöki Tervező Kivitelező és Szolgáltató Kft. által készített, 201906 tervszámú, „E4. Környezetvédelem – Zajárnyékoló fal (61+100 - 106+100)” elnevezésű engedélyezési terv alapján készített kiviteli terv szerint kell megépíteni.
- 4.1.2. A zajárnyékoló falaknak A4 hangelnyelési és B3 hanggátlási követelménynek kell megfelelni.
- 4.1.3. A zajárnyékoló falak lábazati paneleit a sókorrózióval szemben ellenálló betonból kell készíteni.
- 4.1.4. A vasbeton lábazati elemek, a zajárnyékoló panelek és az oszlopok között az akusztikai zárás érdekében rés nem maradhat.
- 4.1.5. A csapadékvizet a zajárnyékoló falak mellől el kell vezetni.
- 4.1.6. A műtárgyakon átvezetett zajárnyékoló falak esetében a hídvizsgálatához szükséges üzemi ajtókat a kezelővel egyeztetett helyen kell megépíteni.
- 4.1.7. Elválasztó sávba tervezett zajárnyékoló falaknál – a baleseti helyszín megközelíthetősége érdekében – zárható üzemi ajtókat kell létesíteni a kezelővel egyeztetett helyeken.

- 4.1.8. A zajárnyékoló falakon a menekülő kapuk nem kerültek megtervezésre. A kiviteli tervek készítésekor a menekülési lehetőségeket legfeljebb az e-UT 03.07.43 számú Ütügyi Műszaki Előírás 3.4.3 pontja szerinti kiosztással kell biztosítani.
- 4.1.9. A zajárnyékoló falakon – menekülési útvonal részét nem képező – üzemi ajtókat zárható kivitelben kell megépíteni.
- 4.1.10. A zajárnyékoló falakon létesített menekülőkapuk helyét – az ajtók felett – a fal síkjából kiálló táblával jelölni kell.
- 4.1.11. A zajárnyékoló falakon a legrövidebb menekülési irányt jelölni kell.
- 4.1.12. A padkán és az elválasztósávba tervezett zajárnyékoló falak akusztikai szempontból szabad végeit a torlónyomás miatt az e-UT 03.07.43 számú Ütügyi Műszaki Előírás 3.4.3 pont szerinti lépcsőzetes kialakítással le kell vezetni.
- 4.1.13. Zajárnyékoló fal megszakításakor – különös tekintettel a csomópontok és pihenőhelyek kiválási- és becsatlakozási pontjaira – a szükséges átfedések mértékét az e-UT 03.07.43 számú Ütügyi Műszaki Előírás 4.4. pont 16. ábrája szerint paramétereknek megfelelően kell kialakítani.
- 4.1.14. A zajárnyékoló falak mellett kihelyezett jelzőtáblák forgalom felőli széle nem kerülhet a vezetőkorlát ütközési síkján belülré.
- 4.1.15. Az M1 autópálya 61+100 - 106+100 km sz. közötti szakaszán a ZVF Mérnöki Tervező Kivitelező és Szolgáltató Kft. által készített, 201906 tervszámú, „E4. Környezetvédelem – Zajárnyékoló fal (61+100 - 106+100)” elnevezésű engedélyezési terv alapján készített kiviteli tervet jóváhagyásra be kell nyújtani Budapest Főváros Kormányhivatal Országos Közlekedési és Hajózási Hatósági Főosztályára. A kiviteli tervek vonatkozóan Hivatalom további előírásokat tehet.
- 4.2. Egyedi előírások:
- 4.2.1. A B61 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 61+100 - 63+032 km szelvény között:
- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett – felső részén jobbra ívelt elemmel ellátott – zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalán kerül elhelyezésre, a kezdőszelvényénél csatlakozik a BP/0801/00513-45/2019. számú, 2019. augusztus 22-én kelt, „Az M1 autópálya 16+224 - 61+100 km sz. közötti szakasz 2x3 sávusra bővítés építési engedélyezése” tárgyú határozatban engedélyezett T-B4-3 jelű zajárnyékoló falhoz, a végszelvényénél lépcsőzetes kialakítással.
 - A zajárnyékoló fal B2-612 jelű műtárgyon átvezetett szakaszán – az e-UT 03.07.43 számú Ütügyi Műszaki Előírás 3.8. pontja alapján – a falelemeket leesés elleni védelemmel kell ellátni az esetleges ütközés esetére.
 - A zajárnyékoló falon a menekülő kapuk kiosztásánál figyelembe kell venni a kezdőszelvényben csatlakozó zajárnyékoló falon található legközelebbi menekülési kapu távolságát figyelemmel a menekülési lehetőség legfeljebb 300 m távolságú biztosítására.
- 4.2.2. A K61 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 61+100 - 63+024 km szelvény között:
- A 4,5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett – felső részén jobbra ívelt elemmel ellátott – zajárnyékoló fal az M1 autópálya elválasztó sávjában kerül elhelyezésre.
 - A zajárnyékoló falat a 61+070 km szelvényétől kell teljes magasságban megépíteni, a lépcsőzetes lefuttatást ezt megelőzően kell kialakítani.
- 4.2.3. A J64a jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 63+668 - 64+704 km szelvény között:
- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett – felső részén balra ívelt elemmel ellátott – zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán kerül elhelyezésre a kezdőszelvényénél lépcsőzetes kialakítással, a végszelvényénél átlapolással csatlakozik a J64b jelű zajárnyékoló falhoz.
 - A zajárnyékoló fal B2-645 jelű műtárgyon átvezetett szakaszán – az e-UT 03.07.43 számú Ütügyi Műszaki Előírás 3.8. pontja alapján – a falelemeket leesés elleni védelemmel kell ellátni az esetleges ütközés esetére.

- A zajárnyékoló fal végszelvényénél a lépcsőzetes kialakítás csak az e-UT 03.07.43 számú Útügyi Műszaki Előírás 4.4. pont 16. ábrája szerint paramétereknek megfelelően kialakított átlapolási hossz után lehetséges. Mivel a zajárnyékoló fal vége akusztikai szempontból nem tekinthető szabad végnek, ezért a torlónyomás miatti lépcsőzetes kialakítás nem szükséges.
- 4.2.4. A J64b jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 64+682 - 64+920 km szelvény között:
- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett – felső részén balra ívelt elemmel ellátott – zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán kerül elhelyezésre a kezdő- és végszelvényénél lépcsőzetes kialakítással, a kezdőszelvényénél átlapolással csatlakozik a J64a jelű, míg a végszelvényénél átlapolással csatlakozik a J64c jelű zajárnyékoló falhoz.
 - A zajárnyékoló fal kezdő- és végszelvényénél a lépcsőzetes kialakítás csak az e-UT 03.07.43 számú Útügyi Műszaki Előírás 4.4. pont 16. ábrája szerint paramétereknek megfelelően kialakított átlapolási hossz után lehetséges. Mivel a zajárnyékoló fal vége akusztikai szempontból nem tekinthető szabad végnek, ezért a torlónyomás miatti lépcsőzetes kialakítás nem szükséges.
- 4.2.5. A J65c jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 64+892 - 66+532 km szelvény között:
- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett – felső részén balra ívelt elemmel ellátott – zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán kerül elhelyezésre a kezdő- és végszelvényénél lépcsőzetes kialakítással, a kezdőszelvényénél átlapolással csatlakozik a J64b jelű zajárnyékoló falhoz, a végszelvényénél lépcsőzetes kialakítással.
 - A zajárnyékoló fal végszelvényénél a lépcsőzetes kialakítás csak az e-UT 03.07.43 számú Útügyi Műszaki Előírás 4.4. pont 16. ábrája szerint paramétereknek megfelelően kialakított átlapolási hossz után lehetséges. Mivel a zajárnyékoló fal vége akusztikai szempontból nem tekinthető szabad végnek, ezért a torlónyomás miatti lépcsőzetes kialakítás nem szükséges.
- 4.2.6. A K65 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 64+576 - 66+524 km szelvény között:
- Az 4,5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett – felső részén balra ívelt elemmel ellátott – zajárnyékoló fal az M1 autópálya elválasztó sávjában kerül elhelyezésre, a kezdő- és végszelvényénél lépcsőzetes kialakítással.
- 4.2.7. A J67 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 67+072 - 68+128 km szelvény között:
- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán kerül elhelyezésre a kezdő- és végszelvényénél lépcsőzetes kialakítással.
- 4.2.8. A B76 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 75+922 - 76+678 km szelvény között:
- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalán kerül elhelyezésre a kezdő- és végszelvényénél lépcsőzetes kialakítással.
 - A zajárnyékoló fal B2-760 jelű műtárgyon átvezetett szakaszán – az e-UT 03.07.43 számú Útügyi Műszaki Előírás 3.8. pontja alapján – a falelemeket leesés elleni védelemmel kell ellátni az esetleges ütközés esetére.
- 4.2.9. A J78 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 77+768 - 79+232 km szelvény között:
- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett – felső részén balra ívelt elemmel ellátott – zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán kerül elhelyezésre a kezdő- és végszelvényénél lépcsőzetes kialakítással.
- 4.2.10. A K78 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 77+780 - 79+220 km szelvény között:
- Az 4,5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya elválasztó sávjában kerül elhelyezésre, a kezdő- és végszelvényénél lépcsőzetes kialakítással.

4.2.11. A K84a jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 84+272 - 85+142 km szelvény között:

- Az 4,5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett – felső részén balra ívelt elemmel ellátott – zajárnyékoló fal az M1 autópálya elválasztó sávjában kerül elhelyezésre, a kezdőszelvényénél lépcsőzetes kialakítással. A végszelvényénél a B2-851 jelű műtárgyat követően található K84b jelű zajárnyékoló fallal együttesen biztosítja az előírt akusztikai védelmet.
- A zajárnyékoló fal végszelvényénél, a B2-851 jelű műtárgy pillére és a zajárnyékoló fal közötti kapcsolatot a kiviteli terven ki kell dolgozni, a B2-851 jelű műtárgy terveit és a K84a jelű zajárnyékoló fal terveit összhangba kell hozni.

4.2.12. A K84b jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 85+157 - 85+928 km szelvény között:

- Az 4,5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett – felső részén balra ívelt elemmel ellátott – zajárnyékoló fal az M1 autópálya elválasztó sávjában kerül elhelyezésre, a végszelvényénél lépcsőzetes kialakítással. A kezdőszelvényénél a B2-851 jelű műtárgyat megelőzően található K84a jelű zajárnyékoló fallal együttesen biztosítja az előírt akusztikai védelmet.
- A zajárnyékoló fal kezdőszelvényénél, a B2-851 jelű műtárgy pillére és a zajárnyékoló fal közötti kapcsolatot a kiviteli terven ki kell dolgozni, a B2-851 jelű műtárgy terveit és a K84b jelű zajárnyékoló fal terveit összhangba kell hozni.

4.2.13. A J97a jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 97+276 - 97+940 km szelvény között:

- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán kerül elhelyezésre a kezdőszelvényénél lépcsőzetes kialakítással, a végszelvényénél a B2-979 jelű műtárgynál a rézsűbe fordítva.
- A zajárnyékoló falon a 97+904 km szelvény térségében kétszárnyú üzemi kapu kerül kialakításra. Az üzemi kapunak – kulccsal – zárható kivitelűnek kell lennie.

4.2.14. A J97b jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 97+952 - 98+824 km szelvény között:

- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán kerül elhelyezésre a kezdőszelvényénél a B2-979 elű műtárgynál a rézsűbe fordítva, a végszelvényénél lépcsőzetes kialakítással.

5. Az érintett szakhatóságok, szakkérdésben eljáró szervek az építési engedély kiadásához az alábbiak szerint adták meg hozzájárulásukat

5.1. Szakhatósági állásfoglalások:

5.1.1. A **Komárom-Esztergom Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság** (mint tűzvédelmi hatóság) 36100/805-3/2020.ált. iktatószámú, 2020. május 12-én kelt szakhatósági állásfoglalása:

„...az M1 autópálya Tatabánya (Újváros) - Győr (M19) 61+100 - 106+100 km. sz. közötti szakasz 2x3 sávossá bővítésének építési engedélyének megadásához tűzvédelmi szempontból a Komárom-Esztergom Megyei autópálya szakaszra vonatkozóan az alábbi feltételekkel járulok hozzá:

- 1. A tűzoltó vízforrások telepítési helyét a tűzvédelmi szakhatósággal egyeztetni kell.*
- 2. Amennyiben a munkálatok földalatti tűzcsapokat érintenek, akkor azokat föld feletti tűzcsapokra kell cserélni.*
- 3. Az építési munkálatok által érintett bármely ingatlant vagy a települést érintő tűzoltást befolyásoló tényezőt be kell jelenteni, a változást kezdeményező vagy az elhárításért felelős szerv haladéktalanul köteles az állandó készenléti jellegű szolgálatot ellátó hivatásos tűzoltóságnak vagy önkormányzati tűzoltóságnak, illetve az érintett létesítményi tűzoltóságnak szóban azonnal és írásban is bejelenteni.*

A fent megjelölt feltételek teljesítési határideje az útszakasz használatbavételi engedélyezési eljárásának lefolytatására irányuló kérelem benyújtásának napja.

A szakhatósági állásfoglalás ellen önálló fellebbezésnek helye nincs.”

- 5.1.2. **Győr-Moson-Sopron Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgatóhelyettesi Szervezet** (mint tűzvédelmi hatóság) 35800/2802-3/2020.ált. iktatószámú, 2020. május 7-én kelt szakhatósági állásfoglalása:

„...az M1 autópálya Győr-Moson-Sopron megyét érintő szakaszára vonatkozóan az engedély megadásához tűzvédelmi szempontból hozzájárulok.

Az eljárás során az ügyfelet terhelő eljárási költség nem merült fel, ezért annak megállapításáról és viseléséről nem rendelkeztam.

A szakhatósági állásfoglalás ellen önálló jogorvoslatnak helye nincs, az csak az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

- 5.1.3. **Komárom-Esztergom Megyei Rendőr-főkapitányság Rendészeti Igazgatóság Közlekedésrendészeti Osztály** 11000/3541-2/2020.ált. iktatószámú, 2020. május 13-án kelt szakhatósági állásfoglalása:

„az M1 autópálya Tatabánya (Újváros) és Győr (M19) közötti szakaszán – ezen belül a 61+100 - 100+290 km sz. közötti szakaszon (Tatabányától - Komárom-Esztergom megye határáig) – tervezett 2x3 sávusra bővítés építésének engedélyezéséhez a közúti jelzések, forgalomtechnikai elemek és elhelyezésük közlekedésbiztonsági szempontból való megfelelése tekintetében hozzájárulok.

Szakhatósági hozzájárulásom ellen önálló fellebbezésnek nincs helye az Ákr. 116. § (1) bekezdése alapján, figyelemmel a (3) bekezdésre.”

- 5.1.4. **Győr-Moson-Sopron Megyei Megyei Rendőr-főkapitányság** 08000/3749-1/2020.ált. iktatószámú, 2020. május 3-án kelt szakhatósági állásfoglalása:

„A Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztálya (1138 Budapest, Váci út 188.) az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (továbbiakban Ákr.) 55. §-ban foglaltak alapján megkereste hatóságomat, hogy a hatáskörömben eljárva az M1 autópálya Tatabánya (Újváros) - Győr (M19) 61+100 - 106+100 km sz. közötti szakasz 2X3 sávusra bővítés építési engedélyezéséhez szakhatósági állásfoglalást adjak.

Szakhatósági hozzájárulásomat megadom.

Szakhatósági hozzájárulásom ellen önálló fellebbezésnek az Ákr. 112. § alapján nincs helye. Az Ákr. 55. § (4) bekezdése, valamint 112. §-a alapján a szakhatóság döntése az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

- 5.1.5. **Győr-Moson-Sopron Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgatóhelyettesi Szervezet Vízügyi Hatóság** 35800/1733-1/2020.ált. iktatószámú, 2020. május 15-én kelt szakhatósági állásfoglalása:

„...az M1 autópálya Tatabánya (Újváros) - Győr (M19) 61+100 - 106+100 km szelvény közötti szakasz 2x3 sávusra bővítésére vonatkozó útépitési engedély kiadásához vízügyi és vízvédelmi szempontból az alábbi feltétel megadásával hozzájárul.

1. A forgalomba helyezés feltétele, hogy a tervezett vízjogi engedély köteles vízimunkák, illetve vízilétesítmények (csapadékvizek gyűjtése, elvezetése és elhelyezése) vízjogi létesítési engedély alapján megépüljenek és vízjogi üzemeltetési engedéllyel rendelkezzenek.

Jelen szakhatósági állásfoglalás más jogszabályi kötelezettség alól nem mentesít. A szakhatóság döntése az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

A szakhatósági állásfoglalás kiadására irányuló eljárás igazgatási szolgáltatási díja (14.000,- Ft) az Igazgatóság részére megfizetésre került. A szakhatósági eljárás során egyéb eljárási költség nem merült fel.”

- 5.1.6. **Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztály** 5621-2/2020/h. iktatószámú, 2020. május 12-én kelt szakhatósági állásfoglalása:

„Az M1 autópálya Tatabánya (Újváros) - Győr (M19) 61+100 - 106+100 km sz. közötti szakasz 2x3 sávossra bővítés építési engedélyezése tárgyában az alábbi szakhatósági állásfoglalást adom:

A beruházás megvalósításához hozzájárulok.

Ezen szakhatósági állásfoglalás ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, az az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

- 5.1.7. **A Tatabánya Megyei Jogú Város Jegyzőjének** – Tata vonatkozásában adott – 15-262/1/2020. iktatószámú, 2020. május 25-én kelt szakhatósági állásfoglalása:

„Elsőfokú általános szakhatósági jogkörömben eljárva Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály Hatósági és Oktatási Osztály (2800 Tatabánya, Bárdos L. u. 2.) KE/4/656-2/2020. kijelölő végzésére és Budapest Főváros Kormányhivatal Országos Közút és Hajózási Hatósági főosztály Gyorsforgalmi Ütügyi Osztály (1138 Budapest, Váci út 188.) BP/0801/00379-2/2020 megkeresésére indult M1 autópálya Tatabánya Újváros) - Győr (M19) közötti szakasz 2x3 sávossra bővítés építési engedélyezéséhez a településrendezési eszközök és a helyi természetvédelmi előírás figyelembevételével hozzájárulok.

Tatai Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője (2890 Tata, Kossuth tér 1.) a XI/255-2/2020. levelével kizárási okot jelentett be, mivel az autópálya bővítés nyomvonalával közvetlenül érintett Tata, 0191/1, 0194/2, 0196/2, 0201/1, 0205/2, 0209/3, 0209/4, 0329/3, 0349/3, 0352/3, 0359/10, 0454/5 és 0454/6 hrsz-ú ingatlanok tulajdonosa Tata Város Önkormányzata.

A szakhatósági állásfoglalás ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye. A jogorvoslati jog csak határozat, vagy ennek hiányában az eljárást megszüntető végzés ellen igénybe vehető jogorvoslat keretében gyakorolható.”

- 5.1.8. **Tatai Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője** – Tatabánya vonatkozásában adott – XI/255-8/2020. iktatószámú, 2020. május 26-án kiadmányozott szakhatósági állásfoglalása:

„...a Tatabánya, M1 autópálya Tatabánya város közigazgatási területét érintő 2x3 sávossra bővítésének építési engedélyezéséhez a helyi építési szabályzatnak és helyi önkormányzati rendeletben meghatározott természetvédelmi követelményeknek való megfelelés tekintetében hozzájárulok.

Állásfoglalásom ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, az csak az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

- 5.1.9. **Vértesszőlős Község Jegyzőjének** Vsz/17-18/2020. iktatószámú, 2020. május 7-én kelt szakhatósági állásfoglalása:

„...M1 autópálya Tatabánya (Újváros)- Győr (M19) 61+100 - 106+100 km. sz. közötti szakasz 2x3 sávra bővítés építési engedélyezésének ügyében az alábbi szakhatósági nyilatkozatot teszem.

Az 531/2017. (XII. 29.) Korm.rendelet 1. melléklet, 10. pontjának 23-24. soraiban meghatározott szakkérdés alapján megállapítom, hogy az M1 autópálya Tatabánya (Újváros) - Győr (M19) 61+100 - 106+100 km. sz. közötti szakasz 2x3 sávra bővítésének építési engedélyezési terve nem ellentétes helyi önkormányzati rendeletben meghatározott természetvédelmi követelményekkel. A kérelmezett útépítés jelenleg nem felel meg a településrendezési követelményeknek és a 15/2005. (X. 17.) önkormányzati rendelettel (a továbbiakban: Ör.) megállapított helyi építési szabályzatnak és szabályozási tervnek, azonban a helyi építési

szabályzat módosítása az M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése vonatkozásában folyamatban van.

Döntésem ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, végzésem csak az ügy érdemében hozott határozat, illetve az eljárást megszüntető végzés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

- 5.1.10. **Környe Község Jegyzőjének** 2870-3/2020 iktatószámú, 2020. május 11-én kelt szakhatósági állásfoglalása:

„...az M1 autópálya Tatabánya (Újváros) - Győr (M19) 61+100 - 106+100 km sz. közötti szakasz 2x3 sávra bővítés építési engedélyezése tárgyában becsatolt dokumentáció alapján induló hatósági eljáráshoz az alábbi szakhatósági nyilatkozatot adom:

A beterveztett dokumentáció

- *a helyi településrendezési eszközökkel összhangban van,*
- *a helyi önkormányzati rendeletben meghatározott természetvédelmi követelményeknek a kérelemben foglaltak szerint megfelel.*

- 5.1.11. **Kocs Község Jegyzőjének** 7-9/2020. iktatószámú, 2020. május 4-én kelt szakhatósági állásfoglalása:

„...a szakhatósági hozzájárulásomat megadom.

Nyilatkozom, hogy a tervezett kialakítás nem ellentétes az érvényben lévő helyi építési előírásokkal, településrendezési tervvel és megfelel az önkormányzati természetvédelmi követelményeknek.

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

- 5.1.12. **Mocsa Község Önkormányzat Jegyzőjének** MOC/110-16/2020. iktatószámú, 2020. május 11-én kelt szakhatósági állásfoglalása:

„...A tervezett beruházáshoz, annak tervdokumentációját megismerve hozzájárulok, mivel az megfelel Mocsa Község Önkormányzat Képviselőtestületének: Mocsa helyi építési szabályzatáról és szabályozási tervéről szóló többször módosított 7/2005. (IV. 25.) önkormányzati rendeletében meghatározott természetvédelmi követelményeknek, valamint a települési rendezési eszközöknek.

Állásfoglalásom ellen önálló jogorvoslatnak helye nincs. A szakhatóság döntése az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

- 5.1.13. **Mocsai Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzőjének** – Kisigmánd vonatkozásában adott – KIS/498/2020. iktatószámú, 2020. május 11-én kelt szakhatósági állásfoglalása:

„...A tervezett beruházáshoz, annak tervdokumentációját megismerve hozzájárulok, mivel az megfelel Kisigmánd Község Önkormányzat Képviselőtestületének: Kisigmánd helyi építési szabályzatáról és szabályozási tervéről szóló többször módosított 7/2002. (X. 14.) önkormányzati rendeletében meghatározott természetvédelmi követelményeknek, valamint a települési rendezési eszközöknek.

Állásfoglalásom ellen önálló jogorvoslatnak helye nincs. A szakhatóság döntése az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

- 5.1.14. **Nagyigmándi Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzőjének** – Csém vonatkozásában adott – iktatószámú, 53-26/2020. számú, 2020. május 26-án kelt szakhatósági állásfoglalása:

„Az M1 autópálya Tatabánya (Újváros) - Győr (M19) 61+100 - 106+100 km sz. közötti szakasz 2x3 sávra bővítés útépítési engedélyezése ügyében a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízásából a tervező FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt. – szakasz főtervező: Haas Péter (jogosultság: KÉ-K 01-11720.) – kérelmére indított útépítési engedélyezési eljárásban az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdésben és a rendelet 1. sz. melléklet 10.

táblázat 23. és 24. soraiban foglalt szakhatósági jogkörömben eljárva a településrendezési követelményeknek és a helyi építési szabályzatnak, valamint a helyi önkormányzati rendeletben meghatározott természetvédelmi követelményeknek való megfelelésről a szakhatósági hozzájárulást – kikötés nélkül – megadom.

Jelen szakhatósági hozzájárulásom ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, ellene az ügy érdemében hozott döntés, annak hiányában az eljárást megszüntető végzés elleni fellebbezésben lehet kifogást emelni.

Kérem, hogy jelen szakhatósági állásfoglalásomat a kiadásra kerülő határozatba belefoglalni, annak egy példányát – ügyiratszámunk feltüntetésével – szakhatóságunknak megküldeni szíveskedjenek.”

- 5.1.15. **Ács Város Jegyzőjének** F1/3-14/2020. iktatószámú, 2020. május 11-én kelt szakhatósági állásfoglalása:

„...Ács Város Polgármesteri Hivatalába 2020. május 5. napján beérkezett megkeresésükkel kapcsolatban valamint a FŐMTERV Zrt. (1024 Budapest, Lövház utca 37.) és a RODEN Kft. (1089 Budapest, Villám u. 16.), mint tervezők által készített 11.18.171. (FŐMTERV) - 1840 (RODEN) tervszámú engedélyezési tervek műszaki leírásainak áttanulmányozása után nyilatkozunk, hogy az abban foglalt tevékenységek nem ellentétesek az érvényben lévő helyi építési előírásokkal, településrendezési tervekkel és nem érint helyi természetvédelmi területet.

- 5.1.16. **Nagyszentjános Község Önkormányzat Jegyzőjének** az N/489-12/2020. iktatószámú, 2020. május 7-én kelt szakhatósági kelt szakhatósági állásfoglalása:

„...az M1 autópálya Tatabánya-Újváros csomópont - Győr (M19 csomópont) 61+100 - 106+100 km sz. közötti szakasz 2x3 sávossá bővítésének építési engedélyezési eljárásában az alábbi hozzájárulást adom:

Az elhelyezés megfelel a településrendezési követelményeknek és a helyi építési szabályzatnak, továbbá a tevékenység a helyi önkormányzati rendeletben meghatározott természetvédelmi követelményeknek megfelel.

Jelen szakhatósági állásfoglalás ellen önálló jogorvoslatnak helye nincs. A szakhatósági állásfoglalás az engedélyező hatóságnak az eljárást lezáró döntése elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

- 5.1.17. **Böny Község Önkormányzat Jegyzőjének** B./79-13/2020. iktatószámú, 2020. május 12-én kelt szakhatósági állásfoglalása:

„...A NIF Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) építetű részére a FŐMTERV Zrt. (1024 Budapest Lövház u. 37.) tervező által készített, M1 autópálya 2x3 sávossá bővítés 61-100 - 106+100 km szelvények között útépítési engedélyéhez szakhatósági hozzájárulást feltételek közlése nélkül megadom.

A tervdokumentációban foglaltakkal egyetértek az útépítési engedély kiadásához hozzájárulok.

Kérem a T. Hatóságot, hogy a kiadásra kerülő engedélyben tüntesse fel hivatkozási számunkat. (B./79-13/2020.)

Az ügyben eljárási költség nem merült fel.

Szakhatósági állásfoglalásom ellen jogorvoslatnak helye nincs, csak az eljárás befejező döntés elleni jogorvoslatban támadható meg.”

5.2. **Szakkérdésben érintett szervek véleményében foglaltakat be kell tartani az alábbiak szerint:**

5.2.1. **A Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földvédelmi és Földmérési Osztály 10.142/2020. iktatószámú, 2020. május 4-én kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleménye:**

„...Az építési engedélyezési eljárásra vonatkozó engedély kiadásakor a termőföld mennyiségi védelme érdekében az alábbi állásfoglalást adja a Hivatal a megjelölt jogszabályok alapján:

A rendelkezésre álló, csatolt dokumentáció áttanulmányozása alapján megállapítható, hogy a tervezett beruházás termőföldnek minősülő külterületi ingatlanokat is érint, így az érintett külterületi termőföldnek minősülő helyrajzi számokra a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény (a továbbiakban: Tftv.) 7-15. §-ai az irányadóak.

A tervezett beruházás megkezdése előtt a termőföld más célú végleges, vagy időleges hasznosítását engedélyező végleges határozatot kérelem alapján előre be kell szerezni, vagy amennyiben már rendelkezésre áll be kell mutatni, illetve az ebben foglaltakat maradéktalanul be kell tartani. Az engedélyt a Hivatal külön eljárásban - kérelemre - adja meg.

Ennek hiányában semmilyen a termőföld eredeti állapotát megváltoztató munkálatokat nem lehet elkezdeni, mert az a termőföld engedély nélküli más célú hasznosításának minősül, mely a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény 16-17. §-nak szankcióját vonja maga után. A termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény 10. § (3) bekezdése szerint: „Termőföld más célú hasznosításával járó engedélyezési, jóváhagyási vagy tudomásulvételi (a továbbiakban együtt: engedélyezési) eljárásban érdemi döntés a termőföld más célú hasznosításának engedélyezéséről szóló véglegessé vált ingatlanügy hatósági határozat figyelembevételével hozható. Az Ingatlanügyi hatósági határozat hiánya esetén az eljáró hatóság az engedélyezési eljárást felfüggeszti.”

*A Hivatal tájékoztatja továbbá, hogy 2020. március 31-én az Alba Geotrade Zrt. (8600 Székesfehérvár, Óvoda u. 2.) kérelmére 10.108/2020. számú határozattal az alábbi Bőny külterületi 012/8, 012/10, 06/19, 012/7, 012/13, 012/18, 059, 094/17, 094/18, 094/25, 094/26, 0128/14, 0128/15, 0128/16, 0128/3; illetve Nagyszentjános külterületi 0131/3, 0131/8, 0143/1, 0159/3, 0161/5, 0193/3, 0193/2, 0209/1 helyrajzi számú ingatlanokból összesen 15,2769 hektár nagyságú termőföld terület végleges más célú hasznosítása került engedélyezésre az M1 autópálya 2*3 sávra bővítése, Tatabánya-Újváros - Győr csomópont közötti szakaszának kialakítása céljából.*

A tervezett beruházás során fokozott figyelmet kell fordítani a Tftv. 11. § (1) bekezdésére: Termőföldet más célra csak kivételesen – elsősorban a gyengébb minőségű termőföld igénybevételével – lehet felhasználni.”

5.2.2. **A Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földvédelmi és Földmérési Osztály 605104/2020. iktatószámú, 2020. május 12-én kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleménye:**

„Hivatkozási számú értesítését megköszönve tájékoztatom, hogy tárgyi útépítéssel érintett területen, valamint annak környezetében helyezkednek el a 73-4331 73-4332 és a 73-4333 számú EOVA földmérési alaponthálózats pontok, valamint a 034202/1, és a 034203/1 számú magassági földmérési alaponthálózati pontok, melyek megszüntetését a környezet pontellátottsága nem teszi lehetővé

A 2012. évi XLVI. Tv. (továbbiakban: Fttv.) 27. § (2)-(4) bekezdése alapján az ingatlan tulajdonosának illetve a tulajdonosi jogok gyakorlójának (vagyonkezelőjének) tartózkodnia kell minden olyan tevékenységtől, amely az Ingatlanon lévő földmérési jel megrongálódásához vagy megsemmisüléséhez vezethet. A földmérési jel megrongálódását vagy megsemmisülését az ingatlan tulajdonosa, illetve a tulajdonosi jogok gyakorlója (vagyonkezelője) az ingatlanügy!

hatóságnak köteles a tudomására jutását követően haladéktalanul, de legkésőbb tizenöt napon belül bejelenteni.

A földmérési jel áthelyezésének, megszüntetésének költségeit az viseli, akinek az áthelyezés vagy a megszüntetés az érdekében áll.

A földmérési jel megóvása az ingatlan mindenkori tulajdonosának, a tulajdonosi jogok gyakorlójának (vagyonkezelőjének), jogszerű használójának a kötelezettsége lehetőség van a pontok áthelyeztetésére a beruházó költségére, amennyiben tárgyi munkálatok veszélyeztetnék azok épségét.

Ebben az esetben az 51/2014. (IV. 29.) VM rendelet 9. § (1) bekezdése alapján az áthelyezésre /megszüntetésre/ irányuló kérelmet a költségvállaló nyilatkozattal együtt hivatalunk részére kell megküldeni.

Felhívom a figyelmet továbbá arra, hogy az Fttv. 27. § (5) bekezdése szerint: „Az ingatlanügyi hatóság az elmozdított, megrongált vagy megsemmisült földmérési jel helyreállítását az ingatlan mindenkori jogszerű használójának, ennek hiányában tulajdonosának költségére rendeli el. Az ingatlanügyi hatóság döntésével szemben a fellebbezés kizárt. A költségek adók módjára behajtandó köztartozásnak minősülnek.”

Fentiek betartása esetén tárgyi beruházás megvalósítása ellen kifogást nem emelek, ahhoz hozzájárulok.”

5.2.3. **A Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Agrárügyi és Környezetvédelmi Főosztály Növény és Talajvédelmi Osztály** KE-06/NTO/894-2/2020. iktatószámú, 2020. május 7-én kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleménye:

„...az alábbi feltételekkel javaslom az építési engedély megadását:

1. A területen a felszín megbontással járó tevékenység végezése során a talajvédelmi tervek és a humuszgazdálkodási tervek, valamint az alábbi előírások alapján gondoskodni kell a mentésre érdemes humuszos termőréteg megmentéséről és hasznosításáról.
2. A mentésre érdemes felszíni humuszos talajt minősége szerint szelektíven kell letermelni, és elkülönítetten kell deponálni, biztosítani kell szennyeződésmentességét, így eltérő minőségű talajjal és talajidegen anyagokkal való keveredését meg kell akadályozni.
3. A letermelt humuszos talajt elsősorban helyben, a beruházás területén belül kell hasznosítani.
4. Feltöltésre vagy töltésepítésre a humuszos talaj nem használható fel. A beruházás területén belül az eredeti humuszos talajréteg vastagságát is beszámítva max. 1 m vastagságú humuszos talajtakaró alakítható ki.
5. A mentett humuszos termőréteg mennyiségéről és felhasználásáról vagy értékesítéséről nyilvántartást kell vezetni.
6. Talajvédelmi járulékot köteles fizetni a talajvédelmi hatóság részére a beruházó a mentett, de a beruházással érintett területen belül fel nem használt humuszos termőréteg mennyisége után. A talajvédelmi járulék mértéke a mentett talaj humusztartalmától függően 150 Ft/m^3 (1-2,5 H%) és 250 Ft/m^3 (>2,5 H%).
7. A beruházás területén belül fel nem használható humuszos talaj elhelyezéséről a létesítmények használatbavételi engedélyezéséig gondoskodni kell.
8. Biztosítani kell, hogy a kivitelezés munkálatai a szomszédos termőföldek minőségében kárt ne okozzanak.
9. A munkák megkezdését a talajvédelmi hatóságnak be kell jelenteni.”

- 5.2.4. **A Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály** GY-02/11/01358-4/2020. iktatószámú, 2020. május 18-án kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleménye:

„...Az útépitésre vonatkozó engedély kiadásakor az alábbi talajvédelmi kötelezések előírása szükséges az ott megjelölt jogszabályok alapján:

A termőrétegmentés és felhasználás mennyiségeiről és helyéről folyamatos, külön nyilvántartást kell vezetni, amely nyilvántartást a forgalomba helyezési engedélyezési eljárás során a talajvédelmi hatóság részére be kell nyújtani a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény 44. § (4) bekezdés alapján.

A mentendő humuszos termőréteg mennyisége a Tatabánya (Újváros) - Győr (M19) 61+100 - 106+100 km szakaszt tekintve 194.860 m³ a FŐMTERV Zrt. - RODEN Kft. KONZORCIUM (Gerber-Csóti Bence tervező) által készített, 1840 munkaszámú „01. Humuszgazdálkodási terv - műszaki leírás, mennyiség kimutatás - talajvédelmi tervdokumentáció, valamint a 11.18.171. (FŐMTERV) 1840 (RODEN) tervszámú A1. Útépités - Autópálya műszaki leírás 61+100 - 106 + 690 km szelvény között” dokumentáció alapján.

Az útépités során mentésre kerülő 194.860 m³ mentett humuszos földanyagot az M1 autópálya Tatabánya (Újváros) - Győr (M19) 61+100 - 106+100 km építési szakasz kisajátítási határán belől kell felhasználni a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény 44. § (2) bekezdés alapján. A Győr-Moson-Sopron megyei szakaszt érintő beruházás kisajátítási határain belül felhasználásra nem kerülő humuszos földanyag mennyisége után a talajvédelmi hatóság talajvédelmi járulékot fog megállapítani a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény 55. § alapján.

A közlekedési létesítmény kivitelezése során biztosítani kell, hogy a környezeti hatások, az ingatlanok beépítésre nem kerülő eredeti hasznosításban maradó földrészelein, és a szomszédos, eredeti hasznosításban lévő termőföldek minőségében kárt, talajszennyezést, talajminőség romlást ne okozzanak, a talajvédelmi célú gazdálkodás feltételeit ne korlátozzák a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény 43. § (1) bekezdés alapján.”

- 5.2.5. **A Pest Megyei Kormányhivatal Földművelésügyi és Erdészeti Főosztály Erdőfelügyeleti Osztály** PE-06/ERDŐ/4335-2/2020. iktatószámú, 2020. május 12-én kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleménye:

„Az M1 autópálya Tatabánya (Újváros) - Győr (M19) 61+100 - 106+100 km sz. közötti szakasz 2x3 sávossra bővítés építési engedély kiadásával egyetértek.”

- 5.2.6. **A Vas Megyei Kormányhivatal Agrárügyi és Környezetvédelmi Főosztály Erdészeti Osztály** VA/AKF-EO/01205-3/2020. iktatószámú, 2020. május 7-én kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleménye:

„... az M1 autópálya Tatabánya (Újváros) - Győr (M19) 61+100 - 106+100 km sz. közötti szakasz 2x3 sávossra bővítés építési engedélyezési eljárása” tárgyában az engedély erdészeti szakkérdés tekintetében az alábbi kikötésekkel kiadható:

1. Az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. tv. (Evt.) 78. § (2) bekezdése szerint az erdő igénybevételehez az erdészeti hatóság előzetes engedélye szükséges, mely eljárást az Evt. 78-82. §-aiban foglaltak szerint kell lefolytatni.
2. A szomszédos erdő talaját nem érheti káros hatás, károsítás. Az Evt. 62. § (3) bekezdése alapján az erdő talaját a szomszédos területekről ért károsító hatások megszüntetéséről és következményeinek felszámolásáról a kár előidézője köteles gondoskodni. Humuszdepóniát erdő művelési ágú területen kialakítani, illetve faállománnyal borított erdőterületen humuszt elteríteni tilos!
3. A tervezett tevékenységgel érintett, az Országos Erdőállomány Adattárban nem szereplő termőföldön esetlegesen szükséges fakivágást az Evt. 12. § (3) bekezdése alapján az erdészeti hatósághoz előzetesen be kell jelenteni.

Döntésem ellen fellebbezésnek helye nincs. Végzésem csak az ügy érdekében hozott határozat, ennek hiányában az eljárást megszüntető végzés elleni keresetlevél benyújtásával támadható meg.”

- 5.2.7. **A Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Bányafelügyeleti Főosztály** PE/V/1807-2/2020 iktatószámú, 2020. május 22-én kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleménye:

„...a tárgyi építési engedély jóváhagyásához az alábbi feltétellel járul hozzá:

A bányászatról szóló 1993. évi XLVIII. törvény 3. § (1b) bekezdése alapján a magyar állam nevében és javára eljáró építtető részére kiadott, a bányafelügyelet engedélyétől eltérő, más hatósági engedély alapján kitermelt és

- a) a magyar állam nevében és javára eljáró építtető által a magyar állam tulajdonában lévő ingatlanba beépített vagy
- b) célkitermelőhely rekultiválására felhasznált ásványi nyersanyag a kitermeléssel nem kerül ki a magyar állam tulajdonából. A kitermelt ásványi nyersanyagoknak nem az a) vagy b) pont szerint történő felhasználására, hasznosítására a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zártkörűen Működő Részvénytársasággal kötött megállapodás alapján a nemzeti vagyonról szóló törvényben, valamint az állami vagyonról szóló törvényben szabályozott feltételekkel és módon kerülhet sor.”

- 5.2.8. **A Veszprém Megyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály** 2020. május 6-án kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleménye:

„...A Bányafelügyelet megvizsgálta az illetékességi területére (Győr-Moson-Sopron megye) eső M1 nyomvonal szakasz szélesítésére vonatkozó engedélyezési tervdokumentációt és a 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet (Rendelet) 1. melléklet 2. táblázatának 4. sorát figyelembe véve megállapította, hogy a kérelem felszínmozgás veszélyes területet, bányatelket nem érint, az építtető a gázipari tevékenységgel kapcsolatos létesítmény üzemeltetőjének hozzájáruló nyilatkozatában foglalt feltételeket nem sérelmezi, de az építési tevékenység (út alapozása, bevágások stb.) nagy valószínűséggel ásványi nyersanyag kitermeléssel jár. A humusz és az esetleges feltöltés alól kitermelt képződmények az 1993. évi XLVIII. tv. (Bt.) 49. § (1) bekezdése szerint ásványi nyersanyagoknak minősülnek.

Mivel a vizsgálat feltétele fennáll, a Rendelet alapján vizsgálandó szakkérdés: a kitermelni tervezett ásványi nyersanyag mennyisége, fajtája, a felhasználás, hasznosítás módjának meghatározása, az ásványvagyon-védelmi szempontok érvényesítése, valamint a bányajáradék-fizetési kötelezettség megállapítása.

A tervdokumentáció nem tartalmaz adatot a kitermelt nyersanyag mennyiségére, fajtájára és felhasználásának módjára vonatkozólag.

Amennyiben az építési munkálatok során kitermelt ásványi nyersanyag meghaladja az 500 m³ mennyiséget, nem hulladéklerakóra kerül elszállításra és nem a magyar állam tulajdonában lévő ingatlanba kerül beépítésre, tárgyi építési tervhez nem kapcsolódó, más célú felhasználásra kerül, a Bt. 3. § (1b) bekezdése alapján az építési engedély megadásánál az alábbi feltételt kell figyelembe venni.

Az építési munkálatok során kitermelt ásványi nyersanyag felhasználására, hasznosítására, a NIF Zrt (1134 Budapest, Váci út 45.) – mint állami tulajdonú cég, az állam nevében és javára eljáró építtető – a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zártkörűen Működő Részvénytársasággal kötött megállapodás alapján a nemzeti vagyonról szóló törvényben, valamint az állami vagyonról szóló törvényben szabályozott feltételekkel és módon kerülhet sor.”

- 5.2.9. **A Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Örökségvédelmi Osztály** KE/028/209-2/2020. iktatószámú, 2020. május 6-án kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleménye:

„...Vizsgálandó kulturális örökségvédelmi szakkérdés: a tervezett útpálya-szélesítés a kulturális örökség védelme jogszabályban rögzített követelményeinek milyen feltételek mellett felel meg.

A szakkérdés vizsgálatának eredménye:

A tervezett autópálya-szélesítés nyomvonala, illetve annak pufferzónája több régészeti lelőhely potenciális érintettségét veti fel. Ezekre vonatkozólag részletes adatgyűjtést tartalmaz a Várkapitányság Nonprofit Zrt. által összeállított, 2019-ban elkészült „Előzetes régészeti dokumentáció - 1. fázis” (ERD 1.). A továbbiakban egyes lelőhelyeken végzett próbafeltárásokkal, geofizikai vizsgálatokkal pontosítják az eddig megszerzett adatokat, ennek alapján készül majd a precízebb hatósági előírásokat megalapozó ERD 2. Az érintett lelőhelyrészeket indokolt esetben az építkezés megkezdése előtt, vagy a kivitelezés közben régészetiileg mentesíteni kell majd.

Hatóságom a kulturális örökség védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet (Övr.) 87-88. §-ában felsorolt szempontok vizsgálata, valamint az ERD 2., mint hatástanulmány adatai alapján tudja majd a szükséges örökségvédelmi kikötéseket megfogalmazni.

Amennyiben a kivitelezés során az egyes régészeti lelőhelyeken a megfelelő mentesítő feladatok ellátásra kerülnek, a létesítmény építési engedélyezése örökségvédelmi szempontból nem kifogásolható.”

- 5.2.10. **A Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Építésügyi és Örökségvédelmi Osztály** GY/26/686-3/2020. iktatószámú, 2020. május 8-án kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleménye:

„...az alábbi feltételekkel járulok hozzá:

- A tervezett beruházáshoz a teljesen elkészített (további terepbejárással és lelőhely-felderítéssel kiegészített) előzetes régészeti dokumentáció (továbbiakban: ERD) 1. alapján, annak megállapítása szerint próbafeltárást kell végezni (ERD 2.) a kutatás által megállapított (régészeti lelőhellyel való érintettség) helyszíneken.
- A próbafeltárás eredményei alapján projekttervet kell készíteni, és azt a hivatal számára el kell juttatni.
- Az előkerülő régészeti emlékeket föl kell tární.
- A régészeti tevékenység végzésére a Várkapitányság Integrált Területfejlesztési Nonprofit Zrt. (1013 Budapest, Ybl M. tér 6.), illetve bevonása esetén a Rómer Flóris Művészeti és Történeti Múzeum (9021 Győr, Király u. 17.) jogosult.”

6. Az építési engedély kiadásához kikötéssel hozzájáruló közútkezelők, vízfolyáskezelők, közműszolgáltatók és egyéb érintettek – a hivatalom hatáskörébe tartozó és a tárgyi közlekedési építményekre vonatkozó – előírásait be kell tartani az alábbiak szerint:

- 6.1. a **Magyar Közút Nonprofit Zrt.** a KOZ-2480/7/2020 számú, 2020. április 30-án kelt közútkezelői hozzájárulásában (1. számú melléklet),
- 6.2. a **Magyar Közút Nonprofit Zrt.** a KOZ-2480/9/2020 számú, 2020. május 6-án kelt tulajdonosi hozzájárulásában,
- 6.3. a **MÁV Magyar Államvasutak Zrt. Üzemeltetési Vezérigazgató-Helyettesi Szervezet Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest** a 10698/2020/MAV számú, 2020. márciusi keltezésű vasútüzemeltetői hozzájárulásában (2. számú melléklet),

- 6.4. a **MÁV Magyar Államvasutak Zrt. Infrastruktúra Fejlesztési Igazgatóság Döntés Előkészítési Osztály** a 7378-1/2020/MAV számú, 2020. február 24-én kelt vasútüzemeltetői hozzájárulásában (3. számú melléklet),
- 6.5. a **MÁV Magyar Államvasutak Zrt. Infrastruktúra Fejlesztési Igazgatóság Pályalétesítmény Fejlesztési Osztály** a 14348/2020/MAV számú, 2020. április 29-én kelt vasútüzemeltetői hozzájárulásában (4. számú melléklet),
- 6.6. a **MÁV Magyar Államvasutak Zrt. Vagyongazdálkodási és Gazdálkodási Igazgatóság** a 13174-2/2020/MAV számú, 2020. április 29-én kelt tulajdonosi hozzájárulásában (5. számú melléklet),
- 6.7. **Tatabánya Megyei Jogú Város** a 18-1149/2/2020. számú, 2020. május 18-án kelt közútkezelői hozzájárulásában,
- 6.8. **Ács Város Jegyzője** az F1/218-7/2020 számú, 2020. április 20-án kelt közútkezelői hozzájárulásában,
- 6.9. **Csém Község Polgármestere** az 53-7/2020. számú, 2020. április 2-án kelt tulajdonosi hozzájárulásában,
- 6.10. **Tatai Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője** a VII-375-2/2020. számú, 2020. április 8-án kelt útkezelői nyilatkozatában (6. számú melléklet),
- 6.11. **Vértesszőlős Község Polgármestere** a Vsz/67-10/2020 számú, 2020. április 6-án kelt közútkezelői és tulajdonosi hozzájárulásában,
- 6.12. a **Győri Vízi Társulat** a 06-1/2020. számú 2020. május 5-én kelt kezelői/vagyongazdálkodási és befogadói nyilatkozatában.
- 6.13. a **Észak-dunántúli Vízügyi Igazgatóság** a 22419-0016/2020 számú, 2020. május 6-án kelt vagyongazdálkodási hozzájárulásában,
- 6.14. a Szajkó Lóránt, a **Kisalföldi Mezőgazdasági Zrt.** vonatkozásában adott 2020. április 28-án kelt kezelői és befogadói hozzájárulásában,
- 6.15. a **Vértesi Erdészeti és Faipari Zrt.** az ÁLT/672-2/2020 számú, 2020. április 8-án kelt vagyongazdálkodási és ccsapadékvíz befogadói hozzájárulásában,
- 6.16. a **Vértesi Erdészeti és Faipari Zrt.** az ÁLT/672-4/2020 számú, 2020. április 8-án kelt vagyongazdálkodási és ccsapadékvíz befogadói hozzájárulásában,
- 6.17. **Tatabánya Megyei Jogú Város Önkormányzata** által az e-közmű rendszerben – a 61+100 - 82+700 km szelvény közötti szakaszra a 903429474 számú azonosító alatt – adott közműnyilatkozatában,
- 6.18. az **MVM NET Távközlési Szolgáltató Zrt.** által az e-közmű rendszerben – a 61+100 - 82+700 km szelvény közötti szakaszra a 903429474 számú, valamint a 82+700 - 106+100 km szelvény közötti tervezési szakaszra a 482470395 és a 604822590 számú azonosító alatt – adott közműnyilatkozatokban,
- 6.19. a **MAVIR Magyar Villamosenergia-ipari Átviteli Rendszerirányító Zrt.** által az e-közmű rendszerben – a 82+700 – 106+100 km szelvény közötti tervezési szakaszra a 482470395 és a 604822590 számú azonosító alatt – adott közműnyilatkozatokban,
- 6.20. az **E.ON Észak-dunántúli Áramhálózati Zrt.** által az e-közmű rendszerben – a 61+100 - 82+700 km szelvény közötti szakaszra a 903429474 számú, valamint a 82+700 - 106+100 km szelvény közötti tervezési szakaszra a 482470395 és a 604822590 számú azonosító alatt – adott közműnyilatkozatokban,
- 6.21. az **NKM Észak-Dél Földgázhálózati Zrt.** által az e-közmű rendszerben – a 61+100 - 82+700 km szelvény közötti szakaszra a 903429474 számú, valamint a 82+700 - 106+100 km szelvény közötti tervezési szakaszra a 482470395 és a 604822590 számú azonosító alatt – adott közműnyilatkozatokban,

- 6.22. az **FGSZ Földgázszállító Zrt.** által az e-közmű rendszerben – a 61+100 - 82+700 km szelvény közötti szakaszra a 903429474 számú, valamint a 82+700 - 106+100 km szelvény közötti tervezési szakaszra a 482470395 és a 604822590 számú azonosító alatt – adott közműnyilatkozatokban,
- 6.23. a **MOL Magyar Olaj- és Gázipari Nyrt.** által az e-közmű rendszerben – a 61+100 - 82+700 km szelvény közötti szakaszra a 903429474 számú, valamint a 82+700 - 106+100 km szelvény közötti tervezési szakaszra a 482470395 és a 604822590 számú azonosító alatt – adott közműnyilatkozatokban,
- 6.24. az **ÉDV Északdunántúli Vízmű Zrt.** által az e-közmű rendszerben – a 61+100 - 82+700 km szelvény közötti szakaszra a 903429474 számú, valamint a 82+700 - 106+100 km szelvény közötti tervezési szakaszra a 482470395 és a 604822590 számú azonosító alatt – adott közműnyilatkozatokban,
- 6.25. a **Magyar Telekom Távközlési Nyrt.** által az e-közmű rendszerben – a 61+100 - 82+700 km szelvény közötti szakaszra a 903429474 számú, valamint a 82+700 - 106+100 km szelvény közötti tervezési szakaszra a 482470395 és a 604822590 számú azonosító alatt – adott közműnyilatkozatokban,
- 6.26. a **HIR-SAT 2000 Szolgáltató és Kereskedelmi Kft.** által az e-közmű rendszerben – a 82+700 – 106+100 km szelvény közötti tervezési szakaszra a 482470395 és a 604822590 számú azonosító alatt – adott közműnyilatkozatokban,
- 6.27. az **Invitech ICT Services Kft.** által az e-közmű rendszerben – a 82+700 - 106+100 km szelvény közötti tervezési szakaszra a 482470395 és a 604822590 számú azonosító alatt – adott közműnyilatkozatokban,

melyek – a hivatalom hatáskörébe tartozó és a tárgyi közlekedési építményekre vonatkozó – előírásait be kell tartani.

7. További rendelkezések:

- 7.1. Az építési engedély kiterjed a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 47. §-nak megfelelően az út tartozékok [a várakozóhely, annak árnyékoló szerkezete, a vezetőoszlop, a korlát, az útfenntartási és közlekedésbiztonsági célokat szolgáló műszaki és egyéb létesítmény, berendezés (segélykérő telefon, pihenőhely), zajárnyékoló fal és töltés, az út kezelője által létesített hóvédő erdősáv, fasor vagy cserjesáv (védelmi rendeltetésű erdő), valamint a közút határától számított két méter távolságon belül ültetett fa, – az összefüggő üzemi gyümölcsöshöz tartozó fák kivételével –, az út üzemeltetéséhez szükséges elektronikus hírközlő eszközök és hálózatok] létesítésére is.
- 7.2. Az építéssel érintett valamennyi település esetében a kivitelezés megkezdéséig a rendezési tervvel való összhangot meg kell teremteni. Az érintett települések területén a kivitelezési munkák megkezdésének feltétele a település rendezési tervével való összhang megléte.
- 7.3. A rendelkező rész 6.10. pontjában hivatkozott, Tatai Közös Önkormányzati Hivatal Jegyző VII-375-2/2020. számú, 2020. április 8-án kelt útkezelői nyilatkozatának 1., 2. pontjaiban foglalt kezelői feladat ellátása a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (továbbiakban: Kkt.) 29. § (4b) bekezdése alapján az érintett helyi önkormányzat feladata. A műtárgyon átvezetett földút szakasz megnyitása (forgalomba helyezése) csak a földút kezelésbe vételéről szóló nyilatkozat birtokában lehetséges.
- 7.4. A kiviteli tervek készítésénél és a létesítmény megvalósításánál a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 176/2011. (VIII. 31.) Korm. rendeletben, valamint a 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendeletben (OTÉK) és az egyéb vonatkozó jogszabályokban foglaltakat be kell tartani.

- 7.5. Az Építtető köteles a közlekedési építmények kivitelezése megkezdésének időpontját annak tervezett megkezdése előtt – legalább 15 nappal korábban – Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztálynak bejelenteni.
- 7.6. A tervezett megoldásoknak, illetve a felhasznált építési anyagoknak a vonatkozó szabványoknak és műszaki előírásoknak meg kell felelniük. A kiviteli terveket az érvényben lévő szabványok, műszaki utasítások és ágazati előírások betartásával kell elkészíteni.
- 7.7. A beépített építési termékek műszaki jellemzőinek és megfelelőség igazolásának együttesen meg kell felelnie az építési termékek forgalmazására vonatkozó harmonizált feltételek megállapításáról és a 89/106/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló Európai Parlament és a Tanács 305/2011/EU (2011. március 9.) rendelet, valamint az építési termék építménybe történő betervezésének és beépítésének, ennek során a teljesítmény igazolásának részletes szabályairól szóló 275/2013. (VII. 16.) Korm. rendelet előírásainak.
- 7.8. Jelen építési engedély alapján megvalósuló közlekedési építmények csak a közlekedési hatóság engedélyével helyezhetők forgalomba. A forgalomba helyezési engedélyt, annak tervezett időpontja előtt minimum 30 nappal meg kell kérni. A kérelemhez mellékelni kell a létesítmény megvalósulási tervét és a műszaki átadás-átvétel tervezett lezárási időpontjának megjelölését.
- 7.9. Az építési engedély a véglegessé válást követően 5 évig érvényes. Nem szűnik meg az építési engedély érvényessége, ha az építést az érvényességi időn belül megkezdték, és azt folyamatosan végzik.
- 7.10. Engedélyem idegen ingatlanok igénybevételére nem jogosít, és nem mentesít a jogszabályok által előírt engedélyek beszerzése és az azokban foglalt előírások betartása alól.
- 7.11. Az építési engedély az építkezéssel kapcsolatban támasztható polgári jogi igényt nem dönti el. Az építkezés során igénybevett utak és egyéb anyagi javak helyreállítására a Ptk. rendelkezései vonatkoznak.

Az eljárási díj költségviselője, a FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt. a közlekedési hatósági eljárás díját (27.954.100,- Ft-ot) az eljárás során megfizette, egyéb eljárási költség nem merült fel.

Ezen határozat végrehajtható.

Döntésem a közléssel végleges, ellene fellebbezésnek helye nincs. Döntésem ellen a felülvizsgálni kért határozat közlésétől számított harminc napon belül az ügyfél közigazgatási pert indíthat az illetékes Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság előtt. A bíróság illetékességét a közigazgatási perrendtartásról szóló 2017. évi I. törvény 13. §-a állapítja meg.

Jogi személyek és jogi képviselővel eljáró ügyfelek esetében a keresetlevél elektronikus formában nyújtható be a <https://e-kormanyablak.kh.gov.hu> honlapon keresztül.

Természetes személyek esetében a keresetlevél postai úton, vagy a <https://e-kormanyablak.kh.gov.hu> honlapon keresztül elektronikus formában nyújtható be.

A peres eljárás illetékköteles, amelyet a bíróság döntése szerint kell megfizetni.

I N D O K O L Á S

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság nevében eljáró FŐMTERV Zrt. – RODEN Kft. Konzorcium konzorciumvezetőjeként a FŐMTERV Zrt. 11/18/2020.4.29. számú, 2020. április 29-én kelt kérelmében az M1 autópálya Tatabánya (Újváros) - Győr (M19) 61+100 - 106+100 km sz. közötti szakasz 2x3 sávossra bővítés építési engedélyezési eljárásának lefolytatását és az építési engedély kiadását kérte. A kérelméhez csatolta az M1 autópálya 61+100 - 82+700 km sz. közötti szakasz (szakasztervező: Roden Mérnöki Iroda Kft.) 1840. tervszámom és az M1 autópálya 82+700 - 106+100 km szelvény közötti szakasz (szakasztervező: FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt.)

11.18.171. tervszámon, 2020. március 24-i dátummal keltezett „M1 autópálya Tatabánya-Újváros - Győr (M19) 61+100 - 106+100 km sz. közötti szakasz” tárgyú engedélyezési tervdokumentációt.

A tervezői jogosultságokat megvizsgáltam, azt a tervdokumentációkba csatolt felelős tervezői nyilatkozatok alapján rendben találtam.

Az engedélyezési tervdokumentáció

- A1. ÚTÉPÍTÉS – Autópálya
 - A1.0. ÚTÉPÍTÉS – Autópálya 61+100 - 106+100 km sz. között – Iratok
 - A1.1. ÚTÉPÍTÉS – Autópálya 61+100 - 82+700 km sz. között – Tervlapok
 - A1.2. ÚTÉPÍTÉS – Autópálya 82+700 - 106+100 km sz. között – Tervlapok
- A2. ÚTÉPÍTÉS – Országos közutak
 - A2.0. ÚTÉPÍTÉS – Országos közutak 61+100 - 106+100 km sz. között – Iratok
 - A2.1. ÚTÉPÍTÉS – Országos közutak 61+100 - 82+700 km sz. között – Tervlapok
 - A2.2. ÚTÉPÍTÉS – Országos közutak 82+700 - 106+100 km sz. között – Tervlapok
- A3. ÚTÉPÍTÉS ÉS FORGALOMTECHNIKA – Egyéb utak
 - A3.0. ÚTÉPÍTÉS ÉS FORGALOMTECHNIKA – Egyéb utak 61+100 - 106+100 km sz. között – Iratok
 - A3.1. ÚTÉPÍTÉS ÉS FORGALOMTECHNIKA – Egyéb utak 61+100 - 82+700 km sz. között – Tervlapok
 - A3.2. ÚTÉPÍTÉS ÉS FORGALOMTECHNIKA – Egyéb utak 82+700 - 106+100 km sz. között – Tervlapok
- B. HIDAK, MŰTÁRGYAK
 - B1. HIDAK, MŰTÁRGYAK – Bontási tervek
 - B2. HIDAK, MŰTÁRGYAK – Építési tervek
- C1. FORGALOMTECHNIKA – Autópálya
 - C1.0. FORGALOMTECHNIKA – Autópálya 61+100 - 106+100 km sz. között – Iratok
 - C1.1. FORGALOMTECHNIKA – Autópálya 61+100 - 82+700 km sz. között
 - C1.2. FORGALOMTECHNIKA – Autópálya 82+700 - 106+100 km sz. között – Tervlapok
- C2. FORGALOMTECHNIKA – Országos közutak
 - C2.0. FORGALOMTECHNIKA – Országos közutak 61+100 - 106+100 km sz. között – Iratok
 - C2.1. FORGALOMTECHNIKA – Országos közutak 61+100 - 82+700 km sz. között
 - C2.2. FORGALOMTECHNIKA – Országos közutak 82+700 - 106+100 km sz. között – Tervlapok
- C5. FORGALOMTECHNIKA – Rávezető táblarendszer (61+100 - 106+100)
- D1. VÍZÉPÍTÉS – Autópálya
 - D1.0. VÍZÉPÍTÉS – Autópálya 61+100 - 106+100 km sz. között – Iratok
 - D1.1. VÍZÉPÍTÉS – Autópálya 61+100 - 82+700 km sz. között
 - D1.2. VÍZÉPÍTÉS – Autópálya 82+700 - 106+100 km sz. között – Tervlapok
- D2. VÍZÉPÍTÉS – Országos közutak
 - D2.0. VÍZÉPÍTÉS – Országos közutak 61+100 - 106+100 km sz. között – Iratok
 - D2.1. VÍZÉPÍTÉS – Országos közutak 61+100 - 82+700 km sz. között
 - D2.2. VÍZÉPÍTÉS – Országos közutak 82+700 - 106+100 km sz. között – Tervlapok
- D3. VÍZÉPÍTÉS – Egyéb utak
 - D3.0. VÍZÉPÍTÉS – Egyéb utak 61+100 - 106+100 km sz. között – Iratok
 - D3.1. VÍZÉPÍTÉS – Egyéb utak 61+100 - 82+700 km sz. között
 - D3.2. VÍZÉPÍTÉS – Egyéb utak 82+700 - 106+100 km sz. között – Tervlapok
- E1. KÖRNYEZETVÉDELME – Összefoglaló (61+100 - 106+100) km sz. között
- E4. KÖRNYEZETVÉDELME – Zajárnyékoló fal (61+100 - 106+100)
- E5. VÉDŐKERÍTÉS
 - E5.1. VÉDŐKERÍTÉS 61+100 - 82+700 km sz. között Tervdokumentáció
 - E5.2. VÉDŐKERÍTÉS (82+700 - 106+100)
- F1. NÖVÉNYTELEPÍTÉS, REKULTIVÁCIÓ
 - F1.1. NÖVÉNYTELEPÍTÉS, REKULTIVÁCIÓ 61+100 - 82+700 km sz. között

- F1.2. NÖVÉNYTELEPÍTÉS, REKULTIVÁCIÓ 82+700 - 106+100 km sz. között
- G0. KÖZMŰGENPLAN
 - G0.1. KÖZMŰGENPLAN (61+100 - 82+700)
 - G0.2. KÖZMŰGENPLAN (82+700 - 106+100)
- G1. HÍRKÖZLÉS
 - G1.1. HÍRKÖZLÉS (61+100 - 82+700)
 - G1.2. HÍRKÖZLÉS (82+700 - 106+100)
- G2. KIS- ÉS KÖZÉPFESZÜLTSG
 - G2.1. KIS- ÉS KÖZÉPFESZÜLTSG (61+100 - 82+700)
 - G2.2. KIS- ÉS KÖZÉPFESZÜLTSG (82+700 - 106+100)
- G3. NAGYFESZÜLTSGŰ VILLAMOS VEZETÉKEK
 - G3.1. NAGYFESZÜLTSGŰ VILLAMOS VEZETÉKEK (61+100 - 82+700)
 - G3.2. NAGYFESZÜLTSGŰ VILLAMOS VEZETÉKEK (82+700 - 106+100)
- G4. VÍZELLÁTÁS, CSATORNÁZÁS
 - G4.1. VÍZELLÁTÁS, CSATORNÁZÁS (61+100 - 82+700)
 - G4.2. VÍZELLÁTÁS, CSATORNÁZÁS (82+700 - 106+100)
- G5. SZÉNHIDROGÉN VEZETÉKEK
 - G5.1. SZÉNHIDROGÉN VEZETÉKEK (61+100 - 82+700)
 - G5.2. SZÉNHIDROGÉN VEZETÉKEK (82+700 - 106+100)
- G6. TERMÉKVEZETÉKEK
 - G6.1. MOL NYRT. LÉTESÍTMÉNYE(61+100 - 82+700)
 - G6.2. MOL NYRT. LÉTESÍTMÉNYE (82+700 - 106+100)
- G9. KÖZÚTI ÜZEMI BERENDEZÉSEK (61+100 - 106+100)
 - G9.1. SZAKÁGI TANULMÁNY (61+100 - 106+100)
 - G9.2. RENDSZERTECHNIKAI TERV (61+100 - 106+100)
- H1. GEOTECHNIKA – TALAJVIZSGÁLATI JELENTÉS
 - H1.1. GEOTECHNIKA – TALAJVIZSGÁLATI JELENTÉS 61+100 - 82+700 km sz. között
 - H1.2. GEOTECHNIKA – TALAJVIZSGÁLATI JELENTÉS 82+700 - 106+100 km sz. között
- H2. GEOTECHNIKA – GEOTECHNIKAI TERVEZÉSI BESZÁMOLÓ, ÚTÉPÍTÉS
 - H2.1. GEOTECHNIKA – GEOTECHNIKAI TERVEZÉSI BESZÁMOLÓ, ÚTÉPÍTÉS 61+100 - 82+700 km sz. között
 - H2.2. GEOTECHNIKA – GEOTECHNIKAI TERVEZÉSI BESZÁMOLÓ, ÚTÉPÍTÉS 82+700 - 106+100 km sz. között
- H3. GEOTECHNIKA – GEOTECHNIKAI TERVEZÉSI BESZÁMOLÓ, HÍDÉPÍTÉS
 - H3.1. GEOTECHNIKA – GEOTECHNIKAI TERVEZÉSI BESZÁMOLÓ, HÍDÉPÍTÉS (61+100 - 82+700)
 - H3.2. GEOTECHNIKA – GEOTECHNIKAI TERVEZÉSI BESZÁMOLÓ, HÍDÉPÍTÉS (82+700 - 106+100)
- H4. GEOTECHNIKA – TALAJVIZSGÁLATI JELENTÉS és GEOTECHNIKAI TERVEZÉSI BESZÁMOLÓ, MAGASÉPÍTÉS 61+100 - 106+100 km sz. között Komáromi Mérnökségi Telep és Rendőrség
- J. MAGASÉPÍTÉS
 - J1. MÉRNÖKSÉGI TELEP
 - J2. MAGASÉPÍTÉS – PIHENŐK 61+100 - 106+100 km sz. között
 - J3. RENDŐRSÉG
- O1. HUMUSZGAZDÁLKODÁSI TERV (61+100 - 106+100)
- L. KEZELŐI LEHATÁROLÁSI TERV
 - L.1. KEZELŐI LEHATÁROLÁSI TERV 61+100 - 82+700 km sz. között
 - L.2. KEZELŐI LEHATÁROLÁSI TERV 82+700 - 106+100 km sz. között

szakági munkarészeket tartalmazza.

A tárgyi eljárás az egyes közlekedésfejlesztési projektekkal összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok

kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. melléklet 1.278. pontja alapján kiemelt jelentőségű ügy.

A kérelem beérkezését követően 2020. május 6-án, BP/0801/00379-6/2020. számon függő hatályú határozatot hoztam, majd a dokumentációt megvizsgálva BP/0801/00379-8/2020. számon, 2020. május 6-án hiánypótlási felhívást adtam ki.

A Kérelmező az ügyi hatósági eljárások díjairól szóló 26/1997. (XII. 12.) KHVM rendelet szerinti közlekedési hatósági eljárás díját az eljárás során megfizette, egyéb eljárási költség nem merült fel, ezért az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 129. § szerint rendelkezniem nem kellett.

Az engedélyezési eljárásban közreműködő szakhatóságokat körét az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 10. táblázata alapján állapítottam meg.

Az eljárásban közreműködő szakhatóságokat, szakkérdésben érintett hatóságokat a BP/0801/00379-2/2020. számú, 2020. április 30-án kelt levelemmel megkerestem szakhatósági állásfoglalásuk, szakmai nyilatkozatuk beszerzése végett.

Tatabánya Megyei Jogú Város Jegyzője 15-231/1/2020. számú levelében kizárási okot jelentett, melynek alapján a Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály Hatósági és Oktatási Osztálya a KE/4/641-2/2020. számú végzésében szakhatósági állásfoglalás kiadására a **Tatai Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzőjét** jelölte ki.

Tatai Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője XI/255-2/2020. számú levelében kizárási okot jelentett, melynek alapján a Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály Hatósági és Oktatási Osztálya a KE/4/656-2/2020. számú végzésében szakhatósági állásfoglalás kiadására a **Tatabánya Megyei Jogú Város Jegyzőjét** jelölte ki.

A **Komárom-Esztergom Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság** (mint tűzvédelmi hatóság) a 36100/805-3/2020. ált. iktatószámú, 2020. május 12-én kelt szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.1. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„A megkereséshez elektronikusan rendelkezésre bocsátott iratok alapján a tárgyi építési engedély megadásához a rendelkező részben foglaltaknak megfelelően feltételekkel hozzájárultam.

A feltételeket az alábbi jogszabályi rendelkezések alapján állapítottam meg:

- AD 1. Az Országos Tűzvédelmi Szabályzatról szóló 54/2014. (XII. 5.) BM rendelet (a továbbiakban: OTSZ) 71. § szakasza alapján a tűzoltó vízforrások, falitűzcsapok telepítési helyét a tűzvédelmi szakhatósággal egyeztetni kell.
- AD 2. Az OTSZ 75. § (2) bekezdése szerint az oltóvizet biztosító vízvezeték-hálózat felújítása, átalakítása során érintett meglévő földalatti tűzcsapokat föld feletti tűzcsapokra kell kicserélni.
- AD 3. A tűz elleni védekezésről, a műszaki mentésről és a tűzoltóságról szóló 1996. évi XXXI. törvény 6. § szakasz (2) bekezdése alapján azokat a változásokat, amelyek a településen vagy a létesítményben a tűzoltást befolyásolhatják, a kezdeményező vagy az elhárításért felelős szerv haladéktalanul köteles az állandó készenléti jellegű szolgálatot ellátó hivatásos tűzoltóságnak vagy önkormányzati tűzoltóságnak, illetve az érintett létesítményi tűzoltóságnak szóban azonnal és írásban is bejelenteni.

Döntésem a fenti jogszabályi rendelkezések alapján hoztam.

Szakhatósági állásfoglalásom az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (továbbiakban: Ákr.) 55. § (2) bekezdésén alapul.

Hatáskörömet a tűz elleni védekezésről, a műszaki mentésről és a tűzoltóságról szóló 1996. évi XXXI. törvény 11. §-a, az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok

kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (3) bekezdés, egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés és az 1. mellékletének 1.278. pontja M1 autópálya 2x3 sávra bővítése M85 autópálya csomópontja, Győr és Budapest között – előkészítése sora, illetékességemet a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet 4. § (1) bekezdése, valamint ugyanezen rendelet 1. melléklete határozza meg.

Az önálló fellebbezés lehetőségét az Ákr. 116. § (3) alapján zártam ki.

Az önálló jogorvoslat lehetőségét az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján zártam ki.”

A **Győr-Moson-Sopron Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgatóhelyettesi Szervezet** (mint tűzvédelmi hatóság) a 35800/2802-3/2020.ált. iktatószámú, 2020. május 7-én kelt szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.2. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„A szakhatósági megkeresés alapján az M1 autópálya Tatabánya (Újváros) - Győr (M19) 61+100 - 106+100 km szelvények közötti szakasz 2x3 sávra bővítéséhez tűzvédelmi szempontból hozzájárultam.

Szakhatósági állásfoglalásom az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. § (1) bekezdésén alapul, a 35800/2802-1/2020.ált. számú szakhatósági állásfoglalásom visszavonásáról az Ákr. 120. § (1) bekezdése alapján gondoskodtam, tekintettel arra, hogy az az érintett pályaszakaszt tévesen tartalmazta.

Az önálló jogorvoslat lehetőségét az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján zártam ki.

A tárgyi beruházás az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. számú mellékletének 1.278. pontja szerint, valamint az 1/A mellékletének 1.135. pontja alapján nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügynek minősül.

Hatáskörömet az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) és (3) bekezdése, valamint az 1. melléklet 10. táblázat 8. sora, és az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése és 1. mellékletének 1.278. pontja szerint, valamint az 1/A mellékletének 1.135. pontja határozza meg.

Illetékességemet a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi XXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet 3. § (3) bekezdése, valamint ugyanezen rendelet 1. melléklete határozza meg.”

A **Komárom-Esztergom Megyei Rendőr-főkapitányság Rendészeti Igazgatóság Közlekedésrendészeti Osztály** a 11000/3541-2/2020.ált. iktatószámú, 2020. május 13-án kelt előzetes szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.3. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„A tárgyi gyorsforgalmi sávok építésének engedélyezésével kapcsolatban a 11.18.171. (FŐMTERV) és 1840. (RODEN) munkaszámú tervdokumentáció tanulmányozását követően alakítottam ki álláspontomat, mely alapján a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.

Jelen szakhatósági hozzájárulás csak erre az eljárásra és egyszeri alkalomra szól, az adott tárgyban szükséges további, valamint az eredménytelen eljárás miatt megismételt eljáráshoz szükséges szakhatósági hozzájárulást ismételtén meg kell kérni.

A szakhatósági hozzájárulás kiadására vonatkozóan a Komárom-Esztergom Megyei Rendőr-főkapitányság Rendészeti Igazgatóság Közlekedésrendészeti Osztályának hatáskörét az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló

531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdésében, valamint az 1. sz. mellékletének 10. táblázatában meghatározottak alapján állapítottam meg.”

A **Győr-Moson-Sopron Megyei Rendőr-főkapitányság** a 08000/3749-1/2020. iktatószámú, 2020. május 3-án kelt szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.4. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Az ügyben a kérelmet a NIF nevében eljáró FŐMTERV-RODEN Konzorcium tagjaként a FŐMTERV terjesztette elő.

A kérelmet megvizsgálva megállapítottam, hogy a létesítendő út építéséhez a szakhatósági nyilatkozat kiadható, ezért a rendelkező részben foglaltak szerint határoztam.

Kivitelezés során az utak forgalom szabályozásáról szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet, valamint a közutakon végzett munkák elkorlátozási és forgalombiztonsági követelményeiről szóló 3/2001 (I. 31.) KÖVIM rendeletben foglaltak szerint kell eljárni.

Szakhatósági nyilatkozatomat az általános közigazgatási szőlő 2016. évi CL. törvény 55. §. alapján adtam ki. Hatóságom hatáskörét és illetékességét az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rend. 1. sz. melléklet 10. táblázat 10. és 14. pont alapján állapítottam meg.”

A **Győr-Moson-Sopron Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgatóhelyettesi Szervezet Vízügyi Hatóság** a 35800/1733-1/2020.ált. iktatószámú, 2020. május 15-én kelt szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.5. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Az Igazgatóság a benyújtott dokumentációk, és az egyéb rendelkezésre álló iratok alapján az alábbiakat állapította meg:

Tárgyi beruházásra vonatkozóan az Ügyfél PE/KTFO/6821-94/2019. számon környezetvédelmi engedéllyel rendelkezik.

A környező terepről a pálya felé gravitáló, az útpályáról lefolyó csapadékvizeket töltéses szakaszokon a pálya mellett épülő talpárkokkal, bevágásos szakaszokon bevágási talpárkokkal, vagy bevágási folyókaival gyűjtik össze és vezetik be a befogadóba.

A tárgyi beruházáshoz kapcsolódó vízepítési munkák elvi vízjogi engedélyezése az Igazgatóságon 35800/2821/2020.ált. számon folyamatban van.

A csapadékvíz ártalommentes elvezetése a tervdokumentációban, valamint a rendelkező részben tett előírás betartása esetén biztosított.

A vízjogi engedély megkérésének kötelezettsége a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Vgtv.) 28/A. §-án alapul.

Az Igazgatóság felhívja a figyelmet a következőkre:

- A Vgtv. 28/A. §-a szerinti vízimunka elvégzése, illetve vízi létesítmény megépítése vízjogi engedély köteles tevékenységnek minősül, amelyhez a terv- és adatszolgáltatást a vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról szóló 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet) 1/B. §-ában foglalt tartalmi követelményeknek megfelelően kell benyújtani az illetékes Vízügyi Hatósághoz, a vízjogi engedélyezési eljáráshoz szükséges dokumentáció tartalmáról szóló 41/2017. (XII. 29.) BM rendelet alapján összeállított tervdokumentációt mellékelve.

Fentiek alapján az Igazgatóság a tárgyi építési engedélyhez a rendelkező részben foglalt előírással hozzájárul.

Jelen szakhatósági állásfoglalás kiadására irányuló eljárás igazgatási szolgáltatási díja a vízügyi és a vízvédelmi hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól szóló 13/2015. (III. 31.) BM rendelet szerint

14.000 Ft, amely az Igazgatóság részére 2020.05.11. napján átutalással megfizetésre került. A szakhatósági eljárás során egyéb eljárási költség nem merült fel.

Az Igazgatóság hatásköre a vízügyi igazgatási és a vízügyi, valamint a vízvédelmi hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet) 10. § (1) bekezdés 1. pontján és a 10. § (3a) bekezdésén alapul, illetékességét a Korm. rendelet 10. § (2) bekezdése, valamint a 2. melléklet 1. pontja állapítja meg.

Az Igazgatóság a szakhatósági állásfoglalását az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. mellékletének 10. Közlekedési ügyek fejezetében lévő táblázat 10. pontjában biztosított jogkörében eljárva és az ott meghatározott szakkérdések vonatkozásában, valamint az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. § (1), (2) bekezdésében előírt módon adta meg.

A jogorvoslatról szóló tájékoztatás az Ákr. 55. § (4) bekezdésén alapul.

Az eljárás tárgya az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1/a. melléklet 1.135. pontja alapján nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy.”

A **Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztály** az 5621-2/2020/h iktatószámú, 2020. május 12-én kelt szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.6. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„A megkeresésben foglaltakat megvizsgáltam és megállapítottam, hogy a tárgyi beruházás a katonai szervezetek tevékenységét nem befolyásolja, a Magyar Honvédség nemzeti és szövetségi védelmi feladatai végrehajtása biztosított, ezért a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.

Állásfoglalásom a honvédelemről és a Magyar Honvédségről, valamint a különleges jogrendben bevezethető intézkedésekről szóló 2011. évi CXIII. törvény 1. § (1), 21. § (1) d), 36. § (1) a), c)-e), 80. § 16. pontján alapszik.

A szakhatóság hatáskörét és illetékességét az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet, az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 10. Közlekedési ügyek táblázat 16. pontja, a szakhatósági állásfoglalás elleni önálló jogorvoslat kizárására vonatkozó előírást az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 55. § (4) bekezdése tartalmazza.

Állásfoglalásomat a honvédelemért felelős miniszter nevében, a Honvédelmi Minisztérium Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 16/2019. (III. 5.) HM utasítás 36. § (11) bekezdése alapján adtam ki.”

Tatabánya Megyei Jogú Város Jegyzőjének – Tata vonatkozásában adott – a 15-262/1/2020. iktatószámú, 2020. május 25-én kelt szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.7. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály Hatósági és Oktatási Osztály (2800 Tatabánya, Bárdos L. u. 2.) kijelölő végzésében az M1 autópálya Tatabánya Újváros) - Győr (M19) közötti szakasz 2x3 sávosra bővítés építési engedélyezéséhez szakhatósági állásfoglalásomat kérte.

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) mint építető nevében eljáró FŐMTERV-RODEN Konzorcium, a FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt. (1024 Budapest, Lövház utca 37.) és RODEN Mérnök Iroda Kft. (1089 Budapest, Villám u. 13.) által elkészített 11.18.171 (FŐMTERV) és 1840 (RODEN) munkaszámú tervdokumentációt csatolták a kérelemhez.

A kérelmet felülvizsgáltam és az alábbiakat állapítottam meg:

A tervezett beruházás Tata Város Képviselő-testületének Tata Építési Szabályzatáról szóló 38/2005. (XII. 6.) önkormányzati rendelete (továbbiakban: HÉSZ), valamint a HÉSZ mellékletét képező belterület 19.4, 20.1., 20.2., 21.1., 21.2., 22.1., 22.2., 23.3, valamint külterület 1., 2., 4. szelvény számú Szabályozási Tervlapok a beruházással érintett ingatlanokat Gip övezeti besorolású, ipari jellegű gazdasági területeket, Gksz övezeti besorolású, kereskedelmi-szolgáltató gazdasági területeket, Má övezeti jelű nagyüzemi mezőgazdasági területeket, Ev övezeti jelű véderdőket, illetve Köu közlekedési és közmű területeket érint.

A tervezett beruházás a helyi építési szabályzattal és szabályozási tervvel jelenleg nincs összhangban, mivel az autópálya bővítése más övezeteket is érint nem csak a közlekedési és közműterületet, ugyanakkor az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet (továbbiakban: OTÉK) 32. § (1) 1. pontja értelmében: „Valamennyi építési övezetben, illetve övezetben – ha a helyi építési szabályzat, szabályozási terv másként nem rendelkezik – elhelyezhetők a nyomvonal jellegű építmények és műtárgyaik, a külön jogszabályok keretei között.”

Tájékoztatom, hogy tudomásom szerint Tata város településrendezési eszközeinek módosítása folyamatban van az M1 autópálya 2x3 sávra történő bővítése, mint nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházással összefüggésben.

A tervezett autópálya bővítés Tata Város Önkormányzat Képviselő-testületének a természeti értékek védelméről és a természetvédelem helyi szabályairól megalkotott 1/2012. (I. 30.) önkormányzati rendelete (a továbbiakban: helyi természetvédelmi rendelet) 1. melléklet 1. a (Öreg-tó TT dél) számú tervlapja szerint, a Tatai Öreg-tó helyi jelentőségű Természetvédelmi Terület B) kezelési övezetét a remeteségi pihenőhely térségében közvetlenül érinti (0359/8, 0359/9, 0359/10, 0361/6, 0363/5, 0363/12 és 0363/13 hrsz-ú területek).

A felsorolt helyrajzi számú helyi természetvédelmi területek üzemtervezett erdők részei is (1A, 1B, 2A, 2C, 2E, 13F erdőrészletek). Amennyiben az erdőrészletek területei csökkennek, úgy minden esetben csereerdősítést szükséges elvégezni.

Remeteség városrészben a védendő létesítmények esetében több éves probléma a meglévő autópálya zajkibocsátása, az éjjeli időszakban évek óta határérték túllépés tapasztalható.

A bővítés kapcsán zajvédelmi intézkedések elvégzése szükséges. A Remeteségi csomóponttól a Fácánoskert lakópark magasságáig, ~2 km-es szakaszon szükséges befelé ívelt zajvédő fal kiépítése, a két forgalmi irány között is, valamint a Remeteségi oldalon zajárnyékoló növényzet telepítése.

A fentiek figyelembe vételével a fejlesztés Tata Város Önkormányzat Képviselő-testületének a természeti értékek védelméről és a természetvédelem helyi szabályairól szóló 1/2012. (I. 30.) önkormányzati rendeletének megfelel.

Eljárásom az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55-56. §-án és az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 10. táblázat 25. sor D. oszlopán alapul.

A jogorvoslat lehetőségéről az Ákr. 55. § (4) bekezdésre való figyelemmel adtam tájékoztatást.

Hatásköröm az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 1. melléklet 10. táblázat 25. sor D. oszlopán, illetékességem az Ákr 16. § (1) bekezdés a) pontján alapul.

A kiadmányozási jogot Tatabánya Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala kiadmányozás rendjéről szóló szabályzatának kiadásáról szóló 6/2019. (VIII. 29.) polgármesteri és jegyzői együttes utasítás IV. fejezet H) 2. a) pontja biztosítja.”

Tatai Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője – Tatabánya vonatkozásában adott – a XII/255-8/2020. iktatószámú, 2020. május 26-án kiadmányozott szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.8. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály Gyorsforgalmi Ütőgyi Osztálya hivatkozott számú megkeresésében az autópálya bővítés Tatabánya város

közigazgatási területét érintő szakasza építési engedélyezéséhez szakhatósági állásfoglalást kért Tatabánya Megyei Jogú Város Jegyzőjétől, mint eljáró hatóságtól, aki 15-231/1/2020. iktatószámú levelében kizárási okot jelentett be és kérte más eljáró hatóság kijelölését.

A Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály Hatósági és Oktatási Osztály KE/4/641-2/2020. iktatószámú végzésében a Tatai Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzőjét jelölte ki a szakhatósági eljárás lefolytatására.

Az eljárás során a következőket állapítottam meg:

Tatabánya Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének Tatabánya Megyei Jogú Város Helyi Építési Szabályzatáról szóló 8/2018. (IV. 19.) önkormányzati rendelete (továbbiakban: helyi építési szabályzat) és annak 1. számú mellékletét képző szabályozási tervlapok az beruházással érintett ingatlanokat „Ev” jelű, védelmi erdő, „V” jelű, vízgazdálkodási, KÖu közlekedési és közműterület, illetve Gksz-10 jelű övezetekbe sorolják.

Az tervezett beruházás a helyi építési szabályzattal és szabályozási tervvel jelenleg nincs összhangban, mivel az autópálya bővítése más övezeteket is érint, nem csak a közlekedési és közműterületet, ugyanakkor az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet (továbbiakban: OTÉK) 32. § (1) 1. pontja értelmében: „Valamennyi építési övezetben, illetve övezetben – ha a helyi építési szabályzat, szabályozási terv másként nem rendelkezik – elhelyezhetők a nyomvonal jellegű építmények és műtárgyaik, a külön jogszabályok keretei között.”

Tájékoztatom, hogy tudomásom szerint az M1 autópálya 2x3 sávusra történő bővítése, mint nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházással összefüggésben folyamatban van Tatabánya város településrendezési eszközeinek módosítása.

Tatabánya Megyei Jogú Város Önkormányzatának a helyi jelentőségű természeti értékek védetté nyilvánításáról és kezeléséről szóló 32/2011. (IX. 23.) sz. önkormányzati rendelete (továbbiakban: helyi természetvédelmi rendelet) alapján a benyújtott dokumentáció szerinti fejlesztés nem érint közvetlenül helyileg védett területet, természetvédelmi érintettség nem áll fenn, ugyanakkor a tatabányai szakasz jobb oldalán lévő üdülőterület, illetve a helyileg védett Újvárosi szanatórium is a hatásterületbe esik, ezek zajhatás-változását, valamint a Szőlődomb autópályához legközelebbi részein a rezgésszintet vizsgálni szükséges. A hatásterület rezgés-és zajszintjének mérséklése érdekében az autópálya ezen szakaszain folyamatos, kétoldali zajvédő fal kiépítése szükséges.

Fentiekre tekintettel a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.

Döntésemet az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (továbbiakban: Ákr.), a helyi építési szabályzat és a helyi természetvédelmi rendelet alapján hoztam meg.

Az önálló jogorvoslatot az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján zártam ki, e jogszabályi helyre hivatkozással adtam tájékoztatást a jogorvoslat lehetőségéről.

Hatáskört az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 10. táblázat 23. és 24. sorai biztosítanak.

Jelen szakhatósági állásfoglalás nem mentesít más hatósági engedélyek megkérése alól.”

Vértesszőlős Község Jegyzőjének a Vs/17-18/2020. iktatószámú, 2020. május 7-én kelt szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.9. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„...Az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet, 10. pontjának 23. sora szerint az eljárás során szakhatóságomnak azt a kérdést kell vizsgálnia, hogy a kérelmezett útépítés megfelel-e a településrendezési követelményeknek és a helyi építési szabályzatnak.

Az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet, 10. pontjának 24. sora alapján szakhatóságomnak azt kell vizsgálnia, hogy az útépítés helyi önkormányzati rendeletben meghatározott természetvédelmi követelményeknek a kérelemben foglaltak szerint, vagy további feltételek mellett megfelel-e.

A 116/2005. (X. 13.) számú önkormányzati határozattal elfogadott településszerkezeti terv és a 15/2005. (X. 17.) önkormányzati rendelettel megállapított építési szabályzat és szabályozási terv alapján az alábbiakat állapítottam meg.

A kérelmezett útépités jelenleg nem felel meg a településrendezési követelményeknek és a 15/2005. (X. 17.) önkormányzati rendelettel (a továbbiakban: Ör.) megállapított helyi építési szabályzatnak és szabályozási tervnek, azonban a helyi építési szabályzat módosítása az M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése vonatkozásában folyamatban van.

A tervezett útépités helyi önkormányzati rendeletben meghatározott természetvédelmi követelménnyel nem ellentétes.

Végzésem a fent részletezett jogszabályhelyeken kívül az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (továbbiakban: Ákr.) 55. §-án, 80. § (1) bekezdésén és 81. § (1) bekezdésén alapul.

Hatáskörömet és illetékességemet az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet, 10. pontja határozza meg.

Az önálló jogorvoslat lehetőségét az Ákr. 116. § (1) és (3) bekezdése zárta ki.”

Környe Község Jegyzőjének a 2870-3/2020 iktatószámú, 2020. május 11-én kelt szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.10. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Jelen nyilatkozatomat a Budapest Főváros Kormányhivatal Országos Közúti és Hajózási Hatóság Főosztály Gyorsforgalmi Ütügyi Osztály BP/0801/00379-2/2020. iktatószámú megkeresésére, a 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 10/24. pontja alapján adtam ki.”

Kocs Község Jegyzője a 7-9/2020. iktatószámú, 2020. május 4-én kelt szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.11. pontja) az alábbiakkal indokolta:

Az M1 autópálya Tatabánya (Újváros) - Győr (M19) 61+100 - 106+100 km sz. közötti szakasz 2x3 sávossá bővítés építési engedélyezésével kapcsolatos eljárás megfelel Kocs Község Képviselőtestületének a Kocs Község Építési Szabályzatáról szóló 3/2002. (III. 4.) számú önkormányzati rendeletében foglaltaknak.

Jelen hozzájárulásom a fenti jogszabályhelyeken, az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 57. § és 55. § (2) bekezdés előírásai alapján adtam meg. Az önálló jogorvoslatot az 55. § (4) bekezdése alapján zártam ki.”

Mocsai Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzőjének a MOC/110-16/2020. iktatószámú, 2020. május 11-én kelt szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.12. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Szakhatósági állásfoglalásom az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet (továbbiakban: Szakhatr.) 1. melléklet 10. táblázat 24. sorának B. oszlopán, valamint a Mocsa Község Önkormányzat Képviselőtestületének Mocsa helyi építési szabályzatáról és szabályozási tervéről szóló többször módosított 7/2005. (IV. 25.) önkormányzati rendeletén alapul. A jegyző hatáskörét a Szakhatr. 1. melléklet 10. táblázat 24. sorának D. oszlopa állapítja meg. A jogorvoslatról az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 55. § (4) bekezdése szerint adtam tájékoztatást.”

Mocsai Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzőjének – Kisigmánd vonatkozásában adott – KIS/498/2020. iktatószámú, 2020. május 11-én kelt szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.13. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Szakhatósági állásfoglalásom az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet (továbbiakban: Szakhatr.) 1. melléklet 10. táblázat 24. sorának B. oszlopán, valamint a Kisigmánd Község Önkormányzat Képviselőtestületének Kisigmánd helyi építési szabályzatáról és szabályozási tervéről szóló többször módosított 7/2002. (X. 14.) önkormányzati rendeletén alapul. A jegyző hatáskörét a Szakhatr. 1.

melléklet 10. táblázat 24. sorának D. oszlopa állapítja meg. A jogorvoslatról az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 55. § (4) bekezdése szerint adtam tájékoztatást.”

Nagyigmándi Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzőjének – Csém vonatkozásában adott – iktatószámú, 53-26/2020. számú, 2020. május 26-án kelt szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.14. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„A rendelkezésemre bocsátott tervdokumentációt átvizsgáltam és megállapítottam, hogy a tervezett létesítmények helyi jelentőségű védett természeti területet nem érintenek, az építési tevékenység a helyi önkormányzati rendeletben meghatározott természetvédelmi követelményeknek a kérelemben foglaltak szerint megfelel.

Megállapítottam továbbá, hogy a benyújtásra került építésügyi hatósági engedélyezési tervdokumentációban foglaltak Csém Község Önkormányzatának 5/2003. (V. 28.) számú önkormányzati rendelettel jóváhagyott Helyi Építési Szabályzatával, valamint a területre irányadó Szabályozási Tervvel nem ellentétesek.

A fentiek alapján az Ákr. 55-56. §-ban foglaltak és az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés és a rendelet 1. sz. melléklet 10. táblázat 23. és 24. soraiban foglaltak figyelembevételével az útépítési engedélykérelem ügyében folytatott hatósági engedélyezési eljárásban a településrendezési követelményeknek és a helyi építési szabályzatnak, valamint a helyi önkormányzati rendeletben meghatározott természetvédelmi követelményeknek való megfelelésről a szakhatósági hozzájárulást – kikötés nélkül – megadtam.

Az ügyben a Nagyigmándi Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője hatáskörét és illetékességét az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (Ákr.) 16. § (1) bekezdése a) pontja, valamint az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés és a rendelet 1. sz. melléklet 10. táblázat 23. és 24. soraiban foglaltak rögzítik.”

Ács Város Jegyzője az F1/3-14/2020. iktatószámú, 2020. május 11-én kelt szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.15. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„A kiadmányozási jog Ács Város Jegyzőjének F1/427/2020. számú, 2020. év február 24. napjától hatályos kiadmányozási szabályzatában foglaltakon alapul.”

Nagyszentjánosi Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője az N/489-12/2020 iktatószámú, 2020. május 7-én kelt szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.16. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„...Hatóságom az engedélyezési eljárásban szakhatóságként vesz részt az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rend.) 1. melléklet 10. táblázat 23. és 24. pontja alapján.

Az M1 autópálya Tatabánya-Újváros csomópont - Győr (M19 csomópont) 61+100 - 106+100 km sz. közötti szakasz 2x3 sávusra bővítésének építéséhez a rendelkező rész szerint szakhatósági hozzájárulásomat megadom.

Szakhatósági állásfoglalásom a Korm. rend. 1. melléklet 10. táblázat 23. és 24. pontján, valamint az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. § (1) bekezdésén alapul.

Az önálló jogorvoslat lehetőségét az Ákr. 55. § (4) bekezdése zárja ki.”

Böny Község Önkormányzat Jegyzőjének a B./79-13/2020. iktatószámú, 2020. május 12-én kelt szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.17 pontja) az alábbiakkal indokolta:

„A rendelkező részben megjelölt ügyben az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet (továbbiakban; R.) 1. § (1) bekezdése valamint 1. számú melléklet 10. táblázatának 23. és 24. pontja alapján felülvizsgáltam.

Böny Község Önkormányzata Képviselő-testületének 50/2019. (X. 1.) határozattal és 6/2019. (X. 1.) önkormányzati rendelettel jóváhagyott településrendezési terve értelmében a Közlekedési célú közterület-autópálya besorolású, az elhelyezése megfelel a településrendezési követelményeknek és a helyi építési szabályzatnak.

A létesítmény, az M1 autópálya a helyi önkormányzati rendeletben meghatározott természetvédelmi követelményeknek megfelel, illetve helyi jelentőségű védett természeti területet nem érint.

Szakhatósági állásfoglalásom a fenti jogszabályokon túl az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr) 55. § (1) bekezdésén alapul.

Szakhatósági állásfoglalásom az Ákr. 55. § (4) bekezdés, az önálló jogorvoslat lehetőségét az Ákr. 112. § és a 116. § (2) bekezdés zárja ki. Az Ákr. 118. § (3) bekezdés értelmében a fellebbezést a döntés közlésétől számított tizenöt napon belül az azt meghozó hatóságnál lehet előterjeszteni.

A szakkérdések vizsgálatához bevont szervek szakmai nyilatkozatai alapján a rendelkező rész 5.2. pontjában előírásokat tettem.

A Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földvédelmi és Földmérési Osztály a 10.142/2020. iktatószámú, 2020. május 4-én kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleményét (rendelkező rész 5.2.1. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Hivatal hatásköre a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény 7. § (1) bekezdésén, valamint a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 37. § (1) bekezdésén, illetékessége a fővárosi és megyei kormányhivatalokról, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatalokról szóló 86/2019. (IV. 23.) Korm. rendelet 2. § (1) bekezdésén alapul.”

A Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály Földvédelmi és Földmérési Osztály a 605104/2020. iktatószámú, 2020. május 12-én kelt szakkérdés vizsgálatában adott nyilatkozatát (rendelkező rész 5.2.2. pontja) nem indokolta.

A Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Agrárügyi és Környezetvédelmi Főosztály Növény és Talajvédelmi Osztály a KE-06/NTO/894-2/2020. iktatószámú, 2020. május 7-én kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleményét (rendelkező rész 5.2.3. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály Gyorsforgalmi Ütőgyi Osztály BP/0801/00379-2/2020. számú megkeresése és a mellékelt dokumentáció alapján fentiek szerint a talajvédelmi szakkérdés vizsgálata megtörtént.

A beruházással érintett területek végleges más célú hasznosítási eljárásaiban csatolt talajvédelmi tervek (készítette: ConTerra Mérnöki Iroda Kft., tervszám: TVT/VMCH/19-05/M1/BUDAPEST-TATABÁNYA, és Mézes Zoltán talajvédelmi szakértő – nyilvántartási száma: 024/2010 – tervszám: Sz-004/m1-komárom-esztergom-végleges/2020.), valamint a jelen eljárásban csatolt engedélyezési dokumentáció alapján (mely a talajvédelmi terven alapuló humuszgazdálkodási tervrészt is tartalmaz) megállapítható, hogy a területen fellelhető humuszos talaj mentésére és hasznosítására tervezett intézkedések a talajvédelmi követelményeknek megfelelnek. A dokumentációk a talajvédelmi terv készítésének részletes szabályairól szóló 90/2008. (VII. 18.) FVM rendelet 2. melléklet 2.4.1 és 2.4.2 pontja szerinti tartalommal készültek.

A talajvédelmi előírások a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. tv. 43. § (1-3), 44. § (1-4), 48. § (3), valamint 55. § (1-4) bekezdéseiben, valamint a fent megjelölt talajvédelmi és humuszgazdálkodási tervben foglaltakon alapulnak, melyek megtartása mellett a termőföldek minősége megőrizhető. A tervek nem számolnak feleslegben keletkező humuszos talajmennyiséggel, ettől függetlenül a mentett és felhasználásra kerülő humuszos talajmennyiségekről naprakész nyilvántartást kell vezetni, és ellenőrzés esetén azt be kell mutatni. Amennyiben a humuszos talaj felhasználása a meghatározott feltételek mellett nem biztosítható a beruházás területén belül, úgy az elszállított humuszos talajmennyiség után, annak minőségétől függően, talajvédelmi járulékot kell fizetni. Amennyiben a beruházó nem biztosítja a mentett humuszos talaj minőség szerinti elkülönítését, úgy a talajvédelmi járulék a magasabb összegben

kerül meghatározásra. A talajvédelmi járulék összegét a talajvédelmi hatóság a beruházó kérelme vagy a hatóság ellenőrzése alapján külön eljárásban állapítja meg. A tervek nem számolnak a beruházás területén kívül, termőföldön történő humusztérítéssel, ezért erre vonatkozó feltételek nem kerültek meghatározásra. A dokumentáció alapján a vízelvezetés (felszíni és rétegvizek) talajvédelmi szempontból megfelelően biztosított, terv szerinti megvalósítás esetén a szomszédos termőföldek minőségét nem veszélyezteti.

Az eljárás során költség nem merült fel.

Osztályom hatáskörét és illetékességét a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 3. § (2) és 52. § (1) bekezdései állapítják meg.”

A **Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály** a GY-02/11/01358-4/2020. iktatószámú, 2020. május 18-án kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleményét (rendelkező rész 5.2.4. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Az útépitési engedély kiadására irányuló eljárásban a fenti véleményt alakítottam ki a talajvédelmi szakkérdés vizsgálata során.”

A **Pest Megyei Kormányhivatal Földművelésügyi és Erdészeti Főosztály Erdőfelügyeleti Osztály** a PE-06/ERDŐ/4335-2/2020. iktatószámú, 2020. május 12-én kelt szakkérdés vizsgálatában adott (rendelkező rész 5.2.5. pontja) véleményét az alábbiakkal indokolta:

„A Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztálya szakkérdés vizsgálatot kért az erdészeti hatóságtól. A hivatkozott 382/2016 (XII. 2.) Korm. rendelet 1. melléklet 2. táblázata alapján a vizsgálandó szakkérdés az erdő gyakorolt hatások vizsgálata.

Megállapítottam, hogy M1 autópálya Tatabánya (Újváros) - Győr (M19) 61+100 - 106+100 km sz. közötti szakasz 2x3 sávra bővítés építési engedélyezése a környező erdőkre gyakorolt jelentős hatása nem várható.

Fentiek figyelembevételével erdészeti szempontból kizáró ok nem merült fel, ezért az építési engedély kiadásának akadályát nem találtam.

Hatóságom illetékességét a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése és a rendelet 2. számú melléklete állapítja meg.”

A **Vas Megyei Kormányhivatal Agrárügyi és Környezetvédelmi Főosztály Erdészeti Osztály** a VA/AKF-EO/01205-3/2020. iktatószámú, 2020. május 7-én kelt szakkérdés vizsgálatában adott (rendelkező rész 5.2.6. pontja) véleményét az alábbiakkal indokolta:

„A mellékelt tervdokumentációt áttanulmányozva megállapítottam, hogy a tervezett tevékenység érint az Országos Erdőállomány Adattárban szereplő területeket: Bőny 0129/2, Nagyszentjános 0159/1, 0209/2 és 0209/3 hrsz-ú földrészletek (erdészeti azonosítók: Bőny 10 A, Nagyszentjános 18 CE, 18 TI1, 46 B és 46 D), melyre tekintettel a rendelkező részben foglaltak szerint nyilatkoztam.

Tájékoztatom, hogy az erdészeti hatóságnál az érintett erdőrészletek igénybevételére vonatkozóan elvi engedélyezési eljárás van folyamatban. Az elvi engedély 4 évre szól, mely alapján a kivitelezés nem kezdhető meg.

A tervezett beruházás közérdekűségét és kivételességet környezeti hatásvizsgálati eljárás során vizsgáltam.

A szomszédos erdőterület védelméről és a fásításokban szükséges fakivágásról a hivatkozott jogszabályhelyek alapján rendelkeztem.

Döntésemet a korábbiakban hivatkozott joghelyeken túl az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. tv. (továbbiakban: Ákr.) 80-81. § rendelkezései alapján hoztam meg. A fellebbezés

lehetőségét az Ákr. 116. § (2) bekezdése alapján zártam ki. A jogorvoslat lehetőségéről az Ákr. 112. § és 114. §-ra figyelemmel adtam tájékoztatást.

Hatáskörömet és illetékességemet a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése, 12. § (5) bekezdése és az 2. számú melléklete rögzíti. A kiadmányozás joga a Vas Megyei Kormányhivatalt vezető kormány megbízott kiadmányozás rendjéről szóló 5/2020. (II. 28.) utasítása alapján került átruházásra.”

A Pest Megyei Kormányhivatal Bányafelügyeleti Főosztály PE/V/1807-2/2020 iktatószámú, 2020. május 22-én kelt szakkérdés vizsgálatában adott (rendelkező rész 5.2.7. pontja) véleményét az alábbiakkal indokolta:

„A közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 1. sz. melléklet 2 táblázat 4 pontja alapján a Bányafelügyeletnek abban a három esetben kell a szakkérdést vizsgálnia, ha az építési tevékenység:

- 1. Külterületen felszínmozgás-veszélyes, illetve bányászati tevékenységgel érintett területen valósul meg.*
- 2. Nyomvonaljellegű kőolaj- és földgázbányászati létesítmény, szállítóvezeték, elosztóvezeték, célvezeték, valamint egyéb gáz és gáztermék vezeték biztonsági övezetében valósul meg, és az építendő az üzemeltetőnek a bányászatról szóló 1993. évi XLVIII. törvény végrehajtásáról szóló 203/1998. (XII. 19.) Korm. rendelet 19/B. § (2) bekezdése szerint egyetértésének megtagadását, vagy az üzemeltető által az egyetértés megadásához szabott feltételeket sérelmesnek tartja.*
- 3. Ásványi nyersanyag kitermeléssel jár.*

A Bányafelügyelet megállapítja, hogy az 1. pont feltételei nem állnak fenn. A 2. ponttal kapcsolatban a címzett nem jelzett érintettséget. A 3. ponttal feltételei fennállnak, mert az autópálya bővítés feltételezhetően nagy mennyiségű ásványi nyersanyag kitermeléssel jár.

A Bányafelügyelet illetékességi területéről a Magyar Bányászati és Földtani Szolgálatról szóló 161/2017. (VI. 28.) Korm. rendelet 1. sz. melléklete rendelkezik.”

A Veszprém Megyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály 2020. május 6-án kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleményét (rendelkező rész 5.2.8. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„A Bányafelügyelet szakkérdés vizsgálatát a 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 1. melléklet 2. táblázatának 4. sorában foglaltak alapján végezte.”

A Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Örökségvédelmi Osztály a KE/028/209-2/2020. iktatószámú, 2020. május 6-án kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleményét (rendelkező rész 5.2.9. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„A szakkérdés vizsgálata során a fővárosi és megyei kormányhivatalok szervezeti és működési szabályzatáról szóló 3/2020. (II. 28.) MvM utasítás mellékletének 24-27. §-aiban foglaltakat, és a Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal egységes ügyrendje szerinti eljárásrendet alkalmaztam.

Kiadmányozási jogom a Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Kormány megbízottjának a Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal kiadmányozási rendjéről szóló 9/KMB/2020. (IV. 1.) számú utasításán alapul.

Hatóságom hatáskörét és illetékességét az Övr. 3. §-a határozza meg.”

A Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Építésügyi és Örökségvédelmi Osztály a GY/26/686-3/2020. iktatószámú, 2020. május 8-án kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleményét (rendelkező rész 5.2.10. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„A csatolt engedélyezési tervdokumentáció alapján a hivatal megállapította, hogy a beruházás nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás, illetve az eddig elkészült ERD alapján a tervezési

terület nyilvántartott régészeti lelőhelyeket érint. Az ERD 1. azonban csupán adatgyűjtésen és részleges terepbejáráson alapul, lelőhely-felderítési vizsgálatot és próbafeltárást nem tartalmazott (a kulturális örökség védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet – továbbiakban: R. – 39. § (1)). Ezek elkészülte után, az ERD 1. alapján kell meghatározni a leendő próbafeltárással érintett helyszíneket, illetőleg a régészeti feladatellátás módjait. A próbafeltárást (ERD 2.) az akadályozó körülmények megszűnését követően el kell végezni (R. 39. § (2)). Az ERD projekttervvel zárul (Kötv. 23/D.§), amit a hivatal számára el kell juttatni.

A próbafeltárást elvégzésére a R. 39. § (3-4), a projektterv elkészítésére vonatkozóan a Kötv. 23/D. § az iránymutató.

Mindezek alapján, az eddig elkészült előzetes régészeti dokumentáció figyelembe vétele mellett a szakkérdés vizsgálat során a fenti feltételek megfogalmazása mellett döntött a hivatal.

A hatáskört és az illetékességet az R. 3. §, illetve az 1. számú melléklet 8. pontja állapítja meg.”

Győr Megyei Jogú Város Önkormányzat Jegyzője a 74640-2/2020. számú, 2020. május 11-én kelt végzésében szakhatósági eljárását megszüntette területi érintettség, illetékesség hiányában.

A Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Agrárügyi és Környezetvédelmi Főosztály Környezetvédelmi és Természetvédelmi Osztály a KE-06/KTO/02616-3/2020. iktatószámú, 2020. május 8-án kelt nyilatkozatában érintettség hiányát állapította meg az alábbiak szerint:

„Megállapítottam, hogy a megkeresésben – a tárgyi szakkérdés-vizsgálat jogszabályi alapjaként – megjelölt, a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XI. 12.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Kr.) 1. melléklet 2. táblázatában foglaltak alapján, a hivatkozott jogszabály kizárja a szakkérdés-vizsgálat lefolytatását, figyelemmel az alábbiakra:

A Kr. 1. melléklet 2. táblázat 5. pontja értelmében:

1. Ha a tevékenység megkezdéséhez környezetvédelmi engedély vagy egységes környezethasználati engedély nem szükséges, főút, összekötő út, bekötőút, állomáshoz vezető út, belterületi gyorsforgalmi út, belterületi elsőrendű főút, belterületi másodrendű főút, gyűjtőút, közforgalom elől el nem zárt magánút – a felsorolt utakon autóbusz öböl át-, kiépítése, forgalomba helyezése kivételével –, parkoló, zajárnyékoló fal, zajárnyékoló töltés, valamint híd, felüljáró, alagút, aluljáró, kerékpárút – ha ezen létesítmények nem kizárólag gyalogos

vagy kerékpáros forgalom lebonyolítására szolgálnak – engedélyezése esetén.

1. Minden esetben annak elbírálása kérdésében, hogy

a) a tevékenység a természet védelmére vonatkozó nemzeti és közösségi jogi követelményeknek, valamint a tájvédelem jogszabályban rögzített követelményeinek a kérelemben foglaltak szerint vagy további feltételek mellett megfelel-e

b) az adott tevékenység megfelel-e az elérhető legjobb technika alapján meghatározott levegőtisztaság-védelmi követelményeknek és előírásoknak, valamint a levegő minőségére vonatkozó előírásoknak,

c) az engedélyezési tervdokumentáció és a létesítmény zajkibocsátása kielégíti-e a környezeti zaj és rezgés elleni védelem követelményeit,

d) az építésnél az építési és a bontási hulladékok kezelése, valamint a hulladékok felhasználása megfelel-e a hulladékgazdálkodási követelményeknek.

2. Ha a tevékenység megkezdéséhez a környezeti hatásvizsgálati és az egységes

2. A 2. számú bevonási és közreműködési feltétel esetében annak elbírálása kérdésében, hogy a

környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (3) bekezdésében foglalt vizsgálatra az eljárást megelőzően más hatósági eljárásban nem került sor a következő létesítmények esetében:

- a) helyi közút;
- b) közforgalom elől el nem zárt magánút;
- c) kerékpárút;
- d) parkoló.

A Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya PE/KTFO/6821-94/2019. sz. határozatában tárgyi bővítésre környezetvédelmi engedélyt adott.”

A Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály a GY-02/14/00770-2/2020. iktatószámú, 2020. május 6-án kelt szakkérdésben adott nyilatkozatában érintettség hiányát állapította meg az alábbiak szerint:

„...A közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 1. melléklet 2. táblázat szerinti megkeresés feltételi nem állnak fent (az M1 autópálya Tatabánya Újváros csomópont - Győr (M19) csomópont közötti szakasz 2x3 sávra bővítés környezetvédelmi engedéllyel rendelkezik), környezet- és természetvédelmi szempontú szakkérdés vizsgálatnak tárgyi eljárásban nincs helye.

A Hatóság tárgyi eljárásban az alábbi környezet- és természetvédelmi szempontból lényeges tájékoztatást adja: Az M1 autópálya Tatabánya Újváros csomópont - Győr (M19) csomópont közötti szakasz 2x3 sávra bővítésre vonatkozóan a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya PE/KTFO/6821-94/2019. számú határozatával környezetvédelmi engedélyt adott.

Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkal összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1/a. melléklet 1.135. pontja alapján jelen eljárás nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy.”

Az engedélyezési eljárás során a Magyar Közút NZrt. a KOZ-2480/7/2020 számú, 2020. április 30-án kelt (1. számú melléklet) nyilatkozatában közútkezelői hozzájárulást adott.

Az e-közmű rendszerben a 61+100 - 82+700 km szelvény közötti szakaszra a 903429474 számú, valamint a 82+700 - 106+100 km szelvény közötti tervezési szakaszra a 482470395 és a 604822590 számú azonosító alatt bevont közműszolgáltatók, a rendelkező rész 6.17. - 6.27. pontjaiba foglaltak kivételével érintettségük hiányát állapították meg.

Tárgyi építési engedély kiadásához kikötés nélkül járult hozzá:

- Nagyszentjános Község Polgármestere az N/489-7/2020. számú, 2020. április 28-án kelt közútkezelői hozzájárulásában,
- Nagyszentjános Község Polgármestere az N/489-8/2020. számú, 2020. április 28-án kelt vízfolyáskezelői, befogadói és közútkezelői hozzájárulásában,
- Ács Város Jegyzője az F1/218-8/2020 számú, 2020. április 20-án kelt tulajdonosi, vízfolyáskezelői és befogadói hozzájárulásában,
- Csém Község Polgármestere az 53-8/2020. számú, 2020. április 2-án kelt közútkezelői és tulajdonosi hozzájárulásában,
- Nagyigmánd Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője – Csém községre is kiterjedően – az 53-9/2020. számú, 2020. április 2-án kelt közútkezelői hozzájárulásában,

- Kisigmánd Község Önkormányzata a KIS/71/2020 számú, 2020. március 31-én kelt kezelői és tulajdonosi hozzájárulásában,
- Mocsa Község Önkormányzata a 110-8/2020. számú, 2020. április 2-án kelt közútkezelői és tulajdonosi hozzájárulásában,
- Mocsa Község Önkormányzata a MOC110-10/2020. számú, 2020. április 8-án kelt kezelői és befogadói hozzájárulásában,
- Mocsa Község Önkormányzata a 110-13/2020. számú, 2020. április 23-án kelt kezelői és tulajdonosi hozzájárulásában,
- az Ácsi Mezőgazdasági Zrt. a 2020. május 11-én kelt tulajdonosi és közútkezelői hozzájárulásában,
- a Komáromi Mezőgazdasági Zrt. a 2020. május 11-én kelt tulajdonosi és közútkezelői hozzájárulásában,
- dr. Szűcs János a Csém 080 hrsz-ú út vonatkozásában adott, 2020. május 4-én kelt tulajdonosi nyilatkozatában,
- Jeges COOP Szövetkezet az Ács 0337/4 hrsz-ú út vonatkozásában adott, 2020. május 18-án kelt útkezelői nyilatkozatában,
- Jeges COOP Szövetkezet az Ács 0337/4 hrsz-ú út vonatkozásában adott, 2020. május 18-án kelt tulajdonosi nyilatkozatában,
- Bartal Krisztina az Ács 0337/4 hrsz-ú út vonatkozásában adott, 2020. május 18-án kelt tulajdonosi nyilatkozatában,
- Koncziné Bartal Katalin az Ács 0337/4 hrsz-ú út vonatkozásában adott, 2020. május 18-án kelt tulajdonosi nyilatkozatában.

Az engedély kiadásáig nem nyilatkozó közműszolgáltatók hozzájárulását – a 93/2012. (V. 10.) Korm. rendelet 5. § (4) bekezdése alapján – megadottnak tekintetem.

Tatai Közös Önkormányzati Hivatal Jegyző VII-375-2/2020. számú, 2020. április 8-án kelt útkezelői nyilatkozatának 1., 2. pontjaiban foglaltakkal kapcsolatosan a rendelkező rész 7.3. pontjában külön előírást tettem.

Mocsa Község Önkormányzata MOC110-11/2020., MOC110-12/2020. és MOC110-13/2020. számú nyilatkozataiba foglalt – kezelésbe vétellel kapcsolatos – feltételei nem a közlekedés hatóság hatáskörébe tartozó eljárás keretében rendezendők, – azok vízjogi engedélyezési és polgári jogi igényeket tartalmaznak, – ezért jelen határozatba előírásra nem kerültek.

A közlekedési hatóság eljárásán kívül a FŐMTERV Zrt. kérelmére:

- a Pest Megyei Kormányhivatal PE-06/ERDŐ/3666-3/2020 és PE-06/ERDŐ/4170-2/2020. számon erdőterület igénybevételének elvi engedélyezése,
- a Vas Megyei Kormányhivatal VA/AKF-EO/981-5/2020. számon erdőterület igénybevételének elvi engedélyezése

tárgyban határozatot adott ki.

Jakabházy Miklós, Dr. Lányi Péter és Huszti György (PARTNER Mérnöki Iroda Kft.) által 2020. áprilisban készített közúti biztonsági auditban foglaltakat, valamint az arra adott Építetói válaszokat a döntésem meghozatalánál figyelembe vettem.

Az útügyi műszaki előírások kidolgozására, kiadására és közzétételére vonatkozó szabályokról szóló 16/2017. (V. 25.) NFM rendelet (a továbbiakban: 16/2017. (V. 25.) NFM rendelet) 8. § (1) és 11. § (3) bekezdései alapján a közlekedési miniszter által közzétett útügyi műszaki előírások alkalmazása kötelező.

A műtárgyak engedélyezési terveit az e-UT 07.01.11-15, e-UT 07.05.11 számú útügyi műszaki előírások szerint bíráltam el.

A benyújtott dokumentációk – a rendelkező részben előírtak betartásával, az Útügyi Műszaki Szabályozási Bizottság felmentésében foglaltak figyelembe vételével – kielégítik az érvényben lévő útügyi műszaki előírásokat és kiviteli terv készítésére alkalmasak.

A felelős szakági tervezők tervezői jogosultságait – az építésügyi és az építésüggyel összefüggő szakmagyakorlási tevékenységekről szóló 266/2013. (VII. 11.) Korm. rendeletben foglaltak szerint – igazolták.

A műtárgyakra vonatkozó kezelői és üzemeltetői nyilatkozatokban foglaltak betartásáról rendelkeztem.

Az útügyi műszaki szabályozásban foglaltaktól eltérő műszaki megoldásokról a 16/2017. (V. 25.) NFM rendelet 9. § (1) bekezdése alapján az Útügyi Bizottság eltérési engedélyeket adott ki 18/2020. (III. 11.), 52/2020. (V. 6.) és 68/2020. (V. 20.) számon, melyeket döntésem meghozatalánál figyelembe vettem.

Az Útügyi Műszaki Szabályozási Bizottság 67/2020. (V. 20.) számú ÚB Határozatában az e-UT 06.03.13:2005 Aszfaltburkolatú útpályaszerkezetek méretezése és megerősítése című útügyi műszaki előírás 8. pontjában foglaltakkal szembeni eltérést nem támogatta (42/2020. kérelem 16. pont): *„a meglévő burkolathoz történő csatlakozásnál, az aszfaltrács elhagyásának előírástól eltérő elhagyását, mint műszaki eltérést nem engedélyezi”.*

Az Útügyi Műszaki Szabályozási Bizottság 67/2020. (V. 20.) számú ÚB Határozatában foglaltakra tekintettel – a hatályos útügyi műszaki előírásoknak való megfelelés érdekében – a rendelkező rész 1.3. pontjában előírást tettem.

Az Útügyi Műszaki Szabályozási Bizottság 53/2020. (V. 6.) számú ÚB Határozatában az e-UT 03.03.11:2010 Körforgalmak tervezése című útügyi műszaki előírás 3.5. ábrájában foglaltakkal szembeni eltérést nem támogatta (42/2020. kérelem 4. pont): *„a Concó pihenőhely K1 körforgalmában, a pihenő tehergépkocsi parkolójából az üzemanyagöltő állomáshoz történő visszafordulás biztosítása érdekében kialakítandó közvetlen jobbra forduló sáv létesítését, mint műszaki eltérést nem engedélyezi”.*

A Kérelmező – a hatályos útügyi műszaki előírásoknak való megfelelés érdekében – tervi módosítást nyújtott be az M1 autópálya 93+500 km szelvény térségében található Concó komplex pihenőhelynél a szelvényezés szerinti bal oldalon a tervezett K1 j. körforgalom környezetére. Az eljárás során módosult A1.2_04.11_E_V1 (2020. május 15.) – útépítés helyszínrajz szerinti kialakítással kapcsolatosan a rendelkező rész 1.8. pontjában előírást tettem.

Az M1 autópálya 93+500 km szelvény térségében található Concó komplex pihenőhely szelvényezés szerinti jobb oldali pihenő tervdokumentációja tartalmazza a J1 belső útról megközelíthető távlati étterem közlekedési létesítményeit is, melyekre nem vonatkozik az építési engedély. Azok engedélyezése külön eljárásban történhet, melyre figyelemmel tettem előírásokat a rendelkező rész 1.8. és 2.18. pontjaiban.

Az eljárás során a rendelkezésemre álló adatok alapján döntöttem és a nem tisztázott műszaki megoldások terén a kiviteli tervek készítésénél a hatályos útügyi műszaki előírások maradéktalan betartását írtam elő.

A benyújtott tervek áttanulmányozása során megállapítottam, hogy azok – a rendelkező részben foglalt előírások betartása mellett – megfelelnek a közlekedésbiztonsági követelményeknek, a KRESZ és az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet (a továbbiakban: 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet) előírásainak és kielégítik a hatályos útügyi műszaki utasításrendszer idevonatkozó előírásait.

A kérelemben foglaltak, a benyújtott dokumentációk, valamint a szakhatóságok állásfoglalásai, szakkérdésben közreműködő hatóságok nyilatkozatai alapján, a rendelkező részben foglaltak szerint az M1 autópálya 61+100 - 106+100 km sz. közötti szakasz 2x3 sávra bővítés építését engedélyeztem.

Az engedélyezésre kerülő útszakasz a Pest Megyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály PE/KTFO/99/202020. számú határozatával módosított a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály által kiadott PE/KTFO/68294/2019. számú környezetvédelmi engedélyével rendelkezik, melyre tekintettel adták ki nyilatkozataikat a szakkérdést vizsgáló Környezetvédelmi Hatóságok. A módosító határozat nem érinti a zaj- és rezgésvédelmi létesítmények paramétereit. A tárgyi autópálya szakaszon az engedélyezésre kerülő falak összhangban vannak a környezetvédelmi engedéllyel.

A tárgyi közlekedési létesítményekhez kapcsolódó országos és helyi utak, valamint a – beruházás miatt szüksége – földterületek megközelítését biztosító földutak építését a Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Közlekedési, Műszaki Engedélyezési és Fogasztóvédelmi Főosztály Utügyi Osztálya,

valamint a Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Közlekedési, Műszaki Engedélyezési, Mérésügyi és Fogyasztóvédelmi Főosztály Ütügyi Osztálya által kiadott építési engedélyek birtokában lehet megkezdeni. A fenti közlekedési létesítményekre – Győr-Moson-Sopron megye közigazgatási területére – vonatkozóan a Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Közlekedési, Műszaki Engedélyezési, Mérésügyi és Fogyasztóvédelmi Főosztály Ütügyi Osztálya a GY-02/21/00587-26/2020. számú, 2020. május 20-án kelt határozatában építési engedélyt adott ki.

A 2006. évi LIII. törvény 6/D. § (5) pontja alapján adtam tájékoztatást az építési engedély hatálybalépésével kapcsolatban.

A 2006. évi LIII. törvény 3. § (5) bekezdés c) pont alapján az ügyintézési határidő a kérelem előterjesztésétől számított harminc nap.

A tényállás tisztázásához szükséges utolsó dokumentum 2020. május 27-én érkezett Hivatalomhoz.

Fentiek alapján döntésem ügyintézési határidőn belüli.

Az ügyfeleket a Kkt. 29/B. § (2) bekezdés b) pontja, a 93/2012. (V. 10.) Korm. rendelet 14. § (1) bekezdés, valamint 2006. évi LIII. törvény 2. § alapján értesítettem.

Határozatomat az Ákr., a 2006. évi LIII. törvény, a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény, az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet, az 1988. évi I. törvény, a 93/2012. (V. 10.) Korm. rendelet, valamint a 20/1984. (XII. 21.) KM rendeletben és a vonatkozó utügyi műszaki utasításrendszerben foglaltak alapján hoztam meg.

A fellebbezés lehetőségét az Ákr. 116. § (4) bekezdés e) pontja alapján zártam ki, a jogorvoslat lehetőségét az Ákr. 114. § (1) bekezdése valamint a közigazgatási perrendtartásról szóló 2017. évi I. törvény (továbbiakban: Kp.) alapján biztosítottam. Az eljáró bíróság illetékességét a Kp. 13. §-a állapítja meg.

A keresetlevél elektronikus úton történő benyújtására a <https://e-kormanyablak.kh.gov.hu> honlapon keresztül elektronikus űrlap (iForm) letöltésével kerülhet sor, benyújtása az ÁNYK programból történhet, amely a NAV oldaláról tölthető le:

https://www.nav.gov.hu/nav/letoltesek/nyomtatvanykitolto_programok/nyomtatvany_apeh/keretprogramok/abevjava_install.html. Az űrlapok benyújtásához Ügyfélkapu regisztráció szükséges.

Hivatalom hatáskörét a Kkt. 29. § (7) bekezdése, a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdése, illetékességét a 2. § (1) a) pont állapítja meg.

A döntés hirdetményi úton történő közléséről az Ákr. 88. § (1) bekezdés c) pontja, és a 2006. évi LIII. törvény 2. § (1) bekezdése rendelkezik.

A 2006. évi LIII. törvény 2. § (2) bekezdésében foglaltak figyelembevételével a döntés közlésének napja a döntésről szóló hirdetmény kifüggesztését követő ötödik nap.

A döntést, annak véglegessé válását követően az Ákr. 89. § (4) bekezdésének megfelelően közhírré teszem.

Budapest, - dátum a digitális aláírás szerint

dr. Sára Botond

kormány megbízott nevében és megbízásából:

Bíró József
főosztályvezető

Mellékletek:

1. sz. melléklet **Magyar Közút Nonprofit Zrt.** KOZ-2480/7/2020 számú, 2020. április 30-án kelt közútkezelői hozzájárulása
2. sz. melléklet **MÁV Magyar Államvasutak Zrt. Üzemeltetési Vezérigazgató-Helyettesi Szervezet Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest** 10698/2020/MAV számú, 2020. márciusi keltezésű vasútüzemeltetői hozzájárulása
3. sz. melléklet **MÁV Magyar Államvasutak Zrt. Infrastruktúra Fejlesztési Igazgatóság Döntés Előkészítési Osztály** 7378-1/2020/MAV számú, 2020. február 24-én kelt vasútüzemeltetői hozzájárulása
4. sz. melléklet **MÁV Magyar Államvasutak Zrt. Infrastruktúra Fejlesztési Igazgatóság Pályalétesítmény Fejlesztési Osztály** 14348/2020/MAV számú, 2020. április 29-én kelt vasútüzemeltetői hozzájárulása
5. sz. melléklet **MÁV Magyar Államvasutak Zrt. Vagyongazdálkodási és Gazdálkodási Igazgatóság** 13174-2/2020/MAV számú, 2020. április 29-én kelt tulajdonosi hozzájárulása
6. sz. melléklet **Tatai Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője** VII-375-2/2020. számú, 2020. április 8-án kelt útkezelői nyilatkozata

Hivatali kapu:

1. Komárom-Esztergom Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság (tűzvédelem) KRID: 515531100
2. Győr-Moson-Sopron Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság (tűzvédelem) KRID: 305233304
3. Komárom-Esztergom Megyei Rendőr-főkapitányság KRID: 105147968
4. Győr-Moson-Sopron Megyei Rendőr-főkapitányság KRID: 105147968
5. Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztály KRID: 210267399
6. Győr-Moson-Sopron Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság (mint vízügy) KRID: 305233304
7. Tatabánya Megyei Jogú Város Jegyzője KRID: 653880991
8. Tatai Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője KRID: 412802199
9. Vértesszőlős Község Jegyzője KRID: 308150169
10. Környe Község Jegyzője KRID: 624529718
11. Kocs Község Jegyzője KRID: 604156113
12. Mocsa Község Önkormányzat KRID: 156215951
13. Kisigmánd-Csép Körjegyzőség KRID: 605259176
14. Csém Község Önkormányzat Jegyzője KRID: 646161177
15. Ács Város Önkormányzat Jegyzője KRID: 706193930
16. Nagyszentjános Község Önkormányzat Jegyzője KRID: 251515340
17. Bőny Község Önkormányzat Jegyzője KRID: 725841961
18. Győr Megyei Jogú Város Jegyzője KRID: 140565923
19. Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály KRID: 412850998
20. Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály KRID: 110099777
21. Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Agrárügyi és Környezetvédelmi Főosztály Növény és Talajvédelmi Osztály KRID: 512576958
22. Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Agrárügyi és Környezetvédelmi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály KRID: 542137302

23. Pest Megyei Kormányhivatal Földművelésügyi és Erdészeti Főosztály Erdőfelügyeleti Osztály	KRID: 200822776
24. Vas Megyei Kormányhivatal Agrárügyi és Környezetvédelmi Főosztály Erdészeti Osztály	KRID: 404158764
25. Veszprém Megyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály Bányászati Osztály	KRID: 120730941
26. Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Örökségvédelmi Osztály	KRID: 521109759
27. Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Építésügyi és Örökségvédelmi Osztály	KRID: 341187799
28. Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Agrárügyi és Környezetvédelmi Főosztály Környezetvédelmi és Természetvédelmi Osztály	KRID: 746202396
29. Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály Környezetvédelmi Osztály	KRID: 444185390
30. Tatabánya Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala	KRID: 653880991
31. Tata Város Önkormányzata	KRID: 449793341
32. Vértesszőlős Község Önkormányzata	KRID: 308150169
33. Kocs Község Önkormányzata	KRID: 241072991
34. Mocsa Község Önkormányzata	KRID: 156215951
35. Kisigmánd Község Önkormányzat	KRID: 647005180
36. Csém Község Önkormányzata	KRID: 646161177
37. Ács Város Önkormányzata	KRID: 453133921
38. Nagyszentjános Község Önkormányzata	KRID: 251515340
39. Bőny Község Önkormányzata	KRID: 725841961
40. Észak-dunántúli Vízügyi Igazgatóság	KRID: 226705941
41. Nemzeti Földügyi Központ	KRID: 223489318
42. Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Közlekedési, Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály Útügyi Osztály	KRID: 114556998
43. Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Közlekedési, Műszaki Engedélyezési, Mérésügyi és Fogyasztóvédelmi Főosztály Útügyi Osztály	KRID: 547196186

Cégkapu:

44. NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.	cégkapu: 11906522
45. Magyar Közút NZrt.	cégkapu: 14605749
46. Magyar Közút Nonprofit Zrt. Komárom-Esztergom Megyei Igazgatóság	cégkapu: 14605749
47. Magyar Közút Nonprofit Zrt. Győr-Moson-Sopron Megyei Igazgatóság	cégkapu: 14605749
48. MOL Magyar Olaj- és Gázipari Nyrt.	cégkapu: 10625790
49. NKM Észak-Dél Földgázhálózati Zrt.	cégkapu: 13937856
50. FGSZ Földgázszállító Zrt.	cégkapu: 12543331
51. E.ON Észak-dunántúli Áramhálózati Zrt.	cégkapu: 10741980
52. MAVIR Zrt. Hálózat Létesítési	cégkapu: 12550753
53. MVM NET Távközlési Szolgáltató Zrt.	cégkapu: 23843862
54. Magyar Telekom Távközlési Nyrt.	cégkapu: 10773381
55. ÉDV Északdunántúli Vízmű Zrt.	cégkapu: 11186748
56. Pannon-Víz Regionális Önkormányzati Víziközmű-szolgáltató Zrt.	cégkapu: 11401429

57. Hir-sat 2000 Szolgáltató és Kereskedelmi Kft.	cégkapu: 11350842
58. Invitech ICT Services Kft.	cégkapu: 25836965
59. MÁV Magyar Államvasutak Zrt.	cégkapu: 10856417
60. Volánbusz Közlekedési zártkörűen működő Részvénytársaság	cégkapu: 10824346
61. Komáromi Mezőgazdasági Termelő és Szolgáltató Zrt.	cégkapu: 11186339
62. Jeges Coop Vagyongazdálkodó és Fémmegmunkáló Szövetkezet	cégkapu: 11191096
63. Dö & Or Kereskedelmi, Szolgáltató és Szórakoztató Bt	cégkapu: 21036857
64. Ácsi Mezőgazdasági Zrt	cégkapu: 26138985
65. Kisalföldi Mezőgazdasági Zártkörűen Működő Rt.	cégkapu: 11131652
66. Old Lake Holding Vagyongazdálkodó és Kereskedelmi Zrt.	cégkapu: 11630759
67. Vértesi Erdő Zrt.	cégkapu: 11187622
68. Barina Kft.	cégkapu: 13833642
69. OMVK Gy-M-S megyei Területi Szervezete	cégkapu: 18535208
70. OMVK Komárom-Esztergom megyei Területi Szervezete	cégkapu: 18607671
71. Arrabona Koncessziós Kft.	cégkapu: 24224969
72. DD Energy Termelő és Szolgáltató Kft.	cégkapu: 23347665
73. PICKUP Elektronikai Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.	cégkapu: 10435953
74. PR-TELECOM Távközlési, Kereskedelmi és Szolgáltató Zrt.	cégkapu: 11951216
75. VPP SOLAR Fejlesztő, Építő és Üzemeltető Kft.	cégkapu: 26124281
76. INFRANET Telekommunikációs Kft.	cégkapu: 13040659

Postai úton:

77. Dr. Szűcs János	2900 Komárom Száva utca 16.
78. Koncziné Bartal Katalin	2944 Bana Zrínyi Miklós utca 30.
79. Bartal Krisztina	2944 Bana Ady Endre utca 5.
80. Dosztál József	2941 Ács Bocskai utca 29
81. Horváth Attila	2943 Bábolna Csikótelepi út 43.
82. Horváth László	2900 Komárom Igmándi út 45
83. Horváth Zoltán László	2890 Tata Komáromi utca 97.
84. Horváthné Varga Marianna Ágota	2900 Komárom Igmándi út 45.
85. Szabóné Harmath Magdolna	2890 Tata József Attila u. 39/A.
86. Szeles László	2890 Tata Mikovényi u. 7.
87. Farkas Mátyásné	2837 Vértesszőlős 0188/1 hrsz