



BUDAPEST FŐVÁROS
KORMÁNYHIVATALA

KÖZLEKEDÉSI FŐOSZTÁLY

Iktatószám: BP/0801/00513-45/2019.
Ügyintéző: Szécsényi-Nagy Gergely
Kaczeus Éva
Telefonszám: +36-1-474-1737
+36-1-477-1508
Tárgy: Az M1 autópálya 16+224 – 61+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 U2em1 Konzorcium tagjaként az UTIBER Közúti Beruházó Kft. – a továbbiakban: Kérelmező – 5.TIG-1879-43.503/2019. számú, 2019. július 5-én kelt, Budapest Főváros Kormányhivatalához (továbbiakban: Hivatal) 2019. július 8-án beérkezett kérelme, az „M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése Budapest (M0) – Tatabánya-Újváros csomópont között” tárgyban benyújtott I. tervezési szakasz, M1 autópálya Budapest (M0) – 47+200 km sz. között, (tervszám: 3003, UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt.) és a II. tervezési szakasz, M1 autópálya 47+200 km sz. – Tatabánya-Újváros csomópont között (tervszám: 43.503, UTIBER Közúti Beruházó Kft.) 2019. június 6-i keltezésű engedélyezési tervdokumentációkban foglaltak, az érintett szakhatóságok állásfoglalásai, szakkérdésben érintett szervek szakmai véleményei, az Útügyi Műszaki Szabályozási Bizottság által – Útügyi Műszaki Előírásoktól való eltérésekre vonatkozó – 83/2019. (VI. 19.) számon és 103/2019 (VII. 15.) számon kiadott ÚB határozatok, valamint a közútkezelők hozzájárulásai alapján a kiviteli tervek készítésénél és a kivitelezés során betartandó alábbi feltételekkel

az M1 autópálya 16+224 – 61+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 16+224 – 61+100 km sz. közötti szakasz főpálya,
- csomópontok:
 - M1 - M0 körgyűrű csomópont:
 - bal oldali összekötő pálya a 0+235,02 km szelvényig,
 - jobb oldali összekötő pálya a 0+120 km szelvénytől,

- az M1 autópálya 17+843,74 km szelvényben, az 1. sz. főút forgalmi csomópont (Biatorbágyi csomópont),
 - az M1 autópálya 21+775,46 km szelvényben, Sasfészek-tó komplex pihenőhely és forgalmi csomópont,
 - az M1 autópálya 26+102,37 km szelvényben, az 1101 j. út forgalmi csomópont (Herceghalmi csomópont),
 - az M1 autópálya 35+155,90 km szelvényben, az 1104 j. út forgalmi csomópont (Bicske-Kelet csomópont),
 - az M1 autópálya 38+613 km szelvényben, forgalmi csomópont (Bicske-Nyugat csomópont),
 - az M1 autópálya 42+775 km szelvényben, Óbaroki komplex pihenőhely és forgalmi csomópont,
 - az M1 autópálya 47+984,63 km szelvényben, a 8113 j. út forgalmi csomópont (Szárligeti csomópont):
 - „A” csomóponti ág a 0+292,02 km szelvényig,
 - „B” csomóponti ág a 0+028,04 km szelvénytől,
 - „C” csomóponti ág a 0+200,59 km szelvényig,
 - „D” csomóponti ág a 0+004,71 km szelvénytől,
 - az M1 autópálya 55+971,84 km szelvényben forgalmi csomópont (Tatabánya-Óváros csomópont),
 - az M1 autópálya 60+465,52 km szelvényben forgalmi csomópont (Tatabánya-Újváros csomópont),
- pihenőhelyek:
- Sasfészek-tó komplex pihenő 21+400 km szelvény térsége,
 - Zsámbéki kétoldali komplex pihenő 28+000 km szelvény térsége,
 - Óbaroki kétoldali komplex pihenőhely 43+000 km szelvény térsége,
 - Harkályos kétoldali egyszerű pihenőhely 54+000 km szelvény térsége,
 - Turul kétoldali egyszerű pihenőhely 57+500 km szelvény térsége,
- hidak:
- I. tervezési szakasz
- 1.B1.178 j. főpálya híd az 1. sz. főút felett az M1 autópálya 17+843,74 km sz.-ben,
 - 1.B1.178 /01 j.híd a 1. sz. út felett a „C” csomóponti ág 0+342,95 km szelvényében,
 - 1.B1.194 j. főpálya híd a Biatorbágy, Üdülőttelepi út felett az M1 autópálya 19+434,87 km szelvényében,
 - 1.B1.209 j. főpálya híd a 81106 j. út felett az M1 autópálya 20+934,80 km szelvényében,
 - 1.B1.210 j. főpálya híd a Fűzes-patak felett az M1 autópálya 21+032,28 km szelvényében,
 - 1.B1.217 j. főpálya híd a Sasfészek pihenőhelyi út felett az M1 autópálya 21+775,46 km szelvényében,
 - 1.B1.228 j. új pálya feletti híd F2281 j. földút alatt az M1 autópálya 22+887,43 km szelvényében,
 - 1.B1.229b j. bontandó pálya feletti híd Dűlőút alatt az M1 autópálya 22+905 km szelvényében,
 - 1.B1.259 j. főpálya híd a Sertéstelepi út és Békás-patak felett az M1 autópálya 25+973,95 km szelvényében,
 - 1.B1.261 j. főpálya híd a 1101 j. út felett az M1 autópálya 26+102,37 km szelvényében,

- 1.B1.295 j. új pálya feletti híd F2950 j. földút alatt az M1 autópálya 29+582,77 km szelvényében,
- 1.B1.295b j. bontandó pálya feletti híd Dülőút alatt az M1 autópálya 29+565 km szelvényében,
- 1.B1.302 j. főpálya híd a Kígyós-patak felett az M1 autópálya 30+203,36 km szelvényében,
- 1.B1.321b j. bontandó pálya feletti híd Dülőút alatt az M1 autópálya 32+195 km szelvényében,
- 1.B1.328 j. főpálya híd a Sajgó-patak felett az M1 autópálya 32+898,41 km szelvényében,
- 1.B1.351 j. főpálya híd a 1104 j. út felett az M1 autópálya 35+155,90 km szelvényében,
- 1.B1.359 j. főpálya híd a Szt. László patak felett az M1 autópálya 35+993,78 km szelvényében,
- 1.B1.361 j. főpálya híd a kerékpárút felett az M1 autópálya 36+151,70 km szelvényében,
- 1.B1.363 j. főpálya híd a 11117 j. út felett az M1 autópálya 36+396,18 km szelvényében,
- 1.B1.378 j. főpálya híd a földút felett az M1 autópálya 37+812,92 km szelvényében,
- 1.B1.386 j. főpálya híd a 10441 j. út felett az M1 autópálya 38+613,40 km szelvényében,
- 1.B1.390b j. bontandó főpálya híd a szénszállító szalag felett az M1 autópálya 39+024 km szelvényében,
- 1.B1.391 j. főpálya híd a földút felett az M1 autópálya 39+173,40 km szelvényében,
- 1.B1.404 j. főpálya híd a dülőút felett az M1 autópálya 40+443,87 km szelvényében,
- 1.B1.413 j. főpálya híd a Bicskei gyalogút felett az M1 autópálya 41+353,34 km szelvényében,
- 1.B1.416 j. főpálya híd a Váli víz és 8101. j.út felett az M1 autópálya 41+610,58 km szelvényében,
- 1.B1.427 j. új pálya feletti híd Pihenőhelyi út alatt az M1 autópálya 42+773,08 km szelvényében,
- 1.B1.432b j. bontandó pálya feletti híd Pihenőhelyi út alatt az M1 autópálya 43+222 km szelvényében,
- 1.B1.447 j. új pálya feletti híd Földút és vadátjáró alatt az M1 autópálya 44+710 km szelvényében,
- 1.B1.447b j. bontandó pálya feletti híd Földút alatt az M1 autópálya 44+732 km szelvényében,
- 1.B1.452 j. főpálya híd a Nagyegyházi gyalogút felett az M1 autópálya 45+293,27 km szelvényében,
- 1.B1.458 j. főpálya híd a 8101. j. út felett az M1 autópálya 45+863,18 km szelvényében,

II. tervezési szakasz

- 2.B1.479 j. főpálya híd a Bányaüzemi út felett az M1 autópálya 47+985 km szelvényében,
- 2.B1.499 j. főpálya híd a Mesterberki dülőút felett az M1 autópálya 49+995 km szelvényében,
- 2.B1.520 j. új főpálya híd a földút és Tarján-patak felett az M1 autópálya 52+000 km szelvényében,
- 2.B1.520b j. megszüntetendő főpálya híd a földút felett az M1 autópálya 52+093 km szelvényében,
- 2.B1.521b j. megszüntetendő főpálya híd a Tarján-patak felett az M1 autópálya 52+163 km szelvényében,
- 2.B1.528 j. főpálya híd a 1119. j. út felett az M1 autópálya 52+866 km szelvényében,
- 2.B1.536 j. főpálya híd a Malom-árok felett az M1 autópálya 53+661 km szelvényében,

- 2.B1.542 j. főpálya híd az Erdőgazdasági út felett az M1 autópálya 54+285 km szelvényében,
 - 2.B1.559 j. főpálya híd a 10449. j. út felett az M1 autópálya 55+972 km szelvényében,
 - 2.B1.567b j. bontandó pálya feletti híd Turul út alatt az M1 autópálya 56+711 km szelvényében,
 - 2.B1.567 j. új pálya feletti híd Turul út alatt az M1 autópálya 56+743 km szelvényében,
 - 2.B1.572 j. főpálya híd a Gödöri dűlőút felett az M1 autópálya 57+216 km szelvényében,
 - 2.B1.576 j. főpálya híd a Pihenőhelyi gyalogút felett az M1 autópálya 57+691 km szelvényében,
 - 2.B1.581 j. főpálya híd a Tatabánya 3. sz. városi út felett az M1 autópálya 58+191 km szelvényében,
 - 2.B1.590 j. főpálya híd a Tatabánya 5. sz. városi út felett az M1 autópálya 59+015 km szelvényében,
 - 2.B1.596 j. főpálya híd a Tatabánya 8. sz. városi út felett az M1 autópálya 59+616 km szelvényében,
 - 2.B1.600 j. főpálya híd a Tatabánya Újvárosi gyalogút felett az M1 autópálya 60+050 km szelvényében,
 - 2.B1.604 j. főpálya híd a 10402. j. út felett az M1 autópálya 60+463 km szelvényében,
 - 2.B1.607 j. főpálya híd a 1. sz. út és vasút felett az M1 autópálya 60+793 km szelvényében,
- támfalak:
- T174B jelű támfal az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalán a 17+300 – 17+570 km szelvények között,
 - T194J jelű támfal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán a 19+455 – 19+530 km szelvények között,
 - T211B jelű támfal az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalán a 21+080 – 21+170 km szelvények között,
 - T429J jelű támfal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán Óbarok C ág 0+040 – 0+200 km szelvények között,
 - T464B jelű támfal az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalán a 46+255 – 46+500 km szelvények között,
 - T488B jelű támfal az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalán a 48+784 – 48+928 km szelvények között,
 - T577J jelű támfal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán a 57+660 – 57+710 km szelvények között,
 - T581J jelű támfal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán a 58+080 – 58+160 km szelvények között,
 - T582J jelű támfal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán a 58+220 – 58+260 km szelvények között,
 - T592J jelű támfal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán a 59+200 – 59+340 km szelvények között,
 - T595J jelű támfal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán a 59+460 – 59+560 km szelvények között,
 - T596B jelű támfal az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalán a 59+640 – 59+700 km szelvények között,

– zajárnyékoló falak:

az M1 autópálya:

- 18+470 - 18+610 km szelvény között a BT-J1-1 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: BT-J1-1) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
- 18+815 - 19+417 km szelvény között a BT-J1-3 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: BT-J1-3) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
- 19+470 - 20+433 km szelvény között a BT-J3 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: BT-J3) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
- 18+470 - 20+200 km szelvény között a BT-K1 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: BT-K1) az M1 autópálya elválasztó sávjában,
- 19+090 - 20+430 km szelvény között a BT-B1 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: BT-B1) az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalon,
- 20+800 - 21+280 km szelvény között a P-J1 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: P-J1) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
- 25+739 - 26+202 km szelvény között a H-B1 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: BT-J1-1) az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalon,
- 33+500 - 33+936 km szelvény között a BI-B1 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: BI-B1) az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalon,
- 33+913 - 35+025 km szelvény között a BI-B2 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: BI-B2) az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalon,
- 35+010 - 35+377 km szelvény között a BI-B3 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: BI-B3) az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalon,
- 36+047 - 36+820 km szelvény között a BI-B4 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: BI-B4) az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalon,
- 34+999 - 35+506 km szelvény között a BI-J1 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: BI-J1) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
- 35+490 - 35+789 km szelvény között a BI-J2 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: BI-J2) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
- 35+770 - 36+030 km szelvény között a BI-J3 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: BI-J3) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
- 34+300 - 35+800 km szelvény között a BI-K1 jelű zajárnyékoló fal,
- 40+640 - 40+920 km szelvény között az Ó-B1 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: Ó-B1) az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalon,
- 40+904 - 41+871 km szelvény között az Ó-B2 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: Ó-B2) az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalon,
- 40+991 - 41+870 km szelvény között az Ó-J1 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: Ó-J1) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
- 40+699 - 41+546 km szelvény között az Ó-K1 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: Ó-K1) az M1 autópálya elválasztó sávjában,
- 44+200 - 44+671 km szelvény között az N-J1 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: N-J1) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
- 44+650 - 44+695 km szelvény között az N-J2 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: N-J2) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
- 44+725 - 45+073 km szelvény között az N-J3 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: N-J3) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
- 45+058 - 45+722 km szelvény között az N-J4 jelű zajárnyékoló fal (a továbbiakban: N-J4) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,

- 56+076 - 56+730 km szelvény között zajárnyékoló fal (a továbbiakban: T-J1) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
- 56+770 - 57+100 km szelvény között zajárnyékoló fal (a továbbiakban: T-J2) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
- 57+155 - 57+285 km szelvény között zajárnyékoló fal (a továbbiakban: T-J3) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
- 57+270 - 57+760 km szelvény között zajárnyékoló fal (a továbbiakban: T-J4) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
- 57+756 - 58+485 km szelvény között zajárnyékoló fal (a továbbiakban: T-J5) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
- 58+450 - 58+960 km szelvény között zajárnyékoló fal (a továbbiakban: T-J6) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
- 58+915 - 59+185 km szelvény között zajárnyékoló fal (a továbbiakban: T-J7) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
- 59+160 – 59+430 km szelvény között zajárnyékoló fal (a továbbiakban: T-J8) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
- 59+391 (térsegetől) - (60+400 km szelvény térsége) Tatabánya - Újváros csomópont „A” csomóponti ág 0+155 km szelvény között (a továbbiakban: T-J9) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
- 60+350 - 60+565 km szelvény között zajárnyékoló fal (a továbbiakban: T-J10) az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalon,
- 56+601 - 58+540 km szelvény között zajárnyékoló fal (a továbbiakban: T-K1) az M1 autópálya elválasztó sávjában,
- 58+710 - 60+115 km szelvény között zajárnyékoló fal (a továbbiakban: T-K2) az M1 autópálya elválasztó sávjában,
- 60+285 - 60+664 km szelvény között zajárnyékoló fal (a továbbiakban: T-K3) az M1 autópálya elválasztó sávjában,
- 56+163 - 56+600 km szelvény között zajárnyékoló fal (a továbbiakban: T-B1) az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalon,
- 57+085 - 57+539 km szelvény között zajárnyékoló fal (a továbbiakban: T-B2-1) az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalon,
- 57+530 – 57+720 km szelvény között zajárnyékoló fal (a továbbiakban: T-B2-2) az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalon,
- 57-696 - 59+190 km szelvény között zajárnyékoló fal (a továbbiakban: T-B2-3) az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalon,
- 59+170 – 59+340 km szelvény között zajárnyékoló fal (a továbbiakban: T-B3) az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalon,
- 59+335 – (60+565 km szelvény térsége) Tatabánya - Újváros csomópont „D” csomóponti ág 0+255 km szelvény között zajárnyékoló fal (a továbbiakban: T-B4-1) az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalon,
- 60+560 – 60+660 km szelvény között zajárnyékoló fal (a továbbiakban: T-B4-2) az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalon,
- Tatabánya - Újváros csomópont „C” csomóponti ág 0+120 km szelvény (60+625 km szelvény térsége) – 61+100 km szelvény között zajárnyékoló fal (a továbbiakban: T-B4-3) az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalon.

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

1. Útépítés, vízépités:

Az M1 autópálya Budapest (M0) – 47+200 km sz. közötti szakaszán a közlekedési létesítmények helyszínrajzi, magassági és keresztmetszeti kialakítását az UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. által készített, 3003 tervszámú, „1.A1. Útépítés - Autópálya” és „1.D1. Vízépités – Autópálya” elnevezésű szakági tervek alapján készített kiviteli terv szerint kell megépíteni.

Az M1 autópálya II. tervezési szakasz, M1 autópálya 47+200 km sz. – Tatabánya-Újváros csomópont közötti szakaszán a közlekedési létesítmények helyszínrajzi, magassági és keresztmetszeti kialakítását az UTIBER Közúti Beruházó Kft. által készített, 43.503 tervszámú, „2.A1. Útépítés – Autópálya” és „2.D1. Vízépités – Autópálya” elnevezésű szakági tervek alapján készített kiviteli terv szerint kell megépíteni.

1.1. Tervezési alapadatok:

- Az M1 autópálya 2x3 sávra bővített kialakítása főbb keresztmetszeti adatok

Forgalmi sáv szélessége:	3,75 m
Forgalmi sávok száma:	2x3
Középső elválasztó sáv szélessége:	5,00 m
A belső biztonsági sáv szélessége:	0,50 m
A külső biztonsági sáv szélessége:	0,25 m
Főpálya kopóréteg szélessége	
2x3 sáv esetén:	15,75 m
2x4 sáv esetén:	19,50 m
Üzemi sáv szélessége:	
2x3 sáv esetén:	3,75 m (+ 0,25 m biztonsági sáv)
2x4 sáv esetén:	3,00 m
Leálló öböl szélessége:	4,00 m
Padka	
Üzemi sáv mellett 2x3 sáv esetén:	1,50 m
Üzemi sáv mellett 2x4 sáv esetén:	1,00 m
Gyorsító-lassító sáv mellett	2,00 m
Leállóöböl mellett	1,25 m
Korona szélesség:	38,00 - 46,50 m

- Csomóponti ágak egy forgalmi sávval

Forgalmi sáv szélessége:	5,50 m
Száma:	1 sáv
A belső biztonsági sáv szélessége:	0,25 m
A külső biztonsági sáv szélessége:	0,25 m
Kopóréteg szélessége	6,00 m
Padka	1,25 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	1,25 m
Korona szélesség	10,00 m

- 1.2. 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.
- 1.3. Az 52+000 km szelvénybe tervezett üzemi átjáró csomóponti ágai lekerekítő íveinek sugarát – a közútkezelő járművei kanyarodási igényének figyelembe vételével – a kiviteli tervben felül kell vizsgálni.
- 1.4. Az M1 autópálya 57+500 km szelvény térségében található Turul kétoldali egyszerű pihenőhely vízelvezetését a pihenőhelyi 2.B1.576 j. hídegyüttes víztelenítéshez illeszkedve a kiviteli tervben részleteiben ki kell dolgozni.
- 1.5. Az építési- és bontási munkálatok során a munkaterület lehatárolásánál különös tekintettel kell lenni az M1 autópályán közlekedők biztonságára, a vonatkozó útügyi műszaki előírások betartása mellett.

2. Forgalomtechnika:

Az M1 autópálya Budapest (M0) – 47+200 km sz. közötti szakaszán a közlekedési létesítmények forgalomtechnikai kialakítását az UNITEF-SZALAMANDRA Mérnöki Iroda Kft. által készített, 7620 tervszámú, „1.C1. Forgalomtechnika - Autópálya” elnevezésű szakági terv alapján készített kiviteli terv szerint kell megvalósítani.

Az M1 autópálya II. tervezési szakasz, M1 autópálya 47+200 km sz. – Tatabánya-Újváros csomópont közötti szakaszán a közlekedési létesítmények forgalomtechnikai kialakítását a NENT – Terv Kft. által készített, N50/2019 tervszámú, „C1. Forgalomtechnika” elnevezésű szakági terv 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 Útügyi 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 kivitelezés során szükséges tereléseknél a közlekedésbiztonság érdekében a vonatkozó útügyi műszaki előírások betartása kötelező.
- 2.3. Az építés alatti ideiglenes forgalmi rendet, szükséges tereléseket – a meglévő közlekedési létesítmények területén – a közútkezelő Magyar Közút NZrt. jóváhagyásával ellátott Ideiglenes forgalomszabályozási tervek szerint, a Magyar Közút NZrt. bevonásával kell elvégezni.
- 2.4. 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 engedély szerint, a Magyar Közút NZrt. bevonásával kell elvégezni.
- 2.5. A forgalmi sávok elválasztó terelővonalait egymással párhuzamosan kell felfesteni (a terelővonalak kezdetének és végének egy szelvénybe kell esnie).

2.6. Az M1 autópálya 17+843,74 km szelvényében lévő 1. sz. főúti csomópont (Biatorbágyi csomópont) „C” jelű csomóponti ágán 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

2.7. Az M1 autópálya 21+775,46 km szelvényében lévő Sasfészek-tó komplex pihenőhely és forgalmi csomópont „A” és „I” jelű csomóponti ágainak az „E” pihenőhelyi csomóponti ágával alkotott kereszteződésében a csomóponti láthatóság figyelembevételével a kiviteli tervben meg kell vizsgálni:

- a különösen veszélyes helyekre – pl. útkereszteződés területére – szaggatott vonallal körülhatárolt sárga színű útburkolati jel (Kresz 158/e. ábra) felfestését, vagy
- az „A” jelű csomóponti ágon „Útkereszteződés alárendelt úttal” (89/a. ábra) veszélyt jelző tábla kihelyezését.

2.8. Az M1 autópálya 21+775,46 km szelvényében lévő Sasfészek-tó komplex pihenőhely és forgalmi csomópont két körforgalmú csomópontját összekötő úton az 1. sz. főút felé haladó irány számára „Szembejövő forgalom” (Kresz 72. ábra) jelzőtáblát kell kihelyezni a 60 km-es „Sebességkorlátozás” jelzőtábla fölé.

2.9. Az M1 autópálya 42+775 km szelvényében lévő Óbaroki komplex pihenőhelyen a „Kijelölt gyalogosátkelőhely” (Kresz 103. ábra) jelzőtáblákat és a „Gyalogosátkelőhely” (Kresz 152. ábra) burkolati jeleket nem kell kihelyezni, illetve felfesteni. Ugyanitt a „Gyalogosátkelés” (Kresz 83. ábra) helyett a „Gyalogosok” (Kresz 95/a. ábra) veszélyt jelző táblákat kell kihelyezni.

2.10. Az M1 autópálya 47+984,63 km szelvényében lévő 8113 j. úti csomópontban (Szárligeti csomópont), a „B” és a „D” jelű csomóponti ágak gyorsító sávjaiban 3-3 db terelőnyilat (Kresz 151. ábra) kell felfesteni.

2.11. Az 54+000 km szelvény térségében lévő Harkályosi pihenőhely lassító és gyorsító sávjaiban 3-3 db terelőnyilat (Kresz 151. ábra) kell felfesteni.

2.12. Az M1 autópálya 55+971,84 km szelvényében lévő forgalmi csomópontban (Tatabánya-Óváros csomópont):

- a „B” és a „D” jelű csomóponti ágak gyorsító sávjaiban 3-3 db terelőnyilat (Kresz 151. ábra) kell felfesteni,
- az összekötő ág 0+000 km szelvényében a „Veszélyes útkanyarulat balra” (Kresz 64. ábra) helyett „Veszélyes útkanyarulat jobbra” (Kresz 65. ábra) veszélyt jelző táblát kell kihelyezni,
- a „D” jelű csomóponti felhajtó ágon a „Besorolás rendjét jelző tábla”-kat (Kresz 116. ábra) az alattuk kihelyezett kiegészítő táblákon jelzett távolságoknak megfelelő szelvénybe kell elhelyezni, vagy a kiegészítő táblákon a tényleges távolságot kell feltüntetni,
- a „C” jelű csomóponti lehajtó ág 0+500 km szelvényét követően az „E” összekötő ágra történő átsorolásnál a záróvonal, terelő vonal sorrendet megfordítva terelővonalat és záróvonalat kell felfesteni („C” ágról az „E” ágra történő haladás figyelembe vételével).

2.13. Az 57+500 km szelvény térségében lévő Turul pihenőhely lassító és gyorsító sávjaiban 3-3 db terelőnyilat (Kresz 151. ábra) kell felfesteni.

2.14. Az M1 autópálya 60+465,52 km szelvényében lévő forgalmi csomópontban (Tatabánya-Újváros csomópont):

- az „E” jelű csomóponti ág végén, az 1. sz. főúti csomópont gyalogos átkelőhelyeit minden forgalmi irányból „Kijelölt gyalogosátkelőhely” (Kresz 103. ábra) közúti jelzőtáblával jelezni kell

(az „E” jelű csomóponti ágról Tatabánya irányában, illetve a Tata irányából az „E” jelű felhajtó ágra hiányoznak a „Kijelölt gyalogosátkelőhely” közúti jelzőtáblák),

- a „D” jelű csomóponti ágra vonatkozóan, a „C” és „D” jelű csomóponti ág összekötő ágának 0+500 km szelvényében „Sebességkorlátozás” 40 (Kresz. 30 ábra) jelzőtáblát kell kihelyezni,
- a jobb pályán a 61 km szelvény térségében a „Besorolás rendjét jelző tábla”-kat (Kresz. 116. ábra) az alattuk kihelyezett kiegészítő táblákon jelzett távolságoknak megfelelő szelvénybe kell elhelyezni, vagy a kiegészítő táblákon a tényleges távolságot kell feltüntetni, továbbá a „Besorolás rendjét jelző tábla”-knak a 3 forgalmi sáv helyett 2 forgalmi sávot kell jelezniük,
- a jobb pályán a 60+015 km szelvénybe tervezett „Besorolás rendjét jelző tábla”-nak a 3 forgalmi sáv helyett 2 forgalmi sávot kell jeleznie,
- a jobb pályán az 59+350 km szelvénytől kezdődően kihelyezett „Besorolás rendjét jelző tábla”-kat, és előjelző táblákat bal és jobb oldalon is ki kell helyezni
- a jobb pálya 60+100 km szelvényben – I. ütemű kialakítás – a forgalmi sávok kótázását a sávszűkítésnek megfelelően kell jelölni a kiviteli tervben (3,75 m helyett 3,25 m).

3. Műtárgyépítés (hidak, támfalak)

3.1. Új hidak építése, meglévő hidak részleges átépítése, szélesítése, teljes körű átépítése, általános előírások

- 3.1.1. A 4 m szabad nyílást meghaladó hidak építését/átépítését 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 erőtaní számítás, 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 Ütügyi Műszaki Előírásokban és a kiviteli tervek készítésekor érvényben lévő egyéb Ütügyi Műszaki Előírásokban, szabványokban foglaltaknak megfelelően kell elkészíteni. A kiviteli tervdokumentációt az e-UT 07.01.11:2011 számú Ütügyi 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 erőtaní számítás az e-UT 07.01.12:2011 számú Ütügyi Műszaki Előírásban foglaltak szerint kell benyújtani. A gépi számítás 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. Átépítésre 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.

- 3.1.8. Átépítésre kerülő hidaknál a kiviteli tervdokumentációnak tartalmazni kell bontási tervet a bontási technológia részletes leírásával. A részletes statikai számításban vizsgálni kell a megmaradó szerkezetek átépítés közbeni állapotát is (pl. meglévő síkalap melletti cölöpözés, ha a hídfő átmenetileg nem kitámasztott, stb.). Meg kell határozni – ha szükséges – az átépítés alatt nem álló hídrész statikai szempontból szükséges forgalomkorlátozását.
- 3.1.9. A kivitelezés számára minden egyéb fontos információt fel kell tüntetni a terveken, illetve a műszaki leírásban is.
- 3.1.10. A kiviteli terveknek tartalmaznia kell az ütemezett építés részletes leírását, összhangban a bontási és forgalomtechnikai tervekkel.
- 3.1.11. 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.
- 3.1.12. A részleges és teljes körű átépítési munkálatok során a hidak alatti forgalom biztonságát folyamatosan biztosítani kell, vagy ideiglenes forgalomterelést kell bevezetni az érintett utakon.
- 3.1.13. A részletes geotechnikai szakvéleményeket az e-UT 07.01.11:2011 számú Útügyi 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.
- 3.1.14. 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.
- 3.1.15. 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.
- 3.1.16. Rendelkezni kell arról, hogy a munkagödörből kikerülő anyag visszatöltésre, töltésepítésre felhasználható-e, valamint szerepeltetni kell a süllyedésmérési előírásokat.
- 3.1.17. Több híd esetében ellentmondásos a dokumentáció a pályalemez szigetelése kérdésében (RMA vagy lemezszigetelés). Az Útügyi Műszaki Bizottság 83/2019. (VI.19.) számú ÚB határozat
n) pontja alapján a nem töltésátvezetési hidak esetén bitumenes lemezszigetelés alkalmazható.
- 3.1.18. A vasbeton kerethidak meglévő szerkezeteinek állapotfelmérései és hídvizsgálatai alapján kell a meglévő rész szigeteléséről és annak technológiájáról döntenie.
- 3.1.19. 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.
- 3.1.20. Fokozott visszatartási szintű korlátok tervezése miatt a részletes erőtan számításban az együttdolgozó pályalemez vasalását, valamint a szegélylekötéseket a tényleges ütközőerő komponenseire méretezni kell.
- 3.1.21. 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.
- 3.1.22. A hídkorlátok csatlakozását az útkorlátokhoz meg kell tervezni és a vonatkozó terveken ábrázolni kell. Az e-UT 07.05.11:2010 számú Útügyi Műszaki Előírás 2.1.7. pontja értelmében a korlátok dilatációs mozgását biztosítani kell.
- 3.1.23. Az elvakítás elleni védelmet biztosítani kell.

- 3.1.24. Zajárnyékoló fal építésével érintett hidaknál pótolni kell a falak magasságát és a szerkezeteket azokra méretezni kell.
- 3.1.25. A kiviteli tervekhez csatolni kell a műtárgyak védőföldelési- és villámvédelmi tervét az e-UT 07.01.11:2011 számú Útügyi Műszaki Előírás 4.9.2. pontja betartásával.
- 3.1.26. 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.
- 3.1.27. Főpálya feletti hidak esetén az Útügyi Műszaki Bizottság 83/2019. (VI.19.) számú ÚB határozat m) pontja alapján a víznyelők elhagyhatók, de – amennyiben víznyelő alkalmazása az előírások szerint szükséges lenne – hidraulikai számítással kell igazolni a vízelvezetés működőképességét.
- 3.1.28. A vízelvezetést a befogadókig meg kell tervezni és az általános terveken ábrázolni kell (surrantók, szivárgók, árkok burkolt hosszukkal, lejtésükkel együtt). A surrantók talpárakba való bekötésénél az árkot burkolattal kell ellátni. A kereszt- és burkolatszivárgók kivezetését ábrázolni kell. Az előtöltések talpárkát a befogadókig teljes hosszban burkolni kell.
- 3.1.29. A vizsgáló lépcsőkhöz – az Útügyi Műszaki Bizottság 83/2019. (VI.19.) számú ÚB határozat q) pontján túlmutató esetekben – az egyik oldalon a lépcső oldalához rögzített üzemi korlátot kell tervezni az e-UT 07.01.11:2011 számú Útügyi Műszaki Előírás 4.1. pontjában foglaltaknak megfelelően.
- 3.1.30. 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.
- 3.1.31. Az 1.B1.178, 1.B1.217, 1.B1.416, 1.B1.458, 2.B1.536, 2.B1.572, 2.B1.596, 2.B1.607 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 Útügyi Műszaki Előírás 4. pontja figyelembe vételével.
- 3.1.32. Az átépítések során szükséges segédszerkezetek, munkatérhatárolások, szádfalas megtámasztások tervének jóváhagyása és statikai megfelelőségének ellenőrzése a független mérnök feladatkörébe tartozik.
- 3.1.33. Az autópályával keresztezett közutakon a szükséges forgalomtechnikai elemeket a megyei Kormányhivatal engedélye alapján kell megvalósítani.
- 3.1.34. Be kell tartani a 6. fejezetben hivatkozott közút-, és vízfolyáskezelői, vasútüzemeltetői, tulajdonosi nyilatkozatok hídépítésre vonatkozó előírásait.
- 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 segédszerkezetek 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 jóváhagyatni.
- 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 tényezői 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.

3.3. Támfalak építése, általános előírások

3.3.1. A gabion kosarak feltöltéséhez felhasznált kőanyagnak kellően keménynek, nem hasadónak és az időjárási viszontagságokkal szemben ellenállónak (fagyállónak) kell lennie. A felhasznált kőanyag szemcse nagyságát és minimális szilárdságát a műszaki leírásban foglaltak szerint kell megválasztani.

3.3.2. A háttöltést rétegesen tömörítve kell beépíteni. A tömörség legalább $Tr_p = 95\%$ legyen.

3.3.3. Az építés során szigorúan be kell tartani a műszaki leírás vonatkozó pontjaiban és technológiai utasításban foglaltakat.

3.3.4. A szerkezeteken a későbbi mozgások ellenőrzésére geodéziai mérőcsapokat kell elhelyezni a tervező által megadott helyen.

3.3.5. A támfalak alsó 1 m-es szakaszának (agyagdugó magassága) vízelvezetését meg kell oldani.

3.3.6. A támfal hátszívárgójából érkező csapadékvizek elvezetését a befogadóig meg kell tervezni.

3.3.7. A támfalak üzemeltetéséhez, vizsgálhatóságához szükséges tartozékokat a kezelővel egyeztetni kell.

3.4. Egyedi előírások

Szakági tervező: Unitef83 Műszaki Mérnöki Tervező és Fejlesztő Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12., tervszám: 3003., 2019. június 5.)

3.4.1. 1.B1.178 j. főpálya híd szélesítése az 1. sz. főút felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – részlegesen el kell bontani és szélesíteni kell az alábbiak szerint:

Az átépített híd háromnyílású, 13,03+19,15+13,03 m-es támaszkiosztású, 60,2°-os keresztezésű, 42,38 m keresztmetszeti szélességű, a szélesítés cölöpalapozású, a meglévő rész síkalapozású, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó – a megmaradó részeken 75 cm, az új részeken 70 cm magas – előregyártott vasbetongerendás felszerkezetű, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel.

Biatorbágy Város Jegyzőjének MO/60/6/2019. iktatószámú, 2019. július 3-án kelt előzetes szakhatósági állásfoglalása alapján a szélső nyílás előtöltését úgy kell átalakítani, hogy a távlati kerékpárút átvezetésére alkalmas legyen.

A műszaki leírásban szerepel a bal oldalon zajvédő fal létesítése, amit az általános terv nem tartalmaz. Tisztázandó.

Az általános terven szerepeltetni kell mindkét oldali szélesítés cölöp darabszámát és hosszát.

A műszaki leírásban javítani kell a nyílások és a támaszközök méreteit, valamint az áthidalt út beosztását.

Az általános terven szerepeltetni kell az áthidalt és átvezetett út koronaszélességét.

Az általános terven és a műszaki leírásban összhangba kell hozni a víznyelők számát

3.4.2. 1.B1.178 /01 j. új híd építése az 1. sz. út felett a 'C' csomóponti ág 0+342,95 km szelvényében

A három nyílású műtárgyat 11,00+16,80+10,00 m támaszkiosztással, 92,67°-os keresztezéssel, 8,13 m keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, két szélén konzolos, takarékküreges monolit vasbeton felszerkezettel, H2 visszatartási fokozatú korlátokkal kell megépíteni.

Biatorbágy Város Jegyzőjének MO/60/6/2019. iktatószámú, 2019. július 3-án kelt előzetes szakhatósági állásfoglalása alapján a szélső nyílás előtöltését úgy kell átalakítani, hogy a távlati kerékpárút átvezetésére alkalmas legyen.

A keresztezett út szelvényét egyeztetni kell az általános terven és a műszaki leírásban.

Az általános terven szerepeltetni kell az áthidalt és átvezetett út koronaszélességét.

3.4.3. 1.B1.194 j. főpálya híd teljes átépítése Biatorbágy, Üdülőtelepi út felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – több ütemben el kell bontani és helyére új híd épül az alábbiak szerint:

Az egynyílású hidat 25,80 m támaszközzel, 89,89°-os keresztezéssel, 39,23 m keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, 90 cm magas előregyártott vasbetongerendás felszerkezettel, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel, a bal pálya mindkét szegélyén zajvédő fallal kell megépíteni.

Biatorbágy Város Jegyzőjének MO/60/6/2019. iktatószámú, 2019. július 3-án kelt előzetes szakhatósági állásfoglalása alapján a szélső nyílás előtöltését úgy kell átalakítani, hogy a távlati kerékpárút átvezetésére alkalmas legyen.

Az általános terven szerepeltetni kell az áthidalt és átvezetett út koronaszélességét.

Az általános terven szerepeltetni kell a víznyelők helyét.

A szerkezet alsó élének magassága a mértékadó helyen nem azonos a műszaki leírásban és az általános terven. Javítandó.

Az úrszelvény magassága pontosítandó a műszaki leírásban.

3.4.4. 1.B1.209 j. főpálya híd szélesítése 81106 j. út felett

A meglévő műtárgyat részlegesen el kell bontani és szélesíteni (hosszabbítani) kell az alábbiak szerint:

A zárt vasbeton kerethidat a terven megadottak szerint két irányban kell meghosszabbítani. A keret teljes hossza 113,5 m, támaszköze: 10,75 m. Az újonnan épített keretet a megmaradó rész keresztmetszetével azonos keresztmetszettel, körben kétrétegű bitumenes lemezzsigeteléssel, a keret szegélyein üzemi korláttal kell megépíteni.

A keret alá – a geotechnikai beszámolónak megfelelően – 20 cm-es aljzatbeton, az alá minimum 30 cm vastag, jól tömöríthető, minimum M-2 minőségű talajból készített kiegyenlítő réteget kell beépíteni. Az általános terven a rétegeket ábrázolni kell.

Biatorbágy Város Jegyzőjének MO/60/6/2019. iktatószámú, 2019. július 3-án kelt előzetes szakhatósági állásfoglalása alapján meg kell vizsgálni a távlati kerékpárút átvezetésének lehetőségét a kerethídon belül.

3.4.5. 1.B1.210 j. főpálya híd szélesítése Füzes-patak felett

A meglévő műtárgyat részlegesen el kell bontani és szélesíteni (hosszabbítani) kell az alábbiak szerint:

A vasbeton kerethidat a terven megadottak szerint két irányban kell meghosszabbítani. Az alaplemez teljes hossza 114,10 m. A falakhoz csuklóvasalással kapcsolódó felszerkezet teljes hossza 109,30 m, a híd támaszköze: 5,50 m. Az újonnan épített műtárgyat a megmaradó rész belső keresztmetszetével azonos belső keresztmetszettel, körben kétrétegű bitumenes lemezszigeteléssel, a szegélyeken üzemi korláttal kell megépíteni.

A szerelőbeton alá minimum 30 cm vastag, jól tömöríthető, a geotechnikai beszámolóban meghatározott minőségű ágyazati réteget kell beépíteni. Az általános terven a rétegeket ábrázolni kell.

Műszaki leírásban mederburkolat nélkül patak átvezetés szerepel, míg az általános terven B-5 bevonat. Pontosítandó.

3.4.6. 1.B1.217 j. főpálya híd szélesítése Sasfészek pihenőhelyi út felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – részlegesen el kell bontani és szélesíteni kell az alábbiak szerint:

Az átépített híd háromnyílású, 10,95+13,10+10,95 m-es támaszkiosztású, merőleges keresztezésű, 46,63 m keresztmetszeti szélességű, a szélesítés cölöpalapozású, a meglévő rész síkalapozású, a megmaradó részeken vasbeton pályalemezzel együtt dolgozó UH tartós, a szélesítésnél monolit vasbeton szerkezetű bordás pályalemez felszerkezetű, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel.

Az általános terven szerepeltetni kell az áthidalt és átvezetett út koronaszélességét.

Az általános terven és a műszaki leírásban összhangba kell hozni az áthidalt akadály szelvényszámát és a szerkezet mértékadó alsó élét.

A jobb pálya vízelvezetését felül kell vizsgálni.

3.4.7. 1.B1.228 j. új pálya feletti híd építése F2281 j. földút alatt

A két nyílású hidat 28,00+28,00 m támaszkiosztással, merőleges keresztezéssel, 8,13 m keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, nyitott acél főtartós felszerkezettel, H2 visszatartási fokozatú korlátokkal kell megépíteni.

A keresztezett út szelvényét egyeztetni kell az általános terven és a műszaki leírásban.

A tartalék és a szükséges úrszelvény magasság értékeit összhangba kell hozni a műszaki leírásban és az általános terven.

Az általános terven szerepeltetni kell az áthidalt és átvezetett út koronaszélességét.

3.4.8. 1.B1.229b j. pálya feletti híd megszüntetése dűlőút alatt

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

3.4.9. 1.B1.259 j. főpálya híd szélesítése Sertéstelepi út és Békás-patak felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – részlegesen el kell bontani és szélesíteni kell az alábbiak szerint:

Az átépített híd kétnyílású, 18,95+24,95 m-es támaszkiosztású, merőleges keresztezésű, 43,48 m keresztmetszeti szélességű, a szélesítés cölöpalapozású, a meglévő rész síkalapozású, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó 90 cm magas előregyártott vasbetongerendás felszerkezetű, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel, a bal pálya külső szegélyén zajvédő fallal.

Az általános terven szerepeltetni kell mindkét oldali szélesítés cölöp darabszámát és hosszát.

Az általános terven szerepeltetni kell az átvezetett út koronaszélességét.

Az általános terven és a műszaki leírásban összhangba kell hozni a víznyelők számát.

3.4.10. 1.B1.261 j. főpálya híd szélesítése 1101 j. út felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – részlegesen el kell bontani és szélesíteni kell az alábbiak szerint:

Az átépített híd háromnyílású, 10,83+15,00+10,85 m-es támaszkiosztású, 69,71°-os keresztezésű, 47,73 m keresztmetszeti szélességű, a szélesítés cölöpalapozású, a meglévő rész síkalapozású, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó 37 cm magas előregyártott vasbetongerendás felszerkezetű, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel, a bal pálya külső szegélyén zajvédő fallal.

A statikai számításban szereplő Statikai leírást pontosítani kell.

A 4. támasz cölöp darabszámát javítani kell az általános terven.

A műszaki leírásban javítani kell a 3. nyílás méretét.

Az általános terven szerepeltetni kell az áthidalt és az átvezetett út koronaszélességét.

3.4.11. 1.B1.295 j. új pálya feletti híd építése F2950 j. földút alatt

A két nyílású hidat 32,00+32,00 m támaszkiosztással, merőleges keresztezéssel, 8,13 m keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, nyitott acél főtartós felszerkezettel, H2 visszatartási fokozatú korlátokkal kell megépíteni.

A cölöptalpak szintjét javítani kell a műszaki leírásban.

Az általános terven szerepeltetni kell az áthidalt és átvezetett út koronaszélességét.

3.4.12. 1.B1.295b j. pálya feletti híd megszüntetése dűlőút alatt

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

3.4.13. 1.B1.302 j. főpálya híd szélesítése Kígyós-patak felett

A meglévő műtárgyat részlegesen el kell bontani és szélesíteni (hosszabbítani) kell az alábbiak szerint:

A vasbeton kerethidat a terven megadottak szerint két irányban kell meghosszabbítani. Az alaplemez és a hozzá sarokmereven kapcsolódó falazat teljes hossza 68,135 m. A falakhoz csuklóvasalással kapcsolódó felszerkezet teljes hossza 61,90 m. A híd támaszköze a megmaradó részen: 5,50 m, az új szakaszokon 5,60 m. Az újonnan épített műtárgyat a megmaradó rész belső keresztmetszetével azonos belső keresztmetszettel, körben kétrétegű bitumenes lemezzigeteléssel, a szegélyeken üzemi korláttal kell megépíteni.

A szerkezet alá minimum 30 cm vastag, jól tömöríthető, a geotechnikai beszámolóban meghatározott minőségű ágyazati réteget kell beépíteni.

Az alaplemez alatti rétegeket meg kell nevezni és ábrázolni kell az általános terven.

A kifolyási oldali alaplemez hosszabbítás méretét egyeztetni kell a műszaki leírásban és az általános terven.

3.4.14. 1.B1.321b j. pálya feletti híd megszüntetése dűlőút alatt

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

3.4.15. 1.B1.328 j. főpálya híd szélesítése Sajgó-patak felett

A meglévő műtárgyat részlegesen el kell bontani és szélesíteni (hosszabbítani) kell az alábbiak szerint:

A vasbeton kerethíd a terven megadottak szerint két irányban kell meghosszabbítani. Az alaplemez és a hozzá sarokmereven kapcsolódó falazat teljes hossza 57,22 m. A falakhoz csuklóvasalással kapcsolódó felszerkezet teljes hossza 51,00 m. A híd támaszköze a megmaradó részen: 5,50 m, az új szakaszokon 5,60 m. Az újonnan épített műtárgyat a megmaradó rész belső keresztmetszetével azonos belső keresztmetszettel, körben kétrétegű bitumenes lemezszigeteléssel, a szegélyeken üzemi korláttal kell megépíteni.

A szerkezet alá minimum 30 cm vastag, jól tömöríthető, a geotechnikai beszámolóban meghatározott minőségű ágyazati réteget kell beépíteni.

Az alaplemez alatti rétegeket meg kell nevezni és ábrázolni kell az általános terven.

3.4.16. 1.B1.351 j. főpálya híd teljes átépítése 1104 j. út felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – több ütemben el kell bontani. A helyére új híd épül az alábbiak szerint:

A háromnyílású hidat 12,70+14,78+8,67 m támaszközzel, merőleges keresztezéssel, 48,83 m keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, 37 cm magas előregyártott vasbetongerendás felszerkezettel, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel, a bal pálya mindkét és a jobb pálya külső szegélyein zajvédő fallal kell megépíteni.

A statikai számítás Statikai leírásában foglaltakat felül kell vizsgálni.

A meglévő állapot tervéről hiányoznak a szelvéyszámok. Pótolni kell.

Az 1. támasz cölöpszámát és a 4. támasz cölöpszámát és cölöp hosszát egyeztetni kell a műszaki leírásban és az általános terven.

A víznyelők számát és helyzetét felül kell vizsgálni.

Az általános terven szerepeltetni kell az áthidalt és átvezetett út koronaszélességét.

Szakági tervező: MSC Mérnöki Tervező és Tanácsadó Kft. (1115 Budapest, Sárbogárdi út 16., tervszám: 8452, 2019. június 5.)

3.4.17. 1.B1.359 j. főpálya híd teljes átépítése Szt. László patak felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – az új műtárgy forgalomba helyezése után kell bontani.

Az új, háromnyílású hidat 9,60+14,00+9,60 m támaszközzel, merőleges keresztezéssel, 40,33 m keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, monolit vasbeton felszerkezettel, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel, a jobb pálya külső szegélyén zajvédő fallal kell megépíteni.

A felszerkezet alsó élének mértékadó helyét az általános terven jelölni kell.

Az általános terven szerepeltetni kell az átvezetett út koronaszélességét.

3.4.18. 1.B1.361 j. főpálya híd szélesítése kerékpárút felett

A meglévő műtárgyat részlegesen el kell bontani és szélesíteni (hosszabbítani) kell az alábbiak szerint:

Az előregyártott vasbeton kerethíd fejelemeit ideiglenesen el kell bontani. A műtárgyat a terven megadottak szerint két irányban kell meghosszabbítani, majd a fejelemeket

visszaépíteni. A műtárgy új, teljes hossza 70,47 m, támaszköze 3,30 m. Az újonnan épített részeket a megmaradó résszel megegyező - 3,00/3,00 belméretű vízzáró betonból előregyártott, csapos-tokos vízzáró gumigyűrűs - elemekkel, a két végén üzemi korláttal kell megépíteni.

A szerkezet alá minimum 1,0 m vastag, jól tömöríthető, a geotechnikai beszámolóban meghatározott minőségű ágyazati réteget kell beépíteni.

3.4.19. 1.B1.363 j. főpálya híd szélesítése 11117 j. út felett

A meglévő műtárgyat részlegesen el kell bontani és szélesíteni (hosszabbítani) kell az alábbiak szerint:

A zárt és két végén felülről nyitott U keresztmetszetű vasbeton kerethidat a terven megadottak szerint két irányban kell meghosszabbítani. A keret teljes hossza 79,05 m, támaszköze: 10,75 m. Az újonnan épített monolit keretet a megmaradó rész keresztmetszetével azonos keresztmetszettel, a felső lemezen kétrétegű bitumenes lemezszigeteléssel, a zárt keretszakaszt lezáró szegélyeken üzemi korláttal, a műtárgyon belül mindkét oldalon H2 korláttal kell megépíteni.

A keret alá – a geotechnikai beszámolónak megfelelően – 20 cm-es aljzatbeton, az alá minimum 30 cm vastag, jól tömöríthető, minimum M-2 minőségű talajból készített kiegyenlítő réteget kell beépíteni. Az általános terven a rétegeket ábrázolni kell.

A 11117 j. út műtárgyon átvezetett szakaszának a rétegrendjét meg kell adni az általános terven.

Az űrszelvényt ábrázolni kell a műtárgy keresztmetszetén.

3.4.20. 1.B1.378 j. főpálya híd szélesítése földút felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – részlegesen el kell bontani és szélesíteni kell az alábbiak szerint:

Az átépített híd egynyílású, 20,20 m-es támaszközü, merőleges keresztezésű, 39,23 m keresztmetszeti szélességű, a szélesítés síkalapozású, a meglévő rész síkalapozású, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó 90 cm magas előregyártott vasbetongerendás felszerkezetű, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel.

A síkalapok elkészítésénél figyelembe kell venni a geotechnikai beszámoló erre vonatkozó előírásait.

3.4.21. 1.B1.386 j. főpálya híd szélesítése 10441 j. út felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – részlegesen el kell bontani és szélesíteni kell az alábbiak szerint:

Az átépített híd háromnyílású, 11,00+14,90+11,00 m-es támaszkiosztású, 69,71°-os keresztezésű, 42,38 m keresztmetszeti szélességű, a szélesítés a pilléreknél sík-, a hídfőknél kútalap, a meglévő részhez igazodva, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó 45 cm magas előregyártott vasbetongerendás felszerkezetű, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel.

A síkalapok elkészítésénél figyelembe kell venni a geotechnikai beszámoló erre vonatkozó előírásait.

Az új tartók kontúrját javítani szükséges.

3.4.22. 1.B1.390b j. főpálya híd megszüntetése szénszállító szalag felett

A műtárgyat funkcióvesztés miatt el kell bontani.

3.4.23. 1.B1.391 j. főpálya híd teljes átépítése földút felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – több ütemben el kell bontani. A helyére új híd épül az alábbiak szerint:

Az egyynyílású hidat 25,00 m támaszközzel, 90°-os keresztezéssel, 42,38 m keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, 90 cm magas előregyártott vasbetongerendás felszerkezettel, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel kell megépíteni.

Felül kell vizsgálni a régi és az új műtárgy egymáshoz képesti helyzetét.

A felszerkezet beosztását úgy kell megjeleníteni az általános terven, hogy az összevethető legyen a műszaki leírásban foglaltakkal (kótázás).

3.4.24. 1.B1.404 j. főpálya híd szélesítése dűlőút felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – részlegesen el kell bontani és szélesíteni kell az alábbiak szerint:

Az átépített híd egyynyílású, 8,80 m-es támaszközü, 90°-os keresztezésű, 40,13 m keresztmetszeti szélességű, a szélesítés síkalapozású, a meglévő rész síkalapozású, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó 30 cm magas előregyártott vasbetongerendás felszerkezetű, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel.

Az önkormányzati út úrszelvényének magassága miatt a hídszerkezetet a forgalomtechnikai jelzések mellett fizikai védelemmel is el kell látni.

A síkalapok elkészítésénél figyelembe kell venni a geotechnikai beszámoló erre vonatkozó előírásait.

3.4.25. 1.B1.413 j. főpálya híd szélesítése Bicskei gyalogút felett

A meglévő műtárgyat részlegesen el kell bontani és szélesíteni (hosszabbítani) kell az alábbiak szerint:

A zárt kerethidat a terven megadottak szerint két irányban kell meghosszabbítani.

A keret teljes hossza: a zárt részen 40,19 m, a nyitott részen 4,30 m, támaszköze: 3,35 m.

Az újonnan épített keretet a megmaradó rész belső keresztmetszetével azonos belső keresztmetszettel, változó födémlemez vastagsággal, a maradó rész födémlemezének kiegészítő felbetonozásával, a felső lemezen teljes hosszán kétrétegű bitumenes lemezszigeteléssel, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel, a jobbpálya külső szegélyén és a bal pálya mindkét szegélyén zajvédő fallal kell megépíteni.

A keret alá – a geotechnikai beszámolónak megfelelően – 20 cm-es aljzatbeton, az alá minimum 30 cm vastag, jól tömöríthető, minimum M-2 minőségű talajból készített kiegyenlítő réteget kell beépíteni. Az általános terven a rétegeket ábrázolni kell.

3.4.26. 1.B1.416 j. főpálya híd szélesítése Váli víz és 8101. j. út felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – részlegesen el kell bontani és szélesíteni kell az alábbiak szerint:

Az átépített híd négynyílású, 15,00+23,20+17,20+15,00 m-es támaszkiosztású, 59°-os ferdeségű az M1 autópálya és a 8101 j. út keresztezésében, 40,33 m keresztmetszeti szélességű, a meglévő rész Soil Mec cölöp alapozású, a szélesítés fűrt cölöp alapozású, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó 90 cm magas előregyártott vasbetongerendás

felszerkezetű, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel, a külső szegélyeken zajvédő fallal.

Az 5. támasz cölöpszámain felül kell vizsgálni az általános terven.

Az 1. hídfő cölöpösszefogó szintjét egyeztetni kell a műszaki leírásban és az általános terven.

A felszerkezet beosztását úgy kell megjeleníteni az általános terven, hogy az összevethető legyen a műszaki leírásban foglaltakkal (kótázás).

3.4.27. 1.B1.427 j. új pálya feletti híd építése Pihenőhelyi út alatt

A kétnyílású hidat 35,90+33,90 m támaszkiosztással, merőleges keresztezéssel, 10,88 m keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, üzemben előregyártott hegesztett acél hídgerendával együttdolgozó pályalemezes felszerkezettel, H2 visszatartási fokozatú korlátokkal és a jobboldali szegélyen pálcás korláttal kell megépíteni.

A csatlakozó út rétegrendjét az általános terven jelölni kell.

A szegélyen a közvilágítási oszlopokat és a korlátokat (H2 és pálcás korlát) a műszaki előírások betartásával kell elhelyezni. A kiviteli tervben metszeten kell bemutatni a oszlopok és korlátok egymáshoz képesti helyzetét.

3.4.28. 1.B1.432b j. pálya feletti híd megszüntetése Pihenőhelyi út alatt

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

3.4.29. 1.B1.447 j. új pálya feletti híd építése földút és vadátjáró alatt

A kétnyílású hidat 32,10+28,10 m támaszkiosztással, 90°-os keresztezési szöggel, 23 m keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, üzemben előregyártott hegesztett acél hídgerendával együttdolgozó vasbeton pályalemezes felszerkezettel, kétoldali rönksorral, vadvédő kerítéssel és üzemi korláttal kell megépíteni.

Az általános terv felülnézeten a keresztezett földút pályaszintjét javítani kell.

3.4.30. 1.B1.447b j. pálya feletti híd megszüntetése földút alatt

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

3.4.31. 1.B1.452 j. főpálya híd teljes átépítése Nagyegyházi gyalogút felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – több ütemben el kell bontani. A helyére új híd épül az alábbiak szerint:

Az új műtárgyat 3,50/3,00 belméretű, vízzáró betonból előregyártott vasbeton keretelemekből, csapos-tokos vízzáró gumigyűrűs kötéssel, 57,15 m hosszban, 3,85 m támaszközzel, merőleges keresztezéssel, a kerethíd mindkét végén üzemi korláttal, a kerethíd elemek alatt min. 40 cm talajcserével kell megépíteni.

A kerethíd belsejében vandálbiztos közvilágítást kell kiépíteni.

3.4.32. 1.B1.458 j. főpálya híd teljes átépítése 8101. j. út felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – több ütemben el kell bontani. A helyére új híd épül az alábbiak szerint:

A kétnyílású hidat a bal pályán 29,28+23,28 m, a jobb pályán 27,28+25,28 m támaszközzel, 60°-os keresztezéssel, 39,63 m keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, 90 cm magas előregyártott vasbetongerendás felszerkezettel, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3

visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel, a külső szegélyeken üzemi járdával kell megépíteni.

Az M1 autópálya pályaszintje a kereszteződében egyeztetendő a műszaki leírásban és az általános terven.

A felszerkezet beosztását úgy kell megjeleníteni az általános terven, hogy az összevethető legyen a műszaki leírásban foglaltakkal (kótázás).

Szakági tervező: Speciálterv Építőmérnöki Kft., tervszám: Ht.19.005., 2019.június 5.)

3.4.33. 2.B1.479 j. főpálya híd szélesítése Bányaüzemi út felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – részlegesen el kell bontani és szélesíteni kell az alábbiak szerint:

Az átépített híd háromnyílású, 10,80+12,90+10,80 m-es támaszkiosztású, merőleges keresztezésű, 41,88 m keresztmetszeti szélességű, a szélesítés cölöpalapozású, a meglévő rész síkalapozású, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó 70 cm magas előregyártott vasbetongerendás felszerkezetű, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel.

A műszaki leírásból törölni kell a zajárnyékoló fal építésére vonatkozó előírást, a hídra geometriailag nem telepíthető.

Az általános terven javítani kell mindkét oldali szélesítés cölöp darabszámát és hosszát.

3.4.34. 2.B1.499 j. főpálya híd szélesítése Mesterberki dűlőút felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – részlegesen el kell bontani és szélesíteni kell az alábbiak szerint:

Az átépített híd egynyílású, 8,60 m támaszközü, merőleges keresztezésű, 38,13 m keresztmetszeti szélességű, a szélesítés cölöpalapozású, a meglévő rész síkalapozású, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó 30 cm magas előregyártott vasbetongerendás felszerkezetű, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel.

A műszaki leírásból törölni kell a zajárnyékoló fal építésére vonatkozó előírást, a hídra geometriailag nem telepíthető.

Az általános terven javítani kell mindkét oldali szélesítés cölöp darabszámát.

3.4.35. 2.B1.520 j. új főpálya híd építése földút és Tarján-patak felett

Az egynyílású hidat 20,65 m támaszközzel, 90°-os keresztezési szöggel, 39,98 m keresztmetszeti szélességgel, mélyalapozású, alul nyitott, kitámasztott vasbeton keretszerkezetként kell megépíteni.

3.4.36. 2.B1.520b j. főpálya híd megszüntetése földút felett

A műtárgy megszüntetése (eltömedékelés vagy bontás) a műtárgy funkcióját átvevő új, 520. jelű pályahíd forgalomba helyezését követően kezdődhet meg.

3.4.37. 2.B1.521b j. főpálya híd megszüntetése Tarján-patak felett

A műtárgy megszüntetése (eltömedékelés vagy bontás) a műtárgy funkcióját átvevő új, 520. jelű pályahíd forgalomba helyezését követően kezdődhet meg.

3.4.38. 2.B1.528 j. főpálya híd szélesítése 1119. j.út felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – részlegesen el kell bontani és szélesíteni kell az alábbiak szerint:

Az átépített híd háromnyílású, 11,75+14,90+11,75 m támaszkiosztású, merőleges keresztezésű, 39,13 m keresztmetszeti szélességű, a szélesítés cölöpalapozású, a meglévő

rész síkalapozású, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó 70 cm magas előregyártott vasbetongerendás felszerkezetű, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel.

3.4.39. 2.B1.536 j. főpálya híd teljes átépítése Malom-árok felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – több ütemben el kell bontani. A helyére új híd épül az alábbiak szerint:

A háromnyílású hidat 19,24+27,64+17,20 m támaszkiosztással, 60°-os keresztezéssel, 44,88 m keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozással, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, 90 cm magas előregyártott vasbetongerendás felszerkezettel, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel kell megépíteni.

A 2-3 nyílás közvetlenül a patakba vezetett vízelvezetését az érintett kezelőkkel egyeztetni kell.

3.4.40. 2.B1.542 j. főpálya híd szélesítése Erdőgazdasági út felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – részlegesen el kell bontani és szélesíteni kell az alábbiak szerint:

Az átépített híd egynyílású, 12,84 m támaszközü, 72°-os keresztezésű, 43,38 m keresztmetszeti szélességű, a szélesítés cölöpalapozású, a meglévő rész síkalapozású, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó 70 cm magas előregyártott vasbetongerendás felszerkezetű, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel.

3.4.41. 2.B1.559 j. főpálya híd szélesítése 10449. j. út felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – részlegesen el kell bontani és szélesíteni kell az alábbiak szerint:

Az átépített híd háromnyílású, 11,20+15,10+11,00 m támaszkiosztású, merőleges keresztezésű, 41,88 m keresztmetszeti szélességű, a szélesítés cölöpalapozású, a meglévő rész síkalapozású, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó 37 cm magas előregyártott vasbetongerendás felszerkezetű, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel.

3.4.42. 2.B1.567b j. pálya feletti híd megszüntetése Turul út alatt

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

3.4.43. 2.B1.567 j. új pálya feletti híd építése Turul út alatt

A kétnyílású hidat 30,13+36,13 m támaszkiosztással, 73°-os keresztezési szöggel, 10,88 m keresztmetszeti szélességgel, cölöpalapozású, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó, nyitott acél főtartós felszerkezettel, H2 visszatartási fokozatú korlátokkal, jobb oldali szegélyén járdaátvezetéssel kell megépíteni.

3.4.44. 2.B1.572 j. főpálya híd szélesítése Gödöri dűlőút felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – részlegesen el kell bontani és szélesíteni kell az alábbiak szerint:

Az átépített híd háromnyílású, bal pálya 17,01+23,22+22,85 m, jobb pálya 22,99+23,19+16,90 m támaszkiosztású, 44°-os keresztezésű, 43,08 m keresztmetszeti szélességű, a szélesítés cölöpalapozású, a meglévő rész síkalapozású, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó 90 cm magas előregyártott vasbetongerendás felszerkezetű, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3

visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel, a külső szegélyeken és az elválasztó sávban zajárnyékoló falak épülnek.

A műszaki leírásban jelezni kell a zajárnyékoló falak beépítését, meg kell adni magasságukat és a szerkezetet azokra méretezni kell.

3.4.45. 2.B1.576 j. főpálya híd szélesítése Pihenőhelyi gyalogút felett

A meglévő, 3 tagból álló műtárgyat az alábbiak szerint kell átépíteni:

A B1 jelű út alatti „A” hídrészt – részleges bontását követően – a terven megadottak szerint egyoldalon meg kell meghosszabbítani, új teljes hossza 29,32 m, támaszköze 3,35 m. Az újonnan épített rész a megmaradó résszel megegyező, 3,00/3,00 m belméretű vasbeton keret.

A főpálya alatti „B” jelű hídrészt – részleges bontását követően – a terven megadottak szerint kétoldalon meg kell meghosszabbítani, új teljes hossza 52,83 m, támaszköze 3,35 m. Az újonnan épített rész a megmaradó résszel megegyező, 3,00/3,00 m belméretű vasbeton keret. A jobboldali szélesítés szegélyére H3 visszatartási fokozatú hídkorlát és zajárnyékoló fal építendő.

A kerethíd belsejében vandálbiztos közvilágítást kell kiépíteni.

A J1 jelű út alatti „C” jelű hídrészt teljes körűen el kell bontani, majd 52,83 m hosszban újjá kell építeni. A híd támaszköze 3,35 m, a vasbeton keret belmérete 3,00/2,90 m.

Az aluljárórészek közé, azokra merőlegesen, újonnan építendő a B1 és J1 jelű támfalas, rámpás járófelületű, felülről nyitott vasbeton keretek, 71,28 m ill. 86,25 m hosszban.

A régi és új részek együttdolgozását biztosítani kell.

A „B” jelű hídrész méretezésénél a zajárnyékoló falat figyelembe kell venni.

A hídeggyüttes víztelenítését – illeszkedve a Turul pihenőhely vízelvezetéséhez – a kiviteli tervben részleteiben ki kell dolgozni.

3.4.46. 2.B1.581 j. főpálya híd szélesítése Tatabánya 3. sz. városi út felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – részlegesen el kell bontani és szélesíteni kell az alábbiak szerint:

Az átépített híd háromnyílású, 14,75+14,90+10,75 m támaszkiosztású, merőleges keresztezésű, 43,08 m keresztmetszeti szélességű, a meglévő rész és a szélesítés síkalapozású, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó 70 cm magas előregyártott vasbetongerendás felszerkezetű, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel, a külső szegélyeken és az elválasztó sávban zajárnyékoló falak épülnek.

3.4.47. 2.B1.590 j. főpálya híd szélesítése Tatabánya 5. sz. városi út felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – részlegesen el kell bontani és szélesíteni kell az alábbiak szerint:

Az átépített híd háromnyílású, 10,75+10,88+10,75 m támaszkiosztású, merőleges keresztezésű, 40,33 m keresztmetszeti szélességű, a meglévő rész síkalapozású, a szélesítés cölöpalapozású, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó 70 cm magas előregyártott vasbetongerendás felszerkezetű, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel, a külső szegélyeken és az elválasztó sávban zajárnyékoló falak épülnek.

3.4.48. 2.B1.596 j. főpálya híd szélesítése Tatabánya 8. sz. városi út felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – részlegesen el kell bontani és szélesíteni kell az alábbiak szerint:

Az átépített híd háromnyílású, 11,04+14,77+10,94 m támaszkiosztású, 60°-os keresztezésű, 40,33 m keresztmetszeti szélességű, a meglévő rész és a szélesítés síkalapozású, vasbeton pályalemezzel együttműködő 70 cm magas előregyártott vasbetongerendás felszerkezetű, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel, a külső szegélyeken és az elválasztó sávban zajárnyékoló falak épülnek.

3.4.49. 2.B1.600 j. főpálya híd szélesítése Tatabánya Újvárosi gyalogút felett

A meglévő műtárgyat részlegesen el kell bontani és szélesíteni (hosszabbítani) kell az alábbiak szerint:

A zárt kerethidat a terven megadottak szerint két irányban kell meghosszabbítani, a keret új hossza: 56,15 m, támaszköze: 3,35 m. A keret mindkét végét a zajárnyékoló falak bekötésére alkalmas módon kell kialakítani és a szerkezetet méretezni.

A kerethíd belsejében vandálbiztos közvilágítást kell kiépíteni.

Az újonnan épített keretet a megmaradó rész belső keresztmetszetével azonos belső keresztmetszettel, a felső lemez teljes hosszán kétrétegű bitumenes lemezszigeteléssel kell megépíteni.

A keret alá – a geotechnikai beszámolónak megfelelően – 20 cm-es aljzatbeton, az alá minimum 30 cm vastag, jól tömöríthető, minimum M-2 minőségű talajból készített kiegyenlítő réteget kell beépíteni. Az általános terven a rétegeket ábrázolni kell.

3.4.50. 2.B1.604 j. főpálya híd szélesítése 10402. j. út felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – részlegesen el kell bontani és szélesíteni kell az alábbiak szerint:

Az átépített híd háromnyílású, 11,75+16,90+11,75 m-es támaszkiosztású, merőleges keresztezésű, 44,58 m keresztmetszeti szélességű, a meglévő síkalapozású, a szélesítés fűrt cölöp alapozású, vasbeton pályalemezzel együttműködő 70 cm magas előregyártott vasbetongerendás felszerkezetű, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel, a külső szegélyeken és az elválasztó sávban zajvédő fallal.

3.4.51. 2.B1.607 j. főpálya híd szélesítése 1. sz. út és vasút felett

A meglévő műtárgyat – a bontási tervnek megfelelően – részlegesen el kell bontani, a megmaradó szerkezeti elemeket meg kell erősíteni és a hidat meg kell szélesíteni az alábbiak szerint:

Az átépített híd ötnyílású, 14,68+21,58+21,42+21,34+14,45 m-es támaszkiosztású, 48,7°-os ferdeségű, 47,83 m keresztmetszeti szélességű, a szélesítés fűrt cölöp alapozású, a meglévő szerkezet síkalapozású, a szélesítés merevbetétes monolit vasbeton szerkezet, a meglévő felszerkezet takarékküreges vasbeton, a külső szegélyeken H3 visszatartási fokozatú korlátokkal, az elválasztó sávban H3 visszatartási fokozatú beton terelőelemekkel, a külső szegélyeken zajvédő fallal.

A MÁV Üzemeltetési Főigazgatóság Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest által 2019. július 11-én kelt, 27449/2019/MAV iktatószámom kiadott Vasútüzemeltetési nyilatkozatban foglaltaknak megfelelően a vasút felett biztosítani kell a szükséges teret (6,50 m+0,25 m tartalék), ezért az engedélyezési tervben bemutatott löttbetonos felszerkezet megerősítés helyett a kiviteli tervben más technológiai megoldást kell kidolgozni.

A régi, megmaradó szerkezetek teherbírása nem megfelelő, erősíteni kell azokat. A kiviteli terv készítését megelőző utolsó állapotfelvétel alapján eldöntendő, hogy az adott elem erősítése megvalósítható-e, vagy új elem építendő, szélső esetben az adott geometriával új híd építendő.

A műszaki leírásban a 3.3 pontban javítani kell a Győr felőli hídfő számát és az 5. pontban a B-3 bevonatra vonatkozó részt.

Az általános terv hosszmetsetén mindkét oldali szélesítés cölöpszámát szerepeltetni kell.

Az általános terven jelölni kell a keresztezés szögét, valamint a keresztezésekben a szelvényszámokat és a pályaszinteket.

Szakági tervező: ViaCon Hungary Kft. (2051 Biatorbágy, Budai u. 12., tervszám: 1.B4, 2.B4., 2019. június 5.)

3.4.52. T174B jelű támfal építése a főpálya bal oldalán

A támfalat 270 m hosszban, 10%-ban hátradöntött, hegesztett hálós gabion kosarakból álló súlytámfalként, monolit vasbeton lemezalapozással kialakítva kell megépíteni. A fal magassága 1-6 m, vastagsága 1-3 m, terv szerinti lépcsős kialakítással.

3.4.53. T194J jelű támfal építése a főpálya jobb oldalán

A támfalat 75 m hosszban, 10%-ban hátradöntött, fonott hálós gabion kosarakból álló súlytámfalként, monolit vasbeton lemezalapozással kialakítva kell megépíteni. A fal magassága 1,5-3,5 m, vastagsága 1-2,5 m, terv szerinti lépcsős kialakítással.

3.4.54. T211B jelű támfal építése a főpálya bal oldalán

A támfalat 90 m hosszban, 10%-ban hátradöntött, hegesztett hálós gabion kosarakból álló súlytámfalként, monolit vasbeton lemezalapozással kialakítva kell megépíteni. A fal magassága 1,5-3,5 m, vastagsága 1-2,5 m, terv szerinti lépcsős kialakítással.

3.4.55. T429J jelű támfal építése a főpálya jobb oldalán

A támfalat 160 m hosszban, 5%-ban hátradöntött, hegesztett hálós gabion kosarakból álló súlytámfalként, monolit vasbeton lemezalapozással kialakítva kell megépíteni. A fal magassága 0,9-2,6 m, vastagsága 1-2,5 m, terv szerinti lépcsős kialakítással.

A támfal méretezésénél figyelembe kell venni a C ág forgalmi terhelését.

3.4.56. T464B jelű támfal építése a főpálya bal oldalán

A támfalat 245 m hosszban, 10%-ban hátradöntött, fonott hálós gabion kosarakból álló súlytámfalként, monolit vasbeton lemezalapozással kialakítva kell megépíteni. A fal magassága 1,5-4,5 m, vastagsága 1-3 m, terv szerinti lépcsős kialakítással.

A műszaki leírásban megadott, és számítás során ellenőrzött mértékadó keresztaszelvény nem illeszkedik a tervhez, az ellentmondás rendezendő.

A támfal mögötti vízelvezetést meg kell oldani.

3.4.57. T488B jelű támfal építése a főpálya bal oldalán

A támfalat 144 m hosszban, 10%-ban hátradöntött, hegesztett hálós gabion kosarakból álló súlytámfalként, monolit vasbeton lemezalapozással kialakítva kell megépíteni. A fal magassága 1-4,5 m, vastagsága 1-3 m, terv szerinti lépcsős kialakítással.

3.4.58. T577J jelű támfal építése a főpálya jobb oldalán

A támfalat 50 m hosszban, 10%-ban hátradöntött, hegesztett hálós gabion kosarakból álló súlytámfalként, monolit vasbeton lemezalapozással kialakítva kell megépíteni. A fal magassága 1,5-4,5 m, vastagsága 1-3 m, terv szerinti lépcsős kialakítással.

3.4.59. T581J jelű támfal építése a főpálya jobb oldalán

A támfalat 80 m hosszban, 10%-ban hátradöntött, hegesztett hálós gabion kosarakból álló súlytámfalként, monolit vasbeton lemezalapozással kialakítva kell megépíteni. A fal magassága 2,5-3,5 m, vastagsága 1-2,5 m, terv szerinti lépcsős kialakítással.

3.4.60. T582J jelű támfal építése a főpálya jobb oldalán

A támfalat 40 m hosszban, 10%-ban hátradöntött, hegesztett hálós gabion kosarakból álló súlytámfalként, monolit vasbeton lemezalapozással kialakítva kell megépíteni. A fal magassága 2-4 m, vastagsága 1-2,5 m, terv szerinti lépcsős kialakítással.

3.4.61. T592J jelű támfal építése a főpálya jobb oldalán

A támfalat 140 m hosszban, 10%-ban hátradöntött, hegesztett hálós gabion kosarakból álló súlytámfalként, monolit vasbeton lemezalapozással kialakítva kell megépíteni. A fal magassága 2,5-8 m, vastagsága 1-3 m, terv szerinti lépcsős kialakítással. 6 m támfalmagasság felett hátrahorgonyzás szükséges a tervnek megfelelően.

3.4.62. T595J jelű támfal építése a főpálya jobb oldalán

A támfalat 100 m hosszban, 10%-ban hátradöntött, hegesztett hálós gabion kosarakból álló súlytámfalként, monolit vasbeton lemezalapozással kialakítva kell megépíteni. A fal magassága 1,2-2,7 m, vastagsága 0,5-1,5 m, terv szerinti lépcsős kialakítással.

A támfalat és a közvetlenül a hátsó síkja mögé tervezett zajárnyékoló falat egymástól függetlenül kell kialakítani.

3.4.63. T596B jelű támfal építése a főpálya bal oldalán

A támfalat 60 m hosszban, 10%-ban hátradöntött, hegesztett hálós gabion kosarakból álló súlytámfalként, monolit vasbeton lemezalapozással kialakítva kell megépíteni. A fal magassága 1-6,3 m, vastagsága 1-3 m, terv szerinti lépcsős kialakítással.

A támfalat és a közvetlenül a hátsó síkja mögé tervezett zajárnyékoló falat egymástól függetlenül kell kialakítani.

4. Zajárnyékoló falak:

4.1. Általános előírások:

- 4.1.1. Az M1 autópálya Budapest (M0) – 47+200 km sz. közötti szakaszán a zajárnyékoló falakat az UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. által készített, 3003 tervszámú, „1.E4. Zajárnyékoló fal” elnevezésű engedélyezési terv alapján készített kiviteli terv szerint kell megépíteni.
- 4.1.2. Az M1 autópálya II. tervezési szakasz, M1 autópálya 47+200 km sz. – Tatabánya-Újváros csomópont közötti szakaszán a zajárnyékoló falakat az UTIBER Közúti Beruházó Kft. által készített, 43.503 tervszámú, „2.E4. Zajárnyékoló fal” elnevezésű engedélyezési terv alapján készített kiviteli terv szerint kell megépíteni.
- 4.1.3. A zajárnyékoló falaknak A4 hangelnyelési és B3 hanggátlási követelménynek kell megfelelni.
- 4.1.4. A zajárnyékoló falak lábazati paneleit a sókorrózióval szemben ellenálló betonból kell készíteni.
- 4.1.5. A vasbeton lábazati elemek, a zajárnyékoló panelek és az oszlopok között az akusztikai zárás érdekében rés nem maradhat.
- 4.1.6. A csapadékvizet a zajárnyékoló falak mellől el kell vezetni.
- 4.1.7. A műtárgyakon átvezetett zajárnyékoló falak esetében a hídvizsgálathoz szükséges üzemi ajtókat a kezelővel egyeztetett helyen kell megépíteni.
- 4.1.8. Elválasztó sávba tervezett zajárnyékoló falaknál – a baleseti helyszín megközelíthetősége érdekében – zárható üzemi ajtókat kell létesíteni a kezelővel egyeztetett helyeken.
- 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 Útügyi 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 Útügyi 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 belülre.
- 4.1.15. Az M1 autópálya Budapest (M0) – 47+200 km sz. közötti szakaszán az UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. által készített, 3003 tervszámú, „1.E4. Zajárnyékoló fal” és az M1 autópálya II. tervezési szakasz, M1 autópálya 47+200 km sz. – Tatabánya-Újváros csomópont közötti szakaszán az UTIBER Közúti Beruházó Kft. által készített, 43.503 tervszámú, „2.E4. Zajárnyékoló fal” elnevezésű engedélyezési terv alapján készített kiviteli tervet jóváhagyásra be kell nyújtani Budapest Főváros Kormányhivatal Közlekedési Főosztályára. A kiviteli tervek vonatkozóan Hivatalom további előírásokat tehet.

4.2. Egyedi előírások:

- 4.2.1. A BT-J1-1 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 18+470 - 18+610 km szelvénye között:
- Az 5,5 - 6 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán kerül elhelyezésre, a végszelvényben csatlakozik a meglévő BT-J1-2 jelű zajárnyékoló falhoz.
 - BT-J1-1, BT-J1-2 , BT-J1-3 és BT-J1-4 jelű összekötött falszakaszokon a menekülő kapuk nem kerültek megtervezésre. A kiviteli tervek készítésekor biztosítani kell a menekülési lehetőségeket legfeljebb 300 m távolságú kiosztással.
- 4.2.2. A BT-J1-3 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 18+815 - 19+417 km szelvénye között:
- Az 5,5 - 7,5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán kerül elhelyezésre, a kezdőszelvényben csatlakozik a meglévő BT-J1-2 jelű és a végszelvényben csatlakozik a meglévő BT-J1-4 jelű zajárnyékoló falakhoz.
- 4.2.3. A BT-J3 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 19+470 - 20+433 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 a végszelvénynél lépcsőzetes kialakítással.
 - Menekülési lehetőségeket a 19+580, 19+880, 20+180 km szelvény térségébe tervezett menekülőkapuk biztosítanak.
- 4.2.4. A BT-K1 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 18+470 - 20+200 km szelvény között:
- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett – felső részén balra ívelt elemmel ellátott – zajárnyékoló fal az M1 autópálya elválasztó sávjában kerül elhelyezésre a kezdő- és a végszelvénynél lépcsőzetes kialakítással.
- 4.2.5. A BT-B1 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 19+090 - 20+430 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 kezdő- és a végszelvénynél lépcsőzetes kialakítással.
 - Menekülési lehetőségeket a 19+221, 19+615, 19+909, 20+209 km szelvény térségébe tervezett menekülőkapuk biztosítanak.

- A zajárnyékoló fal 1.B1.194 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.
- 4.2.6. A P-J1 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 20+800 - 21+280 km szelvény között:
- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán kerül elhelyezésre a kezdő- és a végszelvénytél lépcsőzetes kialakítással.
 - Menekülési lehetőséget a 21+097 km szelvény térségébe tervezett menekülőkapu biztosít.
- 4.2.7. A H-B1 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 25+739 - 26+202 km szelvény között:
- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalán kerül elhelyezésre a kezdő- és a végszelvénytél lépcsőzetes kialakítással.
 - Menekülési lehetőséget a 26+033 km szelvény térségébe tervezett menekülőkapu biztosít.
 - A zajárnyékoló fal 1.B1.259 és 1.B1.261 jelű műtárgyakon átvezetett szakaszain – 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.
- 4.2.8. A BI-B1 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 33+500 - 33+936 km szelvény között:
- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalán kerül elhelyezésre a kezdőszelvénytél lépcsőzetes kialakítással, a végszelvénytél átlapolással csatlakozik a BI-B2 jelű zajárnyékoló falhoz.
 - Menekülési lehetőséget a 33+797 km szelvény térségébe tervezett menekülőkapu biztosít.
- 4.2.9. A BI-B2 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 33+913 - 35+025 km szelvény között:
- Az 5,5 - 9,5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalán kerül elhelyezésre, a kezdőszelvénytél átlapolással csatlakozik a BI-B1 jelű, a végszelvénytél a BI-B3 jelű zajárnyékoló falakhoz.
 - A BI-B2 jelű zajárnyékoló falon a menekülő kapuk nem kerültek megtervezésre. A kiviteli tervek készítésekor biztosítani kell a menekülési lehetőségeket legfeljebb 300 m távolságú kiosztással a 34+125, 34+425, 34+725 km szelvény térségében.
- 4.2.10. A BI-B3 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 35+010 - 35+377 km szelvény térsége („D” csomóponti ág 0+260 km szelvény) között:
- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalán kerül elhelyezésre, a kezdőszelvénytél átlapolással csatlakozik a BI-B2 jelű zajárnyékoló falakhoz, a végszelvénytél lépcsőzetes kialakítással.
 - A zajárnyékoló fal 1.B1.351 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.
- 4.2.11. A BI-B4 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 36+047 - 36+820 km szelvény között:
- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalán kerül elhelyezésre a kezdő- és a végszelvénytél lépcsőzetes kialakítással.

- Menekülési lehetőségeket a 36+346, 36+652 km szelvény térségébe tervezett menekülőkapuk biztosítanak.
- A zajárnyékoló fal 1.B1.361 és 1.B1.363 jelű műtárgyakon átvezetett szakaszain – 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.

4.2.12. A BI-J1 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 34+999 km szelvény térsége („C” csomóponti ág 0+199 km szelvénye) - 35+506 km szelvény között:

- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán kerül elhelyezésre a kezdőszelvénynél lépcsőzetes kialakítással, a végszelvénynél átlapolással csatlakozik a BI-J2 jelű zajárnyékoló falhoz.
- Menekülési lehetőséget a 35+209 km szelvény térségébe tervezett menekülőkapu biztosít.
- A zajárnyékoló fal 1.B1.351 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.

4.2.13. A BI-J2 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 35+490 - 35+789 km szelvény között:

- Az 5,5 - 7,5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán kerül elhelyezésre, a kezdőszelvénynél átlapolással csatlakozik a BI-J1 jelű, a végszelvénynél a BI-J3 jelű zajárnyékoló falakhoz.

4.2.14. A BI-J3 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 35+770 - 36+030 km szelvény között:

- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán kerül elhelyezésre, a kezdőszelvénynél átlapolással csatlakozik a BI-J2 jelű zajárnyékoló falakhoz, a végszelvénynél lépcsőzetes kialakítással.
- A zajárnyékoló fal 1.B1.359 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.

4.2.15. A BI-K1 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 34+300 - 35+800 km szelvény között:

- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya elválasztó sávjában kerül elhelyezésre a kezdő- és a végszelvénynél lépcsőzetes kialakítással.

4.2.16. Az Ó-B1 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 40+640 - 40+920 km szelvény között:

- Az 5,5 - 7,5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalán kerül elhelyezésre, a végszelvénynél átlapolással csatlakozik a Ó-B2 jelű zajárnyékoló falhoz.

4.2.17. Az Ó-B2 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 40+904 - 41+871 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 kezdőszelvénynél átlapolással csatlakozik az Ó-B1 jelű zajárnyékoló falakhoz, a végszelvénynél lépcsőzetes kialakítással.
- Menekülési lehetőségeket a 41+143, 41+430, 41+728 km szelvény térségébe tervezett menekülőkapuk biztosítanak.
- A zajárnyékoló fal 1.B1.413 és 1.B1.416 jelű műtárgyakon átvezetett szakaszain – 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.

4.2.18. Az Ó-J1 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 40+991 - 41+870 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 a végszelvénynél lépcsőzetes kialakítással.
- Menekülési lehetőségeket a 41+320, 41+457, 41+753 km szelvény térségébe tervezett menekülőkapuk biztosítanak.
- A zajárnyékoló fal 1.B1.413 és 1.B1.416 jelű műtárgyakon átvezetett szakaszain – 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.

4.2.19. Az Ó-K1 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 40+699 - 41+546 km szelvény között:

- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett – felső részén jobbra ívelt elemmel ellátott – zajárnyékoló fal az M1 autópálya elválasztó sávjában kerül elhelyezésre a kezdő- és a végszelvénynél lépcsőzetes kialakítással.

4.2.20. Az N-J1 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 44+200 - 44+671 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 kezdőszelvénynél lépcsőzetes kialakítással, a végszelvénynél átlapolással csatlakozik a N-J2 jelű zajárnyékoló falhoz.
- Menekülési lehetőséget a 44+403 km szelvény térségébe tervezett menekülőkapu biztosít.

4.2.21. Az N-J2 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 44+650 - 44+695 km szelvény között:

- Az 5,5 - 6 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán kerül elhelyezésre, a kezdőszelvénynél átlapolással csatlakozik a N-J1 jelű zajárnyékoló falakhoz, a végszelvénynél az 1.B1.447 j műtárgynál a rézsűbe fordítva.

4.2.22. Az N-J3 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 44+725 - 45+073 km szelvény között:

- Az 6 - 8,5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán kerül elhelyezésre, a kezdőszelvénynél az 1.B1.447 j műtárgynál a rézsűbe fordítva, a végszelvénynél átlapolással csatlakozik a N-J2 jelű zajárnyékoló falhoz.

4.2.23. Az N-J4 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 45+058 - 45+722 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 kezdőszelvénynél átlapolással csatlakozik a N-J3 jelű zajárnyékoló falakhoz, a végszelvénynél lépcsőzetes kialakítással.
- Menekülési lehetőségeket a 45+288 és 45+467 km szelvény térségébe tervezett menekülőkapuk biztosítanak.

4.2.24. A T-J1 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 56+076 - 57+730 km szelvény között:

- A 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett – felső részén balra ívelt elemmel ellátott – zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán kerül elhelyezésre, a kezdőszelvénynél lépcsőzetes kialakítással, a végszelvénynél a 2.B1.567 j. műtárgynál a rézsűbe forgatva.

4.2.25. A T-J2 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 57+770 - 57+100 km szelvény között:

- A 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett – felső részén balra ívelt elemmel ellátott – zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán kerül elhelyezésre, a kezdőszelvénynél a 2.B1.567 j. műtárgynál a rézsűbe forgatva, a végszelvénynél lépcsőzetes kialakítással.

4.2.26. A T-J3 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 57+155 - 57+285 km szelvény között:

- A 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 a végszelvénynél lépcsőzetes kialakítással.
- A zajárnyékoló fal 2.B1.572 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.

4.2.27. A T-J4 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 57+270 - 57+760 km szelvény között:

- Az 2,5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán – bevágásban a rézsű tetején – kerül elhelyezésre.

4.2.28. A T-J5 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 57+756 - 58+485 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 végszelvénynél átlapolással csatlakozik a T-J6 jelű zajárnyékoló falhoz.
- A zajárnyékoló fal 2.B1.581 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.

4.2.29. A T-J6 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 58+450 - 58+960 km szelvény között:

- Az 2,5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán – bevágásban a rézsű tetején – kerül elhelyezésre, a kezdőszelvénynél átlapolással csatlakozik a T-J5 jelű zajárnyékoló falhoz.

4.2.30. A T-J7 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 58+915 - 59+185 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 szelvényben rézsűbe fordítva, a végszelvénynél átlapolással csatlakozik a T-J8 jelű zajárnyékoló falhoz.
- A zajárnyékoló fal 2.B1.590 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.

4.2.31. A T-J8 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 59+160 – 59+430 km szelvény között:

- A 2,5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti jobb oldalán kerül elhelyezésre a kezdőszelvénynél átlapolással csatlakozik a T-J7 jelű, a végszelvénynél átlapolással csatlakozik a T-J9 jelű zajárnyékoló falhoz.

4.2.32. A T-J9 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 59+391 (térsgétől) - (60+400 km szelvény térsége) Tatabánya - Újváros csomópont „A” csomóponti ág 0+155 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 kezdőszelvénynél átlapolással csatlakozik a T-J8 jelű, a végszelvénynél átlapolással csatlakozik a T-J10 jelű zajárnyékoló falhoz.
- A zajárnyékoló fal 2.B1.596 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.

4.2.33. A T-J10 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 60+350 - 60+565 km szelvény („A” és „B” csomóponti ágak) 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 kezdőszelvénynél átlapolással csatlakozik a T-J9 jelű zajárnyékoló falhoz.
- A kiviteli tervek készítésekor vizsgálni kell a „B” csomóponti ágról a pályára való felhajtásnál a megfelelő rálátást. Amennyiben szükséges azt a fal hosszának módosításával, lépcsőzetes kialakítással, vagy átlátszó panelek alkalmazásával kell biztosítani.

4.2.34. A T-K1 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 56+601 - 58+540 km szelvény között:

- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett – felső részén balra ívelt elemmel ellátott – zajárnyékoló fal az M1 autópálya elválasztó sávjában kerül elhelyezésre a kezdő- és a végszelvénynél lépcsőzetes kialakítással.

4.2.35. A T-K2 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 58+710 - 60+115 km szelvény között:

- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett – felső részén balra ívelt elemmel ellátott – zajárnyékoló fal az M1 autópálya elválasztó sávjában kerül elhelyezésre a kezdő- és a végszelvénynél lépcsőzetes kialakítással.

4.2.36. A T-K3 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 60+285 - 60+664 km szelvény között:

- Az 5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett – felső részén balra ívelt elemmel ellátott – zajárnyékoló fal az M1 autópálya elválasztó sávjában kerül elhelyezésre a kezdő- és a végszelvénynél lépcsőzetes kialakítással.

4.2.37. A T-B1 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 56+163 - 56+600 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 kezdőszelvénynél lépcsőzetes kialakítással, a végszelvénynél a részübe fordítva.

4.2.38. A T-B2-1 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 57+085 - 57+539 km szelvény (Turul pihenőhely) 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 kezdőszelvénynél lépcsőzetes kialakítással, a végszelvénynél átlapolással csatlakozik a T-B2-2 jelű zajárnyékoló falhoz.
- A zajárnyékoló fal 2.B1.572 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.

4.2.39. A T-B2-2 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 57+530 - 57+720 km szelvény között (Turul pihenőhelynél):

- 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 kezdőszelvénynél átlapolással csatlakozik a T-B2-1 jelű, a végszelvénynél átlapolással csatlakozik a T-B2-3 jelű zajárnyékoló falhoz.
- A kiviteli tervek készítésekor vizsgálni kell a pihenőhelyről a pályára való felhajtásnál a megfelelő rálátást. Amennyiben szükséges azt a fal hosszának módosításával, vagy átlátszó panelek alkalmazásával kell biztosítani.

4.2.40. A T-B2-3 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 57+696 - 59+190 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 kezdőszelvénynél átlapolással csatlakozik a T-B2-2 jelű, a végszelvénynél átlapolással csatlakozik a T-B3 zajárnyékoló falhoz.

- A zajárnyékoló fal 2.B1.581 és 2.B1.590 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.

4.2.41. A T-B3 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 59+170 - 59+340 km szelvény között:

- A 2,5 m akusztikai magasság figyelembevételével tervezett zajárnyékoló fal az M1 autópálya szelvényezés szerinti bal oldalán kerül elhelyezésre, a kezdőszelvénynél átlapolással csatlakozik a T-B2-3 jelű, a végszelvénynél átlapolással csatlakozik a T-B4-1 zajárnyékoló falhoz.

4.2.42. A T-B4-1 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 59+335 - (60+565 km szelvény térsége) Tatabánya-Újváros csomópont „D” csomóponti ág 0+255 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 kezdőszelvénynél átlapolással csatlakozik a T-B3 jelű, a végszelvénynél átlapolással csatlakozik a T-B4-2 zajárnyékoló falhoz.
- A zajárnyékoló fal 2.B1.596 és 2.B1.604 jelű műtárgyakon átvezetett szakaszain – 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.

4.2.43. A T-B4-2 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya 60+560 - 60+660 km szelvény („C” és „D” csomóponti ágak) 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 kezdőszelvénynél átlapolással csatlakozik a T-B4-1 jelű, a végszelvénynél átlapolással csatlakozik a T-B4-3 zajárnyékoló falhoz.
- A kiviteli tervek készítésekor vizsgálni kell a „D” csomóponti ágról a pályára való felhajtásnál a megfelelő rálátást. Amennyiben szükséges azt a fal hosszának módosításával, vagy átlátszó panelek alkalmazásával kell biztosítani.

4.2.44. A T-B4-3 jelű zajárnyékoló fal az M1 autópálya Tatabánya-Újváros csomópont „C” csomóponti ág 0+120 km szelvény (60+625 km szelvény térsége) – 61+100 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 kezdőszelvénynél átlapolással csatlakozik a T-B4-2 jelű zajárnyékoló falhoz, a végszelvénynél lépcsőzetes kialakítással.
- A zajárnyékoló fal 2.B1.607 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 különös tekintettel az áthidalt Budapest – Hegyeshalom vasútvonal felsővezetékére.

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

5.1. Szakhatósági állásfoglalások:

5.1.1. **Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság** (mint tűzvédelmi hatóság) 36300/1886-2/2019.ált. iktatószámú, 2019. június 27-én kelt előzetes szakhatósági állásfoglalása:

„Az Unitef83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) kérelmére indult előzetes szakhatósági eljárásban az M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése az M0 és

Tatabánya-Újváros csomópontok között I. tervezési szakasz M1 autópálya Budapest M0 - 47+200 km sz. közötti szakasz Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság illetékességi területére eső szakaszára vonatkozó útépitési engedélyének megadásához tűzvédelmi szempontból az alábbi feltétellel járulok hozzá:

- 1. Azokat a változásokat, melyek a tűzoltói beavatkozást befolyásolhatják (útfelbontás, közművezetékek elzárása stb.) legalább 2 nappal a munkálatok megkezdése előtt írásban be kell jelenteni a területileg illetékes Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Megyei Művelítirányítási Ügyeletének (tel. szám: 1/469-4193, e-mail: pest.ugyelet@katved.gov.hu). A bejelentésnek tartalmaznia kell, hogy mikor, mekkora területet érint és milyen mértékű az úttest, illetve a közművek lezárása.*

Szakhatósági állásfoglalásom ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, az a határozat, illetve az eljárást megszüntető végzés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

- 5.1.2. **Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Hatósági Osztály** (mint tűzvédelmi hatóság) 35700/5211-1/2019. ált. iktatószámú, 2019. június 24-én kelt (M1 autópálya bővítés I. szakaszára vonatkozó) előzetes szakhatósági állásfoglalása:

„A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) nevében és helyett eljárva az UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.), (a továbbiakban: Ügyfél) kérelmére az M1 autópálya 3x2 sávra bővítése Budapest (M0) és Tatabánya-Újváros csomópont között, mint I. tervezési szakaszában érintett településekre – Mány, Bicske, Óbarok – vonatkozó útépitési engedélyezési eljárást megelőző, előzetes szakhatósági állásfoglalás kiadására irányuló eljárásban az engedély megadásához tűzvédelmi szempontból az alábbi feltétellel járulok hozzá:

- 1. Az építés során azon változásokat, amelyek a tűzoltást befolyásolhatják – forgalomelterelést, útlezárást, oltóvíz rendelkezésre állását, vagy közlekedést, megközelítést, beavatkozást befolyásoló körülményeket, stb. – a munkakezdés előtt 24 órával a kezdeményező vagy az elhárításért felelő szerv haladéktalanul köteles a tevékenység területe szerint illetékes állandó készenléti jellegű szolgálatot ellátó hivatásos tűzoltó-parancsnokságnak vagy önkormányzati tűzoltó-parancsnokságnak szóban azonnal és írásban is bejelenteni.*

A szakhatóság döntése az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

Az Ügyfél a tárgyi hatósági engedélyezési eljárásban a tűzvédelmi szakhatósági közreműködésért igazgatási szolgáltatási díj megfizetésére nem kötelezett.”

- 5.1.3. **Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Hatósági Osztály** (mint tűzvédelmi hatóság) 35700/5263-2/2019. ált. iktatószámú, 2019. június 26-án kelt (M1 autópálya bővítés II. szakaszára vonatkozó) előzetes szakhatósági állásfoglalása:

„A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) nevében és helyett eljárva az UTIBER Kft. (1115 Budapest, Csóka u. 7-13.) (a továbbiakban: Ügyfél) kérelmére az M1 autópálya 47+200 km sz. - Tatabánya-Újváros csp. köz. (61+100 km sz.), mint II. tervezési szakaszában érintett Fejér megyei szakaszra vonatkozó útépitési engedélyezési eljárást megelőző, előzetes szakhatósági állásfoglalás kiadására irányuló eljárásban az engedély megadásához tűzvédelmi szempontból az alábbi feltétellel járulok hozzá:

- 1. Az építés során azon változásokat, amelyek a tűzoltást befolyásolhatják - forgalomelterelést, útlezárást, oltóvíz rendelkezésre állását, vagy közlekedést, megközelítést, beavatkozást befolyásoló körülményeket, stb. - a munkakezdés előtt 24 órával a kezdeményező vagy az elhárításért felelős szerv haladéktalanul köteles a működési terület szerinti állandó készenléti jellegű szolgálatot ellátó hivatásos tűzoltó-parancsnokságnak vagy önkormányzati tűzoltó-parancsnokságnak szóban azonnal és írásban is bejelenteni.*

A szakhatóság döntése az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

Az Ügyfél a tárgyi hatósági engedélyezési eljárásban a tűzvédelmi szakhatósági közreműködésért igazgatási szolgáltatási díj megfizetésére nem kötelezett.”

- 5.1.4. **Komárom-Esztergom Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság** (mint tűzvédelmi hatóság) 36100/1144-1/2019.ált. iktatószámú, 2019. július 5-én kelt előzetes szakhatósági állásfoglalása:
„Az UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1518 Budapest, Csóka utca 7-13.) előzetes szakhatósági megkeresésére az M1 autópálya 47+200 km sz. Tatabánya-Újváros csomópont közti építési engedélyezéshez tűzvédelmi szempontból az alábbi feltételekkel járulok hozzá:

- 1. A tűzoltó vízforrások telepítési helyét a tűzvédelmi szakhatósággal egyeztetni kell.*
- 2. Amennyiben a munkálatok föld alatti 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.”

- 5.1.5. **Pest Megyei Rendőr-főkapitányság** 13000/9345-1/2019.ált. iktatószámú, 2019. július 2-án kelt előzetes szakhatósági állásfoglalása:

„A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság nevében és helyett eljárva az UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság az „M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése Budapest (M0) – Tatabánya-Újváros csomópontok között” teljes tervdokumentáció benyújtásával előzetes szakhatósági állásfoglalást kért a Pest Megyei Rendőr-főkapitányságtól.

Az M1 autópálya tárgyi szakasza és kapcsolódó országos közúti csatlakozások és egyéb utak útépitési engedélyezési eljárásához közlekedésbiztonsági szempontból kikötés nélkül, a tervdokumentációban rögzített feltételek teljesülésével hozzájárulok.

Szakhatósági állásfoglalás ellen önálló fellebbezésnek helye nincs, az csak az eljáró hatóság eljárást befejező döntése elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

- 5.1.6. **Fejér Megyei Rendőr-főkapitányság** 07000/6529-2/2019. iktatószámú, 2019. június 20-án kelt előzetes (M1 autópálya bővítés I. szakaszára vonatkozó) szakhatósági állásfoglalása:

„Az UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) (a továbbiakban: tervező) előzetes szakhatósági megkeresésére, az M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése (Fejér megyei szakasz), valamint kapcsolódó országos közutak (Fejér megyét érintő) átépítésének engedélyezési ügyében a Fejér Megyei Rendőr-főkapitányság (8000 Székesfehérvár, Deák Ferenc utca 2.) részéről a szakhatósági hozzájárulást megadom.

A szakhatósági eljárás során eljárási költség nem merült fel. Az eljárási költségek viseléséről az ügy érdemében eljáró hatóság dönt.

Állásfoglalásom ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, az a határozat, illetve az eljárást megszüntető végzés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.

- 5.1.7. **Fejér Megyei Rendőr-főkapitányság** 07000/6529-5/2019. iktatószámú, 2019. június 28-án kelt előzetes (M1 autópálya bővítés II. szakaszára vonatkozó) szakhatósági állásfoglalása:

„Az UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka u. 7-13.) (a továbbiakban: tervező) előzetes szakhatósági megkeresésére, az M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése 47+200 - 61+100 km-szelvények közötti Fejér megyét érintő szakasz, valamint kapcsolódó országos közutak (Fejér megyét érintő) átépítésének engedélyezési ügyében a Fejér Megyei Rendőr-

főkapitányság (8000 Székesfehérvár, Deák Ferenc utca 2.) részéről a szakhatósági hozzájárulást megadom.

A szakhatósági eljárás során eljárási költség nem merült fel. Az eljárási költségek viseléséről az ügy érdemében eljáró hatóság dönt.

Állásfoglalásom ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, az a határozat, illetve az eljárást megszüntető végzés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

- 5.1.8. **Komárom-Esztergom Megyei Rendőr-főkapitányság** 11000/5278-1/2019.ált. iktatószámú, 2019. június 28-án kelt előzetes szakhatósági állásfoglalása:

„Az UTIBER Közúti Beruházó Kft. a 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. §-ban foglaltakra tekintettel megkereste hatóságomat, hogy hatáskörömben eljárva a tárgyi útépités engedélyezése vonatkozásában előzetes szakhatósági hozzájárulásomat megadjam.

Az UTIBER Közúti Beruházó Kft. kérelmére indult közigazgatási hatósági eljárásban Az M1 autópálya 47+200 km szelvény – Tatabánya Újváros csomópont (61+100 km szelvény) közötti II. szakasz bővítésére vonatkozóan az útépités 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.”

- 5.1.9. **Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztály** 7824-2/2019/h. iktatószámú, 2019. június 24-én kelt (M1 autópálya bővítés I. szakaszára vonatkozó) szakhatósági állásfoglalása:

„Az Unitef83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. (1119 Budapest Bornemissza tér 12.) K-1253/2019 hivatkozási számon megküldött szakhatósági megkeresésére, M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése Budapest (M0) – Tatabánya-Újváros csomópont között I. tervezési szakasz, M1 autópálya Budapest (M0) – 47+200 km sz. között, tsz: 3003 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.”

- 5.1.10. **Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztály** 8408-2/2019/h. iktatószámú, 2019. július 3-án kelt (M1 autópálya bővítés II. szakaszára vonatkozó) szakhatósági állásfoglalása:

„Az UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1518 Budapest Pf: 70.) 5.T1G-1718-43.503/2019 hivatkozási számon megküldött szakhatósági megkeresésére, M1 autópálya 47+200 km sz. – Tatabánya-Újváros csomópont köz. (61 + 100 km sz.)- II. szakasz 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.”

- 5.1.11. **Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság** – mint vízügyi hatóság – 35100/11470-1/2019.ált. iktatószámú, 2019. július 17-én kelt szakhatósági állásfoglalása:

„A Budapest Főváros Kormányhivatala Közlekedési Főosztály Ütügyi Osztály (1138 Budapest, Váci út 188.; a továbbiakban: Kérelmező hatóság) szakhatósági megkeresésére, a Fővárost Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály (a továbbiakban: FKI-KHO) az illetékességi területére eső szakaszra vonatkozóan az alábbi szakhatósági állásfoglalást adja:

Az M1 autópálya 16+224 – 61 100 km sz. közötti szakasz FKI-KHO illetékességi területére eső szakaszának 2x3 sávra bővítés építésének engedélyezéséhez vízügyi és vízvédelmi szempontból az alábbi kikötésekkel hozzájárulok.

1. A megvalósítás végzése során a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet] előírásait maradéktalanul be kell tartani.
2. Az építési tevékenységeket a környezet szennyezését és károsítását kizáró módon úgy kell végezni, hogy a talaj, valamint a felszín alatti víz ne szennyeződjön, a felszín alatti víz, földtani közeg állapotában a tevékenység ne okozzon a földtani közeg és a felszín alatti víz szennyezéssel szembeni védelméhez szükséges határértékekről és a szennyezések méréséről szóló 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendelet mellékleteiben megállapított (B) szennyezettségi határértékeket meghaladó minőség romlást.
3. Amennyiben a kivitelezés előtti vizsgálatok „B” szennyezettségi határérték feletti szennyezést mutatnak ki, arról FKI-KHO-t írásban tájékoztatni szükséges.
4. A munkagépek rendszeres karbantartásáról arra alkalmas telephelyen – a környezetszennyezés elkerülése érdekében – gondoskodni kell. Az építési, felvonulási területen a munkagépek javítása, karbantartása, valamint tisztítása tilos.
5. Az építési, illetve egyéb terepfeltöltési munkákhoz csak tiszta, bizonyítottan szennyeződésmentes, hulladéknak nem minősülő anyagok használhatóak fel, melyek a földtani közeget és a felszín alatti vizeket nem károsítják. Építési törmelék használata tilos.
6. Az ideiglenes talajdepóniákat vízzáró aljzaton (beton, fólia, stb.) kell kialakítani, és gondoskodni kell róla, hogy a belőle esetlegesen kimosódó szennyezőanyagok a földtani közeg és a felszín alatti víz szennyeződését ne okozzák. Átmeneti veszélyes hulladéktárolás csak kialakított műszaki védelem mellett végezhető.
7. A földmunkák során kitermelt anyagok szennyezettségük mértékétől függően helyezhetők el.
8. Az építés során esetlegesen bekövetkező havária esemény esetén, a kárelhárítást a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet, valamint havária terv előírásait követve kell elvégezni. A havária eseményt telefonon azonnal, írásban legkésőbb a következő napon be kell jelenteni a vízügyi hatóságnak, melyben ismertetni kell az esemény okát, a megtett intézkedéseket és azok eredményességét.
9. Az építési tevékenységek során a kockázatos anyagokkal kapcsolatban be kell tartani a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet előírásait.
10. Amennyiben a megvalósítás során víztelenítés válik szükségessé, a kitermelt víz ártalommentes elhelyezéséről gondoskodni kell.
11. A magas talajvízállású szakaszokon a talajvíz szennyeződésének megelőzésére fokozott technológiai fegyelem betartása szükséges.
12. Az építés során esetleg bekövetkező, a vizeket veszélyeztető káresemények kezelésére kárelhárítási tervet kell készíteni.
13. Az építési munkák során az esetleges ár- és belvízvédelmi tevékenységet a munkaterületen is biztosítani kell.
14. A tevékenység során be kell tartani a felszíni víz vízszennyezettségi határértékeiről és azok alkalmazásának szabályairól szóló 10/2010. (VIII. 18.) VM rendeletben előírt határértékeket.
15. A megvalósítás során a keresztezett vízfolyásokba a szabad áramlást akadályozó-, illetve szennyező anyag nem kerülhet, az élő vízfolyás jelleget biztosítani kell.
16. A vízfolyások part menti sávját szabadon kell hagyni.
17. A kivitelezés befejezését követően – szükség esetén – a vízfolyások medrét az eredeti állapotnak megfelelően helyre kell állítani.

18. A forgalomba helyezési engedély kérelemhez csatolni kell a műszaki átadás-átvételi eljáráson felvett jegyzőkönyvet (jegyzőkönyv másolatát), az üzemeltetési szabályzatot (különös tekintettel a vízepítési és vízminőség-védelmi műtárgyakra és berendezésekre), valamint annak igazolását, hogy a csapadékvíz elvezetés érvényes és végleges vízjogi létesítési engedély alapján történt és a vízjogi üzemeltetési engedély iránti kérelmet benyújtották.

Felhívom a figyelmet, hogy:

- A csapadékvíz elvezetés tervezett megvalósítása a vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról szóló 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet] Korm. rendelet hatálya alá tartozik, a létesítés vízjogi létesítési engedély köteles.
- Vízjogi létesítési engedély a vízjogi engedélyezési eljáráshoz szükséges dokumentáció) tartalmáról szóló 41/2017. (XII. 29.) BM rendeletben meghatározott tartalmú engedélyezési dokumentáció és mellékletek benyújtásával kérhető.
- A csapadékvíz elvezetés folyamatos üzemeltetéséhez legkésőbb a műszaki átadás-átvételi eljárás megindítását követően meg kell kérni a vízjogi üzemeltetési engedélyt.
- A vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Vgtv.) 29. § (3) bekezdése alapján „Ha a vízimunka elvégzése, illetve a vízilétesítmény megépítése vagy átalakítása végleges hatósági engedély nélkül, vagy a végleges hatósági engedélytől eltérően történt, a létesítő részére az üzemeltetési engedély kiadása megtagadható. Amennyiben a vízügyi hatóság a vízimunka, vízilétesítmény megvizsgálása után – az eset összes körülményeire is figyelemmel – a létesítő részére a fennmaradási engedélyt utólag megadja, egyidejűleg vízgazdálkodási bírság megfizetését kell előírni. A bírság az engedély nélkül létrehozott építmény értékének 80%-áig, engedély nélküli vízimunka vagy vízhasználat esetén 1 000 000 forintig terjedhet. A természetes személyre kiszabott bírság összege nem haladhatja meg a 300 000 forintot.”

Egyidejűleg megállapítom, hogy az igazgatási szolgáltatási díj mértéke a vízügyi és a vízvédelmi hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól szóló 13/2015. (III. 31.) BM rendelet 2. számú melléklet 4. sorszámában meghatározott 14.000 Ft, amely megfizetésre került.

Az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. §. (4) bekezdése alapján a szakhatóság döntése az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

5.1.12. **Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Hatósági Osztály** (mint vízügyi hatóság) 35700/5295-1/2019. ált. iktatószámú, 2019. július 4-én kelt előzetes (M1 autópálya bővítés I. szakaszára vonatkozó) szakhatósági állásfoglalása:

1. „A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45., KÜJ: 100365768, KSH: 11906522-4211-114-01.) megbízásából eljáró Unitef83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. kérelmére indult, az M1 autópálya 2x3 sávra bővítése Budapest - Tatabánya-Újváros csomópontok között I. tervezési szakasz az M1 autópálya Budapest (M0) - 47+200 km szelvények közötti szakaszának útépítési engedélyének kiadásához előzetes szakhatósági állásfoglalásom kizárólag a Fejér megyét érintő területekre az alábbi előírásokkal megadom

1.1. A Kígyós-patakba, a Váli-vízbe, a Nagyegyházi halastóba, a Szent László-patakba, Szent László-patak üzemvíz csatornába való bevezetés előtt, valamint a 43+300 km szelvényben tervezett gabionfalas terepi kivezetés előtt olaj és hordalékfogó műtárgyat kell beépíteni.

1.2. Az 1.1. pontban nem jelölt bevezetéseknél hordalékfogó műtárgy beépítése szükséges.

1.3. A tisztításra vonatkozó CE tanúsítvánnyal rendelkező tisztító berendezésekből elfolyó vizekre vonatkozó környezetvédelmi követelményeket a vízvédelmi hatóság külön engedélyben határozza meg, és csak ennek birtokában kezdhető meg az üzemeltetés. Amennyiben a beépített tisztító berendezés CE megfelelőségi tanúsítvánnyal nem

rendelkezik a tisztításra vonatkozóan, úgy a beépítése és későbbi üzemeltetése csak vízjogi engedély alapján történhet.

- 1.4. *A vízfolyás mederkorrekciók csak végleges vízjogi engedély birtokában végezhetők.*
- 1.5. *A 37+650 - 38+920 km, 40+175 - 40+920 km, 43+050 - 44+100 km és a 47+110 - 47+200 km szelvények között minden csapadékvíz elvezető árkot vízzáró burkolattal kell ellátni.*
2. *Szakhatósági állásfoglalásunk csak a kapcsolódó útépitési engedélyezési eljáráshoz használható fel.*
3. *Szakhatósági állásfoglalásom ellen önálló fellebbezésnek nincs helye, az csak az engedélyező hatóság által kiadott eljárást lezáró döntés ellen benyújtott keresettel támadható meg.*

5.1.13. Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Hatósági Osztály (mint vízügyi hatóság) 35700/5310-4/2019. ált. iktatószámú, 2019. július 4-én kelt előzetes (M1 autópálya bővítés II. szakaszára vonatkozó) szakhatósági állásfoglalása:

„1. A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zártkörűen Működő Részvénytársaság (székhely: 1134 Budapest, Váci út 45., KÜJ: 100365768, KSH azonosító: 11906522-4211-114-01) megbízásából az UTIBER Közúti Beruházó Korlátolt Felelősségű Társaság (1115 Budapest, Csóka u. 7-13.) által benyújtott kérelem alapján az M1 autópálya 47+200 km szelvénye és a Tatabánya-Újváros csomópont (61+100 km szelvény) közötti szakasza (II. szakasz) építési engedélyének kiadásához – a Fejér megye területét érintő létesítmények vonatkozásában – előzetes szakhatósági hozzájárulásomat megadom.

2. Jelen szakhatósági állásfoglalás más jogszabályi kötelezettség alól nem mentesít.

3. Szakhatósági állásfoglalásom ellen önálló fellebbezésnek nincs helye.

5.1.14. Győr-Moson-Sopron Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Vízügyi Hatóság 35800/4268-4/2019. ált. iktatószámú, 2019. július 18-án kelt előzetes szakhatósági állásfoglalása:

„A Győr-Moson-Sopron Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság (a továbbiakban: Igazgatóság) NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci u. 45.; a továbbiakban: Ügyfél) megbízásából az UTIBER Kft. (1115 Budapest, Csóka utca 7-13.; a továbbiakban: Megbízott) által 5.TIG-1714-43.503/2019. iktatószámon benyújtott, M1 autópálya 47+200 km sz. – Tatabánya-Újváros csomópont között. (61+100 km sz.) – II. szakasz útépitési engedélyezés tárgyában folytatott előzetes szakhatósági eljárásban vízügyi és vízvédelmi szempontból az alábbi feltételek megadásával hozzájárul.

- 1 *A forgalomba helyezés feltétele, hogy a vízjogi engedély köteles létesítmények (csapadékvíz elvezető rendszer) 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.”

5.1.15. Biatorbágy Város Jegyzőjének MO/60/6/2019. iktatószámú, 2019. július 3-án kelt előzetes szakhatósági állásfoglalása:

„UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. (céghelye: 1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) kérelmére az M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése az M0 és Tatabánya-Újváros csomópontok között tárgyú útépitési engedélyezési tervek alapján előzetes szakhatósági hozzájáruló nyilatkozatom a következő feltételekkel adom meg:

1. Biatorbágy Város Önkormányzat Képviselő-testületének 12/2016. (VII. 15.) Ör. számú Biatorbágy Város helyi építési szabályzatról és szabályozási tervéről szóló rendelet (továbbiakban HÉSZ) szabályozási tervi melléklete az M1 autópálya fejlesztéséhez szükséges területeket nem mindenhol sorolja közlekedési területbe. Ezért a HÉSZ módosítása szükséges. A HÉSZ módosítását a fejlesztés tervezését végzőknek kell az önkormányzattal településrendezési szerződés alapján elvégezni.
2. Biatorbágy Város Önkormányzat Képviselő-testületének 112/2019. (V. 30.) határozata, Biatorbágy hatályos településrendezési eszközeinek módosításáról, az M1 autópálya fejlesztését célzó telepítési tanulmányterv befogadásáról és településrendezési szerződés előkészítéséről a következőket mondja ki:

„Biatorbágy Város Önkormányzat Képviselő-testület megtárgyalta Biatorbágy hatályos településrendezési eszközeinek módosítására érkezett, M1 autópálya fejlesztését célzó telepítési tanulmányterv befogadásáról és településrendezési szerződés (TRSZ) előkészítéséről szóló előterjesztést, amelyről az alábbi döntést hozza:

- „Biatorbágy Város Önkormányzat Képviselő-testület befogadja az M1 autópálya fejlesztését célzó telepítési tanulmánytervet. Biatorbágy hatályos településrendezési eszközeinek módosítására településrendezési szerződés (TRSZ) előkészítését tartja szükségesnek;
- Felhatalmazza a Polgármestert, hogy a TRSZ-t az M1 autópálya miatt szükséges településrendezési eszközök módosítása érdekében kösse meg;
- A TRSZ megkötése és a további tervezési folyamat során a Képviselő-testület kéri figyelembe venni az autópálya fejlesztéséhez kapcsolódó, alábbi fontos közlekedési elemek tervezését és megvalósításának szükségességét:
 1. az M1 autópálya 1-es főút új csomópontjában a gyalogos és kerékpáros önálló nyomvonalon történő átvezetése;
 2. a Dózsa György úti aluljárón gyalogos és kerékpáros önálló nyomvonalon történő átvezetése;
 3. zajvédelem megoldása;
 4. új gyalogos átvezetések a Katalin-hegy irányába, az új HÉSZ tervezet szerint;
 5. a melléklet tervvázlatokon, több helyen feltüntetett új „tervezett önkormányzati út” városi hálózatba kapcsolása.”
- 3. M1 és 1. sz. főút csomópontja: A hatályos HÉSZ tartalmazza a település központi területe és a Mészárosok útja között az M1 és 1. sz. főút csomópontján a kerékpárút átvezetését, továbbá a gazdasági területek gyalogos megközelítése érdekében a csomópontban a gyalogos átvezetésről is gondoskodni kell.
- 4. A Dózsa György úti M1 aluljárón keresztül a Katalin-hegyi üdülőtérület településszerkezeti kapcsolatainak javítása és megközelítése érdekében az aluljárón keresztül a kerékpáros és gyalogos felületek önálló nyomvonalon történő átvezetéséről gondoskodni kell. Biatorbágy Város Önkormányzat Képviselő-testületének jóváhagyott kerékpárút fejlesztési koncepció terve alapján a Dózsa György úti aluljárón keresztül vezet Páty irányába kiépülő térségi kerékpárút.
- 5. A zajvédelem tekintetében a terv régi 2011-ben készült környezetvédelmi munkarészekre alapoz. Nem veszi figyelembe Biatorbágy területén azóta történt beépítéseket. A Szarvasugrás terület, amely a zajvédelmi hatásterületen van, a hatályos HÉSZ alapján már részben beépült és további beépítése folyamatban van. A környezetvédelmi munkarészeket és a zajvédelmi terveket ennek megfelelően ki kell egészíteni és gondoskodni kell a

megfelelő zajárnyékolásról. A zajárnyékoló falak kialakításánál kétoldali fal létesítése szükséges a zaj reflexió csökkentése érdekében.

Biatorbágy Város Önkormányzat Képviselő-testületének Biatorbágy város településképe védelmének helyi szabályairól szóló 21/2018. (X. 26.) önkormányzati rendelete (BTKR) 18. § (3) b) pontja az alábbiakat mondja ki: „Zajárnyékoló fal vagy 2 m-nél magasabb kerítés, valamint 1 m-nél magasabb támfal, rézsű növényzeti takarással tartandó fenn. A 2 m-nél magasabb zajárnyékoló falak felületi festését helyi motívumok alkalmazásával kell megvalósítani.” Ennek megfelelően, településképi véleményezési tervdokumentáció benyújtásával és településképi vélemény beszerzésével gondoskodni kell a zajárnyékoló falak felületkezeléséről.

6. Folyamatos beépítés alatt álló Katalin-hegyi üdülőterület elszakad a város központi területétől ezért a településszerkezeti kapcsolatainak javítása érdekében tervezni kell a bővülő autópályán keresztül gyalogos átvezetéseket. A jóváhagyás előtt álló módosított HÉSZ munkarészeiben foglaltak figyelembe vételével.
7. Az M1 telkének kisajátítási határait úgy kell megállapítani, hogy zárványtelkek ne alakuljanak, illetve a meglévő kiszolgáló utakat érintő kisajátításoknál a kiszolgáló út telkének szélessége az adottságokat figyelembe véve legalább 10 m széles legyen. A hatályos HÉSZ 62. § (9) bekezdés kimondja: „Az újonnan kialakítandó közlekedési célú területeket, utakat úgy kell tervezni és kialakítani, hogy a tűzoltási felvonulási területet, a szükséges közmű elhelyezést és legalább egyoldali zöldsáv kialakítást biztosítani tudják, a közterületi zöldfelületekre vonatkozó előírások figyelembevételével.” Ennek megfelelően az új kiszolgáló utakról is tervet kell készíteni, amelyeket a közút kezelőjével egyeztetni kell.
8. A természeti értékek helyi védelméről szóló Biatorbágy Nagyközség Képviselő-testületének 5/2006. (05. 25.) Ör. sz. rendelet 2-6. mellékletben kijelölt természetvédelmi területet nem érint a tárgyi beruházás.
9. Egyéb észrevételek, amelyeket a tervezés során vizsgálni kell:

A Tervező az Ország út, 1-es főút forgalmi és zajterhelésének érdemi növekedését prognosztizálja (E1. környezetvédelmi összefoglaló 40. táblázat). A beruházás megváltoztatja a térség forgalmi térszerkezetét: nő az M1 Győr - Budapest relációjú utazások gyakorisága (a nagyobb szolgáltatási szint miatti forgalomgenerálódás). Biatorbágy-Budaörs-Budapest térségben azonban a forgalom fogadását biztosító kapacitások nem változnak, holott ebben a térségben jelenleg is problémák mutatkoznak (Bp. felé állandó torlódások, az M0 déli szektor felé pedig az alternatív lehetőség hiánya miatt kiemelkedő zavarérzékenység).

Kritikus kérdés az új M1-1.sz. főút csomópont DNy-i alcsomópontjának kapacitás-méretezése: tekintve, hogy korábbi vizsgálatok alapján messze dominánsnak mutatkozik a Biatorbágy - Budapest forgalmi áramlat (ez jelenleg még a jó adottságú Ország út - 1. sz. főút csomópontnál is súlyos torlódásokat okoz), a kérdéses különbszintű csomópontban a két körforgalomnál a Biatorbágy - Budapest iránynak direkt jobbkisíves ágakat kell építeni (ahogy az a visszairányban, Budapest M1 - Biatorbágy 1-es relációban be is van tervezve). Kérjük a kérdést célzott forgalmi (mikroszimulációs) vizsgálattal megalapozni, mely során kérjük figyelembe venni, hogy az 1. sz. főút Ország úti csomópontjának turbó jellegű körforgalommá való átalakítása - tanulmányterv alapján - szakminisztériumi támogatással rendelkezik, azt Biatorbágy kiemelkedően fontos fejlesztésnek tekintti, így az 1. sz. főút forgalmának növekedésével kell számolni. Mind a forgalmi vizsgálat, mind a csomóponti tervek során fontos valamelyest figyelemmel lenni arra is, hogy nagytávban „gyűjtő-elosztó pálya, vagy párhuzamos feltáró út” van tervezve az M1 és az M0 térségi szakasza mentén (a gyorsforgalmi- és a főúthálózat hosszú távú fejlesztési programjáról és nagytávú tervéről szóló 1222/2011. (VI. 29.) Korm. határozat 1. melléklet).

A legfontosabb probléma azonban a Biatorbágy-Budaörs térségében tapasztalható mindennapos torlódások ügye. Az M1 kapacitásbővítése és a forgalomgenerálódás miatt a torlódás (annak kockázata, gyakorisága és mértéke) lényegesen nőni fog. Ezzel összefüggésben a vidéki térségek a fejlesztés kedvezményezettjei lesznek, a Biatorbágy-Budaörs térség inkább a hátrányokból részesül. Az M1 autópálya, a párhuzamos 1. sz. főút, M0 gyűrű, és a környező „menekülő utak”, így például a biatorbágyi Ország út, Szabadság út terhelése jelentősen nőhet. Fontossá válik tehát a környező úthálózat teherviselő-képességének javítása, főleg a havária esetek miatt, amikor a felgyülemlött gépkocsiknak nincs más választása, mint minél messzebb távolodni a helyszíntől. Létérdek a gépjárműforgalom kiváltását célzó infrastruktúra fejlesztése is, így például a közösségi közlekedési átszállópontok működését segítő intézkedések és a kerékpárút-hálózat kiépítése. Biatorbágyon ezen célok elérését több előirányzott projekt elősegítené:

- 1. sz. főút Ország úti csomópontjának turbó jellegű körforgalommá való átalakítása (elfogadott tanulmánytervvel rendelkezik)
- Verebély L. utca meghosszabbítása az M0 Tópark csomópontig (településszerkezeti tervben)
- Biatorbágy és a Vendel park kerékpárúttal való összekötése (településszerkezeti tervben)
- Biatorbágy központ és a vasútállomás (továbbá Rozália ipari park) kerékpárúttal való összekötése (engedélyezési tervvel rendelkezik)

Az M1-1. sz. főút csomópont terveinek mindenképpen számolniuk kell a Vendel park (és Budaörs/Budakeszi) elérését célzó kerékpáros átvezetés megvalósításával, a kerékpáros átvezetés elépítése (annak ellentmondó megoldások alkalmazása) nem tervezhető (ez nem teljesül a 011 körforgalomnál, ahol a M1 csomóponti ágak torkolatában lévő középsziget mérete a kerékpáros átvezetéshez nem megfelelő, figyelemmel arra, hogy a Vendel parki érkeztetés az északi oldalt determinálja). Mindemellett a későbbi kerékpárúti átvezetés a most megtervezett vízelvezetési és rézsű objektumok teljes átépítésével járna, így az együtemű építés indokolt.

Az M1 21 km szelvény térségében a pálya elhalad a Páty-Biatorbágy közötti 81106 j. ök. út és a Fűzes patak felett. A kérdéses helyszín jelen pillanatban a legjelentősebb akadálya a tervezett (Bp.-Balaton kerékpárúthoz csatlakozó) Páty - Biatorbágy kerékpárút megvalósításának. Mind a mellékút, mind patak műtárgyának megfelelő átalakítása esetén közelebb kerülne a kerékpárút megvalósításának céljához.

Jelen előzetes szakhatósági nyilatkozatom nem mentesít az érvényes jogszabályok szerint szükséges hatósági engedélyek, egyéb szakhatósági hozzájárulások beszerzésének kötelezettsége alól.

Végzésem ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, az a határozat, illetve az eljárást megszüntető végzés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

- 5.1.16. **Bicske Város Jegyzőjének** BER/333-2/2019. iktatószámú, 2019. július 2-án kelt (M1 autópálya bővítés II. szakaszán, helyi védettségre vonatkozó) előzetes szakhatósági állásfoglalása:
 „Az UTIBER Kft (1115 Budapest, Csóka u. 7-13.), – a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt megbízásában eljáró – kérelmére, az M1 autópálya 47+200 km sz. – Tatabánya-Újváros csomópont köz. (61+100 km sz.) II. szakasz engedélyezési eljárásához a rendelkezésemre bocsátott tervdokumentáció alapján nyilatkozom, hogy a tervezett tevékenység megfelel a helyi környezet- és természetvédelmi követelményeknek.”

5.1.17. **Bicske Város Jegyzőjének** ÉP/274-2/2019. iktatószámú, 2019. július 10-én kelt (M1 autópálya bővítés II. szakaszán, rendezési tervi megfelelésre vonatkozó) szakhatósági állásfoglalása:
„UTIBER Kft. (1115 Budapest, Csóka u. 7-13.) megkeresése alapján, NIF Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából az M1 autópálya 47+200 km sz. – Tatabánya-Újváros csp. köz. (61+100 km sz.) II. szakasz engedélyezése kapcsán az alábbi nyilatkozatot teszem:

• tervezett településrendezési eszközök folyamatban lévő módosításával összhangban van.”

5.1.18. **Bicske Város Jegyzőjének** BER/290-2/2019. iktatószámú, 2019. július 2-án kelt (M1 autópálya bővítés I. szakaszán, helyi védettségre vonatkozó) előzetes szakhatósági állásfoglalása:
„Az Unitef 83 Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.), – a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízásában eljáró – kérelmére, az M1 autópálya M0 - Tatabánya-Újváros csomópont I. szakasz engedélyezési eljárásához a rendelkezésemre bocsátott tervdokumentáció alapján nyilatkozom, hogy a tervezett tevékenység megfelel a helyi környezet- és természetvédelmi követelményeknek.”

5.1.19. **Bicske Város Jegyzőjének** ÉP/281-2/2019. iktatószámú, 2019. július 3-án kelt szakhatósági állásfoglalása:

„Bicske Város Önkormányzat jegyzője, az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendeletben foglaltak alapján a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. mint Építető által létesítendő M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése az M0 és Tatabánya-Újváros csomópontok közötti szakasz útépítési engedélyezéséhez Bicske település vonatkozásában a településrendezési követelményeknek és a helyi építési szabályzatnak való megfelelés, valamint a természetvédelmi követelményeknek való megfelelés szakkérdésben a települési önkormányzati jegyzői szakhatósági hozzájárulást megadom.

A létesítmény vagy tevékenység a helyi önkormányzati rendeletben meghatározott természetvédelmi követelményekkel nem ellentétes, viszont a településrendezési követelményekkel és a helyi építési szabályzattal a terv jelen pillanatban nincs összhangban, de a település rendezési tervének módosítása az M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése vonatkozásában folyamatban van.

Szakhatósági állásfoglalásom más jogszabályi kötelezettség alól nem mentesít.

Állásfoglalásom ellen önálló fellebbezésnek nincs helye.”

5.1.20. **Herceghalom Község Önkormányzat Jegyzőjének** HER/1101-44/2019. iktatószámú, 2019. július 18-án kelt előzetes szakhatósági állásfoglalása:

„UNITEF 83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. (céghelye: 1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) kérelmére az M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése az M0 és Tatabánya-Újváros csomópontok között - tárgyú útépítési engedélyezési tervek alapján szakhatósági hozzájáruló nyilatkozatom a következő feltételekkel adom meg;

1. *Tárgyi beruházás kiviteli terveiben a településsel párhuzamosan futó autópálya mellett zajvédelmi referencia pontok kerüljenek kijelölésre és a beruházás annak figyelembe vételével valósuljon meg.*

2. *A beruházás helyi önkormányzati rendeletben meghatározott természetvédelmi követelményekkel nem ellentétes, viszont a településrendezési követelményekkel és a hatályos helyi építési szabályzattal a terv pillanatnyilag nincs összhangban. A Herceghalom Község Helyi Építési Szabályzatáról szóló 12/2018. (XII. 15.) számú önkormányzati rendelet módosítása a beruházás kiviteli terveinek elkészítéséig megtörténik.*

Jelen szakhatósági nyilatkozatom nem mentesít az érvényes jogszabályok szerint szükséges hatósági engedélyek, egyéb szakhatósági hozzájárulások beszerzésének kötelezettsége alól.

Végzésem ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, az a határozat, illetve az eljárást megszüntető végzés elleni jogorvoslat keretében támadható meg."

- 5.1.21. A **Mányi Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzőjének** (Mány Község területére vonatkozó) M/1875-2/2019. iktatószámú, 2019. július 2-án kelt előzetes szakhatósági állásfoglalása:

„Az UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) K-1265/2019 számú megkeresésre az „M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése az M0 és Tatabánya-Újváros csomópontok között” tárgyi útépitési engedélyezés kapcsán előzetes szakhatósági állásfoglalásomat megadom.

A melléklet tervdokumentáció alapján megállapítom, hogy beruházás Mány Község Önkormányzatának a Mány helyi építési szabályzatáról és szabályozási tervéről szóló 10/2009. (IX. 23.) önkormányzati rendeletével összhangban áll, és azzal nem ellentétes, valamint a tervezett beruházás helyi környezet- és természetvédelmi érdekeket nem sért.

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

- 5.1.22. A **Mányi Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzőjének** (Óbarok Község területére vonatkozó) Ó/651-2/2019. iktatószámú, 2019. július 2-án kelt előzetes szakhatósági állásfoglalása:

Az Unitef'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) K-1265/2019 számú megkeresésre az „M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése az M0 és Tatabánya-Újváros csomópontok között” tárgyi útépitési engedélyezés kapcsán előzetes szakhatósági állásfoglalásomat megadom.

A melléklet tervdokumentáció alapján megállapítom, hogy beruházás Óbarok Község Önkormányzatának Óbarok helyi építési szabályzatáról és szabályozási tervéről szóló 8/2001. (VI. 25.) önkormányzati rendeletével összhangban áll, és azzal nem ellentétes, valamint a tervezett beruházás helyi környezet- és természetvédelmi érdekeket nem sért.

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

- 5.1.23. **Pátyi Polgármesteri Hivatal Jegyzőjének** I/6139-2/2018. iktatószámú, 2019. július 3-án kelt előzetes szakhatósági állásfoglalása:

Páty Polgármesteri Hivatal Jegyzője, az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendeletben foglaltak alapján a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., mint Építető által létesítendő M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése az M0 és Tatabánya-Újváros csomópontok közötti szakasz útépitési engedélyezéséhez Páty település vonatkozásában a településrendezési követelményeknek és a helyi építési szabályzatnak való megfelelés, valamint a természetvédelmi követelményeknek való megfelelés szakkérdésben a szakhatósági hozzájárulást megadom.

A létesítmény vagy tevékenység a helyi önkormányzati rendeletben meghatározott természetvédelmi követelményekkel nem ellentétes, viszont a településrendezési követelményekkel és a helyi építési szabályzattal a terv jelen pillanatban nincs összhangban, de a település rendezési tervének módosítása az M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése vonatkozásában folyamatban van.

A szakhatósági állásfoglalás ellen önálló fellebbezésnek nincs helye, az a határozat, illetve az eljárást megszüntető végzés elleni jogorvoslat keretében támadható meg."

- 5.1.24. A **Tatai Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője** XI/460-2/2019. iktatószámú, 2019. július 22-én kelt előzetes szakhatósági állásfoglalása:

„A Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Kormány megbízotti Kabinet - Állami Főépítész KE/8/151-2/2019. számú végzésével kijelölt hatóságként, az M1 autópálya 47+200 km sz. – Tatabánya-Újváros csomópont között (61+100 km sz.) II. szakasz engedélyezéséhez, a helyi építési szabályzatnak, a településrendezési - és természetvédelmi

követelményeknek, a helyi természetvédelmi rendeletnek való megfelelés tekintetében hozzájárulok.

Állásfoglalásom ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, az a határozat, illetve az eljárást megszüntető végzés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

- 5.1.25. **Vértesszőlős Község Jegyzőjének** VSZ/2111-7/2019. iktatószámú, 2019. július 11-én kelt szakhatósági állásfoglalása:

„...Az UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka u. 7-13.) által benyújtott kérelem és dokumentáció alapján az M1 autópálya 47+200 km sz. – Tatabánya-Újváros csomópont között. (61+100 km sz.) II. szakasz engedélyezési tervének ügyében az alábbi szakhatósági nyilatkozatot teszem.

Az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 10. pontjának 25-26. soraiban meghatározott szakkérdés alapján megállapítom, hogy az M1 autópálya 47+200 km sz. – Tatabánya-Újváros csomópont között (61+100 km sz.) II. szakasz útépitési engedélyezési terve nem ellentétes helyi önkormányzati rendeletben meghatározott természetvédelmi követelményekkel. 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.

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

- 5.1.26. **A Zsámbéki Polgármesteri Hivatal Jegyzőjének** 2687-2/2019. iktatószámú, 2019. június 26-án kelt szakhatósági állásfoglalása:

„Az Unitef'83 Zrt. kérelmére – Zsámbék, külterület „M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése Budapest (M0) - Tatabánya-Újváros csomópont között” (továbbiakban: Projekt) – az Unitef'83 Zrt. tervező csapata által készített 3003 számú tervei, valamint a 382/2017. (XII. 23.) Korm. rendelet alapján a 2687/2019 iktatószámú megkeresésére szakhatósági állásfoglalásom a következő:

Az M1 autópálya M1-M7 elválassi csomópont és Tatabánya Újváros csomópont közötti szakasz fejlesztése – 2x3 sávra bővítése – Zsámbék Város Önkormányzat hatályos, a Helyi Építési Szabályzatáról (HÉSZ) szóló 14/2005. (07. 04.) Ö.K. számú rendeletében rögzítettek jelenleg még nincsenek összhangban a fenti tervekben foglaltakkal, de Zsámbék Város Képviselő-testülete döntött arról, hogy a tervezett projektet beépíti a HÉSZ-be, és a helyi előírásokat módosítja. A Képviselő-testület eltökélt szándéka elfogadni a Projekt érdekében történő változásokat! A tervezetetés megindításáról a Képviselő-testület az 53/2019. (IV. 25.) Kt. határozatával döntött, amelyet mellékelten megküldök.

Tájékoztatom továbbá, hogy Önkormányzatunknak nincsen a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos rendelete.”

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

- 5.2.1. **A Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatal Hatósági Főosztály Építésügyi és Örökségvédelmi Osztály** PE-06/OR/1864-2/2019. iktatószámú, 2019. július 23-án kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleménye:

„A tárgybeli autópálya-szakasz építési engedélyezési eljárásában Hatóságomhoz érkezett megkeresésére a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 1. melléklete 2. táblázatának 6. sorában meghatározott szakkérdést megvizsgáltam.

A tárgybeli engedély örökségvédelmi szempontból a következő feltétellel adható ki:

- a végleges kiviteli tervek alapján, a vizsgálati terület rendelkezésre állását követően próbafeltáráson alapuló, feltárási projekttervvel kiegészített előzetes régészeti dokumentációt

(a továbbiakban: ERD) kell készíteni, amelyet a beruházó Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) nyújtson be Hatóságomnak;

- a kivitelezési munkák mindaddig nem kezdhetők meg, amíg Hatóságom a tárgyi építkezéshez elkészített ERD figyelembevételével nem nyilatkozott az elvégzendő régészeti feladatellátásról.”

5.2.2. A Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Tatabányai Járási Hivatala Hatósági Főosztály Építésügyi és Örökségvédelmi Osztály KE-06/EP/1336-3/2019. iktatószámú, 2019. augusztus 2-án kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleménye:

„Budapest Főváros Kormányhivatalának Ütügyi Osztálya „Szárliget - Tatabánya Újváros csomópont; M1 autópálya fejlesztés, főpálya bővítésének építési engedélyezése” ügyében – a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 1. melléklet 2. táblázatának 6. pontja, valamint az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. tv. (Ákr.) 25. § alapján – örökségvédelmi szakkérdés vizsgálatának kérésével kereste meg hatóságomat.

Vizsgálandó kulturális örökségvédelmi szakkérdés: Annak elbírálása, hogy az építési engedély kiadása a kulturális örökség védelme jogszabályban rögzített követelményeinek a kérelemben foglaltak szerint vagy további feltételek mellett megfelel-e.

A szakkérdés vizsgálatának eredménye:

A Hatóságom illetékességi körébe tartozó nyomvonzszakasz (Szárliget közigazgatási területétől a Tatabánya-Újváros csomópontig) a közhiteles örökségvédelmi nyilvántartás jelenlegi adatai alapján nem érint közvetlenül régészeti lelőhelyterületet.

Találhatóak régészeti lelőhelyek az út „pufferzónájában”, ezek némelyikének esetleges közvetlen érintettségét a Várkapitányság Integrált Területfejlesztési Központ Np. Kft. által készített „előzetes régészeti dokumentáció I.” (ERD) vizsgálja. Az ERD második fázisához kívánatos régészeti (szondázó jellegű) próbafeltárások során a konkrét érintettség vizsgálata a teljes tervezési szakaszra vonatkozólag várható. Az így elkészítendő ERD II.-ben foglaltak alapján az útépítési munkálatokat megelőzően, illetve azok során az esetlegesen fizikailag érintett lelőhelyrészek régészeti mentesítését el kell végezni.”

5.2.3. A Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Tatabányai Járási Hivatal Agrárügyi és Környezetvédelmi Főosztály Földhivatali Osztály 10114-2/2019. iktatószámú, 2019. július 24-én kelt szakkérdés vizsgálatában adott nyilatkozata alapján az alábbi előírásokat teszem:

„A Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Tatabányai Járási Hivatala, mint a termőföld mennyiségi védelmének követelményei tekintetében eljáró, elsőfokú ingatlanügyi hatóság, a 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 5. melléklet I. táblázat 7. pontja szerinti szakkérdést vizsgálva, a Budapest Fővárosi Kormányhivatal Közlekedési Főosztály Ütügyi Osztályának megkeresése alapján, az M1 autópálya 16+224 - 61+100 km sz. közötti szakasz 2x3 sávra bővítés építésének engedélyezésével kapcsolatban alábbi megállapításokat és előírásokat teszi:

- Hivatalom 10090-14/2019 számon adott ki végleges más célú hasznosítási engedélyt az M1 autópálya 2x3 sávra bővítésére vonatkozóan, így az előbb említett ügyszámú határozatban felsorolt termőföld területekre, az abban foglalt előírások érvényesek. Az engedély, a véglegessé válást követő egy évig érvényes, annak lejáratát előtt kérelemre meghosszabbítható, legfeljebb 5 évre.
- Amennyiben a kivitelezési munkálatok további termőföldet is érintenek, úgy a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény 8. §, 8/A. § és 8/B. § alapján:
 - az engedélyezési eljárás alá eső tevékenység végzése, létesítmény elhelyezése, jogosultság gyakorlása lehetőség szerint a gyengébb minőségű termőföldeken, a lehető legkisebb mértékű termőföld igénybevételével történjen.

- az eljárás tárgyát képező földrésztelkekkel szomszédos termőföldek megfelelő mezőgazdasági hasznosítását a tervezett tevékenység, létesítmény nem akadályozhatja.
- a végleges és/vagy időleges más célú hasznosítási eljárást a munkálatok megkezdése előtt le kell folytatni a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvényben foglaltak szerint.
- Zártkerti művelés alól kivett terület, árok, saját használatú út vagy egyéb kivett megnevezésű ingatlanok esetében hivatalom hatáskörének hiányát állapítom meg.”

5.2.4. **A Fejér Megyei Kormányhivatal Székesfehérvári Járási Hivatala Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztálya** FE-08/NT0/03098-2/2019. iktatószámú, 2019. július 18-án kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleménye:

„A Fejér Megyei Kormányhivatal Székesfehérvári Járási Hivatal Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztályához a Budapest Főváros Kormányhivatala Közlekedési Főosztály Ütügyi Osztálytól (1138 Budapest, Váci út 188.) szakkérdés vizsgálatára irányuló megkeresés érkezett a NIF Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából eljáró U2em1 Konzorcium tagjaként az UTIBER Kft. (1115 Budapest, Csóka u. 7-13.) kérelmére indult, az M1 autópálya 16+244 – 61+100 km sz. közötti szakasz 2x3 sávossra bővítés építési engedélyezése tárgyában. A megkereséshez mellékeltek az UNITEF'83 Zrt. és az UTIBER Kft. Konzorcium által 43.503 munkaszámon, 3003 tervszámon összeállított engedélyezési tervdokumentációt, mely magába foglalja a humuszgazdálkodási tervrészt is [melynek alapja a Dr. Pető Ákos talajvédelmi szakértő (szakértői nyilvántartási száma: 003/2011.) által TVT/VMCH/19-05/M1/Budapest-Tatabánya munkaszámon készített humuszos termőréteg mentését megalapozó talajvédelmi terv].

A csatolt dokumentációból megállapítható, hogy az autópálya jelenlegi 2x2 forgalmi sáv középen elválasztó sávval, szélein leállósával és padkával keresztmetszetét 2x3 sáv + szélesített üzemi sávra kívánják bővíteni. Az érintett szakaszon egységesen 3,75 m-es sáv szélesség kerül kialakításra, az üzemi sáv mindenhol folyamatosan kiépül. Az elválasztó sáv általánosan 5,0 m-es szélességű megtartása a cél. Az üzemi sáv mellett 1 km-enként műszaki leálló öböl kerül kialakításra. A beruházás Mány, Bicske és Óbarok közigazgatási területét érinti, mindhárom település esetén rendelkezik termőföldi érintettséggel. Ezen területek humuszos termőrétegének védelme érdekében humuszos talajréteg mentését megalapozó talajvédelmi terv, valamint humuszgazdálkodási terv is készült. A talajvédelmi terv 4. fejezete részletesen tartalmazza településenként az egyes mintavételi pontokkal lehatárolt ingatlanokat, a kivonandó terület nagyságokat, a mentendő humuszos réteg vastagságokat és a mentendő humuszos talaj mennyiségét. A humuszgazdálkodási terv előírja a humuszos talajréteg letermelésére, deponálására és felhasználására vonatkozó előírásokat. A humuszgazdálkodási terv mellékletét képező helyszínrajz ábrázolja a humuszdeponiák tervezett elhelyezkedését, a „humuszleszedés településenkénti kimutatása” pedig rögzíti a településenként letermelendő humuszos talajmennyiségét.

Az engedélyezési terv kitér a felületekről összegyűlő csapadékvizek elvezetésére, ezzel megelőzve a káros mértékű vízkárok kialakulását.

A csatolt dokumentációk elegendő információt tartalmaznak a talajvédelmi szakkérdés elbírásához.

Fentiek alapján az M1 autópálya 16+244 – 61+100 km sz. közötti szakasz 2x3 sávossra bővítés építési engedélyének kiadásához a talajvédelmi hatóság részéről hozzájárulok, a kivitelezésre vonatkozóan az alábbi előírásokat teszem:

- A beruházással érintett Mány, Bicske és Óbarok területén található, a humuszgazdálkodási tervben felsorolt termőterületi ingatlanokról a munkálatok megkezdése előtt a felső (a Dr. Pető Ákos talajvédelmi szakértő által TVT/VMCH/19-05/M1/Budapest-Tatabánya munkaszámon készített talajvédelmi tervben meghatározott vastagságú) humuszos termőréteget le kell menteni, a humuszos termőréteg minőségét, termőképességét a

munkálatok során (letermelésnél, deponálásnál) óvni kell, felhasználása pedig funkciója szerint kell, hogy történjen.

- A munkák során a termőréteget érintő lépéseknél be kell tartani a Dr. Pető Ákos talajvédelmi szakértő által TVT/VMCH/19-05/M1/Budapest-Tatabánya munkaszámon elkészített humuszos termőréteg mentését megalapozó talajvédelmi tervben, valamint az erre alapozott humuszgazdálkodási tervben foglaltakat.
- A termőréteggel kapcsolatos tevékenységekről (letermelés helye és ideje, letermelt mennyiség, deponálás helye, elterítés, elszállítás) nyilvántartást kell vezetni, melyet a talajvédelmi hatóság előzetes értesítést követően ellenőriz.
- A helyben fel nem használt humuszos talaj elszállítása csak az elszállítás bejelentését követően kiszabott talajvédelmi járulék befizetése után lehetséges.
- A munkálatok a tervben nem szereplő, illetve a beruházáshoz nem kapcsolódó, valamint szomszédos termőterületeket nem érinthetik, azokon építési anyagok, járművek, hulladék ideiglenesen sem tárolható.
- Minden olyan esetben, amikor a kivitelezés során termőterületre káros, veszélyes vagy az előírástól eltérő esemény következik be, az engedélyes a talajvédelmi hatóságot haladéktalanul tájékoztatni köteles.

A szakkérdés vizsgálatáért illetéket vagy igazgatási szolgáltatási díjat nem kell fizetni.”

5.2.5. A **Veszprém Megyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály** – mint bányászati hatóság – VE-V/001/1696-3/2019. iktatószámú, 2019. július 16-án kelt szakkérdés vizsgálatában adott nyilatkozata:

„A Budapest Főváros Kormányhivatala Közlekedési Főosztály (a továbbiakban: Hatóság) az M1 autópálya 16+224 - 61+100 km sz. közötti szakasz 2x3 sávra bővítés építési engedélyezési eljárásban megkereste a Veszprém Megyei Kormányhivatalt (továbbiakban: Bányafelügyelet) 2019. július 11-én.

A 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1a. melléklet 1.135. pontja alapján a tárgyi projekt nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy.

A Bányafelügyelet nyilvántartása alapján megállapította, hogy az illetékességi területén (Fejér megye) a tárgyi útvonal szakasz szilárd ásványi nyersanyag lelőhelyet nem érint. A terület földtani felépítésére felső-triász korú földolomit jellemző, melyre szarmata karbonátos üledékek (Tinnye Formáció) felső-pleisztocén korú eolikus lösz, kvarter folyóvízi homok települ. A Bányafelügyelet nyilvántartásában földtani veszélyforrás nem szerepel. A tervezett kivitelezés nyomvonal jellegű kőolaj- és földgázbányászati létesítményt, szállítóvezetékét, elosztóvezetékét, célvezetékét, valamint egyéb gáz és gáztermék vezeték biztonsági övezetét nem érinti a közműnyilatkozatokban foglaltak alapján.

A Bányafelügyelet megvizsgálva a tervezett tevékenységet (autópálya 2x3 sávra bővítés) megállapította, hogy a tevékenység során ásványi nyersanyag kitermelés történik. A tervezett bővítés ásványi nyersanyag szempontjából negatív mérlegű, a munkákhoz ásványi nyersanyag beszállítás szükséges.

A Bányafelügyelet továbbá megállapította a bányászatról szóló 1993. évi XLVIII. törvény (Bt.) 3. § (1b) bekezdés a) pontjában foglaltakra tekintettel, hogy a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (a magyar állam nevében és javára eljáró építtető) részére kiadott útépitési engedély alapján kitermelt ásványi nyersanyag a magyar állam tulajdonában marad. A Bt. 20. § (6) bekezdés b) pontjában foglaltakra figyelemmel bányajáradék fizetési és önbevallási kötelezettség nem keletkezik.

A fentiekre tekintettel a Bányafelügyelet megállapította, hogy a tárgyi létesítmény útépitési engedélyében a Hatóságnak nem szükséges bányászati-földtani szakkérdés tekintetében

feltételeket megadni, figyelemmel a 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 1. számú melléklet 2. pont 4. alpontjában foglaltakra.”

- 5.2.6. **A Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Tatabányai Járási Hivatal Agrárügyi és Környezetvédelmi Főosztály Környezetvédelmi és Természetvédelmi Osztály** KE-06/KTO/00050-3/2019. iktatószámú, 2019. július 19-án kelt szakkérdés vizsgálatában adott nyilatkozata alapján az alábbi előírásokat teszem:

„A Budapest Főváros Kormányhivatal Közlekedési Főosztály Ütügyi Osztálya (továbbiakban: Hatóság) BP/0801/00513-7/2019. ügyszámú levelében megkereste a Tatabányai Járási Hivatal környezetvédelmi és természetvédelmi hatáskörében eljáró Agrárügyi és Környezetvédelmi Főosztály Környezetvédelmi és Természetvédelmi Osztályát (továbbiakban: Osztály) – a NIF Zrt. (a továbbiakban: Építető – nevében és megbízásából eljáró U2em1 Konzorcium tagjaként az UTIBER Kft.) az M1 autópálya 16+224 - 61+100 km sz. közötti szakasz 2x3 sávra bővítésre vonatkozó építési engedélyezési eljárásában szakvélemény megadás céljából.

Szakvéleményében az alábbi feltételek engedélybe történő foglalását javaslom:

- *A kivitelezés során képződő veszélyes és nem veszélyes hulladékot, környezet-szennyeződést kizáró módon, fajtánként elkülönítve kell az építés területén ideiglenesen tárolni.*
- *A kivitelezés során a keletkezett hulladékok kezeléséről – hasznosításáról, ártalmatlanításáról – a környezetvédelmi hatóság által kiadott engedéllyel rendelkező gazdálkodó szervezetek által gondoskodni kell.*
- *A kivitelezést a lehető legkevesebb légszennyező anyag levegőbe juttatásával kell végezni, a szállítási utak (diffúz forrás) rendszeres takarításáról, locsolásáról gondoskodni kell.”*

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.** KOZ-11082/2/2019 számú, 2019. július 10-én kelt közútkezelői hozzájárulásában,
- 6.2. a **Magyar Közút Nonprofit Zrt.** KOZ-12240/2019 számú, 2019. július 8-án kelt – Pest és Komárom-Esztergom megye vonatkozásában adott – tulajdonosi hozzájárulásában,
- 6.3. a **Magyar Közút Nonprofit Zrt.** KOZ-12240/2/2019 számú, 2019. július 9-én kelt – Fejér megye vonatkozásában adott – tulajdonosi hozzájárulásában,
- 6.4. a **Magyar Közút Nonprofit Zrt. Fejér Megyei Igazgatóság** FEJ-99/8/2019 számú, 2019. július 9-én kelt közútkezelői hozzájárulásában,
- 6.5. a **Magyar Közút Nonprofit Zrt. Komárom-Esztergom Megyei Igazgatóság** KEM-42-17/2019 számú, 2019. június 2-án kelt közútkezelői hozzájárulásában,
- 6.6. a **Magyar Közút Nonprofit Zrt. Pest Megyei Igazgatóság** PES-1115/4/2019 számú, 2019. július 2-án kelt közútkezelői hozzájárulásában,
- 6.7. a **MÁV Magyar Államvasutak Zrt. Üzemeltetési Főigazgatóság Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest** 27449/2019/MÁV számú, 2019. július 11-én kelt vasútüzemeltetői hozzájárulásában,
- 6.8. a **MÁV Magyar Államvasutak Zrt. Infrastruktúra Fejlesztési Igazgatóság Pályalétesítmény Fejlesztési Iroda** 28283/2019/MÁV számú, 2019. július 18-án kelt vasútüzemeltetői hozzájárulásában,
- 6.9. a **MÁV Magyar Államvasutak Zrt. Infrastruktúra Fejlesztési Igazgatóság Döntés Előkészítési Osztály** 26976-1/2019/MÁV számú, 2019. július 15-én kelt vasútfejlesztési hozzájárulásában,

- 6.10. **Biatorbágy Város Polgármestere** a MO/568-12/2019. számú, július 4-én kelt befogadói és vízfolyáskezelői nyilatkozatában,
- 6.11. **Páty Község Jegyzője** I/6512-5/2019. számú, 2019. július 23-án kelt közútkezelői hozzájárulásában,
- 6.12. **Páty Község Jegyzője** I/6512-6/2019. számú, 2019. július 23-án kelt tulajdonosi hozzájárulásában,
- 6.13. **Páty Község Jegyzője** I/6512-7/2019. számú, 2019. július 24-én kelt vízfolyáskezelői hozzájárulásában,
- 6.14. **Zsámbék Város Polgármestere** 2686-4/2019. számú, 2019. július 2-án kelt közútkezelői és tulajdonosi hozzájárulásában,
- 6.15. **a Mányi Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője** Ó/652-3/2019 számú, 2019. július 2-án kelt közútkezelői hozzájárulásában,
- 6.16. **Bicske Város Jegyzője** BER/291-3/2019 számú, 2019. július 3-án kelt közútkezelői hozzájárulásában,
- 6.17. **Bicske Város Polgármestere** BER/289-2/2019 számú, 2019. július 3-án kelt tulajdonosi hozzájárulásában,
- 6.18. **Bicske Város Polgármestere** BER/291-2/2019 számú, 2019. július 3-án kelt tulajdonosi hozzájárulásában,
- 6.19. **Tarján Község Jegyzője** TPH/748-6/2019. számú, 2019. június 25-én kelt közútkezelői hozzájárulásában,
- 6.20. **Tarján Község Jegyzője** TPH/748-7/2019. számú, 2019. június 25-én kelt közútkezelői hozzájárulásában,
- 6.21. **Vértesszőlős Község Polgármestere** Vsz/2114-5/2019 számú, 2019. június 2-án kelt közútkezelői és tulajdonosi hozzájárulásában,
- 6.22. az **Érd és Térsége Víziközmű Kft.** 2019. július 12-én kelt üzemeltetői nyilatkozatában,
- 6.23. **a Közép-dunántúli Vízügyi Igazgatóság Fejér Megyei szakaszmérnöksége** FM-A-0321-0006/2019 számú, 2019. augusztus 5-én kelt mederkezelői és befogadói hozzájárulásában,
- 6.24. **a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság** 03364-0011/2019. számú, 2019. augusztus 5-én kelt vagyonkezelői hozzájárulásában,
- 6.25. **a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság** 03364-0013/2019. számú, 2019. augusztus 8-án kelt nyilatkozatában,
- 6.26. **a Vértesi Erdészeti és Faipari Zrt.** ÁLT/1273-11/2019 számú, 2019. július 15-én kelt vagyonkezelői és erdőgazdálkodói hozzájárulásában,
- 6.27. **a Vértesi Erdészeti és Faipari Zrt.** ÁLT/1273-4/2019 számú, 2019. július 1-jén kelt vagyonkezelői és erdőgazdálkodói hozzájárulásában,
- 6.28. **a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt.** 2019. július 2-án kelt nyilatkozatában,
- 6.29. **a KNYKK Középnnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt.** 3421-2019. számú, 2019. július 18-án kelt nyilatkozatában,
- 6.30. **Biatorbágy Város Önkormányzata** által az e-közmű rendszerben 455628123 számú azonosító alatt – I. tervezési szakaszra – adott közműnyilatkozatban,
- 6.31. **Tatabánya Megyei Jogú Város Önkormányzata** által az e-közmű rendszerben 694627897 számú azonosító alatt – II. tervezési szakaszra – adott közműnyilatkozatban,
- 6.32. az **MVM NET Távközlési Szolgáltató Zrt.** által az e-közmű rendszerben – az I. tervezési szakaszra a 455628123, a 668954206 és a 724395149 számú, valamint a II. tervezési szakaszra a 694627897 számú azonosító alatt – adott közműnyilatkozatokban,

- 6.33. az **E.ON Észak-dunántúli Áramhálózati Zrt.** által az e-közmű rendszerben – az I. tervezési szakaszra a 668954206 számú, valamint a II. tervezési szakaszra a 694627897 számú azonosító alatt – adott közműnyilatkozatokban,
- 6.34. az **ELMŰ Hálózati Kft.** által az e-közmű rendszerben – az I. tervezési szakaszra a 455628123 és a 668954206 számú azonosító alatt – adott közműnyilatkozatokban,
- 6.35. az **NKM Észak-Dél Földgázhálózati Zrt.** által az e-közmű rendszerben 694627897 számú azonosító alatt – II. tervezési szakaszra – adott közműnyilatkozatban,
- 6.36. az **FGSZ Földgázszállító Zrt.** által az e-közmű rendszerben – az I. tervezési szakaszra a 455628123 és a 668954206 számú azonosító alatt – adott közműnyilatkozatokban,
- 6.37. a **TIGÁZ Földgázelosztó Zrt.** által az e-közmű rendszerben – az I. tervezési szakaszra a 455628123, a 668954206 és a 724395149 számú azonosító alatt – adott közműnyilatkozatokban,
- 6.38. a **Fővárosi Vízűvek Zrt.** által az e-közmű rendszerben 455628123 számú azonosító alatt – I. tervezési szakaszra – adott közműnyilatkozatban,
- 6.39. a **DAKÖV Dabas és Környéke Vízügyi Kft.** által az e-közmű rendszerben 455628123 számú azonosító alatt – I. tervezési szakaszra – adott közműnyilatkozatban,
- 6.40. az **Érd és Térsége Víziközmű Kft.** által az e-közmű rendszerben 668954206 számú azonosító alatt – I. tervezési szakaszra – adott közműnyilatkozatban,
- 6.41. az **ÉDV Északdunántúli Vízű Zrt.** által az e-közmű rendszerben – az I. tervezési szakaszra a 455628123, a 668954206 és a 724395149 számú, valamint a II. tervezési szakaszra a 694627897 számú azonosító alatt – adott közműnyilatkozatokban,
- 6.42. a **FEJÉRVÍZ Fejér Megyei Önkormányzatok Víz- és Csatornamű Zrt.** által az e-közmű rendszerben – az I. tervezési szakaszra a 668954206 és a 724395149 számú azonosító alatt – adott közműnyilatkozatokban,
- 6.43. a **Magyar Telekom Távközlési Nyrt.** által az e-közmű rendszerben – az I. tervezési szakaszra a 455628123, a 668954206 és a 724395149 számú, valamint a II. tervezési szakaszra a 694627897 számú azonosító alatt – adott közműnyilatkozatokban,
- 6.44. a **DIGI Távközlési és Szolgáltató Kft.** által az e-közmű rendszerben 455628123 számú azonosító alatt – I. tervezési szakaszra – adott közműnyilatkozatban,
- 6.45. az **UPC Magyarország Kft.** által az e-közmű rendszerben 694627897 számú azonosító alatt – II. tervezési szakaszra – adott közműnyilatkozatban,
- 6.46. az **Invitech ICT Services Kft.** által az e-közmű rendszerben 694627897 számú azonosító alatt – II. tervezési szakaszra – adott közműnyilatkozatban,
- 6.47. a **PR-TELECOM Távközlési, Kereskedelmi és Szolgáltató Zrt.** által az e-közmű rendszerben 694627897 számú azonosító alatt – II. tervezési szakaszra – adott közműnyilatkozatban,

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 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.
- 7.4. Az Építető köteles a közlekedési építmények kivitelezése megkezdésének időpontját annak tervezett megkezdése előtt – legalább 15 nappal korábban – Budapest Főváros Kormányhivatala Közlekedési Főosztálynak bejelenteni.
- 7.5. 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.
- 7.6. A beépített építési termékek műszaki jellemzőinek és megfeleléség 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.
- 7.7. 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, valamint a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. nyilatkozatát az út kezelésbe vételéről.
- 7.8. Az építési engedély a véglegessé válást követően 5 évig érvényes. Nem szűnik meg az építési engedély érvényessége, ha az építést az érvényességi időn belül megkezdtek, és azt folyamatosan végzik.
- 7.9. Engedélyem idegen ingatlanok igénybevételeire nem jogosít, és nem mentesít a jogszabályok által előírt engedélyek beszerzése és az azokban foglalt előírások betartása alól.
- 7.10. 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, az UTIBER Kft. a közlekedési hatósági eljárás díját (39.829.500,- 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 Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) U2em1 Konzorcium tagjaként az UTIBER Kft. az 5.TIG-1879-43.503/2019. számú, 2019. július 5-én kelt kérelmében az M1 autópálya 16+224 – 61+100 km sz. közötti szakasz 2x3 sávossra bővítés építési engedélyezési eljárásának lefolytatását és az építési engedély kiadását kérte. A kérelméhez csatolta az I. szakasz (szakasztervező: UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt.) 3003. munkaszámon és a II. szakasz (szakasztervező: UTIBER Közúti Beruházó Kft.) 43.503 munkaszámon, 2019. június 6-i dátummal keltezett „M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése Budapest (M0) – Tatabánya-Újváros csomópont között” tárgyú engedélyezési tervdokumentációt.

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

Az engedélyezési tervdokumentáció

- az I. tervezési szakaszra 3003 tervszámon
 - 1.A1. Útépítés – Autópálya
 - 1.A2. Útépítés – Országos közutak
 - 1.A3. Útépítés – Egyéb utak
 - 1.B1. Hídépítés
 - 1.B4. Támszerkezetek
 - 1.C1. Forgalomtechnika – Autópálya
 - 1.C2. Forgalomtechnika – Országos közutak
 - 1.C3. Forgalomtechnika – Egyéb utak
 - 1.D1. Vízépítés – Autópálya
 - 1.D2. Vízépítés – Országos közutak
 - 1.D3. Vízépítés – Egyéb utak
 - 1.E2. Védőkerítés
 - 1.E4. Zajárnyékoló fal
 - 1.F1. Növénytelepítés
 - 1.F2. Rekultiváció
 - 1.G. Közmű tanulmány
 - 1.H1. Geotechnika – Útépítés (talajvizsgálati jelentés)
 - 1.H2. Geotechnika – Útépítés és Mérnökségi telep (tervezési beszámoló)
 - 1.H3. Geotechnika – Hídépítés
 - 1.J0. Pihenőhelyi magasépítés
 - 1.O1. Humuszgazdálkodás
- a II. tervezési szakaszra 43.503 tervszámon
 - 2.A1. Útépítés – Autópálya
 - 2.A3. Útépítés – Egyéb utak
 - 2.B1. Hídépítés
 - 2.B4. Támszerkezetek
 - 2.B5. Rézsűerősítő szerkezetek
 - 2.C1. Forgalomtechnika – Autópálya
 - 2.C2. Forgalomtechnika – Országos közutak
 - 2.C3. Forgalomtechnika – Egyéb utak
 - 2.D1. Vízépítés – Autópálya
 - 2.D3. Vízépítés – Egyéb utak
 - 2.E2. Védőkerítés
 - 2.E4. Zajárnyékoló fal
 - 2.F1. Növénytelepítés
 - 2.F2. Rekultiváció

- 2.G. Közmű tanulmány
- 2.H1. Geotechnika – Útéptítés (talajvizsgálati jelentés)
- 2.H2. Geotechnika – Útéptítés (tervezési beszámoló)
- 2.H3. Geotechnika – Hídépítés
- 2.J0. Pihenőhelyi magasépítés
- 2.O1. Humuszgazdálkodás

- a teljes tervezési szakaszra

- 0.E1. Környezetvédelmi összefoglaló
- 0.J1. Mérnökségi telephely
- 0.L. Tulajdonosi és kezelői lehatárolási terv

szakági munkarészeket tartalmazza.

A tárgyi eljárás 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. melléklet 1.278. pontja alapján kiemelt jelentőségű ügy.

A kérelem beérkezését követően 2019. július 9-én, BP/0801/00513-3/2019. számon függő hatályú határozatot hoztam, majd a dokumentációt megvizsgálva BP/0801/00513-8/2019. számon hiánypótlási felhívást adtam ki.

A Tervező az útügyi 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. A Tervező által előzetesen megkeresett szakhatóságok azonosak voltak a fentiek szerint megállapított szakhatóságokkal.

A BP/0801/00513-6/2019. számú levelemmel megkértem az eljárásban közreműködő – a kérelem benyújtásáig előzetes szakhatósági állásfoglalásukat meg nem adó – szakhatóságokat, hogy tájékoztassanak állásfoglalásaik kiadásáról.

Tatabánya Megyei Jogú Város Jegyzője 15-242/1/2019. számú levelében kizárási okot jelentett, helyette a Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Kormány megbízotti Kabinet - Állami Főépítész KE/8/151-2/2019. számú végzésében a **Tatai Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzőjét** jelölte ki szakhatóságnak.

A **Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság** (mint tűzvédelmi hatóság) a 36300/1886-2/2019. ált. iktatószámú, 2019. június 27-én kelt előzetes szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.1. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Az M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése az M0 és Tatabánya-Újváros csomópontok között I. tervezési szakasz M1 autópálya Budapest M0 - 47+200 km sz. közötti szakasz Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság illetékességi területére eső szakaszára vonatkozó útéptítési engedélyezési ügyében az Unitef 83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.), mint ügyfél 2019. június 19-én megkereste a Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságot, mint elsőfokú tűzvédelmi szakhatóságot előzetes szakhatósági állásfoglalás kiadása céljából.

A megkereséshez csatolt engedélyezési dokumentációt tűzvédelmi szempontból megvizsgáltam, és feltétellel hozzájárultam az M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése az M0 és Tatabánya-Újváros csomópontok között I. tervezési szakasz M1 autópálya Budapest M0 - 47+200 km sz. közötti szakasz Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság illetékességi területére eső szakaszára vonatkozó útéptítési engedély kiadásához.

A feltételt az alábbi jogszabályi rendelkezés alapján állapítottam meg:

ad.1.) A tűz elleni védekezésről, a műszaki mentésről és a tűzoltóságról szóló 1996. évi XXXI. törvény 6. § (2) bekezdése előírja a fent említett változás bejelentési kötelezettségét.

Döntésem a fenti jogszabályi rendelkezések alapján hoztam.

Előzetes szakhatósági állásfoglalásom az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 57. §-án alapul. Hatáskörömet az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (3) bekezdése, 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. §. (1) bekezdése, valamint 1. melléklet 1.278. pontja, illetékességemet a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet 3. § (3) bekezdése, valamint ugyanezen rendelet 1. melléklete határozza meg.

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

A **Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Hatósági Osztály** (mint tűzvédelmi hatóság) a 35700/5211-1/2019. ált. iktatószámú, 2019. június 24-én kelt (M1 autópálya bővítés I. szakaszára vonatkozó) előzetes szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.2. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Ügyfél 2019. június 20-án megkereste a Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságot (továbbiakban: Hatóság), mint első fokú tűzvédelmi szakhatóságot előzetes szakhatósági állásfoglalás kiadása céljából. A megkeresés Hatóságomhoz 2019. június 20-án érkezett.

Az Ügyfél által megküldött kérelem, valamint a kérelem mellékletét képező tervdokumentációban foglaltakra tekintettel az M1 autópálya 3x2 sávra bővítése Budapest (M0) és Tatabánya-Újváros csomópont között, mint I. tervezési szakaszában érintett településekre – Mány, Bicske, Óbarok – vonatkozó útépitési engedélyezésre irányuló közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági eljárást megelőző, előzetes szakhatósági állásfoglalás kiadására irányuló eljárásban az építéshez szükséges engedély megadásához tűzvédelmi szempontból feltétellel hozzájárultam.

A feltételt az alábbi jogszabályi rendelkezések alapján állapítottam meg:

1. A tűz elleni védekezésről, a műszaki mentésről és a tűzoltóságról szóló 1996. évi XXXI. törvény 6. § (2) bekezdése alapján.

Előzetes szakhatósági állásfoglalásomat az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 57. § alapján adtam ki.

A tárgyi ügyben az egyes tűz megelőzési hatósági, szakhatósági eljárásokért és szolgáltatásokért fizetendő igazgatási szolgáltatási díjról szóló 16/2012. (IV. 3.) BM rendelet igazgatási szolgáltatási díj megfizetését nem írja elő.

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

Hatáskörömet 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. § (1) - (2) bekezdése, 1. melléklet 1.278. sora, a tűzvédelmi hatósági feladatokat ellátó szervezetekről, a tűzvédelmi bírságról és a tűzvédelemmel foglalkozók kötelező élet- és balesetbiztosításáról szóló 259/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet 1. § (2) bekezdése m) pontja, az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (3) bekezdése és 1. melléklet 10. - Közlekedési ügyek - táblázat 8. sora határozza meg.

Illetékességemet a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény 22. § (1) bekezdés b) pontja, valamint a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet 3. § (1) és (3) bekezdés és 1. melléklet a) pontja határozza meg.”

A **Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Hatósági Osztály** (mint tűzvédelmi hatóság) a 35700/5263-2/2019. ált. iktatószámú, 2019. június 26-án kelt előzetes (M1 autópálya bővítés II. szakaszára vonatkozó) szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.3. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Ügyfél 2019. június 24-én megkereste a Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságot (továbbiakban: Hatóság), mint első fokú tűzvédelmi szakhatóságot előzetes szakhatósági állásfoglalás kiadása céljából. A megkeresés Hatóságomhoz 2019. június 24-én érkezett.

Az Ügyfél által megküldött kérelem, valamint a kérelem mellékletét képező tervdokumentációban foglaltakra tekintettel az M1 autópálya 47+200 km sz. - Tatabánya-Újváros csp. köz. (61+100 km sz.), mint II. tervezési szakaszában érintett Fejér megyei szakaszra vonatkozó útépitési engedélyezésre irányuló közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági eljárást megelőző, előzetes szakhatósági állásfoglalás kiadására irányuló eljárásban az építéshez szükséges engedély megadásához tűzvédelmi szempontból feltétellel hozzájárultam.

A feltételt az alábbi jogszabályi rendelkezések alapján állapítottam meg:

1. A tűz elleni védekezésről, a műszaki mentésről és a tűzoltóságról szóló 1996. évi XXXI. törvény 6. § (2) bekezdése alapján.

Előzetes szakhatósági állásfoglalásomat az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 57. § alapján adtam ki.

A tárgyi ügyben az egyes tűzmelegelőzési hatósági, szakhatósági eljárásokért és szolgáltatásokért fizetendő igazgatási szolgáltatási díjról szóló 16/2012. (IV. 3.) BM rendelet igazgatási szolgáltatási díj megfizetését nem írja elő.

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

Hatáskörömet 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. § (1) - (2) bekezdése, 1. melléklet 1.278. sora, a tűzvédelmi hatósági feladatokat ellátó szervezetekről, a tűzvédelmi bírságról és a tűzvédelemmel foglalkozók kötelező élet- és balesetbiztosításáról szóló 259/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet 1. § (2) bekezdése m) pontja, az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (3) bekezdése és 1. melléklet 10. – Közlekedési ügyek – táblázat 8. sora határozza meg.

Illetékességemet a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény 22. § (1) bekezdés b) pontja, valamint a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet 3. § (1) és (3) bekezdés és 1. melléklet a) pontja határozza meg.”

A **Komárom-Esztergom Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság** (mint tűzvédelmi hatóság) a 36100/1144-1/2019. ált. iktatószámú, 2019. július 5-én kelt előzetes szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.4. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Az UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1518 Budapest, Csóka utca 7-13.), mint az előzetes szakhatósági állásfoglalást kérelmező, az M1 autópálya 47+200 km sz. Tatabánya-Újváros csomópont közti építési engedélyezése ügyében kérelmet terjesztett elő 2019. június 24-én, a Komárom-Esztergom Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságnál, mint elsőfokú tűzvédelmi szakhatóságnál, szakhatósági állásfoglalás kiadása céljából.

A kérelmező által 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:

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.
2. Az OTSZ 75. § (2) bekezdése szerint az oltóvizet biztosító vízvezeték-hálózat felújítása, átalakítása során érintett meglévő föld alatti tűzcsapokat föld feletti tűzcsapokra kell kicserélni.
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: Akr.) 57. §-on alapul: „Ha törvény vagy kormányrendelet nem zárja ki, az ügyfélnek az eljárás megindítása előtt benyújtott kérelmére a szakhatóság a szakhatósági állásfoglalásra vonatkozó szabályok megfelelő alkalmazásával előzetes szakhatósági állásfoglalást ad ki. A kérelemhez egy évnél nem régebbi előzetes szakhatósági állásfoglalás csatolható be, ha törvény vagy kormányrendelet más időtartamot nem állapít meg. A hatóság a kérelemmel benyújtott előzetes szakhatósági állásfoglalást szakhatósági állásfoglalásként használja fel.”

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 üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről” szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés és az 1. melléklete, 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 Akr. 116. § (3) alapján zártam ki.”

A **Pest Megyei Rendőr-főkapitányság** a 13000/9345-1/2019.ált. iktatószámú, 2019. július 2-án kelt előzetes szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.5. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„A meghatalmazott felkérte hatóságomat előzetes szakhatósági állásfoglalásra a becsatolt tervdokumentációban szereplő közúti jelzések, forgalomtechnikai elemek és elhelyezésük közlekedésbiztonsági szempontból való megfelelésségével kapcsolatban.

A tervdokumentációt az I. tervezési, Pest megye közigazgatási területén lévő szakasz vonatkozásában megtekintettük, azt közlekedésbiztonsági szempontból nem kifogásoltuk.

A műszaki, ütügyi előírások alkalmazása, a forgalomtechnikai elemek, közúti jelzések kialakítása és elhelyezésük szempontjából a közútkezelő állásfoglalását tartottam döntően irányadónak.

Rendőrhatóságom hatáskörét az Egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Kormányrendelet 1. mellékletének 10. sz. táblázatának (Közlekedési ügyek), 9. és 10. pontja állapítja meg.

A jogorvoslat lehetőségéről az Ákr. 55.§ (4) bekezdése rendelkezik.

A Fejér Megyei Rendőr-főkapitányság a 07000/6529-2/2019. iktatószámú, 2019. június 20-án kelt előzetes (M1 autópálya bővítés I. szakaszára vonatkozó) szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.6. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„A tervező az M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése (Fejér megyei szakasz), valamint kapcsolódó országos közutak (Fejér megyét érintő) átépítésének engedélyezési ügyében megkereste hatóságomat előzetes szakhatósági állásfoglalás kiadása érdekében, az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 57. § alapján.

Szakhatósági állásfoglalásom kiadásakor a közúti jelzések, forgalomtechnikai elemek és elhelyezésük közlekedésbiztonsági szempontból való megfelelőségét vizsgáltam.

A rendelkezésünkre bocsátott UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. által készített 3003 számú engedélyezési tervdokumentációt áttanulmányoztam.

A kivitelezés ideje alatt maradéktalanul be kell tartani a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet, valamint a közutakon végzett munkák elkorlátozási és forgalombiztonsági követelményeiről szóló 3/2001. (I. 31.) KöVIM rendelet vonatkozó előírásait.

Az önálló jogorvoslatot az Ákr. 112. § (1) bekezdése alapján zártam ki, s e jogszabályi helyre hivatkozással adtam tájékoztatást a jogorvoslat lehetőségéről.”

A Fejér Megyei Rendőr-főkapitányság a 07000/6529-5/2019. iktatószámú, 2019. június 28-án kelt előzetes (M1 autópálya bővítés II. szakaszára vonatkozó) szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.7. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„A tervező az M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése 47+200 - 61+100 km-szelvények közötti Fejér megyét érintő szakasz, valamint kapcsolódó országos közutak (Fejér megyét érintő) átépítésének engedélyezési ügyében megkereste hatóságomat előzetes szakhatósági állásfoglalás kiadása érdekében, az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 57. § alapján.

Szakhatósági állásfoglalásom kiadásakor a közúti jelzések, forgalomtechnikai elemek és elhelyezésük közlekedésbiztonsági szempontból való megfelelőségét vizsgáltam.

A rendelkezésünkre bocsátott tervező által készített 3003 számú engedélyezési tervdokumentációt áttanulmányoztam.

A kivitelezés ideje alatt maradéktalanul be kell tartani a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet, valamint a közutakon végzett munkák elkorlátozási és forgalombiztonsági követelményeiről szóló 3/2001. (I. 31.) KöVIM rendelet vonatkozó előírásait.

Az önálló jogorvoslatot az Ákr. 112. § (1) bekezdése alapján zártam ki, s e jogszabályi helyre hivatkozással adtam tájékoztatást a jogorvoslat lehetőségéről.”

A Komárom-Esztergom Megyei Rendőr-főkapitányság a 11000/5278-1/2019. ált. iktatószámú, 2019. június 28-án kelt előzetes szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.8. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Az M1 autópálya tárgyban szereplő szakaszának bővítésének engedélyezésével kapcsolatban az UTIBER Közúti Beruházó Kft. N50/2019. munkaszámú engedélyezési tervdokumentációjának 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 Közlekedérendészeti 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 **Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztály** a 7824-2/2019/h. iktatószámú, 2019. június 24-én kelt (M1 autópálya bővítés I. szakaszára vonatkozó) szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.9. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Az Unitef83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. K-1253/2019 hivatkozási számon szakhatósági megkeresést küldött M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése Budapest (M0) - Tatabánya-Újváros csomópont között I. tervezési szakasz, M1 autópálya Budapest (M0) - 47+200 km sz. között, tsz: 3003 tárgyában.

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 projektekkal 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.”

A **Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztály** a 8408-2/2019/h. iktatószámú, 2019. július 3-án kelt (M1 autópálya bővítés II. szakaszára vonatkozó) szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.10. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Az UTIBER Közúti Beruházó Kft. 5.TIG-1718-43.503/2019 hivatkozási számon szakhatósági megkeresést küldött M1 autópálya 47+200 km sz. - Tatabánya- Újváros csomópont köz. (61+100 km sz.) szakasz engedélyezése tárgyában.

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 projektekkal összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet, valamint az 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.”

A **Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság** – mint vízügyi hatóság – a 35100/11470-1/2019.ált. iktatószámú, 2019. július 17-én kelt szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.11. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Kérelmező hatóság hivatkozott számú megkeresésében szakhatósági állásfoglalást kért tárgyi ügyben.

Az elektronikus úton közzétett dokumentáció vizsgálatát követően a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.

Az FKI-KHO illetékességi területére eső szakasz a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellétesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet szerint érvényes és végleges határozattal kijelölt vízbázist nem érint.

A csapadékvíz elvezetésére és elhelyezésére élővízbe történő bevezetést, illetve záportározó létesítését tervezik, megvalósításuk a Vgtv. 28. § (1) bekezdése alapján vízjogi létesítési engedély köteles tevékenység.

A Vgtv. 1. számú melléklete alapján:

25. *vízimunka*: az a tevékenység, amelynek az a rendeltetése, hogy a víz lefolyási, áramlási viszonyait, mennyiségét vagy minőségét, medrét, partját a vizek kártételeinek elhárítása, a víz hasznosítása, minőségének és mennyiségének megfigyelése, ásványi és földtani kutatások végzése, ásványi nyersanyag kitermelése céljából befolyásolja;
26. *vízellétesítmény*: az a mű (víziközmű), műtárgy, berendezés, felszerelés vagy szerkezet, amelynek rendeltetése, hogy a vizek lefolyási, áramlási viszonyait, mennyiségét vagy minőségét, medrének vagy partjának állapotát, a vizek kártételeinek elhárítása, a vizek hasznosítása - ideértve a víziközművekkel végzett közüzemi tevékenységgel nyújtott szolgáltatást -, minőségének és mennyiségének megfigyelése, illetve ásványi és földtani kutatások végzése céljából vagy ásványi nyersanyag kitermelése céljából befolyásolja;

Az érintett vízfolyások parti sávját a nagyvízi meder, a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi meder kezelési terv készítésének rendjére és tartalmára vonatkozó szabályokról szóló 83/2014. Korm. rendelet határozza meg.

Tárgyi létesítmény 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 alapján nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű.

A hatósági döntéshozatal a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról szóló 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet, a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet, a 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet, a felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. tv. valamint a Vgtv. figyelembevételével történt.

Jelen döntés az Ákr. 55. §-án alapul. Hatáskörömet az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 9. táblázata állapítja meg.

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

Az FKI-KHO feladat- és hatáskörét a 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése, a vízügyi igazgatási és a vízügyi, valamint a vízvédelmi hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet] 10. § (1) bekezdés 2 pontja, valamint illetékességét a 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet 2. számú mellékletének 2. pontja szabályozza."

A **Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Hatósági Osztály** (mint vízügyi hatóság) az 35700/5295-1/2019. ált. iktatószámú, 2019. július 4-én kelt előzetes (M1 autópálya bővítés I. szakaszára vonatkozó) szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.12. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. meghatalmazásából eljáró Unitef'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. (továbbiakban: Kérelmező) kérelmezte a Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságtól, mint vízügyi és vízvédelmi szakhatóságtól az útépitési engedélyezési eljáráshoz szükséges előzetes szakhatósági állásfoglalás kiadását a M1 autópálya 2x3 sávra bővítése Budapest-Tatabánya-Újváros csomópontok között I. tervezési szakasz az M1 autópálya Budapest (M0) - 47+200 km szelvények

közötti szakaszára vonatkozóan. A Kérelmező kérelméhez – a tervdokumentáció mérete miatt – tartós adathordozón csatolta az U2EM1 Konzorcium által készített 43.503 munkaszámú, 3003 tervszámú „M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése Budapest (M0) - Tatabánya-Újváros csomópont között PST: A001.04 I. TERVEZÉSI SZAKASZ M1 autópálya Budapest (M0) - 47+200 km sz. között ENGEDÉLYEZÉSI TERV 1.D1. VÍZÉPÍTÉS - AUTÓPÁLYA” megnevezésű, 2019. június 5. keltezésű, a 43.503 munkaszámú, 3003 tervszámú „M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése Budapest (M0) - Tatabánya-Újváros csomópont között PST: A001.04 I. TERVEZÉSI SZAKASZ M1 autópálya Budapest (M0) - 47+200 km sz. között ENGEDÉLYEZÉSI TERV 1.D2. VÍZÉPÍTÉS - ORSZÁGOS KÖZUTAK” megnevezésű 2019. június 5. keltezésű és a 43.503 munkaszámú, 3003 tervszámú „M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése Budapest (M0) - Tatabánya-Újváros csomópont között PST: A001.04 I. TERVEZÉSI SZAKASZ M1 autópálya Budapest (M0) - 47+200 km sz. között ENGEDÉLYEZÉSI TERV 1.D3. VÍZÉPÍTÉS - EGYÉB UTAK” megnevezésű, 2019. június 5. keltezésű engedélyezési tervdokumentációkat.

A tervezett infrastrukturális fejlesztés célja, az M1-es autópálya 2x3 sávú bővítése M0 és Tatabánya-Újváros csomópont között. A beruházás két tervezési szakaszra bontott az I. tervezési szakasz Budapest (M0 csomópont) - 47+200 km szelvényig tart, a II. tervezési szakasz 47+200 km szelvénytől Tatabánya-Újváros csomópontig tart. Kérelmező az I. tervezési szakaszra vonatkozóan kérte előzetes szakhatósági hozzájárulásunkat.

A vízügyi igazgatási és a vízügyi, valamint a vízvédelmi hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet (továbbiakban: Kijr.) 10. § (1) bekezdés 4. pontja és az 2. számú melléklet 4. pontja alapján a tervezett létesítményeknek a Fejér megyére eső területére terjed ki a Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság illetékessége vízügyi és vízvédelmi hatáskörben. Így szakhatósági állásfoglalásunk kizárólag az I. tervezési szakaszban a 29+575 - 47+200 km szelvények közötti szakaszára terjed ki.

A tervezett szélesítési munkálatok során meg kell oldani a felszíni csapadékvíz elvezetését, ezen belül a tervezett útra hulló csapadék elvezetését, és út felé gravitáló terepi vizek összegyűjtését és elvezetését, továbbá szükséges a pályaszerkezet víztelenítése, az út nyomvonalát keresztező vízfolyások, árkok átvezetése.

A benyújtott tervdokumentáció részletesen foglalkozik ezen szakkérdésekkel. A keletkező vizeket jellemzően felszíni vizekbe vezetik, de történik csapadékvíz tározás párolgató tározókban, valamint történik terepre való kivezetés is.

A felszíni és a felszín alatti vizek védelme érdekében az esetlegesen olajjal szennyeződött csapadékvizeknek a befogadóba illetve a felszínre történő kivezetése előtti pontra olaj és hordalékfogó műtárgy beépítését, a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet (továbbiakban: Favi.) 10. § (2) b) pontja alapján, figyelemmel a 8. § c) pontjára és a kezelők előírásaira. Azokon a vízfolyásokon, melyek állandó vízfolyásnak minősülnek és a veszélyes anyag (ásványolaj) nem tud a felszín alatti vízbe jutni, elegendő a hordalékfogó műtárgy beépítése a meder védelme érdekében.

A vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról szóló 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet (továbbiakban: Vhr.) 3. § (12) bekezdése alapján a vízügyi hatóság engedélye szükséges – a külön jogszabály szerinti építőipari műszaki engedéllyel, vagy CE megfelelőségi jelöléssel rendelkező szennyvízkezelő berendezések, valamint a 24. § (1) bekezdés c) pontjában foglaltak kivételével – a szennyvíz és a csapadékvíz tisztításához, előtisztításához és elhelyezéséhez szükséges berendezés létesítéséhez, a használatbavételéhez, üzemeltetéséhez, így a CE tanúsítvánnyal beépítendő tisztító berendezésekre a felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 25. § (1) bekezdése alapján a vízvédelmi hatóság külön engedélyben határozza meg.

A vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény (továbbiakban: Vgtv.) alapján vízimunka az a tevékenység, amelynek az a rendeltetése, hogy a víz lefolyási, áramlási viszonyait, mennyiségét vagy minőségét, medrét, partját a vizek kártételeinek elhárítása, a víz hasznosítása, minőségének és

mennyiségének megfigyelése, ásványi és földtani kutatások végzése, ásványi nyersanyag kitermelése céljából befolyásolja. Ez alapján a szélesítési munkák miatti mederkorrekciók vízimunkának minősülnek, a Vgtv. 28/A.§ alapján.

A vízügyi hatóság nyilvántartása alapján a tervezett munkálatok a Győr-Moson-Sopron Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság által hozott 35800/1737-14/2016.ált. iktatószámú határozat alapján érinti a Tatabánya XIV/A vízakna fenti határozattal kijelölt hidrogeológiai védőövezetének „B” zónáját a Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság működési területén, továbbá a felszín alatti víz érzékenysége szempontjából karsztos területen, fokozottan érzékeny területen található a 37+650 - 38+920 km, 40+175 - 40+920 km, 43+050 - 44+100 km és a 47+110 - 47+200 km szelvények között. A Favi. 10.§ (2) bekezdés ab) pontja alapján tilos a felszín alatti vizek állapota szempontjából fokozottan érzékeny területen a felszín alatti vízbe történő közvetett bevezetése, ezért ezen szakaszokon a medrek vízzáró burkolását írtam elő.

A Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság hatáskörét Kijr. 10. § (1) bekezdés 4. pontja, az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 55. § (1) bekezdése, az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. sz mellékelt 9. táblázat 2 és 3 pontja, a Vhr. I. § (1) bekezdése, illetékességét a Kijr. 10. § (2) bekezdése és az 2. melléklet 4. pontja állapítja meg.

Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkal összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyre nyilvánítható és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet értelmében a tervezett létesítmény nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás.

Az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (továbbiakban: Ákr.) 55. § (4) bekezdése alapján a szakhatóság döntése az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg. Figyelemmel az Ákr. 116. § (4) e) pontjára, a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségűvé nyilvánított ügyben nincs helye fellebbezésnek, így jelen szakhatósági állásfoglalás csak az eljáró hatóság által hozott döntés elleni keres útján támadható meg.

A Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Hatósági Osztály (mint vízügyi hatóság) a 35700/5310-4/2019. ált. iktatószámú, 2019. július 4-én kelt előzetes (M1 autópálya bővítés II. szakaszára vonatkozó) szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.13. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Az UTIBER Közúti Beruházó Kft. 2019. június 20-án kelt, hivatkozott számú levelében előzetes szakhatósági állásfoglalás iránti kérelmet nyújtott be a Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatósághoz. Kérelméhez csatolta a 2019. június 5-i keltezésű, 43.503 munkaszámú, „M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése - Budapest (M0) - Tatabánya-Újváros csomópont között - II. tervezési szakasz M1 autópálya 47+200 km sz. - Tatabánya-Újváros csomópont között” című engedélyezési tervdokumentációt (felelős tervezők: Tóth Csaba és Klimkó István).

A tervek alapján megállapítható, hogy az M1 autópálya 2x3 sávra bővítése M0 autópálya (Budapest) és Tatabánya-Újváros csomópont közötti szakasza I. szakaszának terveit az UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. (1119 Budapest, Bornemissza tér 12.) készítette el. Az M1 autópálya 47+200 km szelvénye és a Tatabánya-Újváros csomópont közötti szakasz (II. szakasz) tervezési munkáit az UTIBER Közúti Beruházó Kft. végzi.

A II. szakaszból a Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság illetékességi területét a 47+200 és 50+700 km szelvények közötti (Bicske) szakasz érinti.

A burkolatszélesítés érintett pályaszakasz aszfaltburkolattal készül.

Az M1 autópálya bővítése során a meglévő területkiszolgáló földúthálózat autópályával párhuzamos létesítményei áthelyezésre, illetve a jelenlegi közúthálózzal nem ellátott, de fejlesztéssel érintett telkek megközelítése céljából kiegészítésre kerülnek.

A burkolt utakhoz történő csatlakozásoknál 6,00 m széles sárrázó kerül kialakításra 50 m hosszon a meglévő burkolat szélétől számítva.

A csapadékvízét övárkokkal, talpárkokkal, folyókákkal stb. vezetik el.

A pályaszerkezet víztelenítését és a felszín alatti víztelenítést szivárgókkal és kavics szűrőtestes mélykutas megoldással (Sycons-féle szivárgórendszerrel) biztosítják. Helyenként támasztó-szárító kőbordák építése szükséges.

A talpárkok befogadóba (keresztezett vízfolyásokba, záportározókba, levezető medrekbe) történő bekötése előtt hordalékfogó műtárgyakat építenek be.

A tervezési szakaszon számos híd és átereszt építésére, illetve felújítására is sor kerül.

Az elvégzendő munkák vízellátó és szennyvíz-elvezető létesítményeket egyaránt érintenek.

A rendelkezésre álló nyilvántartás szerint a tervezési terület a Tatabánya, XIV/A jelű vízakna 35800/1737-14/2016.ált. ügyiratszámú határozattal kijelölt hidrogeológiai védőövezetének „B” zónáját érinti.

A felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 7. § (4) bekezdésén alapuló 1:100.000-es méretarányú érzékenységi térkép alapján a terület szennyeződés-érzékenységi besorolása a felszín alatti víz állapota szempontjából részben érzékeny (ezen belül 2. a) besorolású), részben fokozottan érzékeny (ezen belül I. b) besorolású) terület.

A tevékenység nincs hatással az árvíz és jég levonulására. A vizek lefolyására és állapotára kifejtett káros hatás megelőzhető körülmények kivitelezéssel, valamint a vonatkozó jogszabályokban foglaltak betartásával.

Az építési engedély kiadása ellen vízgazdálkodási és vízvédelmi szempontból nem emeltem kifogást, előzetes szakhatósági hozzájárulásomat – a Fejér megyét érintő 47+200 - 50+700 km szelvények közötti szakasz tekintetében – az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 57. §-a alapján megadtam, felhívom azonban a figyelmet a következőkre:

- A tevékenység végzése során be kell tartani a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendeletben, valamint a Győr-Moson-Sopron Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság által kiadott 35800/1737-14/2016.ált. ügyiratszámú, vízbázis védőidom kijelölő határozatban foglalt előírásokat.
- A víziközművek közelében, illetőleg azok keresztezésénél a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról szóló 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendeletben, valamint a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendeletben foglaltak figyelembevételével, a víziközmű üzemeltetőjének előírásait betartva kell eljárni.
- A tervezett munkákkal érintett vízfolyások, árkok kezelőjének hozzájáruló nyilatkozatát be kell szerezni.
- A hidak és átereszek kialakításának olyannak kell lennie, hogy a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról szóló 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet 1. mellékletében előírtak teljesüljenek.
- A csapadékvíz elvezetésére szolgáló létesítmények közül azok, melyek nem tekinthetők a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény szerinti út műtárgyának, vízjogi engedély kötelesek. A vízjogi létesítési engedély iránti kérelmet a vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról szóló 72/1996. (V. 22.) Korm. rendeletben, valamint a vízjogi engedélyezési eljáráshoz szükséges dokumentáció tartalmáról szóló 41/2017. (XII. 29.) BM rendeletben foglaltaknak megfelelően kell összeállítani. (A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 47. § 9. pontja értelmében az út

műtárgya: a híd, a pontonhíd, a hajóhíd, a felüljáró, az átereszt, az alagút, az aluljáró, a támfal, a bélésfal, az út víztelenítését szolgáló árok, csatorna vagy más vízelvezető létesítmény.)

Jelen szakhatósági állásfoglalás ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, az az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján.

A vízügyi és a vízvédelmi hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól szóló 13/2015. (III. 31.) BM rendelet (a továbbiakban: Rendelet) 2. melléklet 4. pontja alapján a vízügyi és vízvédelmi szakhatósági eljárás igazgatási szolgáltatási díja 14.000,- Ft, azaz tizennégyezer forint. Kérelmező az igazgatási szolgáltatási díj megfizetését utólagosan igazolta.

A jogorvoslati eljárásban a szakhatósági közreműködésért fizetendő díj a Rendelet 4. § (2) bekezdése alapján a Rendelet 2. melléklet 4. pontjában meghatározott díjtétel 50 %-a, jelen eljárás esetében 7.000,- Ft, azaz hétezer forint.

A Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság hatáskörét 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 4. pontja, a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 1. melléklete, az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése és 1. mellékletének 10. táblázata, 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, a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény 28. § (2) bekezdése és a vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról szóló 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése, illetékességét a Korm. rendelet 10. § (2) bekezdése és 2. mellékletének 4. pontja állapítja meg.

Felhívom az eljáró hatóság figyelmét, hogy az Ákr. 81. § (1) bekezdése értelmében a hatósági döntés indokolásának tartalmaznia kell a szakhatósági állásfoglalás indokolását.”

A Győr-Moson-Sopron Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Vízügyi Hatóság a 35800/4268-4/2019.ált. iktatószámú, 2019. július 18-án kelt előzetes szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.14. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Az Építettő Meghatalmazott útján benyújtott, 5.TIG-1714-43.503/2019. iktatószámú, az M1 autópálya 47+200 km sz. - Tataháza-Újváros csomópont köz. (61+100 km sz.) - II. szakaszra vonatkozó útépítési engedély kiadásához kérte az Igazgatóság előzetes szakhatósági állásfoglalását.

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

A területéről a csapadékvizek elvezetésére az Igazgatóságnál 35800/4548/2019.ált. ügyiratszámom folyamatban van az elvi vízjogi engedélyezési eljárás. Az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség 14/2771-90/2013. számon környezetvédelmi engedélyt adott ki, melyet a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály PE/KTFO/2171-51/2018. és PE/KTFO/3522-122/2019. számon módosított.

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

Fentiek alapján az Igazgatóság az előzetes szakhatósági állásfoglalását a rendelkező részben foglaltak szerint megadja.

Az Igazgatóság felhívja a figyelmet a következőre:

- *Kivitelezés során ügyelni kell arra, hogy a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 10. § alapján a munkagépek, gépjárművek használatakor azokból kenő és/vagy üzemanyag elfolyás, elcsöpögés ne történjen.*

- A Vgtv. 28/A. §-a szerinti vízimunka elvégzése, illetve vízi létesítmény megépítése, megszüntetése vízjogi engedély köteles tevékenységnek minősül, amelyhez a terv- és adatszolgáltatást a vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról szóló 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.

Jelen előzetes 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 2019.07.01. napján átutalással megfizetésre került. A szakhatósági eljárás során egyéb eljárási költség nem merült fel.

A Budapest Főváros Kormányhivatala Közlekedési Főosztály Ütügyi Osztálya (1138 Budapest, Váci út 188.) BP/0801/00513-6/2019. iktatószámú levelében kérte az Igazgatóság előzetes szakhatósági állásfoglalásának a megküldését, így a tárgyi előzetes szakhatósági állásfoglalást az eljáró hatóság részére megküldi az Igazgatóság.

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 az előzetes 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 12. 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, valamint 57. §-ában 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. sz. melléklet 1.135. pontja alapján nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy.”

Biatorbágy Város Jegyzője az MO/60/6/2019. iktatószámú, 2019. július 3-án kelt előzetes szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.15. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Unitef’83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. megkereste hatóságomat, hogy az „M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése az M0 és Tatabánya-Újváros csomópontok között” tárgyú útépítési engedélyezési eljáráshoz előzetes szakhatósági eljárást folytasson le.

Kérelméhez csatolta az UTIBER Közúti Beruházó Kft. és az UNITEF’83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. által készített „M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése Budapest (M0) - Tatabánya-Újváros csomópont között” tárgyú 2019. június 05-i keltezéssel műszaki tervdokumentációt.

A becsatolt tervdokumentáció alapján megállapítottam, hogy a tárgyi létesítmény a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatosan Biatorbágy Nagyközség Képviselő-testületének 5/2006. (05. 25.) Ör. sz. rendeletben meghatározott természetvédelmi területeket nem érint.

Biatorbágy Város Önkormányzat Képviselő-testületének 12/2016. (VII. 15.) Ör. számú Biatorbágy Város helyi építési szabályzatról és szabályozási tervéről szóló rendeletében foglaltakat, Biatorbágy Város Önkormányzat Képviselő-testületének Biatorbágy város településképe védelmének helyi szabályairól szóló 21/2018. (X. 26.) önkormányzati rendeletében foglaltakat maradéktalanul be kell tartani.

Nyilatkozatomat az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. számú melléklet közlekedési ügyek című 10. tábla 25. pontja, az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 16. § és 57. §

előírásai továbbá Biatorbágy Város Önkormányzata Képviselő-testületének 12/2016. (VII. 15.) rendelete valamint Biatorbágy Nagyközség Képviselő-testület 5/2006. (05. 25.) Ör. sz. rendelet előírásainak figyelembevételével hoztam meg.”

Bicske Város Jegyzője a BER/333-2/2019. iktatószámú, 2019. július 2-án kelt (M1 autópálya bővítés II. szakaszán, helyi védelemre vonatkozó) előzetes szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.16. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Bicske Város Önkormányzata a Bicske város helyi jelentőségű természeti területeinek és értékeinek védetté nyilvánításáról és a természetvédelem helyi szabályairól szóló 31/2011. (X. 25.) számú rendeletében szabályozza a helyi jelentőségű védett természeti területek határait.

A rendelkezésemre álló tervdokumentáció alapján megállapítottam, hogy a tervezési terület helyi jelentőségű védett természeti területet nem érint.”

Bicske Város Jegyzője az ÉP/274-2/2019. iktatószámú, 2019. július 10-én kelt (M1 autópálya bővítés II. szakaszán, rendezési tervi megfelelésre vonatkozó) szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.17. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Hatáskörömet és illetékességemet az építésügyi és építésfelügyeleti hatóságok kijelöléséről és működési feltételeiről szóló 343/2006. (XII.23.) Korm. rendelet 1. §-a állapítja meg.”

Bicske Város Jegyzője a BER/290-2/2019. iktatószámú, 2019. július 2-án kelt (M1 autópálya bővítés I. szakaszán, helyi védelemre vonatkozó) előzetes szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.18. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Bicske Város Önkormányzata a Bicske város helyi jelentőségű természeti területeinek és értékeinek védetté nyilvánításáról és a természetvédelem helyi szabályairól szóló 31/2011. (X. 25.) számú rendeletében szabályozza a helyi jelentőségű védett természeti területek határait.

A rendelkezésemre álló tervdokumentáció alapján megállapítottam, hogy a tervezési terület helyi jelentőségű védett természeti területet nem érint.”

Bicske Város Jegyzője az ÉP/281-2/2019. iktatószámú, 2019. július 3-án kelt szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.19. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Bicske település Helyi Építési Szabályzatáról szóló 18/2009. (VII. 27.) önkormányzati rendeletet átvizsgálva megállapítottam, hogy a megküldött tervek alapján a létesítmény vagy tevékenység a helyi önkormányzati rendeletben foglalt természetvédelmi követelményekkel nem ellentétes, viszont az építmény elhelyezése a helyi építési szabályzatnak jelenleg nem felel meg teljes körűen, de a település rendezési tervének módosítása az M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése vonatkozásában folyamatban van.

Az önálló jogorvoslatot az Ákr. 112. § alapján zártam ki, s e jogszabályi helyre hivatkozással adtam tájékoztatást a jogorvoslat lehetőségéről.

Bicske Város Önkormányzat Jegyzőjének hatáskörét a 2016. évi CL tv. 57. § határozza meg.

A tervezett munkák Bicske Város Önkormányzat Képviselő-testületének a 18/2009. (VII. 27.) számú rendeletbe foglalt Helyi Építési Szabályzatáról és Szabályozási tervéről szóló előírásoknak megfelel, ezért a fentiek szerint a hozzájárulást megadtam.

Szakhatósági állásfoglalásomat a 2016. évi CL. törvény az általános közigazgatási rendtartásról (továbbiakban: Ákr.) 55. §-a alapján tettem.

A fellebbezési lehetőséget az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján zártam ki.”

Herceghalom Község Önkormányzat Jegyzője a HER/1101-44/2019. iktatószámú, 2019. július 18-án kelt előzetes szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.20. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. megkereste hatóságomat, hogy az M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése az M0 és Tatabánya-Újváros csomópontok között - tárgyú útépítési engedélyezési

eljáráshoz szakhatósági eljárást folytasson le. Kérelméhez csatolta az UTTBER Közúti Beruházó Kft és az UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. által készített „M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése Budapest (M0) – Tatabánya-Újváros csomópont között” tárgyú 2019. június 05-i keltezéssel műszaki tervdokumentációt.

2019. július 17. napján Biatorbágy Város Polgármesteri Hivatalában a Budapest Főváros Kormányhivatala Közlekedési Főosztály Útügyi Osztálya, a NIF Zrt., az UTIBER Kft., Biatorbágy Város Önkormányzata, valamint Herceghalom Község önkormányzat képviselőiben megjelentek részvételével, a tárgyaláson részt vevő felek megállapodtak abban, hogy Herceghalom Község Jegyzője szakhatósági véleményét kiadja azzal a kikötéssel, hogy a tárgyi beruházás kiviteli terveiben a településsel párhuzamosan futó autópálya mellett zajvédelmi referencia pontok kerüljenek kijelölésre és a beruházás annak figyelembe vételével valósuljon meg, továbbá nyilatkozik arról, hogy a beruházás helyi önkormányzati rendeletben meghatározott természetvédelmi követelményekkel nem ellentétes, ugyanakkor a településrendezési szabályozással és a hatályos helyi építési szabályzattal a terv pillanatnyilag nincs összhangban. A Herceghalom Község Helyi Építési Szabályzatáról szóló 12/2018. (XII. 15.) számú önkormányzati rendelet módosítása a beruházás kiviteli terveinek elkészítéséig megtörténik.

Az önálló jogorvoslatot az Ákr. 112.§ alapján zártam ki, e jogszabályi helyre hivatkozással adtam tájékoztatást a jogorvoslat lehetőségéről.

Nyilatkozatomat az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Kőim. rendelet 1. számú melléklet, közlekedési ügyek című 10. tábla 25. pontja alapján adtam ki.

Hatáskörömet az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 57. §-a határozza meg.”

A Mányi Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője (Mány Község területére vonatkozóan) az M/1875-2/2019. iktatószámú, 2019. július 2-án kelt előzetes szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.21. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Az UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt., mint kérelmező, a 2019. június 19-én, az M/1875-1/2019 számon iktatott beadványával kereste meg Hivatalomat – az „M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése az M0 és Tatabánya-Újváros csomópontok között” tárgyi útépitési engedélyezési eljárásában – szakhatósági állásfoglalásom megadása érdekében.

Megkereséshez mellékelte a teljes építési engedélyezési tervet, műszaki leírást, és a hozzá tartozó tervrajzokat, tervlapokat.

Az érdemi vizsgálat során megállapítottam, hogy a tervezett beruházás megfelel Mány Község Önkormányzatának a Mány helyi építési szabályzatáról és szabályozási tervéről szóló 10/2009. (IX. 23.) önkormányzati rendelet előírásainak. Megállapítottam, hogy a tervezett tevékenység helyi környezet- és természetvédelmi érdekeket nem sért, a tervezett tevékenység a településrendezési eszközökkel összhangban van, ezért a rendelkező részben foglaltak szerint az előzetes szakhatósági állásfoglalásomat megadtam.

Döntésem a hivatkozott jogszabályhelyek alapján hoztam. Az önálló jogorvoslatot az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 116. § alapján zártam ki, s ezen jogszabályi helyre hivatkozással adtam tájékoztatást a jogorvoslat lehetőségéről.

Hatóságom hatáskörét és illetékességét az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet, továbbá az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 57. § állapítja meg.”

A Mátyi Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője (Óbarok Község területére vonatkozóan) az Ó/651-2/2019. iktatószámú, 2019. július 2-án kelt előzetes szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.22. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Az UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt., mint kérelmező, a 2019. június 19-én, az Ó/651-1/2019 számon iktatott beadványával kereste meg Hivatalomat – az „M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése az M0 és Tatabánya-Újváros csomópontok között” tárgyi útépitési engedélyezési eljárásában – szakhatósági állásfoglalásom megadása érdekében.

Megkereséshez mellékelte a teljes építési engedélyezési tervet, műszaki leírást, és a hozzá tartozó tervrajzokat, tervlapokat.

Az érdemi vizsgálat során megállapítottam, hogy a tervezett beruházás megfelel Óbarok Község Önkormányzatának Óbarok helyi építési szabályzatáról és szabályozási tervéről szóló 8/2001. (VI. 25.) önkormányzati rendelet előírásainak. Megállapítottam, hogy a tervezett tevékenység helyi környezet- és természetvédelmi érdekeket nem sért, a tervezett tevékenység a településrendezési eszközökkel összhangban van, ezért a rendelkező részben foglaltak szerint az előzetes szakhatósági állásfoglalásomat megadtam.

Döntésem a hivatkozott jogszabályhelyek alapján hoztam. Az önálló jogorvoslatot az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 116. § alapján zártam ki, s ezen jogszabályi helyre hivatkozással adtam tájékoztatást a jogorvoslat lehetőségéről.

Hatóságom hatáskörét és illetékességét az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet, továbbá az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 57. § állapítja meg.

A Pátyi Polgármesteri Hivatal Jegyzője az I/6139-2/2018. iktatószámú, 2019. július 3-án kelt előzetes szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.23. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Páty Község Önkormányzat Képviselő-testületének 20/2017. (X. 12.) önkormányzati rendelete a helyi építési szabályzatról szóló önkormányzati rendeletet átvizsgálva megállapítottam, hogy a megküldött tervek alapján a létesítmény vagy tevékenység a helyi önkormányzati rendeletben foglalt természetvédelmi követelményekkel nem ellentétes, viszont az építmény elhelyezése a helyi építési szabályzatnak jelenleg nem felel meg teljes körűen, de a település rendezési tervének módosítása az M1-es autópálya 2x3 sávra bővítése vonatkozásában folyamatban van.

Az önálló jogorvoslatot az Ákr. 112. § alapján zártam ki, s e jogszabályi helyre hivatkozással adtam tájékoztatást a jogorvoslat lehetőségéről.

Páty Polgármesteri Hivatal Jegyzőjének hatáskörét a 2016. évi CL tv. 57. § határozza meg.

A Tatai Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője a XI/460-2/2019. iktatószámú, 2019. július 22-én kelt előzetes szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.24. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Az UTIBER Közúti Beruházó Kft. tervező (1115 Budapest, Csóka u. 7-13.), az M1 autópálya 47+200 km sz. - Tatabánya-Újváros csomópont között (61+100 km sz.) - II. szakasz engedélyezési eljárásában előzetes szakhatósági hozzájárulás kérésével fordult Tatabánya Megyei Jogú Város Jegyzőjéhez.

Tatabánya Megyei Jogú Város Jegyzője 15-242/1/2019. ügyiratszámú levelében kizárási okot jelentett be.

A Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Kormány megbízotti Kabinet - Állami Főépítész KE/8/151-2/2019. iktatószámú végzésében a Tatai Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzőjét jelölte ki az előzetes szakhatósági eljárás lefolytatására.

A benyújtott kérelem és a rendelkezésemre álló iratok áttekintése után az alábbiakat állapítottam meg:

- 1. Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkal összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. mellékletének 1.278. pontja szerint a Győr és*

Budapest közötti M1 autópálya szakasz 2x3 sávra bővítésének előkészítése nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy.

2. Az eljárásban érintett területet Tatabánya Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének Tatabánya Megyei Jogú Város Helyi Építési Szabályzatáról szóló 8/2018. (IV. 19.) önkormányzati rendelete (a továbbiakban: helyi építési szabályzat) és az annak mellékletét képző szabályozási tervlapok közötti közlekedési területként jelölik.
3. A helyi építési szabályzat 33. § (2) bekezdése szerint: „A közlekedési és közműterület övezetekben az országos településrendezési követelmények szerinti épületek mellett a közlekedési létesítmények, a közművek létesítményei és berendezései, környezetvédelmi létesítmények, utcabútorok, köztárgyak és közcélú hirdetőoszlopok helyezhetők el, valamint fasor(növényzet) telepíthető.”

Az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet 26. § (1) bekezdése szerint: A közlekedés és a közmű elhelyezésére szolgáló terület az országos és a helyi közút, a kerékpárút, a gépjármű várakozóhely (parkoló) – a közterületnek nem minősülő telken megvalósuló kivételével –, a járda és gyalogút (sétány), köztér, mindezek csomópontja, vízelvezetési rendszere és környezetvédelmi építményei, a közúti, a kötőtpályás, a vízi és a légi közlekedés, továbbá a közmű és a hírközlés építményei elhelyezésére szolgál. ”

4. Fentiek alapján a tervezett beruházás megfelel a helyi építési szabályzat előírásainak, a településrendezési követelményeknek.
5. A dokumentáció áttanulmányozása után megállapítottam, hogy a tervezett autópálya bővítés Tatabánya Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének a helyi jelentőségű természeti értékek védetté nyilvánításáról és kezeléséről szóló 32/2011. (IX. 23.) önkormányzati rendelete alapján helyi jelentőségű természetvédelmi területet nem érinti.

Fentiekre tekintettel a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.

Döntésem az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény, az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet, az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet, Tatabánya Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének Tatabánya Megyei Jogú Város Helyi Építési Szabályzatáról szóló 8/2018. (IV. 19.) és a helyi jelentőségű természeti értékek védetté nyilvánításáról és kezeléséről szóló 32/2011. (IX. 23.) önkormányzati rendeletei alapján hoztam meg.

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

Az önálló jogorvoslatot az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 55. § (4) bekezdése alapján zártam ki, e jogszabályi helyre hivatkozással adtam tájékoztatást a jogorvoslat lehetőségéről.

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

Vértesszőlős Község Jegyzője a VSZ/2111-7/2019. iktatószámú, 2019. július 11-én kelt szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.25. pontja) az alábbiakkal indokolta:

„Az UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka u. 7-13.) előzetes szakhatósági hozzájárulását kérte az M1 autópálya 47+200 km sz. - Tatabánya-Újváros csomópont köz. (61+100 km sz.) - II. szakasz engedélyezési tervének ügyében.

Az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 10. pontjának 25. 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 26. 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.”

A **Zsámbéki Polgármesteri Hivatal Jegyzője** a 2687-2/2019. iktatószámú, 2019. június 26-án kelt szakhatósági állásfoglalását (rendelkező rész 5.1.26. pontja) nem indokolta.

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

A **Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatal Hatósági Főosztály Építésügyi és Örökségvédelmi Osztály** a PE-06/OR/1864-2/2019. iktatószámú, 2019. július 23-án kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleményét az alábbiakkal indokolta:

„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 (a továbbiakban: R.) 1. §. (1) bekezdésében, 1. mellékletének 1.135. meghatározottak szerint nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy.

A kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény (a továbbiakban: Kötv.) 7. § 20. c) pontja szerint a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. által kezelt beruházások nagyberuházásnak minősülnek.

A Kötv. nagyberuházással kapcsolatos rendelkezései az alábbiak:

23/C. § (1) Nagyberuházás esetén előzetes régészeti dokumentációt kell készíteni.

Hatóságom vizsgálni köteles, hogy a benyújtott előzetes régészeti dokumentáció (a továbbiakban: ERD) a földmunkával járó teljes tevékenységre vonatkozóan készült-e. A tárgyi beruházás ERD-jének első, előkészítő munkarészét (ERD-I; adattári, szakirodalmi, térképészeti adatgyűjtés és terepbejárás) az erre jogszabályban kijelölt Várkapitányság Integrált Területfejlesztési Központ Nonprofit Zrt. (Régészeti és Tudományos Igazgatóság; 1113 Budapest, Daróczi út 3.; a továbbiakban: Várkapitányság) elkészítette, és Hatóságom részére is megküldte. A megküldött ERD első munkafázisa tisztázta a régészeti érintettséget, a régészeti örökség elemeire vonatkozó ismereteket rögzítette és pontosította.

A Kötv. 23/D. § szerint:

(1) Az előzetes régészeti dokumentáció záródokumentuma a feltérési projektterv.

(2) A feltérési projektterv meghatározza a nagyberuházáshoz kapcsolódó valamennyi régészeti feladatellátást, annak módját, az érintett területet és annak régészeti jellemzőit, a várható kockázatokat. A feltérési projektterv tartalmazza továbbá a projektterv készítésének időpontjában irányadó szabályok szerint, valamint a 23/E. § (2) bekezdése alapján a régészeti feladatellátást végző, feltérésre jogosult intézményt. A jogszabályban kijelölt örökségvédelmi szerv a projekttervben határozza meg a nagyberuházás régészeti területi jellemzői és előkészítettsége alapján a régészeti feladatellátás területi szakaszait és a szakaszolás indokait.

A kulturális örökség védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet) 39. § (7) - (8) bekezdései értelmében a feltérési projekttervet tartalmazó teljes előzetes régészeti dokumentációt a földmunkával járó tevékenység engedélyezésére irányuló azon első hatósági eljárás megindítására irányuló kérelemhez kell mellékelni, amelyben a hatóság eljár vagy szakhatóságként közreműködik. Jelen eljárásban, mivel az első hatósági eljárás megindításakor a próbafeltérést akadályozó körülmény még nem hárult el, a Beruházó az ERD eddig elkészült munkafázisait csatolta a kérelemhez. A Korm. rendelet 39. § (1) - (2) bekezdése szerint az ERD két fázisban készülhet; a próbafeltérést az akadályozó körülmény megszűnését követően kell elvégezni.

A próbafeltérési eredményeként a beruházás műszaki adatainak a régészeti érintettség szempontjából lényeges megváltozása vagy a beruházás helyszínének részleges megváltozása esetén a feltérési projektterv módosítását írhatja elő Hatóságom a Korm. rendelet 39. § (10) bekezdése alapján.

Tájékoztatom, hogy a kisajátításról szóló 2007. évi CXXIII. törvény 38. § (1) bekezdése szerint a kisajátítás előtt a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások esetében az előmunkálatnak minősülő lőszermentesítés és próbafeltérési, valamint a megelőző régészeti feltérési elvégezhető, amennyiben az nem eredményezi az ingatlan helyreállíthatatlan változását.

Figyelemmel arra, hogy a beruházási terület rendelkezésre állását követően válik lehetővé a feltérési projekttervvel kiegészített ERD elkészítéséhez szükséges próbafeltérési elvégzése, a dokumentum benyújtását követően, a kivitelezés megkezdése előtt nyilatkozik Hatóságom a további régészeti szakfeladatok elvégzésének szükségességéről és módjáról. Kikötésemet erre való tekintettel adtam meg.”

A Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Tatabányai Járási Hivatala Hatósági Főosztály Építésügyi és Örökségvédelmi Osztály KE-06/EP/1336-3/2019. iktatószámú, 2019. augusztus 2-án kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleményét az alábbiakkal indokolta:

„Fentiek betartása esetén a tárgyi útszakasz építési engedélyének kiadása örökségvédelmi hatósági szempontból nem kifogásolható.

Hatóságom hatáskörét a régészeti örökség és a műemléki érték védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet 3. §-a, illetékességét I. melléklete határozza meg.

A szakkérdés vizsgálata során a fővárosi és megyei kormányhivatalok szervezeti és működési szabályzatáról szóló 39/2016. (XII. 30.) MvM utasítás 24 - 27. §-ait, és a Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Egységes ügyrendjében foglaltakat alkalmaztam.”

A Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Tatabányai Járási Hivatal Agrárügyi és Környezetvédelmi Főosztály Földhivatali Osztály a 10114-2/2019. iktatószámú, 2019. július 24-én kelt szakkérdés vizsgálatában adott nyilatkozatát az alábbiakkal indokolta:

„Az eljárás során egyéb költség nem merült fel.

Az ingatlanügyi hatóság hatásköréről a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény 7. § (1) bekezdése, illetékességéről a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 1. § e) pontja, valamint a 37. § (1) bekezdése rendelkezik.

A kiadmányozási jog a fővárosi és megyei kormányhivatalok szervezeti és működési szabályzatáról szóló 39/2016. (XII. 30.) MvM utasítás 20. § (3) - (5) bekezdés, valamint a Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Kormány megbízottjának a kiadmányozás rendjéről szóló 42/2017. (II. 15.) számú szabályzatán alapul.”

A Fejér Megyei Kormányhivatal Székesfehérvári Járási Hivatala Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály FE-08/NTO/03098-2/2019. iktatószámú, 2019. július 18-án kelt szakkérdés vizsgálatában adott véleményét az alábbiakkal indokolta:

„Szakkérdésben való közreműködésem jogalapja:

- „a termőföld védelméről” szóló 2007. évi CXXIX. törvény (Tvtv.) 32. § (1), 53.§ (1) bekezdései és 54.§.,
- „a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről” szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 52. § (1) bekezdése;
- „a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről” szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 1. melléklet 2. táblázat 2. pontja.

A kiadmányozási jog gyakorlása a Fejér Megyei Kormányhivatal vezetőjének a kiadmányozásról szóló 14/2018. (III. 29.) utasítása alapján történt.”

A Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Tatabányai Járási Hivatal Agrárügyi és Környezetvédelmi Főosztály Környezetvédelmi és Természetvédelmi Osztály a KE-06/KTO/00050-3/2019. iktatószámú, 2019. július 19-án kelt szakkérdés vizsgálatában adott nyilatkozatát az alábbiakkal indokolta:

„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. melléklet 1.135. pontja alapján jelen eljárás nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé.”

A közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 1. sz. melléklet 2. táblázat alapján a tárgyi ügyben szakkérdés vizsgálatában működők közre.

A kérelemnek és mellékleteinek vizsgálatát követően a következőket állapítottam meg:

- A kialakítandó létesítmények építése során építési, bontási hulladékok képződnek (pl.: kitermelt talaj, fa, betontörmelék, aszfalttörmelék), valamint eseti veszélyes hulladék (pl. járművek karbantartásából származó fáradt olaj, olajos hulladékok). A rendeltetésszerű működés során a hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény hatálya alá tartozó hulladékok üzemszerűen nem keletkeznek. A rendelkező részben foglalt előírások betartásával hulladékgazdálkodási szempontokból jelentős környezeti hatások nem várhatóak. A munkahelyi gyűjtőhelyeken gyűjthető hulladékok típusát és egyidejűleg gyűjthető maximális mennyiségét az adott hulladék halmazállapotára, veszélyességi jellemzőire, a gyűjtőhely műszaki adottságainak figyelembe vételével kell megvalósítani. A munkahelyi gyűjtőhelyeken hulladék a hulladék képződésétől számított legfeljebb 6 hónapig gyűjthető. Az egyes hulladékgazdálkodási létesítmények kialakításának és üzemeltetésének szabályairól szóló 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Hlr.) 13. § (10) bekezdése alapján írtam elő.
- A kivitelezés és működés során a levegő védelméről szóló mód. 306/2010 (XII. 23.) Kormányrendelet hatálya alá tartozó légszennyező anyag (por, kipufogógázok) kibocsátás történik. A 306/2010 (XII. 23.) Korm. rendelet alapján az Osztály hatáskörébe tartozó engedély köteles légszennyező pontforrás nem létesül. Az építés ideje alatt átmenetileg nagyobb porszennyezés várható, de ez lokálisan fog megjelenni és ennek mértéke locsolással csökkenthető. A tervezett létesítmények a légszennyezettségi agglomerációk és zónák kijelöléséről szóló 4/2002. (X. 7.) KvVM rendelet alapján a 3. zónába – Komárom – Tatabánya - Esztergom tartoznak. A létesítmények működése során és azok létesítésekor keletkező kibocsátásokra való tekintettel, valamint a zónabesorolás alapján levegőtisztaság-védelmi szempontból a tervezett tevékenység várhatóan nem jár jelentős környezeti hatással.
- A tervezési szakasz egy része érinti a Gerecse Tájvédelmi Körzet országos jelentőségű védett természeti területét, valamint az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelettel létesített „Gerecse” elnevezésű, HUDI10003 kódszámú különleges madárvédelmi területet, és a „Déli-Gerecse” elnevezésű, HUDI20020 kódszámú kiemelt jelentőségű természet-megőrzési területet, továbbá érinti az Országos Ökológiai Hálózat puffertérületének övezetét és magterületének övezetét.

A Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály PE/KTFO/3522-122/2019. és a PE/KTFO/2171-51/2018. számú határozatával módosított az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség 14/2771-0/2013. számú határozatával kiadott környezetvédelmi engedélyben foglaltak betartásával a tervezett építési tevékenység vélhetően nem lesz jelentős, káros hatással a védett természeti- és Natura2000 terület védelmi célkitűzéseire, az érintett tájrészlet tájhasználati jellemzőit nem befolyásolja, védendő tájképi elemet nem érint.

- A létesítmények üzemelése a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet szerinti környezeti zajkibocsátással jár. A tervezett tevékenység során a kivitelezési munkák jelentősebb időszakos zajterhelést okoznak. A létesítmények üzemelése során a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM - EüM együttes rendelet 3. sz. mellékletében előírt határértékek várhatóan teljesülnek. A tárgyi létesítmények létesítéséből és üzemeléséből, zajvédelmi szempontból jelentős környezeti hatás nem várható.

A tárgyi létesítmények kialakítása és üzemeltetése során a fenti feltételek és a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály PE/KTFO/3522-122/2019. és a PE/KTFO/2171-51/2018. számú határozatával módosított az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség 14/2771-0/2013. számú határozatával kiadott környezetvédelmi engedélyben foglaltak betartása mellett jelentős környezeti hatások nem feltételezhetőek.

Hatáskörömet a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 26. § (1) bekezdés b) pontja és (2) bekezdése; illetékességét ugyanezen jogszabály 8/A. § (1) bekezdése állapítja meg.”

A Pest Megyei Kormányhivatal Erdi Járási Hivatala Földművelésügyi és Erdőgazdálkodási Főosztály a PE-06/ERDŐ/6296-2/2019. iktatószámú, 2019. július 15-én kelt szakkérdés vizsgálatában adott – kikötéseket nem tartalmazó – véleményét az alábbiakkal indokolta:

„Budapest: Főváros Kormányhivatala Közlekedési Főosztály Útügyi Osztály hivatkozott számú megkeresésében a NIF Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) megbízásából az UTIBER Közúti Beruházó Kft. (1115 Budapest, Csóka u. 7-13.) által benyújtott kérelmére indult tárgyi útépitési engedélyezési eljárása során a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 1. számú melléklete 2. táblázatának 3. pontjában megjelölt szakkérdés vizsgálatát kérte az erdészeti hatóságtól.

A szakkérdés vizsgálata során az erdészeti hatóságnak a tervezett út építése kapcsán az erdőre gyakorolt hatásokat kellett vizsgálnia.

A tervezett beruházás az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény (továbbiakban Evt.) 6. §-a szerinti erdők igénybevételevel jár. Az igénybevétel engedélyezhetőségét hatóságunk korábban önálló eljárásban vizsgálta, és az autópálya bővítése céljából erdő igénybevétele elvi engedélyt adott (PE-06/ERDŐ/4775-4/2019. számú határozat).

Megállapítottuk továbbá, hogy a tervezett bővítéssel érintett terület közelében további, az Evt. 6. §-a szerinti erdők találhatók, azonban a tervezett beruházás ezen erdőkre várhatóan nem lesz olyan mértékű káros hatással, amely korlátozást tenne szükségessé.

Felhívom a figyelmet arra, hogy az építés során erdőt engedély nélkül igénybe venni még átmenetileg sem szabad. Amennyiben ez mégis szükségessé válna, úgy előzetesen igénybevételi eljárás lefolytatása iránti kérelmet kell benyújtani az erdészeti hatósághoz az Evt. 77-82. §-ai szerint.

A Pest Megyei Kormányhivatal Erdi Járási Hivatal Földművelésügyi és Erdőgazdálkodási Főosztályának illetékességét a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése állapítja meg.”

A Pest Megyei Kormányhivatal Élelmiszerlánc-biztonsági, Földhivatali, Növény- és Talajvédelmi, Erdészeti Főosztály Földügyi és Földmérési Osztály 10.184/2019. iktatószámú, 2019. július 15-én kelt szakkérdés vizsgálatában adott – kikötéseket nem tartalmazó – véleményét az alábbiakkal indokolta:

„A Közlekedési Főosztály BP/0801/00513-7/2019. számú megkeresésében a tárgyi eljárásában szakkérdésben megkereséssel fordult a Pest Megyei Kormányhivatal Élelmiszerlánc-biztonsági, Földhivatali, Növény- és Talajvédelmi, Erdészeti Főosztály Földügyi és Földmérési Osztályához.

A dokumentációban foglaltak alapján megállapítottam, hogy az építési engedélyezési eljárás 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 ügynek minősül. Megállapítottam továbbá, hogy a tárgyi területre, azaz az M1 autópálya M0 és Tatabánya Újváros csomópontok közötti szakaszra vonatkozóan – Pest megyét érintően – a területileg illetékes Budakeszi Járási Hivatal Földhivatali Osztálya 10.195-5/2019. számon termőföld végleges más célú hasznosítási engedélyt adott az érintett termőföldterületekre vonatkozóan, így az építés engedélyezése termőföldvédelmi szempontból nem kifogásolható.

Hatóságom hatáskörét a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 1. számú melléklet 2. táblázata, illetékességét a földhivatalokról, valamint a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 3. § (3) bekezdése, illetékességét a jogszabály 1. számú melléklet 14. pontja határozza meg.”

A Veszprém Megyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály – mint bányászati hatóság – VE-V/001/1696-3/2019. iktatószámú, 2019. július 16-án kelt szakkérdés vizsgálatában adott – kikötéseket nem tartalmazó – véleményét az alábbiakkal indokolta:

„A Budapest Főváros Kormányhivatala Közlekedési Főosztály (a továbbiakban: Hatóság) az M1 autópálya 16+224 - 61+100 km sz. közötti szakasz 2x3 sávra bővítés építési engedélyezési eljárásban megkereste a Veszprém Megyei Kormányhivatalt (továbbiakban: Bányafelügyelet) 2019. július 11-én.

A 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1a. melléklet 1.135. pontja alapján a tárgyi projekt nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy.

A Bányafelügyelet nyilvántartása alapján megállapította, hogy az illetékességi területén (Fejér megye) a tárgyi útvonal szakasz szilárd ásványi nyersanyag lelőhelyet nem érint. A terület földtani felépítésére felső-triász korú földolomit jellemző, melyre szarmata karbonátos üledékek (Tinnyi Formáció) felső-pleisztocén korú eolikus lösz, kvarter folyóvízi homok települ. A Bányafelügyelet nyilvántartásában földtani veszélyforrás nem szerepel. A tervezett kivitelezés nyomvonal jellegű kőolaj- és földgázbányászati létesítményt, szállítóvezetékét, elosztóvezetékét, célvezetékét, valamint egyéb gáz és gáztermék vezeték biztonsági övezetét nem érinti a közműnyilatkozatokban foglaltak alapján.

A Bányafelügyelet megvizsgálva a tervezett tevékenységet (autópálya 2x3 sávra bővítés) megállapította, hogy a tevékenység során ásványi nyersanyag kitermelés történik. A tervezett bővítés ásványi nyersanyag szempontjából negatív mérlegű, a munkákhoz ásványi nyersanyag beszállítás szükséges.

A Bányafelügyelet továbbá megállapította a bányászatról szóló 1993. évi XLVIII. törvény (Bt.) 3. § (1b) bekezdés a) pontjában foglaltakra tekintettel, hogy a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (a magyar állam nevében és javára eljáró építető) részére kiadott útépitési engedély alapján kitermelt ásványi nyersanyag a magyar állam tulajdonában marad. A Bt. 20. § (6) bekezdés b) pontjában foglaltakra figyelemmel bányajáradék fizetési és önbevallási kötelezettség nem keletkezik.

A fentiekre tekintettel a Bányafelügyelet megállapította, hogy a tárgyi létesítmény útépitési engedélyében a Hatóságnak nem szükséges bányászati-földtani szakkérdés tekintetében feltételeket megadni, figyelemmel a 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 1. számú melléklet 2. pont 4. alpontjában foglaltakra.”

Az Ákr. 55. § (1) bekezdése alapján, az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet figyelembevételével jelen eljárásban érintett szakhatóságok hatáskörükben tett szakhatósági állásfoglalásait a határozatomba foglaltam.

A **Pest Megyei Kormányhivatal Bányafelügyeleti Főosztály** PE/V/2286-2/2019. iktatószámú, 2019. július 18-án kelt szakkérdésben adott nyilatkozatában érintettség hiányát állapította meg az alábbiak szerint:

„A Pest Megyei Kormányhivatal Bányafelügyeleti Főosztálya (a továbbiakban: Bányafelügyelet) a tárgyi ügyben szakkérdés vizsgálata alapján érintettséget nem állapít meg.

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 építetű 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 fűnn. A 2. ponttal kapcsolatban a címzett nem jelzett érintettséget. A 3. pontban foglalt feltételi sem teljesűl.”

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

A **Fejér Megyei Kormányhivatal Székesfehérvári Járási Hivatala Környezetvédelmi Főosztály Földhivatali Osztály** hatáskörének hiányát állapította meg, melyről az FE-08/KTF/06410-2/2019. számű levelében tájékoztatott az alábbiak szerint:

„Budapest Fűváros Kormányhivatala Közlekedési Fűosztály Útűgyi Osztálya 2019. július 11-én BP/0801/00513-7/2019. ügyszámon, az M1 autópálya 16+224 - 61+100 km szelvények közötti szakasz 2x3 sávásra történű bővítésének építési engedélyezése ügyében folytatott eljárásában megkereste a Fejér Megyei Kormányhivatal Székesfehérvári Járási Hivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Fűosztályát (továbbiakban: Környezetvédelmi Hatóság) a közlekedési igazgatási feladatokkal összefűggű hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 20.) Korm. rendelet 1. számű melléklet 2. pontjának 5. bekezdésében meghatározott környezetvédelmi és természetvédelmi szakkérdések vizsgálatára vonatkozóan.

Az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízűgyi Fűfelűgyelűőség 14/2771-90/2013 számű határozatában környezetvédelmi engedélyt adott az M1 autópálya M1-M7 elválási csomópont és Tatabánya Újváros csomópont közötti szakaszának (16+224 - 61+100 km szelvények közötti szakasz 2x3 sávásra történű fejlesztésére, amit a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Fűosztály PE/KTFO/3522-122/2019. ügyiratszámű határozatával módosított.

Fentiek alapján megállapítottam, hogy a környezetvédelmi engedéllyel rendelkező M1 autópálya 16+224 - 61+100 km szelvények közötti szakaszának 2x3 sávásra történű bővítése építési engedélyezése során a Fejér Megyei Kormányhivatal, Székesfehérvári Járási Hivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Fűosztálya a közlekedési igazgatási feladatokkal összefűggű hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 20.) Korm. rendelet 1. számű melléklet 2. pontjának 5. bekezdésében meghatározott környezetvédelmi és természetvédelmi szakkérdések vizsgálata tekintetében hatáskörrel nem rendelkezik.”

Az eljárás során megkeresett, a határozat kiadmányozásáig nem nyilatkozó szervek nyilatkozata hiányában a szakkérdésükben a tényállást tisztázottnak tekintettem, melyre a BP/0801/00513-7/2019. számú, 2019. július 10-én kelt megkeresésemben előzetesen felhívtam a figyelmet.

A közútkezelők, vízfolyáskezelők, közműszolgáltatók és egyéb érintettek által tett előírások betartását a rendelkező rész 6. pontjában előírtam.

Az engedélyezési eljárás során a **Magyar Közút NZrt.** KOZ-11082/2/2019. számú, 2019. július 10-én kelt (1. számú melléklet) nyilatkozatában – az M1 autópálya vonatkozásában – közútkezelői hozzájárulást adott.

Az e-közmű rendszerben az I. tervezési szakaszra a 455628123, a 668954206 és a 724395149 számú, valamint a II. tervezési szakaszra a 694627897 számú azonosító alatt bevont közműszolgáltatók, a rendelkező rész 6.30. - 6.47. pontjaiba foglaltak kivételével érintettségük hiányát állapították meg.

Tárgyi építési engedély kiadásához kikötés nélkül járult hozzá:

- Herceghalom Község Polgármestere a HER/1101-35/2019. számú, 2019. július 2-án kelt közútkezelői és tulajdonosi hozzájárulásában,
- Óbarok Község Polgármestere az Ó/652-2/2019. számú, 2019. július 2-án kelt közútkezelői és tulajdonosi hozzájárulásában,
- Mátyás Község Polgármestere az M/1877/2/2019. számú, 2019. július 2-án kelt közútkezelői és tulajdonosi hozzájárulásában,
- Mészáros János Szabolcs az AGROSYSTEM Mezőgazdasági Zrt. vonatkozásában adott, 2019. június 28-án kelt útkezelői és tulajdonosi hozzájárulásában,
- Szattelberger Árpád az Óbarok Nagygyeházi-halastó vonatkozásában adott, 2019. július 22-én kelt vízfolyáskezelői és tulajdonosi nyilatkozatában,
- Accounting Office Kft. a Sajgó-patak (Mátyás 057 hrsz) vonatkozásában adott, 2019. június 21-én kelt vízfolyáskezelői és tulajdonosi, befogadói nyilatkozatában,
- Füstök-Legitim Kft a Szent László csatorna és halastó (Bicske 0173 hrsz) vonatkozásában adott, 2019. június 24-én kelt vízfolyáskezelői és tulajdonosi, befogadói nyilatkozatában,

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

Trenka Sándor, Major Zoltán, Kovács Márton, Sántha Zoltán és Jakabházy Miklós által 2019. júliusban készített közúti biztonsági auditban foglaltakat, valamint az arra adott Építetési válaszokat a döntésem meghozatalánál figyelembe vettem.

Az üti 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 üti műszaki előírások alkalmazása kötelező.

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

A benyújtott dokumentációk – a rendelkező részben előírtak betartásával, az Üti Műszaki Szabályozási Bizottság felmentésében foglaltak figyelembe vételével – kielégítik az érvényben lévő üti 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 üzemeltetési nyilatkozatokban foglaltak betartásáról rendelkeztem.

Az üti műszaki szabályozásban foglaltaktól eltérő műszaki megoldásokról a 16/2017. (V. 25.) NFM rendelet 9. § (1) bekezdése alapján az Üti Bizottság eltérési engedélyt adott ki 83/2019. (VI. 19.) számon és 103/2019 (VII. 15.) számon, melyeket döntésem meghozatalánál figyelembe vettem.

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 16+224 - 61+100 km sz. közötti szakasz 2x3 sávra bővítés építését engedélyeztem.

Az engedélyezésre kerülő útszakasz a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály PE/KTFO/3522-122/2019. és PE/KTFO/2171-51/2018. számú határozataival módosított az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség által kiadott 14/2771-0/2013. számú környezetvédelmi engedélyével rendelkezik, a szakkérdést vizsgáló Környezetvédelmi Hatóságok nyilatkozatai alapján azzal összhangban van.

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

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

A BP/0801/00513-8/2019. számú hiánypótlási felhívást az eljárás során hiánymentesen nem teljesítette a Kérelmező, ezért a BP/0801/00513-33/2019. számú, 2019. augusztus 2-án kelt végzésben az eljárást megszüntettem.

Az eljárást megszüntető végzést a jogorvoslati időn belül a Kérelmező fellebbezte az 5.TIG-2308-43.503/2019. számú, 2019. augusztus 14-én kelt beadványában.

A beadványa és a hozzá csatolt dokumentációk alapján – a beadvány beérkezését követő 8 napon belül – a BP/0801/00513-44/2019. számú, 2019. augusztus 22-én kelt végzésben a BP/0801/00513-33/2019. számú eljárást megszüntető végzés visszavonásáról döntöttem.

A fellebbezés benyújtását követően 8 napon belül az eljárásban érdemi döntést hoztam.

Fentiek alapján döntésem ügyintézési határidőn belüli.

Az ügyfeleket a Kkt. 29/B. § (2) bekezdés b) pontja, a 93/212. (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 ügyé 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 útügyi 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 közhirrre teszem.

Budapest, 2019. augusztus 22.

dr. György István
kormány megbízott nevében és megbízásából:



Bíró József
főosztályvezető

Melléklet:

Magyar Közút NZrt. KOZ-11082/2/2019. számú, 2019. július 10-én kelt nyilatkozata

Kapják lista szerint:

- | | |
|--|-----------------|
| 1. Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság (mint tűzvédelmi hatóság) | KRID: 406340395 |
| 2. Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Hatósági Osztály
(mint tűzvédelmi hatóság) | KRID: 601411315 |
| 3. Komárom-Esztergom Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság
(tűzvédelmi szakhatóság) | KRID: 515531100 |
| 4. Pest Megyei Rendőr-főkapitányság | KRID: 105147968 |
| 5. Fejér Megyei Rendőr-főkapitányság | KRID: 105147968 |
| 6. Komárom-Esztergom Megyei Rendőr-főkapitányság | KRID: 105147968 |
| 7. Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztály | KRID: 210267399 |
| 8. Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi
Szervezet (vízügyi szakhatóság) | KRID: 313504758 |
| 9. Fejér Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi
Szervezet (vízügyi szakhatóság) | KRID: 528286159 |
| 10. Győr-Moson-Sopron Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság
Igazgató-helyettesi Szervezet (vízügyi szakhatóság) | KRID: 305233304 |
| 11. Bátorbágy Város Jegyzője | KRID: 643659373 |
| 12. Bicske Város Önkormányzatának Jegyzője | KRID: 108270146 |
| 13. Herceghalom Község Önkormányzatának Jegyzője | KRID: 302118783 |
| 14. Mátyás Kőrös Önkormányzati Hivatal Jegyzője | KRID: 412239138 |
| 15. Pátyi Polgármesteri Hivatal Jegyzője | KRID: 159732394 |
| 16. Tatabánya Megyei Jogú Város Jegyzője | KRID: 653880991 |

17. Tatai Közös Önkormányzati Hivatal Jegyzője	KRID: 412802199
18. Vértesszőlős Község Jegyzője	KRID: 308150169
19. Óbarok Község Önkormányzatának Jegyzője	KRID: 541603164
20. Zsámbék Város Önkormányzatának Jegyzője	KRID: 650609702
21. Tarján Község Jegyzője	KRID: 244841112
22. Pest Megyei Kormányhivatal Élelmiszerlánc-biztonsági, Földhivatali, Növény- és Talajvédelmi, Erdészeti Főosztály Földügyi és Földmérési Osztály	KRID: 410696138
23. Fejér Megyei Kormányhivatal Agrárügyi Főosztály Földhivatali Osztály	KRID: 722314178
24. Komárom Esztergom Megyei Kormányhivatal Tatabányai Járási Hivatal Agrárügyi és Környezetvédelmi Főosztály Földhivatali Osztály	KRID: 528475999
25. Pest Megyei Kormányhivatal Élelmiszerlánc-biztonsági, Földhivatali, Növény- és Talajvédelmi, Erdészeti Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály	KRID: 410696138
26. Fejér Megyei Kormányhivatal Székesfehérvári Járási Hivatala Agrárügyi és Környezetvédelmi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály	KRID: 326354921
27. Komárom Esztergom Megyei Kormányhivatal Tatabányai Járási Hivatal Agrárügyi és Környezetvédelmi Főosztály Növény és Talajvédelmi Osztály	KRID: 512576958
28. Pest Megyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály Építésügyi és Örökségvédelmi Osztály	KRID: 216397999
29. Fejér Megyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály Építésügyi és Örökségvédelmi Osztály	KRID: 722314178
30. Komárom Esztergom Megyei Kormányhivatal Tatabányai Járási Hivatal Hatósági Főosztály Építésügyi és Örökségvédelmi Osztály	KRID: 521109759
31. Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatal Földművelésügyi és Erdőgazdálkodási Főosztály Erdőfelügyeleti Osztály	KRID: 200822776
32. Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály Természetvédelmi Osztály	KRID: 201436115
33. Fejér Megyei Kormányhivatal Székesfehérvári Járási Hivatala Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztály	KRID: 326354921
34. Komárom Esztergom Megyei Kormányhivatal Tatabányai Járási Hivatal Agrárügyi és Környezetvédelmi Főosztály Környezetvédelmi és Természetvédelmi Osztály	KRID: 746202396
35. Pest Megyei Kormányhivatal Bányafelügyeleti Főosztály	KRID: 600210184
36. Veszprém Megyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály Bányászati Osztály	KRID: 505280198
37. Pest Megyei Kormányhivatal Közlekedési és Fogasztóvédelmi Főosztály Útügyi Osztály	KRID: 615366339
38. Biatorbágy Város Polgármestere	KRID: 109270369
39. Zsámbék Város Polgármestere	KRID: 200199931
40. Tarján Község Polgármestere	KRID: 501072930
41. Közép-dunántúli Vízügyi Igazgatóság Fejér Megyei Szakasztechnósége	KRID: 240163925
42. Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság	KRID: 640225974

Cégkapun keresztül:

- | | |
|---|---------------------|
| 43. NIF Zrt. | (cégkapu: 11906522) |
| 44. UTIBER Közúti Beruházó Kft. | (cégkapu: 10554885) |
| 45. UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. | (cégkapu: 12108129) |
| 46. Magyar Közút Nonprofit Zrt. | (cégkapu: 14605749) |
| 47. Magyar Közút Nonprofit Zrt. Pest Megyei Igazgatósága | (cégkapu: 14605749) |
| 48. Magyar Közút Nonprofit Zrt. Fejér Megyei Igazgatósága | (cégkapu: 14605749) |
| 49. Magyar Közút Nonprofit Zrt. Komárom-Esztergom Megyei Igazgatósága | (cégkapu: 14605749) |
| 50. Érd és Térsége Víziközmű Kft. | (cégkapu: 10819067) |
| 51. Vértesi Erdészeti és Faipari Zrt. | (cégkapu: 11187622) |
| 52. Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. | (cégkapu: 12147715) |
| 53. KNYKK Középnugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. | (cégkapu: 24201975) |
| 54. MVM NET Távközlési Szolgáltató Zrt. | (cégkapu: 23843862) |
| 55. E.ON Észak-dunántúli Áramhálózati Zrt. | (cégkapu: 10741980) |
| 56. ELMŰ Hálózati Kft. | (cégkapu: 13804983) |
| 57. NKM Észak-Dél Földgázhálózati Zrt. | (cégkapu: 13937856) |
| 58. FGSZ Földgázszállító Zrt. | (cégkapu: 12543331) |
| 59. TIGÁZ Földgázelosztó Zrt. | (cégkapu: 11147073) |
| 60. Fővárosi Vízművek Zrt. | (cégkapu: 10898824) |
| 61. DAKÖV Dabas és Környéke Vízügyi Kft. | (cégkapu: 10800870) |
| 62. ÉDV Északdunántúli Vízmű Zrt. | (cégkapu: 11186748) |
| 63. FEJÉRVÍZ Fejér Megyei Önkormányzatok Víz- és Csatornamű Zrt. | (cégkapu: 11111544) |
| 64. Magyar Telekom Távközlési Nyrt. | (cégkapu: 10773381) |
| 65. DIGI Távközlési és Szolgáltató Kft. | (cégkapu: 12175136) |
| 66. UPC Magyarország Kft. | (cégkapu: 10987278) |
| 67. Invitech ICT Services Kft. | (cégkapu: 25836965) |
| 68. PR-TELECOM Távközlési, Kereskedelmi és Szolgáltató Zrt. | (cégkapu: 11951216) |
| 69. AGROSYSTEM Mezőgazdasági Zrt. Mészáros János Szabolcs | (cégkapu: 10850648) |
| 70. Accounting Office Kft. | (cégkapu: 14165432) |
| 71. Fistók-Legitim Kft. | (cégkapu: 10546125) |

Postai úton:

- | | |
|---|---|
| 72. MÁV Magyar Államvasutak Zrt. Üzemeltetési Főigazgatóság
Pályavasúti Területi Igazgatóság | 1087 Budapest, Kerepesi út 3. |
| 73. MÁV Magyar Államvasutak Zrt. Infrastruktúra Fejlesztési Igazgatóság
Pályalétesítmény Fejlesztési Iroda | 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60. |
| 74. MÁV Magyar Államvasutak Zrt. Infrastruktúra Fejlesztési Igazgatóság
Döntés Előkészítési Osztály | 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60. |
| 75. Szattelberger Árpád | 2060 Bicske, Bartók Béla utca 8. |

NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.
Bodó Imre
irodavezető

Iktatószám: KOZ – 11082 / 2 / 2019

Tárgy: M1 autópálya 2x3 sávra bővítése
Budapest (M0) – Tatabánya-Újváros
csomópont közötti szakasz és Bicskei
Mémökségi telep engedélyezési tervei
Ügyintéző: Máténé Berkes Beáta / TTO

1134 Budapest
Váci út 45.

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.) – a továbbiakban, mint jogosult – részére az „U2EM1 KONZORCIUM” által elkészített, M1 bővítés 2x3 sávra I. szakasz (Budapest M0 - Tatabánya csp. között) és Bicskei Mérmökségi telep engedélyezési terveire a Magyar Közút NZrt. **az alábbi feltételek mellett a közútkezelői hozzájárulását megadja:**

I. A tervezett létesítménnyel kapcsolatos alapadatok:

Létesítmény megnevezése:

M1 autópálya 2x3 sávra bővítése Budapest (M0) – Tatabánya-Újváros csomópont között és Bicskei Mérmökségi telep engedélyezési tervei

Tervező neve, címe: **„U2EM1 KONZORCIUM”**

(Konzorcium vezető: UTIBER Közúti Beruházó Kft. 1115 Bp., Csóka u. 7-13.)

Konzorciumi tag: UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. 1119 Bp., Bornemissza tér 12.)

Jogosult neve, címe: **NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (1134 Budapest, Váci út 45.)**

Benyújtott tervdokumentációk jegyzéke:

I. tervezési szakasz

M1 autópálya Budapest (M0) – 47+200 kmsz. között (UNITEF'83 Zrt. Tsz: 3003, 2019. 06.05.)

- 1.A1 Útépités - Autópálya
- 1.A2 Útépités – Országos közutak
- 1.A3 Útépités - Egyéb utak
- 1.B1 Hídépítés
- 1.B4 Támszerkezetek
- 1.C1 Forgalomtechnika - Autópálya
- 1.C2 Forgalomtechnika – Országos közutak
- 1.C3 Forgalomtechnika – Egyéb utak
- 1.D1 Vízépítés - Autópálya
- 1.D2 Vízépítés – Országos közutak
- 1.D3 Vízépítés – Egyéb utak

- 1.E2 Védőkerítés
- 1.E4 Zajárnyékoló falak
- 1.F1 Növénytelepítés
- 1.F2 Rekultiváció
- 1.G Közmű tanulmány
- 1.H1 Geotechnika – Útépités (talajvizsgálati jelentés)
- 1.H2 Geotechnika – Útépités és Mérnökségi telep (tervezési beszámoló)
- 1.H3 Geotechnika - Hídépítés
- 1.O1 Humuszgazdálkodás

II. tervezési szakasz

M1 autópálya 47+200 kmsz. – Tatabánya-Újváros csomópont között (UTIBER Kft.. Msz: 43.503, 2019.06.05.)

- 2.A1 Útépités - Autópálya
- 2.A3 Útépités – Egyéb utak
- 2.B1 Hídépítés
- 2.B4 Támszerkezetek
- 2.C1 Forgalomtechnika - Autópálya
- 2.C2 Forgalomtechnika – Országos közutak
- 2.C3 Forgalomtechnika – Egyéb utak
- 2.D1 Vízépítés - Autópálya
- 2.D2 Vízépítés – Országos közutak
- 2.D3 Vízépítés – Egyéb utak
- 2.E2 Védőkerítés
- 2.E4 Zajárnyékoló falak
- 2.F1 Növénytelepítés
- 2.F2 Rekultiváció
- 2.G Közmű tanulmány
- 2.H1 Geotechnika – Útépités (talajvizsgálati jelentés)
- 2.H2 Geotechnika – Útépités és Mérnökségi telep (tervezési beszámoló)
- 2.H3 Geotechnika - Hídépítés
- 2.O1 Humuszgazdálkodás

Külön dokumentációban a teljes projektre:

M1 autópálya Budapest (M0) (16+224 kmsz.) – Tatabánya-Újváros csomópont (61+100 kmsz.) közötti teljes szakasz

- 0.E1 Környezetvédelmi összefoglaló
- 0.J0 Magasépítés
- 0.J1 Mérnökségi telephely
- 0.L Tulajdonosi és kezelői lehatárolás

II. Általános feltételek:

Ezen kezelői hozzájárulás csak a Magyar Állam tulajdonú illetve Magyar Közút Nonprofit Zrt. kezelésű közúthálózat elemeinek építésére vagy átépítésére vonatkozik. Az esetlegesen érintett, más tulajdonban vagy kezelésben lévő, építendő vagy átépítendő útszakaszokra vonatkozóan az ezek esetében érintett közútkezelők és területtulajdonosok hozzájárulásait be kell szerezni.

Ezen nyilatkozat nem jogosít fel a közút területének igénybevételére. Tárgyi közútkezelői hozzájárulás csak az engedélyezési eljáráshoz került kiadásra.

Az országos közúti terület biztosításáról (jövőbeli kezelési lehatárolási tervet alapul véve), az útterület (és az érintett ingatlanok) megosztásáról, a tulajdonjog, valamint az út geometriai változásának ingatlan-nyilvántartásba történő átvezetéséről, a felhagyott (országos közúti funkcióval nem rendelkező) területek kezeléséről, a tulajdonviszonyok rendezéséről a jogosultnak kell gondoskodnia.

Az ingatlanmegosztást a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-vel a véglegesítés előtt egyeztetni kell, hozzájárulásunkat meg kell kérni, majd az így jóváhagyott dokumentációt a forgalomba helyezést / műszaki átadást követő 30 napon belül a jogosultnak be kell nyújtania a területileg illetékes földhivatalhoz. Idegen terület megszerzése a jogosult feladata.

III. A tervvel kapcsolatos feltételek:

1.II. GEOTECHNIKA - Útépítés

Tervezési beszámoló

6. Körforgalom járható gyűrű, középső elválasztó sziget, padkaburkolat

- Kérjük a rétegrendet pontosítani, ahogy a 8. Térköburkolatok esetén is, és szinkronban a 2. szakasz műszaki leírásával.
 - 10 cm térkő burkolat (Fektetési mintázat „H”, kapcsolódási osztály: „A”)
 - 3 cm ágyazat
 - 20 cm CKt burkolatalap (feszültség mentesítve)
 - 22 cm FZKA 0/32 alapréteg

15. Mezőgazdasági utak burkolt szakaszai

- 20 cm M-56 mechanikai stabilizáció Helyett M43, vagy M63 használható.

19. Kialakítandó padka minőségi követelményei

- A „stabilizált padka” helyett - amennyiben az nem kötőanyaggal stabilizált - nemesített padka a helyes megfogalmazás.

23. Földmű felső rész tervezése

- A pályaszerkezetről a burkolat alatti réteg megnevezése burkolatalap, nem alapréteg. Kérjük javítani. (2. „K” terhelési osztály, 6. Körforgalom.)

2.III. GEOTECHNIKA - Útépítés

Tervezési beszámoló

6. Körforgalom járható gyűrű, középső elválasztó sziget, padkaburkolat

- Kérjük a rétegrendet egységesíteni, a 8. Térköburkolatok esetén is, szinkronban a szakasz műszaki leírásával.
 - 10 cm térkő burkolat (Fektetési mintázat „H”, kapcsolódási osztály: „A”)
 - 3 cm ágyazat
 - 20 cm CKt burkolatalap (feszültség mentesítve)
 - 22 cm FZKA 0/32 alapréteg

15. Mezőgazdasági utak burkolt szakaszai

- 20 cm M-56 mechanikai stabilizáció Helyett M43, vagy M 63 használható.

19. Vízvezetés

- Az osztópadka kialakítását szinkronba kell hozni az 1. tervezői szakaszon előírtakkal.

19. Kialakítandó padka minőségi követelményei

- A „stabilizált padka” helyett - amennyiben az nem kötőanyaggal stabilizált - nemesített padka a helyes megfogalmazás.

23. Földmű felső rész tervezése

- A pályaszerkezetenél a burkolat alatti réteg megnevezése burkolatalap, nem alapréteg. Kérjük javítani. (2. "K" terhelési osztály)

1.A1. ÚTÉPÍTÉS – Autópálya

2.A1. ÚTÉPÍTÉS – Autópálya

Általános észrevételek mindkét tervezői szakaszra:

- A zajfalak mögött min. 1,5 m legyen a padkaélig.
- A mintakeresztszelvények érvényességi határait kérjük megadni a kiviteli tervekben.
- Padkán lévő szalagkorlátot / széljelző oszlopot kérjük bekótázva megjeleníteni az útépítési kiviteli tervek mintakeresztszelvényein is. (visszatartási fokozat jelölésével pl. zajvédő fal mellett)
- Az osztópadkákra való feljutást és az osztópadkák járhatóságát kérjük biztosítani. A vízépítési kiviteli terv erre is térjen ki.
- A Sasfészek-tó pihenőhelyi keresztező út terveit a Fejér Európa Kft. által készített jogerős építési engedéllyel rendelkező (UT/41/23/2018) 2200/2017 munkaszámú tervével összhangban kell kialakítani. Az érintett tervezési területre vonatkozó közútkezelői hozzájárulást nem áll módunkban megadni.
- 1_A1_050202_E_V00_(D ág) hossz-szelvény 0+085-0+125 kmsz.-ek közötti szakaszának magassági kialakítását a kiviteli tervben kérjük módosítani. A tervezett oldalesés átmenet közel vízszintes területre esik.
- 1_A1_051301_E_V00_(A_C_TJD ágak) hossz-szelvény 0+280-0+320 kmsz.-ek közötti szakaszának magassági kialakítását a kiviteli tervben kérjük módosítani. A tervezett oldalesés átmenet közel vízszintes területre esik.
- A 10449. jelű út és az 1. számú főút csomópontjában lévő körforgalom burkolat megerősítését is el kell végezni a megnövekedett forgalom miatt a 10449. jelű út burkolat megerősítésével egy időben.
- A kiviteli terv készítése során vizsgálni szükséges az autópálya építésének idején várható forgalmi átrendeződést (Megjegyzés: a tervezési koncepció szerint a főpályán csökkentett kapacitású, azonban folyamatos 2 x 2 haladó sávú forgalomterelés lesz, így csúcsidőszakokban számítani lehet áttekélődésre.), és ennek az alsóbbrendű úthálózatra gyakorolt hatásait (kapacitás és forgalmi igénybevétel szempontjából egyaránt). Az előzetes szervezési terv alapján meg kell határozni a szállítási útvonalakat, melyek lakott területeket a legrövidebb úthosszon érintsenek. Figyelembe kell venni az úthálózaton érvényes súly- és össztömeg korlátozásokat. Kérjük az Építetöt, hogy tekintettel az előzetes szervezési tervben feltüntetett nagytömegű anyagszállítási igényre, a „gyorsforgalmi utak építésének szállító útjaira vonatkozó szabályozás” elvei szerint, a kivitelezőnek írja elő a szabályozásban foglalt alkalmazását, vagy azzal egyenértékű feltételek és eljárások betartását. Továbbá kiemeljük, hogy a jelentős mértékű szállítási (építési) forgalom igénybevétele következtében a nagytömegű szállítással érintett hálózati elemeken előzetes beavatkozások is szükségesek.

Pihenőhelyek:

- 1.F1.04.32_E_V00 helyszínrajzon a Sasfészek pihenőhely bal oldalán a szabadtéri tornapályát kiviteli terv szinten át kell helyezni, ne a WC épület mögé kerüljön.
- A Sasfészek, Zsámbéki és Óbarok pihenőkben a tehergépjármű parkolók melletti kiemelt szegélysorok kialakítása olyan legyen, hogy az a járművek parkolóba ki és behaladását ne akadályozza. Több helyen szükséges nagyobb lekerekítő ív betervezése. Szükség esetén a zöld szigetek geometriáját módosítani kell.
- A Zsámbéki pihenőhely mindkét oldalán a zsákutcás parkoló kialakítás helyett átjárható kialakítást javasolunk kialakítani, hogy a téli hóeltakarítási munkákat elősegítse a geometria. Előbbiek miatt a jobb oldali pihenő TJC ágának kezdeténél lévő kamionos szociális blokk áthelyezését kérjük a TJB ág végén lévő zöld területre hasonlóan a bal oldali kialakításhoz.
- A pihenőhelyi játszótereket úgy kell telepíteni, hogy ne kerüljenek a várakozó tehergépjármű takarásába.
- A kutya-futtatók bejárata mellett minden esetben kutya-piszok gyűjtő hulladék tárolót kérünk elhelyezni.
- A szennyvízelvezetést vezetékiesen kell megoldani. Csak, ha műszakilag alátámasztottan nem megoldható a szennyvíz vezetékes elvezetése, ott fogadható el a szennyvíztartály telepítése. A szennyvíz elszállításával érintett pihenőhelyeken kiviteli terv szinten meg kell tervezni a szennyvíz tároló szabályos és biztonságos megközelítési útvonalát. A szippantás helyén történő megállás helye szabályos, a WC épülettől elkülönített kialakítású legyen, tegyen eleget a munkabiztonsági követelményeknek.

Részletes észrevételek:**1.A1. Útépítés – Autópálya (16+224 – 47+200 kmsz.)**

- A kiviteli terv átnézeti helyszínrajzán kérjük az üzemi átjárókat is feltüntetni.

Mintakeresztszelvények:

- GYES mellett csak 1,5m padka szerepel. Kérjük UME alóli felmentéssel kezelni. (III.)
- Az Üzemi hírközlő vezeték (ÜHK) helyét kérjük a kiviteli tervben a mintakeresztszelvényen szerepeltetni. (VI.)
- A 41+100 kmsz. környezetében a zajvédőfalas szakaszon a kezelői határt (védőkerítés szükségességét) a kiviteli tervekben pontosítani kell. Továbbá kérjük a támfalas zajárnyékoló szerkezet és a kezelői határ közötti távolságot feltüntetni. (VI.)
- Minden csomóponti ág és főpálya csatlakozásnál töltésben burkolt vápát kérünk szerepeltetni a vízepítési kiviteli tervekben. (VII.)

2.A1. Útépítés – Autópálya (47+200 – 61+100 kmsz.)**Műszaki leírás:**

- A tervezett osztópadkák szélessége 4m. Amennyiben a meglévő osztópadka 3m-nél keskenyebb, a rézsűn cserjésítést kérünk alkalmazni.

Mintakeresztszelvények:

- A tervezett övárkok burkoltak legyenek. A meglévő burkolt övárkok jókarba helyezése helyett az övárkokat előregyártott mederelemmel kérjük átépíteni.
- A zajvédő falak vízelvezetését a kiviteli terv útépítési mintakeresztszelvényein is kérjük ábrázolni.

- Az árkokon pallók átvezetése szükséges a vízepítési műtárgyak, ÜHK aknák megközelítéséhez, kérjük a kiviteli terv műleírásában is szerepeltetni.
- Túlemelésben lévő keresztshelvényen, ahol az elválasztósávban zajvédőfal van, a fal és víznyelő akna helyét javasoljuk megcserélni. A kiviteli terv készítésnél megvizsgálandó.

1.B1. HÍDÉPÍTÉS

2.B1. HÍDÉPÍTÉS

Az alábbi módosításokat a kiviteli terv készítése illetve a kivitelezés során kérjük elvégezni:

1. A Magyar Közút NZRt. Györi Minőségvizsgálati Laboratóriumának tervezett betonminőségekre vonatkozó észrevételei:

A hídszegély, pillérvédő szegély

Javaslatunk: C35/45-XC4-XF2(H)-XV2(H)-16

Indoklás:

- e-UT 07.02.11:2011 2.1.5.2 pont. A hidak teherhordó szerkezeteiben légpórusképző alkalmazása nem megengedett. Ezért XF (H) környezeti osztály kiírása szükséges.
- MSZ 4798:2016 szerint XF4(H) környezeti osztály esetén a minimális nyomószilárdsági osztály C40/50
- MSZ 4798:2016 szerint XF4(H) környezeti osztály és 100 év tervezett élettartam esetén a víz-cement tényező max:0,38

A C40/50-XF4(H) minőségű beton összetételére vonatkozó szigorú előírások a beton bedolgozhatóságát és eltarthatóságát nagymértékben rontják, ami nem megfelelő minőségű (inhomogén, repedezett) szerkezeti elemek készítéséhez vezet.

A javasolt betonminőség gyártására (C35/45-XC4-XF2(H)-XV2(H)-16), beépítésére és minősítésére megvan a megfelelő műszaki gyakorlat.

A padkaburkolat

Javaslatunk: C30/37-XC4-XF4-16

Indoklás:

- Az e-UT 07.01.14:2011 1.2.1. pontja az MSZ 4798-1:2004 szabványt veszi figyelembe, amit felváltott az MSZ 4798:2016. Az MSZ 4798:2016 F melléklete szerint az XF4 környezeti osztályhoz tartozó minimális nyomószilárdsági osztály C30/37.

A rézsűburkolat szegélygerendája

Javaslatunk: C30/37-XC4-XF4-16

Indoklás:

- Az e-UT 07.01.14:2011 1.2.1. pontja az MSZ 4798-1:2004 szabványt veszi figyelembe, amit felváltott az MSZ 4798:2016. Az MSZ 4798:2016 F melléklete szerint az XF4 környezeti osztályhoz tartozó minimális nyomószilárdsági osztály C30/37.

2. A hídfők hátszivárgóihoz minden esetben keresztshivárgókat kell tervezni.
3. A pálya feletti hidaknál a saru alatti terület és az ideiglenes emelési hely felületének kivételével a pillérek felső síkját eséssel kell kialakítani.
4. A zajárnyékoló falak lábazati elemeire minden esetben B-4 jelű korrózióvédelmi bevonatot kell tervezni.

5. A kiviteli terveknel minden hídhoz meg kell tervezni a műtárgyak földelési és villámvédelmi tervét. A korlátok teljes horganyzott kivitele miatt csak csavarkötésű villám és érintésvédelem alkalmazható, a korlátokat utólag hegeszteni tilos.
6. Védőkerítés kapuk kialakítása olyan legyen, hogy azok deformációra ne legyenek hajlamosak, alkalmasak legyenek funkciójuk hosszútávú ellátására, ezért a védőkerítés egyszárnyú kapuit fix kapukeretbe kérjük elhelyezni. Kérjük, visszahúzó rugó alkalmazását a kapuk zárása érdekében. A kapupántoknál ovális fűrt lyukak kialakítása szükséges a lakatok könnyebb felhelyezése és zárása érdekében. A védőkerítés kapu zárására olyan technológiát kell alkalmazni, mely lehetővé teszi a kapuk hosszútávú nyithatóságát, zárhatóságát, ellenáll az időjárási és egyéb környezeti körülményeknek, korróziónak, anyagában rozsdamentes kivitelben, egyenkulcsos rendszerben.
7. A védőkerítés kapukat a vizsgálólépcsők közelében kell elhelyezni, pontos elhelyezését az Üzemeltetővel egyeztetni szükséges a kivitelezés során.
8. Valamennyi hidra tervezni kell és ki kell helyezni szabványos, hídszámot tartalmazó hídszámotablát az érvényben lévő útügyi műszaki előírásnak megfelelően, a tételt a költségvetésben is szerepeltetni kell. A hídszámot és a tábla méretét a híd kezelőjével előzetesen egyeztetni és jóváhagyatni kell.
9. A hidak 50 m-es körzetében fehérre festett magassági alappontot kell létesíteni a védőkerítésen belül a vizsgálólépcső közelében, melynek pontos helyét az Üzemeltetővel egyeztetni, pontosítani szükséges a kivitelezés folyamán. A bemérési jegyzőkönyveket át kell adni az Üzemeltetőnek.
10. Élővilág-védelmi szempontból az alábbi változtatásokat kérjük:
 - B1.499 j. főpálya híd: Kérjük a műszaki leírásban szereplő, tervezett „hídárnyékban az átvezetett aszfaltburkolat mellett 15 cm magas betonjárda” mellőzését.
 - B1.536 j új műtárgynál az átvezetett mederszakasz burkolását terméskövel kérjük.

1.C1. FORGALOMTECHNIKA – Autópálya

2.C1. FORGALOMTECHNIKA - Autópálya

Általános észrevételek:

- A külső optikát folyamatos vonallal kérjük felfesteni a 8/1-es kiosztás helyett.
- A pihenőhelyeken a sebességkorlátozott övezetben 40 km/óra legyen a megengedett sebesség.
- Prizmás VJT helyett továbbra is LED-es táblát kérünk.

Útirányjelzés, útbaigazító táblák:

- M0-M1 csomópontban hiányzik az 1-es úti kapcsolat jelzése.
- Biatorbágyi csomópontban Tatabánya helyett Bicskét kérjük szerepeltetni az 1-es főút jobb oldalán.
- Az 1101 j. út, és a Herceghalmi bekötőút csomópontjában az egyenes (1-es főúti irányt) is jelezni szükséges.
- Az „új” Bicske-centrum csomópont száma általában 35, de a kijárat táblákon 36 szám szerepel.
- Autohof táblán a betéteket egy sorba kérjük, így csökken a táblaméret.

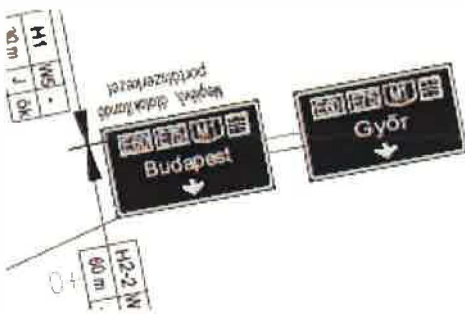
- A pihenőhelyeken megjelent a KIJÁRAT mint útirány, ami eddig nem volt használatos. Kérjük mellőzni.



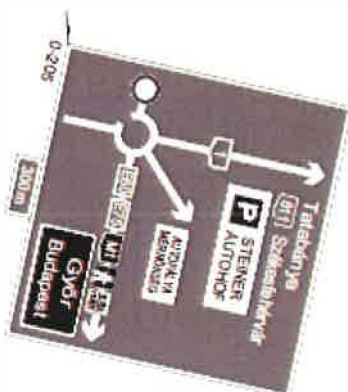
- A pihenőhelyi szolgáltatások felülvizsgálandóak (étterem, hotel, szerviz biztos nincs a pályás pihenőben):



- A bal pályán az új szárligeti csomópont után következő csomópontként a bicskei csomópont van jelezve az óbaroki helyett.
- A trombita csomópontoknál a két irány elválásakor mindenhol kitettük Bécs-Wien irányt a jobb felhajtó felé, kivéve a Tatabánya Centrum csomópontban. Kérjük itt is jelezni.

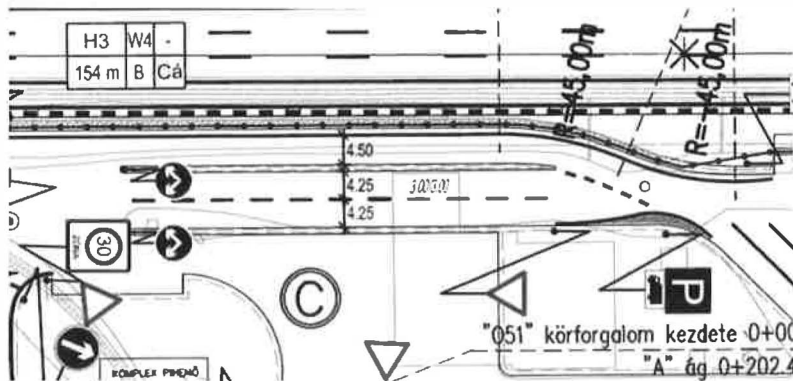


- A körforgalmakat előjelző táblákon az információ az M1-nél ne a nyílszárra kerüljön, mert teljesen kitakarja azt:

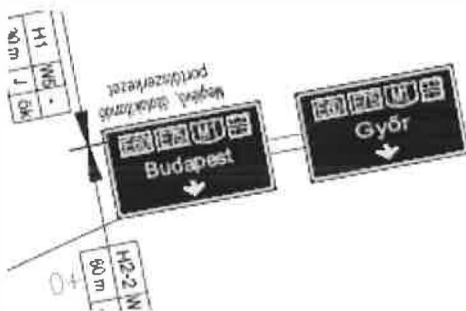


Forgalomtechnikai helyszínrajzok:

- Az autópálya kezdete tábla alól a Matrica/Vignette kiegészítő tábla a Tatabánya-Óváros és Tatabánya-centrum csomópontban hiányzik.
- A Tatabánya-Óváros csomópontban az AB ágon a felhajtók részére kihelyezett veszélyes ív tábla rossz irányba jelzi az ívet.
- A Tatabánya-Óváros csomópontban a magas töltés miatt a kijáratnál energiaelnyelő berendezést kérünk. (most is van)
- Óbaroki pihenő: Amennyiben a lenti rajzon szereplő kialakítás ellenőrző funkciót tölt be, akkor behajtási és megállási tilalmat ki kell tenni (esetleg sorompóval lezárni).



- A trombita csomópontoknál a két irány elválásakor mindenhol kitettük Bécs-Wien irányt a jobb felhajtó felé, kivéve a Tatabánya Centrum csomópontban. Kérjük itt is jelezni.



Egyéb észrevétel:

- Az 1. sz. főúton Biatorbágnál a 018 számú körforgalomnál a Biatorbágy felé kilépő irányban a két forgalmi sávós szakaszt kérjük 150 méterrel meghosszabbítani.



1.D1. VÍZÉPÍTÉS – Autópálya**2.D1. VÍZÉPÍTÉS – Autópálya**

- A burkolt árkok előregyártott mederelemből kerüljenek kialakításra a víztelenítés során, melyet a kiviteli tervek készítése során kell figyelembe venni.
- A három zajfalas keresztmetszet a mintakeresztszelvények között nem jelenik meg. Kérjük az alkalmazandó vízelvezetési megoldások megadását, ábrázolását ezeken a szakaszokon is mintakeresztszelvényeken.
- A tervezett tározók körüljárhatóságát és megközelíthetőségét üzemeltető gépekkel biztosítani kell egy legalább négy méter széles sávval. A töltőárkokba átereszt betervezése válhat szükségessé. A körüljárhatóság, megközelíthetőség biztosításához esetlegesen további szükséges műtárgyak a kiviteli tervfázisban kerüljenek betervezésre.
- A levezető medrek kidolgozása a kiviteli tervfázisban mindenképpen szükséges. Amennyiben az adott levezető medret Magyar Közút Nonprofit Zrt. fogja kezelni, szükséges biztosítani a levezető meder mellett 3-3 m kezelési sávot, a levezető medernek fenntartó gépekkel való megközelíthetőségét legalább mechanikai stabilizált és a gépek terhelését viselni képes úttal, valamint a levezető medren legfeljebb 500 méterenkénti gépekkel való átjárási lehetőséget.
- Kérjük a betervezett új átereszeket a lenti táblázatnak megfeleltetni.

	szelvény:	maximális hossz:
Üzemi lehajtók, üzemi sávok:	Ø0,6 m	20 m
	Ø0,8 m	30m
	Ø1,0 m	40m
Csomóponti ágak, főutak:	Ø1,0 m	40 m
	Ø1,2 m	50 m
	Ø1,4 m	60 m
	Ø1,6 m	70m
Főpálya:	Ø1,2 m	50 m
	Ø1,4 m	60 m
	Ø1,6 m	70 m
	Ø2,0 m	70 m felett

0.E1 KÖRNYEZETVÉDELMI ÖSSZEFOGLALÓ

- Élővilág-védelmi szempontból a B1 jelű hídépítési kiviteli tervekben a vadátjáróknál az alábbi változtatásokat kérjük:
 - B1.499 j. főpálya híd: Kérjük a műszaki leírásban szereplő, tervezett „hídárnyékban az átvezetett aszfaltburkolat mellett 15 cm magas betonjárda” mellőzését.
 - B1.536 j. új műtárgynál az átvezetett mederszakasz burkolását terméskövel kérjük.
- Az alapállapotú monitoring jelentést kérjük Társaságunk részére is megküldeni.

1.E2. VÉDŐKERÍTÉS**2.E2. VÉDŐKERÍTÉS**

- Kérjük a kiviteli terv műszaki leírásában egyértelműsíteni, hogy a 32+195 szelvényben lévő műtárgy elbontásra kerül.

- Az Óbaroki pihenő 051 sz. körforgalmának északi ágán a 0+330 szelvényben a baloldalra is kérünk betervezni kiviteli terv szinten egy rövid kerítésszakaszt az ág mellett végighúzódo kerítés és az ág padkája közé.
- A 21+700 szelvény bal oldali körforgalom északi ága alatti átereszen keresztül állatok juthatnak az autópálya területére. Az állatok bejutását meg kell akadályozni. A kiviteli tervben javítandó.
- A 35+434 szelvény jobb oldali párhuzamos út alatti átereszen keresztül állatok juthatnak az autópálya területére. Az állatok bejutását meg kell akadályozni. A kiviteli tervben javítandó.
- A nem Magyar Közút kezelésű árkok, vízfolyások átereszeinek előfejeit, illetve ahol túl nagyméretű árokrács adódna, ki kell keríteni az autópálya területéről. (20+350, 24+500, 26+890, 40+045, 44+145, 44+595 kmsz-ek)
- A személykapuknál a kaputoknak felső merevítést is kérünk.

1.E4. ZAJÁRNYÉKOLÓ FALAK

2.E4. ZAJÁRNYÉKOLÓ FALAK

- Padkán a lábazati panel mellett futó folyókás vízelvezetési megoldás a támogatott, a folyóka és a lábazati panel közötti sáv vízzáró burkolásával. A vízelvezetés a kiviteli terv műszaki leírásában is kérjük bemutatni.
- A menekülő kapuk kiosztását össze kell hangolni a védőkerítésen kialakítandó kapukkal, úgy hogy a menekülő kapu mögött a védőkerítésen kapu ne legyen, kivéve természetesen azok az esetek, amikor az ÜHK létesítmény vagy energia betáplálás miatt szükséges az adott helyen a kerítésre kapu. A kerítéskaput kivétel nélkül kulccsal zárható kivitelben kérjük kialakítani.
- A hidak, ÜHK létesítmények és energia betáplálást biztosító berendezések megközelíthetősége érdekében elhelyezendő üzemi kapukon túlmenően, üzemi kapukat kérünk elhelyezni az elválasztósávba tervezendő zajárnyékoló falakon, valamint a bevágásba tervezendő falakon is kb. 300 m-enként. Az üzemi kaput kivétel nélkül kulccsal zárható kivitelben kérjük kialakítani. Az elválasztó sávba tervezett üzemi kapu fölé kérjük figyelmeztető piktogram elhelyezését arra vonatkozóan, hogy a kapu másik oldalán autós forgalom van.
- Az alkalmazni kívánt zajárnyékoló fal színeket valamint a színdinamikai tervet kérjük külön jóváhagyásra benyújtani Társaságunkhoz.
- A zajárnyékoló fallal kapcsolatos vízepítési megoldásokat a Zajárnyékoló fal szakági tervben is kérjük bemutatni szövegesen.
- Kérjük a falak lelépcsőzése terén egységes szemléletet képviselni a két tervezési szakaszon: A 2 méternél magasabb zajárnyékoló falak akusztikai szempontból szabad végeit a torlónyomás miatt lelépcsőzéssel kell levezetni. A lelépcsőzés magassága legfeljebb 0,5 m lehet (1:8). Ezt a fokozatos lelépcsőzést a padkán és az elválasztósávban tervezett falak esetében kell alkalmazni. A bevágásban elhelyezkedő falvégek esetében a torlónyomás nem jelentkezik, ezért az esetleges lelépcsőzést esztétikai szempontok szerint kell kialakítani.

1.F1. NÖVÉNYTELEPÍTÉS

2.F1. NÖVÉNYTELEPÍTÉS

A műszaki leírást kérjük a kiviteli tervben kiegészíteni, illetve javítani az alábbiak szerint.

3. A terv ismertetése

Kiegészítendő: e-UT 08.03.22 Hófúvás ellen védő növényzások / Tervezési útmutató

4. Pihenők

Kérjük a pihenőhelyi felszereléseket az alábbiak szerint kialakítani:

MOLOK edények

- Egyszerű pihenőhelyeken oldalanként 1-1 db, míg a komplex pihenőhelyeken esetében, a tervezett forgalom nagyságtól függően, de legalább 2-2 db mélyépítésű, földbe süllyesztett, darus gépjárművel üríthető, egyenként 3 m³ űrtartalmú hulladék tároló tartály (ún. MOLOK tartály) telepítése szükséges.
- A tartály vegyes kommunális hulladék gyűjtésére legyen alkalmas, teljesen vízálló kivitelben.
- A tartály magasságának legalább a fele a térszín alatt legyen, míg bedobó nyílása a térszín felett 1,0 – 1,3 méter magasságba kerüljön.
- A tartály és a fedél anyaga: polietilén, a fedél bedobó nyílása 350 – 450 mm átmérőjű legyen.
- A fedél fekete vagy zöld színben, UV álló kivitelben, a tartály térszín feletti oldalsó része faborítással (lécekkal) készüljön.
- A tartály ürítése darus tehergépjárművel történik, burkolt, kellően teherbíró felületen történő megközelíthetőségét a MOLOK elhelyezésénél kérjük figyelembe venni.

Szemeteskuka

- A pihenőhelyek területén nagyméretű (120 liter) „csikk tartóval” ellátott szemetes elhelyezése szükséges az alábbi kialakítással:
 - henger alakú, rácsos gyűjtőpalást
 - tűzihorganyozott acél rácsszerkezet
- a hulladékgyűjtő edény oldalpalástjának belső oldalára kérünk 1 mm vastagságú, tömör lemezt felrögzíteni, hogy a rácsalók ne mászhassanak be a hulladékgyűjtő edény belsejébe
 - porfestett, RAL színskála szerint,
 - félköríves nyitható ajtó
 - acélgyűrűs zsákrögzítés
 - talajhoz lopásbiztos módon rögzíthető talpkialakítás
- 3 dl űrtartalmú, a hulladékgyűjtő edény külső oldalára (palástjára) lopásbiztos módon felszerelt, billentéssel üríthető csikkgyűjtő
 - gyűjtőkapacitás: 120 l
 - átmérő: 850-950 mm
 - magasság: 1150-1250 mm
- fémanyaggal szemben támasztott követelmények:
 - gondozásmentes, tűzihorganyozott felületvédelemmel ellátott acél, RAL színskála szerinti porfestéssel
- Egyszerű pihenő esetében oldalanként minimálisan elvárt darabszám: 4 db edény (asztalonként 1-1 db és a WC épülethez 2 db)
- Komplex pihenő esetében oldalanként minimálisan elvárt darabszám: 6 db edény (asztalonként 1-1 db és a WC épülethez 2 db)

Kutyapiszok gyűjtő kuka

- A kutyafuttatók mellé 2 db, a kutyapiszok tárolására szolgáló hulladékgyűjtő fedeles edény elhelyezését kérjük, mely kinézetre harmonizáljon a pihenőben elhelyezett többi utcabútorral.

Szelektív hulladékgyűjtő sziget

- A szelektív hulladékgyűjtés helybiztosítását komplex pihenőhelyek esetében kéri Társaságunk, a következők szerint.
Minimális szelektív hulladékgyűjtő kapacitás oldalanként:

Papír	2500 liter
PET palack	5000 liter
Üveg	1500 liter
Italos fém doboz	1500 liter
- Egységes felirattal ellátott szelektív hulladékgyűjtő edényeket kérünk. A kihelyezett edények színjelölése feleljen meg a hatályos jogszabályi előírásoknak.
- Gyűjtőedényekre vonatkozó további követelmények:
 - legyenek tűzállók
 - rendelkezzenek a frakciónak megfelelő bedobó nyílással
 - gyűjtőedényeket a bedobható hulladékokra vonatkozó információs matricával kell ellátni.
 - frakciótól függetlenül az edények egymáshoz hasonlóak legyenek.

Pihenőhelyi bútorok

- A pihenőhelyi bútoroknak talajba rögzített, lophatatlan, kivitelben szükséges készülniük.
- Egyszerű pihenő esetében oldalanként 2 db asztal, a hozzátartozó 4 db támla nélküli pad, valamint 4 db hulladékgyűjtő elhelyezését kérjük.
- Komplex pihenő esetében oldalanként 4 db asztal, a hozzátartozó 8 db támla nélküli pad, valamint 6 db hulladékgyűjtő elhelyezését kérjük.

Asztalok:

- Méret: 1850 mm hosszú 760 mm széles és 750 mm magas
- A bútorok lábait és talpát minimum 8 mm vastagságú lemezből kérjük kialakítani. Az asztal merevségét az alábbi képen látható módon egy 1"-os merevítő rúddal kérjük biztosítani.
- Fémanyaggal szemben támasztott követelmények:
 - gondozaśmentes, tűzihorganyzott felületvédelemmel ellátott acél, RAL színskála szerinti porfestéssel
- Az asztallap közbenső bordáit 2 cm magas, élére állított tűzi horganyzott laposvasból, az asztallap szélét 1" átmérőjű tűzi horganyzott acél csőből kérjük kialakítani.

Padok:

- Háttámla és karfa nélküli méret: 1850 mm hosszú, 500 mm széles és 440 mm magas
- A bútorok lábait és talpát minimum 8 mm vastagságú lemezből kérjük kialakítani.
- Fémanyaggal szemben támasztott követelmények:
 - gondozaśmentes, tűzihorganyzott felületvédelemmel ellátott acél, RAL színskála szerinti porfestéssel
- A padok ülőfelületének közbenső bordáit 2 cm magas, élére állított tűzi horganyzott laposvasból kérjük kialakítani, az ülőfelület hosszanti szélét 1" átmérőjű tűzi horganyzott acél csőből kérjük.
- A padoknak, asztaloknak és hulladékgyűjtő edényeknek vandálbiztosaknak és időjárásállónak kell lenniük. A horganyozást a hegesztések, furatok kialakítása után kérjük elvégezni.
- A pihenőben elhelyezett utcabútorok, kukát színét a kivitelezés megkezdése előtt Társaságunkkal egyeztetni kell.

5. Növénytelepítés

5.6. Fenntartás

- „A kivitelezés és az utógondozás időtartama alatt a projekt teljes területén folyamatosan be kell tartani a **parlagfű elleni védekezésre** vonatkozó törvényi szabályozást.”

1.G KÖZMŰTANULMÁNY

1.G0 Közmű genplan

- Az üzemi hírközlő hálózat alépítményi nyomvonalát és az energiaellátás nyomvonalát kérjük összeegyeztetni és a védőkerítésen belül vezetni pl. 60+900-61+100; 58+400; 58+900-59+050; 56+400;40+900 stb... helyszíneken.
- Ahol a zajvédőfallal közös nyomvonalon (attól 1 méterre) ÜHK alépítmény és energiaellátás nyomvonala is halad, ott kérjük ezeket a keresztaszvályenyeken ábrázolni.
- Az 1.F1 Növénytelepítési dokumentációban megjelenő, tervezett növénytelepítést kérjük összeegyeztetni az üzemi hírközlő hálózat alépítményi terveivel, valamint az energiaellátás kábeleinek tervezett nyomvonalával. A véleményezésre küldött rajzokon a tervezett lombos fák, facsoportok stb... a fent említett nyomvonalak közvetlen közelébe kerültek betervezésre melyek gyökérzete károsíthatják a kábeleket és védőcsöveket.
- A 2.F1 Növénytelepítés tervben a pihenőhelyeken nem kerültek feltüntetésre a tervezett adatátviteli, energiaellátást biztosító, valamint a térvilágítási hálózat kábelei. Kérjük pótolni. A növénytelepítéseket kérjük az illetékes szakági elektromos tervezőkkel egyeztetni.

1.G1 Hírközlés

- A tervdokumentáció nem tartalmaz keresztaszvályenyeket, kérjük pótolni.
- A szakági tervek elkészítésekor be kell tartani az MK Nzrt. Elektronikai üzemeltetési osztályának „Fehér Könyvében” foglaltakat.

1.G2 Kis és középvezváltásű vezeték

- A tervkötetben több különböző szakági munkarészt is tartalmaz. Kérjük a terveket szakáganként és üzemeltetési határok szerint szétválasztva elkészíteni.
- A tervkötet nem tartalmaz keresztaszvályenyeket, kérjük pótolni.
- A keresztvező vezeték biztonsági övezetét kérjük összevetni a többi szakági tervdokumentációval, amennyiben a biztonsági övezetben felépítményi berendezés kerülne (pl. VJT portál, kandeláber stb...) akkor kérjük azokat áthelyezni az övezeten kívülre.
- Az útüzemeltetést támogató elektronikai berendezések energiaellátását biztosító hálózat terve nyomvonal kijelölés szintű ami ellen elvi kifogást nem emelünk azonban a terv nem tartalmaz műszaki számításokat, részletrajzokat, kérjük pótolni.
- A tervezett világítási hálózatokat üzemeltetési határok szerint szétválasztva szükséges megtervezni ez vonatkozik a hálózatok energiaellátására és vezérlésére egyaránt (pl. pihenőhelyek), kérjük javítani (Sasfészek és Zsámbéki pihenő világítása jelenleg nem MK üzemeltetés, az Óbarok pihenő vegyes)!
- A világítási hálózatok csupán elvi kialakítás szintjén jelennek meg a tervben, a dokumentáció nem tartalmaz elektromos és fénytechnikai méretezéseket stb... kérjük pótolni.
- A helyszínrajzokon minden esetben kérjük feltüntetni, a tervezett védőkerítés és a zajvédőfal nyomvonalát.

- Felhívjuk a figyelmet, hogy MK NZrt. kizárólag kisfeszültségű áramszolgáltatói hálózatról megtáplált mért energiaellátó hálózatokat üzemeltet a saját üzemeltetési területén belül.
- A szakági tervek elkészítésekor be kell tartani az MK Nzrt. Elektronikai üzemeltetési osztályának „Fehér Könyvében” foglaltakat.

1.G3 Nagyfeszültségű vezetékek

- A tervdokumentáció nem tartalmaz keresztaszvélvnyit, kérjük pótolni.
- A keresztelő vezetékek biztonsági övezetét kérjük összevetni a többi szakági tervdokumentációval, amennyiben a biztonsági övezetben felépítményi berendezés kerülne (pl. VJT portál, kandeláber stb...) akkor kérjük azokat áthelyezni az övezeten kívülre.
- A szakági tervek elkészítésekor be kell tartani az MK Nzrt. Elektronikai üzemeltetési osztályának „Fehér Könyvében” foglaltakat.

1.G9-1 Üzemi hírközlés alépítményei

- A keresztelések helyszínráji vonalvezetése elfogadható, azonban a közúti keresztelések keresztaszvélvnyeiinek hiánya miatt azok megfelelése nem ellenőrizhető. Kérjük a keresztaszvélvnyek megtervezését.
- Az alépítményi hálózat tervei ellen elvi kifogást nem emelünk, a tervezett hálózatot az üzemeltető MVM Net Zrt.-vel is jóvá kell hagyatni, kérjük előírni.
- Az alépítményi szakági terveken minden esetben kérjük feltüntetni a tervezett védőkerítés és a zajvédőfal nyomvonalát.
- A szakági tervek elkészítésekor be kell tartani az MK Nzrt. Elektronikai üzemeltetési osztályának „Fehér Könyvében” foglaltakat.
- Az 1. sz. főút 52+134 km szelvényébe tervezett Telekocsi parkoló kamerájához vezető ÜHK kábelt tovább kell tervezni a MK NZRT. Komárom-Esztergom Megyei Igazgatóságának Székhelyéig (2800 Tatabánya, Táncsics Mihály út 1/c). -KEM

1.G9-2 Üzemi hírközlés rendszerterve

- A tervdokumentációban tervezett eszközök az MVM Net Zrt. adatátviteli hálózatához csatlakoznak, ezért a tervdokumentációt és a tervezett szálkiosztást velük is jóvá kell hagyatni.
- A rendszertechnikai terv nem tartalmazza a mérnökségi telephely rendszertechnikához kapcsolódó kialakítását, az ott elvégzendő feladatokat és telepítendő eszközöket, kérjük pótolni.
- Kérjük a rendszertechnikai tervet a mérnökségi épület tervével egyeztetni (szerverszoba igény, megjelenítő felületek).
- A szakági tervek elkészítésekor be kell tartani az MK Nzrt. Elektronikai üzemeltetési osztályának „Fehér Könyvében” foglaltakat.
- Az 1. sz. főút 52+134 km szelvényébe tervezett Telekocsi parkoló kamerájához vezető ÜHK kábelt tovább kell tervezni a MK NZRT. Komárom-Esztergom Megyei Igazgatóságának Székhelyéig (2800 Tatabánya, Táncsics Mihály út 1/c). -KEM

1.G4 Vízellátás, csatornázás

- Minden pihenő esetében kérjük, hogy a műszaki leírás térjen ki a távlati vízfogyasztással, várható szennyvíz mennyiség keletkezésére. Kérjük a tervezőt, hogy a zuhanyzással, illetve a wc-ék és a piszoár-ok többlet öblítése is jelenjen meg a számításban. Minden pihenő esetében ahol nem csak a wc épületeknél van vízfogyasztás, hanem egyéb fogyasztók is vannak (üzemanyag töltő, étterem, stb.), kérjük, hogy azoknak a várható víz és szennyvíz mennyisége is kerüljön bele a számításba. A vezetékes szennyvízelvezetés

tervezésénél figyelembe kell venni a pihenő területén keletkező szumma szennyvíz mennyiséget.

- Ahol a meglévő olajfogókat tervezi felhasználni a tervező, kérjük az olajfogó állapotát is megvizsgálni, tekintettel arra, hogy régebbi típusok, valószínűleg cserélni kell őket.
- Gravitációs vezeték rákötése esetén minden esetben szennyvíz mennyiség mérését indukciós áramlásmérővel kérjük biztosítani. Teljesen független és pontos számlázási lehetőséget kell biztosítani az éttermektől, üzemanyagtöltőtől.
- Az óbaroki pihenő esetében kérjük a tervezőt, hogy vizsgálja meg az Óbarok külterület 0276/1 hrsz-on lévő szennyvíztisztító telepet, mint lehetséges befogadót. Kérjük a tulajdonos önkormányzatokkal, valamint az üzemeltetővel történő egyeztetések megtartását. A szennyvíz mennyiség kalkulálásánál a pihenők területén lévő összes szennyvízmennyiségével (üzemanyagtöltők, éttermek) számolni kell.

1.G5 Szénhidrogén vezetékek

- A kiviteli tervben a keresztező vezetékek hossz-szelvényeit kérjük csatolni.

2.G KÖZMŰTANULMÁNY

2.G0 Közműgenplan

- Az üzemi hírközlő hálózat alépítményi nyomvonalát és az energiaellátás nyomvonalát kérjük összeegyeztetni és a védőkerítésen belül vezetni pl. 60+900-61+100; 58+400; 58+900-59+050; 56+400;40+900 stb... helyszíneken.
- Ahol a zajvédőfallal közös nyomvonalon (attól 1 méterre) ÜHK alépítmény és energiaellátás nyomvonala is halad, ott kérjük ezeket a keresztszelvényeken ábrázolni.
- Az 1.F1 Növénytelepítési dokumentációban megjelenő, tervezett növénytelepítést kérjük összeegyeztetni az üzemi hírközlő hálózat alépítményi terveivel, valamint az energiaellátás kábeleinek tervezett nyomvonalával. A véleményezésre küldött rajzokon a tervezett lombos fák, facsoportok stb... a fent említett nyomvonalak közvetlen közelébe kerültek betervezésre melyek gyökérzete károsíthatják a kábeleket és védőcsöveket.
- A 2.F1 Növénytelepítés tervben a pihenőhelyeken nem kerültek feltüntetésre a tervezett adatátviteli, energiaellátást biztosító, valamint a térvilágítási hálózat kábele. Kérjük pótolni. A növénytelepítéseket kérjük az illetékes szakági elektromos tervezőkkel egyeztetni.
- A 2.G0 tervkötet Műszaki leírásából hiányzik a keresztező vezetékek táblázata, kérjük a kiviteli tervben pótolni.

2.G1 Hírközlés engedélyezési terv

- A tervdokumentáció nem tartalmaz keresztszelvényeket, kérjük pótolni.
- A szakági tervek elkészítésekor be kell tartani az MK Nzrt. Elektronikai üzemeltetési osztályának „Fehér Könyvében” foglaltakat.

2.G9-1 Üzemi hírközlés alépítményei

- Az alépítményi hálózat tervei ellen elvi kifogást nem emelünk, a tervezett hálózatot az üzemeltető MVM Net Zrt.-vel is jóvá kell hagyatni, kérjük előírni.
- Az alépítményi szakági terveken minden esetben kérjük feltüntetni a tervezett védőkerítés és a zajvédőfal nyomvonalát.
- A szakági tervek elkészítésekor be kell tartani az MK Nzrt. Elektronikai üzemeltetési osztályának „Fehér Könyvében” foglaltakat.

2.G9-2 Üzemi hírközlés rendszerterve

- A rendszertechnikai terv nem tartalmazza a mérnökségi telephely rendszertechnikához kapcsolódó kialakítását, az ott elvégzendő feladatokat és telepítendő eszközöket, kérjük pótolni.
- A tervdokumentációban tervezett eszközök az MVM Net Zrt. adatátviteli hálózatához csatlakoznak a tervdokumentációt és a tervezett szálkiosztást velük is jóvá kell hagyatni.
- Kérjük a rendszertechnikai tervet a mérnökségi épület tervével egyeztetni (szerverszoba igény, megjelenítő felületek).
- A szakági tervek elkészítésekor be kell tartani az MK Nzrt. Elektronikai üzemeltetési osztályának „Fehér Könyvében” foglaltakat.

2.G2 Kis és közép feszültségű vezetékek

- A tervkötet több különböző szakági munkarészt is tartalmaz. Kérjük a terveket szakáganként és üzemeltetési határok szerint szétválasztva elkészíteni.
- A tervkötet nem tartalmaz keresztszelvényeket, kérjük pótolni.
- A keresztező vezeték biztonsági övezetét kérjük összevetni a többi szakági tervdokumentációval, amennyiben a biztonsági övezetben felépítményi berendezés kerülne (pl. VJT portál, kandeláber stb...) akkor kérjük azokat áthelyezni az övezeten kívülre.
- Az útüzemeltetést támogató elektronikai berendezések energiaellátását biztosító hálózat terve nyomvonal kijelölés szintű, ami ellen elvi kifogást nem emelünk, azonban a terv nem tartalmaz műszaki számításokat, részletrajzokat, kérjük pótolni.
- A pihenőhely tervezett világítása csak vázlat szinten jelenik meg a helyszínrajzon, a dokumentáció nem tartalmaz részletrajzokat, elektromos és fénytechnikai méretezéseket, oszlop és lámpatest típust stb..., kérjük pótolni.
- A helyszínrajzokon minden esetben kérjük feltüntetni, a tervezett védőkerítés és a zajvédőfal nyomvonalát.
- Felhívjuk a figyelmet, hogy MK NZrt. kizárólag kisfeszültségű áramszolgáltatói hálózatról megtáplált mért energiaellátó hálózatokat üzemeltet a saját üzemeltetési területén belül.
- A szakági tervek elkészítésekor be kell tartani az MK Nzrt. Elektronikai üzemeltetési osztályának „Fehér Könyvében” foglaltakat.

2.G4 Vízellátás, csatornázás

- Minden pihenőhely esetében meg kell oldani a keletkező szennyvizek befogadóba történő gravitációs vagy nyomott vezetékes elvezetését
- Minden pihenő esetében kérjük, hogy a műszaki leírás térjen ki a távlati vízfogyasztással, várható szennyvíz mennyiség keletkezésével. Kérjük a tervezőt, hogy a zuhanyzással, illetve a WC-ék és a piszoár-ok többlet öblítése is jelenjen meg a számításban. Minden pihenő esetében ahol nem csak a WC épületeknél van vízfogyasztás, hanem egyéb fogyasztók is vannak (üzemanyagtöltő, étterem, stb...), kérjük, hogy azoknak a várható víz és szennyvíz mennyisége is kerüljön bele a számításba. A vezetékes szennyvízelvezetés tervezésénél figyelembe kell venni a pihenő területén keletkező szumma szennyvíz mennyiséget.
- Mind a Harkályos pihenőnél, mind a Turul pihenőnél a gravitációs vezetékre való rákötést kérjük biztosítani. A szennyvíz mennyiség mérésére indukciós áramlásmérőt kérünk.
- Ahol a meglévő olajfogókat tervezi felhasználni a tervező, kérjük az olajfogó állapotát is megvizsgálni, tekintettel arra, hogy régebbi típusok, valószínűleg cserélni kell őket.
- A Harkályos pihenő szennyvizét jelenleg jobb és bal oldalon is egy-egy biológiai kisberendezés kezeli. A tervezett kialakítás szerinti bal oldali WC épület érinti a meglévő műtárgyat, a tervezett játszótér pedig a szikkasztási területet.

- Kérjük a további tervfázisban a meglévő vízi létesítményeket figyelembe venni, a vonatkozó szakági tervekben a megszüntetés, bontás, rekultiválás részleteit ismertetni.

1.J0 MAGASÉPÍTÉS

2.J0 MAGASÉPÍTÉS

Építész:

- Az épület külső és belső színhasználatáról a kiviteli tervek készítése előtt Társaságunkkal egyeztetni szükséges.
- Az épület részeként kialakított pad alatt tömör kialakítást kérünk.
- A belső berendezések, eszközök, burkolatok kiválasztásához kérjük Társaságunkkal való egyeztetést.
- Kérjük, hogy a tetőfelületi csapadékvizek elvezetése ne épületen belül történjen.

WC kamionos vizes helyiségek

- Kérjük a zuhanyzó elválasztó falának vandálbiztos kialakítását.
- Kérjük az akna rétegrendjeit pótolni.

Pihenőhelyi WC épületek

- A műleírásban és a terveken kent szigetelés alapozója eltérően szerepel, kérjük javítani.
- Kérjük az akna rétegrendjeit pótolni.

Elektromos:

- A tervdokumentáció nem tartalmazza a pihenőhelyi árnyékolókra tervezett napelemek rögzítésének és kábelezésének, nyomvonalvezetésének kialakítását, a kiviteli tervben kérjük pótolni.
- A tervdokumentáció nem tartalmazza a napelemes rendszerhez kapcsolódó hálózati elemek (DC és AC kábelezés, inverterek, védelmek, távjelzés) kialakításának és elhelyezésének terveit, a kiviteli tervben kérjük pótolni.
- A WC épületek tervei nem tartalmaznak elektromos terveket, a kiviteli tervben kérjük pótolni. (elosztók, belső kábelezés, világítás)
- A műszaki leírás hivatkozik az egyéb kültéri elemekre (padok, játszótér, kutya futtató), kérjük kiviteli tervben a pihenő rajzain feltüntetni.
- A pihenő terveit kérjük összehangolni a térvilágítás terveivel és utóbbit a tervezett funkciók szerint kérjük megtervezni.
- A pihenőhely energiaellátását üzemeltetési határok szerint kérjük szétválasztani. (pl. benzinkút, motel stb. nem MK üzemeltetésű) Felhívjuk a figyelmet, hogy MK NZrt. kizárólag kifesztésű, áramszolgáltatói hálózatról megtáplált mért hálózatokat vesz át üzemeltetésre.

0.J1 BICSKE MÉRNÖKSÉGI TELEPHELY

- A telephellyel kapcsolatos bármely engedélyezési dokumentációt (pl. fűrt kút vízjogi létesítési engedélyezési dokumentáció, légszennyező pontforrás működési engedély-módosítás) hatósághoz történő benyújtás előtt kérjük Társaságunkhoz benyújtani áttekintésre.

- A kiviteli tervet kérjük az össztömeg mérleg/hídmérleg szakági dokumentációval kiegészíteni. A hídmérleggel szembeni elvárt követelmények:

Mérleg szerkezete:

Mérőcellák száma:	8 db
Mérőcellák terhelhetősége:	30 t/db
Teherfelvő mérete:	18 x 3 m
Méréshatár:	60 t
Lépésköz:	20 kg
Teherfelvő felületkezelése:	Betonba süllyesztett kialakítás
Telepítési mód:	alacsony aknás, útburkolatba süllyesztve
Hitelesítési követelmény:	MKEH típusengedéllyel rendelkezzen, üzemeltetésre hitelesítetten kell átadni

Mérlegelektronika

Kivitel:	beltéri, asztali
Elhelyezés:	diszpécser helyiségben, diszpécser közvetlen rálátásával
Kijelzések:	min. 20 mm-es LCD kijelző
Kimenetek:	Szg. kimenet (RS485/422, RS-232, USB port)

Mérlegkezelő program:

- A mérleg saját kezelőprogramja használható, nem kell csatlakozni semmilyen mérésadatgyűjtő vagy felügyeleti rendszerhez
- Megrendelő által biztosított kliens PC-re kell telepíteni
- SAP integráció szükséges (SQL adatbázis megfelelő lehet, informatikai egyeztetés szükséges)
- Rendszám vagy egyéb azonosító alapján méri az üres és rakott tömeget
- Dátum időponttal kiegészítve kinyomtatja a mérlegjegyet (nyomtatót Megrendelő biztosítja), a mérlegjegy formátuma és adattartalma Üzemeltetővel egyeztetendő
- Megadott intervallumokra mérlegnaplót és árústatisztikát készít
- A bizonylat készítés és mérés adatbázisba tárolása kezelői felületről kikapcsolható legyen (leltározásnál vagy ellenőrző mérésnél kívánják használni)
- A jelzőlámpákat/másodkijelzőt vagy diszpécser váltsa, vagy a mérlegelés megtörténte (leltározási funkció)

Telepítés, egyéb terepi eszközök, működés:

- Sekélyaknás kivitel útfelületbe beépítve, festett útburkolati vezetősávval segítve gépjármű helyes pozícióba állását
 - Mindkét irányba 1-1 jelzőlámpa a fel és lehajtás vezérlésére, működtetés a mérlegsoftverből
 - Mindkét irányba a fenti lámpatartó oszlopokra 1-1 db nagyméretű nagy fényű kültéri másodkijelző (min. 100 mm-es 7 szegmenses)
 - A jelzőlámpák kiválthatók a másodkijelzőkkel, ha azokon a felhajtás-lehajtás engedélyezés egyértelműen megjeleníthető
 - Mindkét irányból 1-1 db kamera figyelje a mérlegen álló gépjárművet és annak pozícióját, illetve biztosítani kell a diszpécserrel a kommunikációt.
- A tender tervben kérjük a szolgálati lakásokkal kapcsolatos tervezett beavatkozásokat is szerepeltetni, melyeket a kiviteli tervkészítés során előzetesen Társaságunkkal egyeztetni szükséges.
 - Az épület fűtéséhez, szigeteléséhez kapcsolódó energetikai kérdésekkel foglalkozó tanulmány mellett szükségesnek tartjuk a melegvíz-ellátás, konyhai eszközök,

klimatizálás korszerűsítésének lehetőségét is vizsgálni. Ennek megfelelően a szolgálati lakások javasolt beavatkozásban foglaltakra az alábbi véleményt adjuk, melyet kérünk figyelembe venni:

- A padlástér szigetelését el kell végezni.
 - A nyílászárók cseréjét szükségesnek tartjuk.
 - A fűtést és a melegvizet kérjük a lakásokban kondenzációs kazánnal biztosítani. Jelenleg több lakásban is villanybojler biztosítja a HMV-t. Ezzel egyidejűleg a vizes blokkoknál a vízvezetékek állapotát is szükséges felülvizsgálni, cserélni.
 - Az elektromos vezetékeket fel kell mérni, kapacitásbővítésre lehet szükség. Van olyan lakás, ahol a konyhában PB-gázzal működik a sütő. Kérjük korszerű, indukciós villanytűzhely beépítéséhez a szükséges energiaellátás biztosítását.
 - A lakások hűtését (klíma) is elő kell irányozni.
- 1_A2_0405_E_V00_1 sz. főút korrekciója tervlapon ábrázolt külső parkolókat (38 db) a tender tervben kérjük áttervezni, amit előzetesen Társaságunkkal egyeztetni kell.
 - A kiviteli tervben a kérjük szerepeltetni, hogy a kapunál, és a sorompónál (külső belső megközelítés miatt) szükséges mind a kamera, mind a kaputelefon elhelyezése. A kapu és a sorompó irányítását a diszpécser helységből biztosítani kell. A sorompó működtetéséhez rendszámfelismerő rendszer telepítése szükséges. A rendszámfelismerő rendszer működésképtelensége esetére gépjárműves beléptetési pontoknál kérjük biztosítani nagy hatótávolságú kártyaolvasókkal a kiszállás nélküli be- és kiléptetést.
 - A NÜSZ és a rendőrség általi területet kérjük a mérnökség átépítéséig külön hrsz-ra átíratni.
 - 0.J1.EP_000001_E_V00 műszaki leírás 5. organizációban szerepel, hogy *az irodaépület átalakítása alatt az ott lévő funkciókat ki kell telepíteni, ehhez iroda és vizesblokkos konténerek igénybevétele javasolt*. Kérjük a tender tervben helyszínrajzon is méretarányosan ábrázolni a tervezett konténerek helyét, méretét, szükséges darabszámot, jelölve a vizes, illetve az irodai konténereket is.
 - A mérnökségnek az átalakítás teljes ideje alatt működni kell, a pályát üzemeltetni kell, a diszpécsernek az iroda átalakítása alatt a konténerben is ugyan azokat a kamerákat, illetve a rendszerek használatát folyamatosan biztosítani kell.
 - 0.J1.EP_000001_E_V00 műszaki leírás 24. oldalán a fa lamellákat időjárásnak ellenálló felületkezeléssel kérjük ellátni.
 - 0.J1.EP_010111_E_BO1 iroda épület földszinti alaprajzon a 009 teakonyha és étkező folyósó felőli üvegfalat kérjük a jelmagyarázatban is szerepeltetni.
 - 0.J1.EP_010112_E_BO1 iroda épület földszinti alaprajzon a 116 teakonyha és étkező folyósó felőli üvegfalat kérjük a jelmagyarázatban is szerepeltetni.
 - 0.J1.EP_010511 E VOO sótároló földszinti alaprajzon, valamint a 0.J1.EP_010521 E VOO a sótároló metszet rajzon a sótároló 1 raszterrel történő bővítése szerepel, amit már a bírálat engedélyezési terv véleményezése során is kértünk, hogy ne kerüljön a fedett, de nyitott raszter bővítésre.
 - A tender tervben külön fejezetbe kérjük a csapadékvíz (D) elvezetést. A helyszínrajzon kérjük a burkolati eséseket is ábrázolni. A műszaki leírást vízműtani, és hidraulikai számításokkal is ki kell egészíteni. A tetőfelületi csapadékvíz rendszert kérjük CS jelöléssel ellátni, míg a burkolati vizeket a tetőfelületi „tisztá” vizektől elkülönített OCS jelöléssel kérjük ellátni. Az új garázsban összegyűjtött vizeket, valamint a burkolt felületeken tervezett résfolyókákat az OCS rendszerbe kell bekötni. A mérnökség területéről a burkolatról összegyűjtött víz csak olajfogón keresztül végzett tisztítás után engedhető a befogadóba. A jelenlegi terven nem így van. Kérjük számíttással igazolni, hogy a befogadó árkok (2 db kivezetés van) képesek elvezetni a szumma csapadékvíz mennyiséget.

- A hídmérleget az olajos csapadékvíz rendszerbe (OCS) be kell kötni, a közmű helyszínrajzon nincs ábrázolva, a tender tervben kérjük javítani.
- A parkolók területén tervezett olajfogó helyét kérjük felülvizsgálni (konténerek, parkoló autók), zöld felület alá helyezni.
- A tender tervben külön fejezetbe kérjük a vízellátást (ivóvíz rendszer V, technológiai TV rendszer), és a szennyvízelvezetést (kommunális SZ, sósvíz SO) is.
- A tender tervben kérjük, hogy mind a szennyvíz, mind a csapadékcatornák tekintetében a tervező támassza alá (akár csőkamerás vizsgálattal), vagy adjon tervezői nyilatkozatot, hogy azoknak a csatornáknak az állapota megfelelő, amiknél nem tervez beavatkozást (cserét).
- O.J1, mérnökségi telephely VK Víziközmű műszaki leírás 8. pontja szerint a szennyvízcsatorna rendszer átépítése nem vízjogi létesítési engedélyköteles, tevékenység, a kivitelezés előtt az üzemeltetői nyilatkozat, valamint az e-közmű nyilatkozat beszerzésére van szükség. A leírás szerint is szükséges az olajfogók cseréje, ezért a 35700/14071-5/2017 ált. iktatószámú vízjogi kibocsátási engedély módosítása is szükséges. Kérjük a tender tervben a műszaki leírás kiegészítését.
- Az új sósvíztározó szintjelzéseit (minimum 2db) kérjük a diszpécser helységben megjeleníteni.
- A sósvíz tározóban az iszap és olajfogó műtárgyon átvezetett, majd vízkormányzó aknán keresztül a két mosó vizeit téli üzemmódba be kell kötni (SO)
- A sósvíz tározóban a manipulációs tér, illetve a sótároló területéről összegyűjtött (SO) vizeket közvetlenül kell vezetni.
- A kút vizet mind a két mosóhoz, mind az oldatkeverőhöz el kell vinni.
- A mérnökségi telep szennyvíz mennyiségének a mérésére indukciós áramlásmérőt kérünk.
- A „bérirodákat (NÚSZ, rendőrség) teljesen külön a mérnökség rendszerétől (pld. vagyonvédelem), közműveitől leválasztva kérjük megtervezni.
- A kiviteli tervben a térvilágítás szakági dokumentációt is kérjük Társaságunkhoz benyújtani.
- A sótároló épület szerkezetének 1 raszterrel való növelését nem kérjük, nyitott, de fedett térre elég 1 raszter.
- Amennyiben a nyers víz minősége nem elégíti ki a felhasználás technológiájának követelményét, úgy a víz tisztításáról gondoskodni kell. (pl. vas- mangántalanítás és vízlágyítás. Vas és mangán és a vízkő kiülepszik a csövek falára, lepedéket képez, majd leválik; ez üzemeltetési problémákat okoz)
- Tisztítási technológia szükségessége esetén egy víztisztítási technológiai sort kérünk elhelyezni, ami mind a mosó, mind az oldatkeverő tartály felé a vizet előtisztítja. A technológiát felszín feletti, temperált kútgépházban kérjük elhelyezni.
- A kútaknához megközelítő járdát kérünk.

Építéset:

Helyszínrajz: '0 J1EP 010001 E V00'

- Az üzemanyagtöltő, a rendőrségi épület méretezése hiányos.

Irodaépület: '0 J1EP 0101-- E V01'

- Emeleti 104-107 helyiségek nincsenek méretezve.
- A teakonyhában a hűtő helyét kérjük jelölni, hogy legyen áram hozzá.
- Hiányzik a tetőalaprajz terv, napelem nincs ábrázolva.

- Az épületvillamossági műszaki leírás vonatkozó 5.6. Napelemes (PV) rendszer fejezete a műhely és az iroda épület tetőszinten napelemes rendszer kialakításáról szól.
- A szerverszoba ablakait kérjük hővédelemmel ellátni.
- A szerverszoba berendezését kérjük szakági tervezők (erősáram, gyengeáram, gépészet) bevonásával berendezni és megjeleníteni a beépítendő berendezéseket.

Műhely '0 J1EP 0102-- E V01'

- Hiányzik a tetőalaprajz terv, napelem nincs ábrázolva.
- A csápos emelőt kérjük ábrázolni méretekkel.

Raktár '0 J1EP 0103-- E V01'

- Hiányzik a tetőalaprajz terv.

Garázs '0 J1EP 0110-- E V01'

- Kérjük igazolni, hogy a mosóba tervezett gipszkarton álmennyezet megfelel a párás vizes funkciójú helyiségnek és a nagynyomású víznek.
- A mosó fal rétegrendje nem lehet azonos a garázs fal rétegrenddel. Vízszigetelt és nagynyomású mosásnak ellenálló felület szükséges.
- A mosókban használt folyóka és rács típusának kiválasztásakor a Lm2 korrozivitási kategóriát kérjük figyelembe venni.

Sótároló '0 J1EP 0105-- E V01'

- A falamellák felületkezelését, karbantartását elő kell írni.
- A horganylemez fedés bevonataként sópára ellen műanyagbevonatos fedést kérünk.

Üzemanyagtöltő '0 J1EP 0113-- E V01'

- A burkolat lejtéseket kérjük jelölni.
- A metszeten hiányzik a vonalmenti folyóka és típusa.

Elektromoság:

Általános észrevételek:

- A szerverszoba és a diszpécsterszoba között az álpadló alatt védőcsövek beépítése szükséges figyelembe véve a mérnökség funkció bővülését (+1 tartalék). Kérjük a csöveket az elektromos szakági tervezőkkel egyeztetve betervezni. Az átvezetések kialakításnál fokozott figyelmet kell fordítani a védőcsövek vízmentes lezárása és a rágszáló védelemre.
- Az elektromos szakági tervek (gyengeáram, épületvillamosság) általános műszaki leírást tartalmaznak, kérjük, hogy a részletes kiviteli terv mélységű tervek is kerüljenek megküldésre melyek tartalmazzák a szükséges szakági számításokat, részletrajzokat, épületeken belül és kívül történő kábelvezetési rajzokat stb.
- Kábelhálózat tervezése és kivitelezése során kérjük figyelembe venni, hogy kültéri kábelezés esetén kültéri kábeltípust kérünk tervezni és beépíteni, valamint különös gondot kell fordítani az átvezetések, védőcsövek gyári lezáróelemmel történő vízmentes lezárására és a rágszálóvédelemre!

Gyengeáram:

- Gyengeáram résznél kérjük pontosítani, hogy mely nyílászárókra szükséges nyitás érzékelő telepítése. Azon ablakokra, mely az infrasorompós héjvédelmen belül található nyitás érzékelő telepítése nem szükséges, a bejárati ajtókra, szekcionált kapukra (redőny kapukra) viszont igen. Kivételt képez ez alól a redőny kapuba épített kisajtó, melynek állapotát nem szükséges felügyelni.

- Az IBR aktualizálás nemcsak a kezelő és megjelenítő felületet érinti, hanem a helyi és távoli szervereket, vonali felügyeletet ellátó kezelő és megjelenítő felületet is, melynek elvégzése szintén a vállalkozó feladatát kell, hogy képezze.
- Az IBR aktualizálás nemcsak a beléptető és kamera rendszer modult érinti, hanem az összes elemre vonatkozik.
- Az átalakítás során biztosítani szükséges a rendszer zavartalan működését.
- A kapunál, és a sorompónál (külső belső megközelítés miatt) szükséges mind a kamera mind a kaputelefon elhelyezése. A kapu és a sorompó irányítását a diszpécser helységből biztosítani kell. Rendszámfelismerő rendszer telepítése szükséges.
- A rendszámfelismerő rendszer működésképtelensége esetére gépjárműves beléptetési pontoknál kérjük biztosítani nagy hatótávolságú kártyaolvasókkal a kiszállás nélküli beléptetést.

Épületvillamosság:

- A részletes tervdokumentációk készítésekor a tervezett aggregátort méretezni szükséges.
- A mérnökségi telephely szünetmentes berendezését kérjük a beépítendő technológiáknak megfelelően méretezni és a gép cseréjét megtervezni.
- A napelemes rendszert kérjük a mérnökség többi elektromos berendezésével összhangban megtervezni (normál és aggregátoros hálózat, tűzvédelmi kapcsolás, a telepítendő berendezések elhelyezése stb.).
- A térvilágítási hálózatokat kérjük szakaszolhatóan megtervezni és a vezérlést a diszpécser szobából is biztosítani.
- A beépítésre kerülő elektromos berendezések kiválasztásánál kérjük figyelembe venni az MK NZrt. meglévő rendszereit.
- Az elektromos hálózat belső kialakítását a bútorozási tervnek megfelelően szükséges megtervezni, különös tekintettel a diszpécser pultra és a monitorfalra.

Épületgépészet:

- Iroda épület: 0_J1.EG_00.00.01_E_V00 Műszaki leírás épületgépészet dokumentum 4.3.2. Gázellátás pontja 1 db Remeha Quinta Pro 65, 1 db Remeha Quinta Pro 80 kazánt említ 65+80=145 kW teljesítménnyel, a 4.3.4. Hő és hűtő energia ellátás pontban 2 db Meglévő Remeha Quinta 65 fali kazán 110 kW összes teljesítménnyel szerepel, kérjük a helyes adat feltüntetését.
- Iroda épület: A 0_J1EP_000121_E_V00 Meglévő állapot tervei 1-8. metszet alapján a padlás tér-általános rendelkezik hőszigeteléssel. A 0_J1EP_010121_E_V00 tervezett állapot terven az I.-2.05. Padlásfödém - beépítetlen padlástér esetében a tervezett állapot rétegrend leírása -összevetve a meglévő állapotnál közöltekkel- nem egyértelmű. Javasoljuk a padlásfödém hőszigetelése esetében a Bicske_épületenergetikai_vázlatterv dokumentumban javasolt 0,17 W/m²K hőátbocsátási tényezőt biztosító műszaki megoldás alkalmazását.
- Az irodaépületben elhelyezkedő szerverszoba hűtését kérjük ipari kivitelű split klímákkal megtervezni úgy, hogy a gépek egymás 100%-os tartalékai legyenek és feleljenek meg az alábbi elvárásoknak:
 - alkalmasak 0-24 órában történő működésre egész évben;
 - áramszünetet követően képesek az automatikus újra indulásra;
 - újra indulást követően a gép automatikusan folytassa az előre beállított programját.
 A gépészeti berendezések és azok vezetékeinek tervezésénél kérjük figyelembe venni, hogy közmű vezetékek nem keresztezhetik a szerverszobát.

Kert és tájépítészet:

- Kérjük a tervezett fák elhelyezésénél a földalatti közmű nyomvonalak (pl. adatátvitel, energiaellátás) figyelembe vételét és tervek szakági tervezőkkel történő összeegyeztetését.

NÚSZ és rendőrség épületeÉpületvillamosság:

- Az épület villamosenergia hálózatát úgy kell megtervezni, hogy minden bérlo fogyasztása hiteles mérőberendezéssel külön-külön mérhető legyen.
- A tervdokumentáció az épület általános energiaellátásának terve, nem tartalmazza a belső hálózatok (elosztók, kábelezés, aljzatok) terveit, kérjük megtervezni.
- Az épületbe tervezett, klímák, szünetmentes tápegység és aggregátor típusát kérjük összeegyeztetni a mérnökségi épületbe kerülő típusokkal.

Gyengeáram:

- Az autópálya rendőrség részére kialakított helységekben úgy szükséges megtervezni a vagyonvédelmi rendszert, hogy az a rendőrség és a közút igényeinek is megfelelő legyen, kérjük ennek megfelelően megtervezni.
- Beléptetési pontot kérünk kialakítani a szélfogóból a garázsba valamint a lépcsőházba, illetve a 006 közlekedőbe.
- Az épület adatátviteli hálózatát és az optikai beállást az MK meglévő mérnökségi épületétől függetlenül szükséges megtervezni, kérjük javítani.

0.1 TULAJDONOSI ÉS KEZELŐI LEHATÁROLÁS

- A kiviteli tervfázisban kérjük a Magyar Közút Nzrt. gyorsforgalmi és nem gyorsforgalmi kezelői határait is jelölni a terven. (MK gyorsforgalmi, MK KEM Ig.)
- A kiviteli tervekben a lehatárolást min. M= 1:2000 méretarányban kérjük ábrázolni.
- Általánosságban a közút határvonalát főút esetén az árok külső éle + 2m, mellékút esetén az árok külső éle + 1m, védőkerítés esetében, pedig a kerítés vonalában kell behúzni. Kérjük javítani.
- Amennyiben a levezető meder kezelője az MK lesz, akkor azt a főpálya kezelőjének kell végeznie. (KEM Ig.)
- A levezető medrek mellett stabilizált földutat kérünk fenntartási sávként biztosítani.
- Magyar Közút gyorsforgalmi kezelőként folyópályán, az autópálya kerítésen kívüli területeket nem kíván kezelésbe venni.
- Körforgalmaknál a kezelői határ váltás a körforgalom burkolatszéle legyen általános esetben. (pl.: 21+700 bal oldali körforgalom Önkormányzati ága)
- Gyorsforgalmi csomóponti ágon a fogadó út burkolatszéleig kezel a gyorsforgalmi ágazat.
- 13. és 13/1. rajzok: A 1104 j. út felhagyott nyomvonalát a jobb pálya oldali csomóponti ágon kívüli területen Bicske Város Önkormányzata kezeli majd.
- 18. rajz: A levezető meder kezelője helyesen KEM Ig.
- 19. rajz: A tározó műtárgy és a hozzá tartozó levezető meder kezelője helyesen KEM Ig. (~ 45+170 kmsz.)
- Bicske nyugat csomópontban a gyorsforgalmi-közüti kezelési határ a körforgalom burkolatszéle legyen. Az autópálya felhajtókat és a mérnökség útját illetve annak környezetét a gyorsforgalmi ágazat kezeli.

- 26. és 27. és 28. rajzokon ábrázolt vízelvezető árkok területének, melyek a Galla patakba és az 1. számú út árkaiba vannak bekötve a tulajdonosa és kezelője Tatabánya Város Önkormányzata legyen. Ezek a hegyoldal vizeit is levezetik nem csak az autópálya vizét.
- 29. és a 30. és a 30/1. rajz a B604 j. főpálya híd alatti szakaszának a kezelője a Magyar Közút NZrt. Komárom-Esztergom Megyei Igazgatósága legyen (10402 lehajtó ág).
- Műszaki leírás 3.1 pont első táblázat 15. sor: F3870 j. út kezelője nem az MK KEM Igazgatósága.
- Műszaki leírás 3.1 pont első táblázat 19. és 20. sor: 1. és 2. sz. üzemi út üzemeltetője nem MK Fejér Megyei Igazgatósága.
- A gyorsforgalmi úthoz tartozó záportározókat Társaságunk üzemelteti. A záportározók üzemeltetőjének (Magyar Közút Nzt. illetékes megyei igazgatóságának) kijelölését kérjük Társaságunkkal egyeztetve tározónként egyedileg meghatározni.

ÚTHÁLÓZATVÉDELEM

M1 28 km Zsámbék pihenőhely pár:

- A döntéselőkészítő anyagra 2019. februárban tett észrevételünket, az engedélyezési tervek nem tartalmazzák, ezért kérjük azokat a kiviteli tervekészítés során figyelembe venni.

A túlméretes járművek számára (pl: a hosszúság >25 méter) az M1-es autópályán ez lesz a kijelölhető várakozó hely. A benyújtott tervek (párhuzamos parkolással 4 db várakozóhely) nem biztosítják ezeknek a járműveknek a biztonságos várakozását és ellenőrzését (pl. méret, súly stb.), ezért továbbra is kérjük a túlméretes TKG részére az ellenőrzéshez és várakoztatásához szükséges sáv kialakítását.

Mind a két oldali pihenőhelyen az alábbiakat kérjük megvalósítani:

- Kérjük a főpálya és az üzemanyag-töltő állomás közé külön út létesítését, ahol túlméretes járművek ellenőrzését, esetleges várakoztatását meg tudjuk oldani. A burkolat vonatkozásában max. 1% hossz és 2,5% oldalesés paraméterekkel bíró min. 6 méter széles felület szükséges. A túlméretes sáv burkolata elválástól becsatlakozásig nagy teherbírású betonburkolattal, kiemelt szegély nélkül legyen kialakítva. A mérőautónak a mérőfelület mellett 3,5 méter széles 9 méter hosszú burkolt felületet kérünk kialakítani, mely szakaszt kérünk megvilágítani.
- A túlméretes sáv mind a két végén mobil zárással kérjük ellátni, mely zárást (pl. sorompó, süllyedő oszlop stb.), amely távolról (MK Petrezselyem utca központ, MK Bicske mérnökség) vezérelhető legyen, ehhez szükséges kamerarendszert a két telephelyen kérnénk kiépíteni (hardware, szoftver eszközökkel). A bemenő záró eszköz, előre meghatározott rendszámok esetében is nyíljon ki, ehhez szükséges eszközöket az MK Petrezselyem utca mérőállomás-felügyelő központba kérjük kiépíteni. A szoftver működését, kiviteli fázisban kérnénk az MK Úthálózatvédelemmel egyeztetni. Kimenő záró eszköz detektoros vezérlés mellett távoli eléréssel (MK Petrezselyem utca központ, MK Bicske mérnökség, a két telephelyen kérnénk kiépíteni (hardware, szoftver eszközökkel) vezérelhető legyen.
- Kérjük, hogy a pihenőhelyi térfigyelő kamerarendszer legyen alkalmas a túlméretes sáv be- és kihajtó részének megfigyelésére.
- A mérőautó számára helyben 230V áramvételi lehetőséget kérnénk kiépíteni az alábbiak szerint:
 - Minden szekrényben legyen 3 fázis.
 - Az alkalmazott, preferált szekrény típusa: kétoldalas, műanyag, földön álló, zárható, időjárásálló hasonlóan az üzemi hírközléshez.

- A szekrény kialakítása, zárhatósága, energiavételezés lehetősége: az üzemi hírközléshez hasonlóan MK egységkulcsos megoldás (kis háromszög).
 - Egyvonalas kapcsolási rajzát kérjük elkészíteni.
 - A szekrénybe csatlakoztatható a kábel (sorkapocsra, vagy sínre): a szekrény az üzemi hírközlés elosztószekrényeihez hasonlóan rendelkezzen hálózati tartalékkal (felfűzhető legyen (szakaszolókapcsoló biztosítóval), rendelkezzen tartalék leágazással. A megválasztandó berendezések a mérőautó műszaki specifikációja szerint csatlakozó aljzatból kap energiát. A mérőautó érintésvédelmi jelentését és csatlakozójának fotóját mellékelem. Kérünk egy dugaljat ehhez a csatlakozóhoz és egy szokványos 230 V-os földelt dugaljat (16 A). Mivel előfordulhat, hogy más hatósággal egy időben mérünk, kérjük mindkét aljzaton biztosítani a 3500 W-ot;
 - Kábel csatlakoztatható a szekrénybe: a szekrény betáplálása méretezés szerint, a mérőautó kábele a mérőautó műszaki specifikációja szerint.
- A pihenőhely páron kérjük TKG-k tetejéről jégmentesítést állványos megoldással biztosítani (közlekedésbiztonság javítása).

M1 – 1 sz. főút biatorbágyi csomópont (17+900 kmsz):

- Az 1-es főút budaörsi és biatorbágyi ipari parkjai és az M1-es autópálya között jelentős TKG forgalom van. Adatbázisunk alapján 2014. december óta ezen a szakaszon átlagosan napi 1-2 túlméretes szállítmány közlekedik. Kérjük, hogy a körforgalmak mérete és kialakítása esetében figyelembe legyen véve, hogy 35-40 méter hosszú és 4,5-5 méter széles jármű havi szinten használni tudja.
- Az 1-es úton a déli körforgalomba Biatorbágy felé, kérjük a kihajtó két sávossáágának növelését. Amennyiben lassító sáv hosszabbítás nem lehetséges, a belső sáv elfogyasztását 0+650 kmsz-től kell kialakítani.
- Lehetőség szerint kérjük, hogy ebben a csomópontban az 1-es út feletti M1-es híd szabad magassága a teljes műtárgy esetében, az 1. sz. főút szelvényezése szerint balról jobbra sávonkénti szabadon tartható magasságok 4.75 m., 4.99m és >5.00m szerint legyen biztosítva.

M1 Óbarok pihenőhely pár:

- A TKG által üzemszerűen használt útszakaszokon a csomóponti íveket (pl. körforgalmak, autóhof be-kijárat stb.) kérjük úgy méretezni, hogy 26 méter hosszú 3,5 méter széles jármű is ki tudjon fordulni, az útszegély letaposása nélkül. $r=15$ m ív helyett az $r=22-25$ métert javasoljuk.

Általános észrevétel 1. tervezési szakaszra:

- M1-M0 csomópont és Tatabánya közötti szakaszon az érintett csomópontokban kérjük biztosítani, hogy minimálisan a 20,5 méter hosszú; 2,6 méter széles pótkocsis járműszerelvények jellemző sebességgel szilárd burkolaton tudjanak haladni. Abban az esetben, ha új építésű felület vagy a meglévő felület bővítése fizikai akadályba nem ütközik, ott kérjük, hogy a 26,0 méter hosszú; 3,5 méter széles pótkocsis járműszerelvények jellemző sebességgel szilárd burkolaton tudjanak haladni (jellemző TKG forgalomnak ez a méret érték tekintendő).

Az alábbi csomópontokban, a lenti paramétereket kérjük biztosítani (kereszt áthaladás csak egy nyomvonalban).

Helyszín	Mértékadó jármű (minimális mérete méterben) hosszúság; szélesség	Extra túlméretes jármű (mérete méterben) hosszúság; szélesség
Biatorbágyi csomóponti ágak	20.5 ; 2.6	-
1. út 1. korrekció (Biatorbágyi csp)	20.5 ; 2.6	40 ; 5
Sasfészek pihenő (bal pálya)	20,5 ; 2.6	-
Herceghalmi csp ágak, 102 út, körforgalmak	20.5 ; 2.6	30 ; 4
Zsámbéki pihenő	20.5 ; 2.6	-
Bicske Kelet csp ágak	20.5 ; 2.6	-
Bicske Nyugat csp ágak	20.5 ; 2.6	30 ; 4
1. út 2. korrekció körforgalommal (Bicske NY csp)	20.5 ; 2.6	40 ; 5
Óbarok pihenő körforgalmakkal	20,5 ; 2.6	26 ; 3,5

EGYÉB FELTÉTELEK

A fenti állásfoglalásunkban foglaltakat az ajánlati dokumentációba és a kiviteli tervekbe át kell vezetni és azokat MK NZrt. Központjába és az illetékes Megyei Igazgatóságra meg kell küldeni.

A kiviteli tervekre és a beépítésre tervezett termékekre a közút kezelőjének hozzájárulását meg kell kérni. A közút kezelőjének hozzájárulásában előírt feltételeket a kivitelezés során be kell tartani.

A jóváhagyott és a kezelők által aláírt kezelői lehatárolási terv a forgalomba helyezési eljárás megkezdésének feltétele.

IV. Az igénybevétellel érintett egyéb létesítményekkel kapcsolatos feltételek:

A közúton lévő vagy ahhoz tartozó létesítmény, műtárgy, illetőleg úttartozék, automata forgalomszámláló mérőállomás, időjárásjelző állomás, detektorhurok stb. – a hozzájárulás alapján végzett munkálatokból / tevékenységből eredően történő – megrongálódásából származó károkért az anyagi és büntetőjogi felelősség a jogosultat és kivitelezőt egyetemlegesen terheli.

Amennyiben az építési területen földmérési alappont, geodéziai jel van, akkor annak védelembe helyezését biztosítani kell, illetve ideiglenes helyre történő áthelyezését a megyei földhivataltól meg kell kérni és az építési munka kezdete előtt az áthelyezéséről gondoskodni kell. A pontjel véletlen megsemmisülése esetén annak tényét a megyei földhivatalhoz és a Magyar Közút Nonprofit Zrt-hez írásban be kell jelenteni, továbbá a földmérési alappontot a beruházás terhére helyre kell állítani.

V. Ideiglenes forgalomkorlátozásra vonatkozó feltételek:

Az építés alatti ideiglenes forgalomkorlátozási munkarészt a kivitelezés megkezdése előtt 15 nappal a Magyar Közút Nonprofit Zrt. illetékes Megyei Igazgatóságához közútkezelői hozzájárulás megadása céljából 3 pld-ban be kell nyújtani. Jóváhagyott forgalomkorlátozási terv nélkül az országos közutat érintő kivitelezési munka nem végezhető!

Az igénybevett útterületet / munkaterületet a 3/2001. (I.31.) KöViM rendelettel jóváhagyott "A közutakon végzett munkák elkorlátozási és forgalombiztonsági szabályzatában" (EFSZ), az e-UT 04.05.11 "A közúti útlezárás, elkorlátozás és forgalomterelés elemei", valamint az e-UT 04.05.12 "Közutakon folyó munkák elkorlátozása és ideiglenes forgalomszabályozása" című útügyi műszaki előírásban foglaltak szerint kell kialakítani.

VI. A kivitelezés / tevékenység során betartandó műszaki feltételek:

A kivitelezést csak az illetékes hatóság által kiadott érvényes építési engedély, a jóváhagyott kiviteli tervek, valamint a Magyar Közút Nonprofit Zrt. illetékes Megyei Igazgatóságától külön eljárásban kért, munkakezdésre kiadott engedély alapján lehet elkezdni.

A kivitelezés során az útügyi műszaki előírásokban foglaltaktól csak az előírások alóli felmentés alapján szabad eltérni.

A kivitelezés során igénybe venni kívánt szállító útvonalak, műtárgyak rendeltetésszerű használatát a közút kezelőjének előírásai alapján folyamatosan biztosítani kell.

A kivitelezés folyamán történő nagytömegű anyagszállítás megkezdése előtt organizációs tervet kell készíteni, melyet a Magyar Közút Nonprofit Zrt. illetékes Megyei Igazgatóságával jóvá kell hagyatni.

Azon útvonalakat, amelyeket a szállítást megelőző forgalomhoz képest jelentős többlet forgalom terhel, az igénybevételre alkalmassá kell tenni az előre egyeztetett technológiának megfelelően. A lebonyolító szállítási útvonalakat az építés során karban kell tartani. A munkálatok befejezése után az igénybevett közúti területet – adott esetben beleértve a csapadékvíz-elvezető árkot is – továbbá az egyéb érintett területeket (zöldsávot, járdát, stb.) annak tulajdonosa, illetve kezelője eltérő rendelkezése hiányában az eredeti állapot szerinti műszaki jellemzőkre kell helyreállítani, a hiányosságokat meg kell szüntetni a műszaki átadás lezárásáig. A szállító utakon végzett beavatkozásokért garanciális kötelezettséget kell vállalni.

A tervezett útépítés geometriai kialakítását, keresztmetszeti és hossz-szelvényi elrendezését, a beépítendő pályaszerkezet rétegrendjét a jóváhagyó bélyegzővel záradékolt tervek, valamint ezen hozzájárulásban foglalt egyéb előírások szerint kell kialakítani.

Az egységes megjelenés érdekében az útburkolati jeleket a tervezési szakaszhatárok között ún. tartós kivitelű (3 év élettartamú) plasztik festékanyaggal kell felfesteni, ill. felújítani.

A HI kivitelű KRESZ-táblákat és az útburkolati jeleket a vonatkozó útügyi műszaki előírásoknak megfelelő minőségben és méretben kell létesíteni.

A forgalmi rendet (KRESZ-, útirányjelző táblák, burkolati jelek, stb.) a vonatkozó UME előírások betartásával, az MK NZrt. illetékes Megyei Igazgatósága jóváhagyó bélyegzőjével záradékolt helyszínrajzok szerint kell kialakítani.

Az építéssel érintett meglévő, üzemelő közutakon a csapadékvíz-elvezetést a Magyar Közút Nonprofit Zrt. illetékes Megyei Igazgatóságának jóváhagyó bélyegzőjével záradékolt tervek szerint az ott feltüntetett módon kell biztosítani. Az építési munkálatok befejezésével az érintett szakaszon a csapadékvíz-elvezető / szikkasztó rendszert ki kell tisztítani, nyílt rendszernél az árok szabványos profilját biztosítani kell.

Az építési termék építménybe történő betervezésének és beépítésének, ennek során a teljesítmény igazolásának részletes szabályairól szóló 275/2013 (VII.16.) Kormány rendelet betartandó.

A végleges forgalomba helyezésig az építéssel és létesítéssel összefüggésben harmadik fél által benyújtott észrevételek, követelések rendezése az építési engedély jogosultjának kötelessége.

VII. Egyéb feltételek:

A kiviteli terveket a fenti előírásaink figyelembevételével kell elkészíteni, melyeket Magyar Közút NZrt. Központ és az illetékes Megyei Igazgatóság részére észrevételezésre, jóváhagyásra be kell nyújtani.

A munka megkezdését legalább 15 nappal korábban a Magyar Közút Nonprofit Zrt. illetékes üzemmmérnökségére be kell jelenteni.

Jogosultnak az érintett közműveket fenntartó szervek külön engedélyét, illetőleg a munka kivitelezéséhez szükséges egyéb engedélyeket (hozzájárulásokat) külön meg kell szereznie.

Amennyiben a jelen hozzájárulással elhelyezett létesítményben keletkezett meghibásodás miatt közúttal kapcsolatos munka végzése válik ismételt szükségessé, az ehhez való hozzájárulást a Magyar Közút NZrt. illetékes Megyei Igazgatóságától meg kell kérni.

Az 1988. évi I. törvény és a végrehajtásáról szóló 30/1988. (IV.21.) MT rendelet 27. § 3/a. pontja értelmében a meglévő, üzemelő országos közutat érintő tevékenységhez szakfelügyeletet kell megrendelni. Az útépités vonatkozásában a Magyar Közút Nonprofit Zrt. illetékes Megyei Igazgatóság Fejlesztési és Felújítási Osztálya lát el, a forgalomkorlátozás ellenőrzését pedig a területileg illetékes üzemmmérnökség végzi.

A kivitelezés során tartandó kooperációs eljárásokba a fenti osztályt és mérnökséget be kell vonni.

A kivitelezés megkezdése előtti munkaterület átadás-átvételi eljárást a fenti osztály és mérnökség részvételével kell megtartani.

Írásos munkakezdési engedélyt az építéssel érintett meglévő, üzemelő közutakra vonatkozóan a Magyar Közút Nonprofit Zrt. illetékes Megyei Igazgatóságától kell megkérni. A munkaterület átadás-átvétel közútkezelői hozzájárulásának, egyben az írásos munkakezdési engedély kiadásának feltétele:

- jogerős építési engedély,
- szakfelügyelet megrendelése,
- jóváhagyott kiviteli tervek,
- a jóváhagyott forgalomkorlátozási terv,
- a műszaki ellenőrzést ellátó szervezet nevének és címének bejelentése a szakfelügyeletet ellátó Fejlesztési és Felújítási Osztályon,

- kivitelezésért felelős szervezet és vezető nevének és címének bejelentése,
- a technológiai idők figyelembevételével készített építési ütemterv megléte,
- a Magyar Közút Nonprofit Zrt. előzetes hozzájárulásával a műszaki ellenőr által elfogadott alkalmassági vizsgálatok, bedolgozási és gyártási utasítások rendelkezésre állása,
- a közútkezelői hozzájárulásban foglalt egyéb műszaki feltételek biztosítása.

A kivitelezés során a burkolati rétegek marását rétegenként, az egyes közúti tartozékok bontását pedig szintén az újrahasználatosság szem előtt tartásával kell elvégezni. A Magyar Közút NZrt. illetékes Megyei Igazgatóságával egyeztetni kell az üzemmnökségre szállítható újrahasználatos bontott anyagok fajtáját és mennyiségét. A visszanyert aszfalt beszállításról megállapodást kell kötni a jogosult, a vagyonkezelő Magyar Közút NZrt. bevonásával. Az üzemmnökségre nem szállítható bontott anyagok jogszabályoknak megfelelő végleges elhelyezéséről a jogosult a kivitelező útján vagy más módon gondoskodik, az üzemmnökségre beszállított anyagok elidegenítéséről a Magyar Közút NZrt. dönthet. A visszanyert (bontott, mart stb.) anyagok fajtáit, azok mennyiségét és az elhelyezés módját a kiviteli tervben kérjük rögzíteni.

A kivitelezés ideje alatt az érintett ingatlanok jogszabályoknak megfelelő állapotban tartásáról (hulladékok eltávolítása, gyom- és parlagfümentes állapot biztosítása stb.) a jogosultnak kell gondoskodnia a kivitelező útján vagy más módon.

A közutat érintő munkálatokat úgy kell elvégezni, hogy az országos közút forgalmát és a közúton közlekedők élet- és vagyonbiztonságát ne veszélyeztessék.

A közút területén és közvetlen környezetében a téli időszakban (november 10. – március 15.) építési munka nem, vagy csak az időjárás függvényében egyeztetett módon és külön, egyedileg kiadott közútkezelői hozzájárulás esetén végezhető.

A közutakat és tartozékait föld, gép, szerszám és anyag tárolására felhasználni nem szabad. A közúton a munkálatok tartama alatt a víz akadálytalan lefolyásáról (különös tekintettel a csapadékvíz-elvezető rendszer folyamatos működőképességére is), a sár és egyéb szennyeződés, idegen anyag (kő, fa, stb.) eltakarításáról kivitelezőnek folyamatosan gondoskodnia kell.

Az építési engedély kiadásához szükséges vagyonkezelői és tulajdonosi hozzájárulást a létesítményhez kéresemre, külön eljárás keretében adjuk meg. A vagyonkezelői nyilatkozat ezen közútkezelői hozzájárulással együttesen kezelendő és érvényes, a benne foglalt feltételek teljes körű betartásával.

Jelen közútkezelői hozzájárulás fakivágásra nem jogosít, amennyiben a munkálatok során fakivágás szükséges, arra külön engedélyt kell kérni.

Amennyiben a közutat érintően az átépítés egyéb közművek kiváltását, védelembe helyezését teszi szükségessé, akkor ahhoz a közútkezelői hozzájárulást szintén meg kell kérni.

A közúti közlekedésről szóló többször módosított 1988. évi I. tv. 37. §-a alapján az országos közutat érintő tevékenységhez Magyar Közút NZrt. illetékes Megyei Igazgatóság Fejlesztési és Felújítási Osztály szervezeti egységének szakfelügyeletét meg kell rendelni.

Vegyes rendelkezések:

Az ideiglenes forgalomkorlátozás biztosítása során a közúti közlekedésről szóló többször módosított 1988. évi I. tv. végrehajtására kiadott 30/1988. (IV.21.) MT rendelet 27. § (3) bek. b) pontját figyelembe kell venni.

Felhívjuk a jogosult és a kivitelező figyelmét, hogy amennyiben az építési munkákat az építési engedéllyel jóváhagyott közútkezelői hozzájárulásban foglaltaktól eltérően végzi, akkor ezért minden felelősség a jogosultat és a kivitelezőt terheli.

A létesítmény műszaki átadás-átvételi és használatbavételi engedélyezési eljárására a közútkezelőt meg kell hívni. Az eljárás során a vonatkozó előírások alapján az 1. és 2. sz. *mellékletekben szereplő* dokumentációkat a közútkezelő részére át kell adni.

A munka befejezése után a forgalomba helyezési eljárásig a közútkezelő részére 1 pld. megvalósulási tervet kell szolgáltatni, melyet lehetőség szerint elektronikus formában (CAD - dwg) is biztosítani kell, melynek részeként csatolni kell a kivitelezés során alkalmazott ideiglenes forgalomszabályozási tervet, a tábla kihelyezési jegyzőkönyvvel együtt.

A Magyar Közút NZrt. illetékes Megyei Igazgatóságával előzetesen egyeztetett és jóváhagyott tartalomjegyzék szerint elkészített, üzemeltetési és karbantartási utasításokat tartalmazó kézikönyvet 1 példányban papíralapon és 2 digitális példányt CD-n kell véleményezésre benyújtani a műszaki átadás-átvételi eljárások megkezdésekor.

Jelen hozzájárulás alapján végzett munkálatokból származó bármilyen utólagos meghibásodás esetén a 12/1988. (XII.27.) ÉVM-IpM-KM-MÉM-KVM együttes rendeletben foglalt kötelező alkalmassági időszakon belül, jogosult felelős a jótállási és szavatossági jogok kivitelező felé történő érvényesítésére.

A munkavégzés ideje alatt harmadik személynek okozott kár megtérítéséről a kivitelező köteles gondoskodni.

Jelen hozzájárulás alapján végzett munkálatokból származó utólagos közúti károkért a jogosult és kivitelező anyagilag felelős, a jogszabályi jótállási és szavatossági időn belül helyreállítási kötelezettsége áll fenn.

A tárgyi beruházás létesítményeinek ideiglenes forgalomba helyezését követően a létesítmények tervezésével és megvalósításával összefüggésben okozott kárral kapcsolatban meghozott hatósági vagy bírósági döntésben meghatározott kötelezettségeket (kijavítás, kártérítés stb.) a kárért felelős jogosult, tervező, illetve kivitelező tartozik teljesíteni.

A közútkezelői hozzájárulás a kiadás napjától számított 2 évig, ezen időn belül megszerzett jogerős építési engedély rendelkezésre állása esetén az építési engedély lejártáig érvényes. Amennyiben az építési engedély lejártáig a kivitelezést nem kezdik meg, vagy az építési engedély meghosszabbítására, módosítására kerül sor, akkor közútkezelői hozzájárulásunkat ismételten meg kell kérni.

A közútkezelői hozzájárulásban foglalt feltételek vitatása esetén azok megváltoztatását a Nemzeti Közlekedési Hatóság jogutódjánál, illetve az illetékes Megyei Kormányhivatal Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály Közlekedési Ütügyi Osztályánál benyújtandó felülvizsgálati kérelemmel lehet kezdeményezni.

Hozzájárulásunk a megvalósítás műszaki feltételeire vonatkozik, idegen terület igénybevételeire nem jogosít.

A kezelői hozzájárulás egy példányát a munkaterületen kell tartani és az ellenőrzést végző szervnek át kell adni.

Kezelői hozzájárulásunkat a közúti közlekedésről szóló többszörösen módosított 1988. évi I. törvény alapján adtuk ki.

Mellékletek:

- 1. sz. melléklet: „Az átadásra kerülő gyorsforgalmi útszakaszok átadandó dokumentációi”
- 2. sz. melléklet: „Az átadásra kerülő Mérnökségi Telep átadandó dokumentációi”

Budapest, 2019.07.10.

Üdvözlettel

Magyar Közút Nonprofit Zrt.
1024 Budapest, Fényes Elek u. 7-13.
181.



Hesz Gábor
fejlesztési és felújítási igazgató



Sajgó Tamás
fejlesztési és felújítási osztályvezető

Kapják: NIF Zrt. (tuske.tamas@nif.hu, bodo.imre@nif.hu)
Tervezők (szecsod@utiber.hu, pankotaics@unitef.hu)

Az átadásra kerülő gyorsforgalmi útszakaszok átadandó dokumentációi

A gyorsforgalmi útszakaszok kivitelezésére kötött szerződések, pontosabban a Szerződéses Feltételek és a vonatkozó ütügyi műszaki előírások foglalkoznak a megvalósulási tervek, a minősítési dokumentációk, valamint az Üzemeltetési és karbantartási kézikönyv szolgáltatásának tárgykörével. Ezen dokumentációkat a Vállalkozónak kell elkészítenie.

A szakasz műszaki átadás-átvételéhez és az ideiglenes forgalomba helyezéséhez a Magyar Közút NZrt. az alább felsorolt dokumentumok átadását fogja kérni:

• Megvalósulási tervek

A megvalósulási tervek 1 **munkapéldányát** legkésőbb az ideiglenes forgalomba helyezésig kérjük Társaságunk rendelkezésére bocsátani. A munkaközi példánynak az eredeti tervektől való eltérés piros színnel történő kézi javítását kell tartalmaznia.

A **végleges** megvalósulási tervekből Társaságunk részére 3 db nyomtatott példányt kérünk az összes szakágra vonatkozóan:

- 1 példány az eredeti kiviteli tervekhez képest a kivitelezés során történt változtatásokat nyomtatott piros színnel jelölje (a tervezett adatokat áthúзва, a kivitelezett értékeket feltüntetve),
- 2 példány pedig fekete-fehérben csak a ténylegesen megvalósult állapotot mutassa.

A papíralapú terveken kívül kérünk 2 példányt CD-n **digitális** formában is.

Az út-, víz-, hídépítési és forgalomtechnikai munkák terveit dwg és pdf formátumban is, míg az összes többi szakág terveit pdf formátumban kérjük átadni.

Továbbá kérjük, hogy fenti dwg formátumú digitális tervek az alábbi követelményeknek tegyenek eleget: felületek számíthatóak legyenek,
legyen biztosított a későbbi rárajzolás lehetősége.

• Minősítési dokumentáció

A minősítés teljes dokumentációjának 1 példányát nyomtatott formában és 1 példányt digitális formában (aláírás után beszkenneve) CD-n kérjük átadni.

• Üzemeltetési és karbantartási utasítások

A Társaságunkkal előzetesen egyeztetett és jóváhagyott tartalomjegyzék szerint elkészített Üzemeltetési és karbantartási utasításokat tartalmazó kézikönyvet 3 példányban papíralapon és 2 digitális példányt CD-n kérünk véleményezésre benyújtani a műszaki átadás-átvételi eljárások megkezdésekor. Továbbá jelezzük, hogy a Kezelési és karbantartási utasítást csak a vonatkozó e-UT 07.01.11. (ÚT 2-3.411.) 1.5. műszaki előírás szerinti hidakra kérünk.

• Kezelői lehatárolási terv

A minden érintett kezelő által jóváhagyott Kezelői lehatárolási tervet 3 példányban papíralapon és 2 digitális példányt CD-n kérjük átadni.

• **Növényzet utógondozási ütemterv**

A növényzet utógondozási ütemtervet a szerződés szerinti (3 éves) utógondozási időszakra a műszaki átadás-átvételt lezáró jegyzőkönyvhöz csatolni kell.

• **Zajvédőfal átadási dokumentációjának tartalmaznia kell**

- Beépítésre került falak típusát táblázatos formában (fal neve, km sz., hossza, fal típusa/neve, fal anyaga, tulajdonsága /teljesen vagy részben elnyelő stb./, magassága) valamint a fal(ak) engedélyeinek másolatát.
- A zajárnyékoló fal műszaki átvételkori beiktatási veszteség mérését.
- A kezelési, karbantartási utasítást.
- Érintésvédelmi mérési jegyzőkönyvet.

• **Mérési jegyzőkönyvek:**

- Kereszt és hosszcsatornák kamerás vizsgálatának digitális formában történő átadása.
- A pálya burkolatán, az átadás előtt elvégzett RST mérések eredményei digitális formátumban.
- Minden pálya feletti merev áthidalások (híd, portál...) és közmű keresztezések geodéziai bemérési jegyzőkönyveit kérjük átadni.

• **Műtárgyakra vonatkozó átadandó dokumentumok**

A közúti hidak nyilvántartásáról és műszaki felügyeletéről szóló 1/1999.(I.14.) KHVM rendelet mellékletét képező e-ÚT 08.00.11 (ÚT 1-2.207) Útügyi Műszaki Szabályzat 3.5. pontja alapján a híd építtetője a híd használatbavételének engedélyezése után a fenntartó részére iratok, dokumentumok rendezett formában történő szolgáltatására kötelezett.

Az e-ÚT 07.01.11 számú Közúti hidak tervezése (KHT) 1. című útügyi műszaki előírás 2.2.10.

Megvalósulási terv című fejezetének 7. bekezdése alapján a kivitelező kötelessége a megvalósulási terv átadása a központi tervtárba.

Az alábbiakban tételesen, felsorolt iratokat rendezetten, tartalomjegyzék szerint kérjük a Magyar Közút Nrt. részére át kell adni:

a) legalább két fénykép a hídról;

megjegyzés: – a nézet a hídpályáról és a jellemző oldalnézet is minden híd esetében azonos elvek szerint, lehetőleg a szelvényezés irányából (pályánként) készüljön

b) helyszínrajzi vázlat a híd környezetéről;

c) építési engedély;

d) a kivitelezési tervet jóváhagyó határozat;

e) a kivitelezési terv módosításának engedélye;

f) a kivitelezés során elvégzett vizsgálatokról kiállított építési vizsgálati adatlap;

megjegyzés: – a minősítésből a vállalkozó és a kontroll labor vizsgálatának összesítő táblázatát kérjük

g) műszaki átadás-átvételi jegyzőkönyv;

h) próbaterhelési jegyzőkönyv;

i) használatbavételi engedély;

j) megvalósulási tervek;

megjegyzés: digitálisan is kérjük átadni

k) erőtani számítás;

megjegyzés: ha a tervtartalmazza, akkor külön nem kérjük

l) karbantartási és vizsgálati utasítás;

megjegyzés: az e-ÚT 07.01.11. (ÚT 2-3.411) Útügyi Műszaki Előírás szerint csak azokhoz a hidakhoz kell készíteni, melyeknek a legnagyobb szabad nyílásuk 50 méternél, vagy szerkezeti hosszuk 100 méternél nagyobb.

m) építési iratok, melyeket a 3.4. pont részletez:

- 1) építési napló;
- 2) átvételi bizonylatok, minősítési bizonylatok;
- 3) vizsgálati eredmények, szakértői vélemények;
- 4) mérési eredmények;
- 5) az utófeszített szerkezeteknél a feszítési és injektálási jegyzőkönyvek
- 6) szavatossági idők lejártának jegyzéke a szállítók, a kivitelezők és a megbízottak felsorolásával;

megjegyzés: a tevékenységhez tartozó alvállalkozói címlista csatolását kérjük, valamint a garanciális (jótállás és szavatosság) időszak lejáratainak jegyzékét táblázatos formában;

- 7) bevonattal ellátott felületek területszámítása;
- 8) korrózióvédelem fajtájára, a bevonat rendszerére, annak javítására vonatkozó adatok;
- 9) fontosabb szerződések iratai;

megjegyzés: csak a műszaki vonatkozású információkat kérjük

- 10) hídról és építéséről készített fotók (ha vannak)

- 11) a hídon esetlegesen alkalmazott közúti jelzések leírása;

megjegyzés: amennyiben az 1) – 5) pontokban felsorolt építési iratokat a minősítési dokumentáció tartalmazza, akkor külön nem kérjük átadni.

Az átadásra kerülő Mérnökségi Telep átadandó dokumentációi

A Mérnökségi Telephelyek kivitelezésére kötött szerződések foglalkoznak a megvalósulási tervek, a minősítési dokumentációk, valamint az Üzemeltetési és karbantartási kézikönyv szolgáltatásának tárgykörével. Ezen dokumentációkat a Vállalkozónak kell elkészítenie.

A Mérnökségi Telephely műszaki átadás-átvételéhez és a birtokbavételéhez a Magyar közút Nzrt. az alább felsorolt dokumentumok átadását kéri:

• Megvalósulási tervek

A megvalósulási tervek 1 **munkapéldányát** legkésőbb az műszaki átadás lezárásáig kérjük Társaságunk rendelkezésére bocsátani.

A munkaközi példánynak az eredeti tervektől való eltérés piros színnel történő kézi javítását kell tartalmaznia.

A **végleges** megvalósulási tervekből Társaságunk részére 2 db nyomtatott példányt kérünk az összes szakágra vonatkozóan:

- az egyik példány az eredeti kiviteli tervekhez képest a kivitelezés során történt változtatásokat nyomtatott piros színnel jelölje (a tervezett adatokat áthúzva, a kivitelezett értékeket feltüntetve),
- a másik példány pedig fekete-fehérben csak a ténylegesen megvalósult állapotot mutassa.

A papíralapú terveken kívül kérünk egy példányt CD-n **digitális** formában is.

A terveket dwg formátumban kérjük átadni.

Továbbá kérjük, hogy fenti dwg formátumú digitális tervek az alábbi követelményeknek tegyenek eleget:

- felületek számíthatóak legyenek,
- legyen biztosított a későbbi rárajzolás lehetősége.

• Minősítési dokumentáció

A minősítés teljes dokumentációjának 1 példányát nyomtatott formában és 1 példányt digitális formában (aláírás után beszkenelve) CD-n kérjük átadni.

• Üzemeltetési és karbantartási utasítások

A Társaságunkkal előzetesen egyeztetett és jóváhagyott tartalomjegyzék szerint elkészített Üzemeltetési és karbantartási utasításokat tartalmazó kézikönyvet 2 példányban papíralapon és 1 digitális példányt CD-n kérünk átadni.

• Kezelői lehatárolási terv

A minden érintett kezelő által jóváhagyott Kezelői lehatárolási tervet 2 példányban papíralapon és 1 digitális példányt CD-n kérjük átadni.

• Növényzet utógondozási ütemterv

A növényzet utógondozási ütemtervet a szerződés szerinti utógondozási időszakra a műszaki átadás-átvételt lezáró jegyzőkönyvhöz csatolni kell.

- **Mérési jegyzőkönyvek**

Az ellenőrző és bemérési jegyzőkönyveket 2 példányban papíralapon és 1 digitális példányt CD-n kérjük átadni.

- **Oktatások jegyzőkönyvei**

A kötelező oktatások megtartásáról felvett, minden fél aláírásával ellátott, hivatalos jegyzőkönyveket 2 példányban papíralapon és digitálisan is kérünk átadni.