



KÖZLEKEDÉSI FŐFELÜGYELET
KÖZÚTI, VASÚTI ÉS HAJÓZÁSI FŐOSZTÁLY
FŐOSZTÁLY VEZETŐ

DBR Metró . 1053 Budapest, Curia u. 3.		
Iktatószám: 124T/2004.		
Érkezett: 2004 JÚN 30.		
Melléklet: 3db	Ügyintéző: [Signature]	Előzmény: B-53/04

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

cc: P. V. I
NH
CSA

Ikt. szám: FO/KI/NS/A/936/7/2004.
Ügyintéző: Rege Béla főmérnök (tel.: 4862-149)
Dr. Regős Ákos jogtanácsos (tel.: 3731-452)

Tárgy: A Dél-Buda-Rákospalota metróvonal (4. metró) első szakaszának létesítési engedélyével szemben benyújtott fellebbezések elbírálása.

HATÁROZAT

A Fővárosi Közlekedési Felügyelet 2004. március 4 -én kelt FV/UV/NS/A/115/46/2004. sz. tárgyi határozatával szemben a LAKSZ (Lakóközösségi Szervezetek Szövetsége, 1077 Budapest Almássy tér 6.), az ETKE (Erzsébetvárosi Társasházak Közösségeinek és Képviselőinek Érdekvédelmi Egyesülete, 1077 Budapest, Almássy tér 6.) és a Levegő Munkacsoport, (1465. Budapest Pf.:1676), által benyújtott fellebbezéseket megvizsgáltam.

A felülvizsgálat eredményeként a következőket határoztam:

1. A Fővárosi Közlekedési Felügyelet FV/UV/NS/A/115/46/2004. sz. határozatának részét képező, a Közép-Duna völgyi Vízügyi Igazgatóság által kiadott H.78.178-3/2003. sz. szakhatósági állásfoglalást a másodfokú környezetvédelmi szakhatóság állásfoglalása alapján (23. sz. melléklet) – engedélyes kötelezettségeként – az alábbi feltételekkel

kiegészítem:

- A metróépítéssel (illetve a felszíni horpával) érintett vízi-közmű hálózatok műszaki állapotát (méret, anyag, kor, minőség) fel kell mérni;
- Ki kell választaniuk a leginkább veszélyeztetett szakaszokat, melyekhez meg kell adniuk az elviselhető felszíni süllyedési mértékeket;
- Az adott közműszakaszok építés közbeni „üzemállapotát” fokozott mértékben ellenőrizni kell;
- A szolgáltatóknak a bekövetkező üzemzavarok elhárítására (esetleges kiváltásokra) fel kell készülniük.

2. A Fővárosi Közlekedési Felügyelet FV/UV/NS/A/115/46/2004. sz. határozata II/5 és II/6 pontjait az alábbiakkal

kiegészítem:

- A határozat II/5 pontjára vonatkozóan:
A süllyedés elhárítási tervet engedélyes a kivitelezési tevékenység megkezdése előtt a Fővárosi Közlekedési Felügyelet részére köteles megküldeni.

- határozat II/6 pontjára vonatkozóan:

Engedélyes a kivitelezés megkezdésétől kezdődően köteles olyan folyamatos (24 órás) ügyeleti szolgálatot működtetni, ahol az esetleges károk bejelentése megtörténhet. A bejelentést engedélyes köteles haladéktalanul kivizsgálni és a szükséges intézkedéseket soron kívül megtenni.

3. Egyebekben a Fővárosi Közlekedési Felügyelet FV/UV/NS/A/115/46/2004. sz. határozatát

helybenhagyom.

4. Kötelcsem a LAKSZ (Lakóközösségi Szervezetek Szövetsége, 1077 Budapest Almássy tér 6.) fellebbezőt, az E'KE (Erzsébetvárosi Társasházak Közösségeinek és Képviselőinek Érdekvédelmi Egyesülete, 1077 Budapest, Almássy tér 6.) fellebbezőt, és a Levegő Munkacsoport (1465. Budapest Pf.:1676) fellebbezőt a 38/1998.(XII.23.) KHVM rendelet 1.§.(4) bekezdése alapján fellebbezőnként 567400,- Ft, azaz ötszázhatvanhétezer-négyszáz Ft (összesen 1.702.200 Ft, azaz Egymillióhétyszázkettőezer-kettőszáz Ft) eljárási díjnak jelen határozat kézhez vételétől számított 15 napon belül a Közlekedési Főfelügyelet 10032000-01738825-00000000 számú számlájára történő befizetésére. A hatósági díjat tartalmazó számlák kiadása a határozatokkal egyidejűleg történik.
5. Határozatomat a DBR Metró Projekt Igazgatóság 53-912/2004. és 53-912/02/2004 sz. kérelmére azonnal végrehajthatóvá nyilvánítom.

Határozatom a közléssel jogerős, ellene államigazgatási úton további jogorvoslatnak helye nincs. A határozat bírósági felülvizsgálata iránt – jogszabálysértésre hivatkozva – annak közlésétől számított 30 napon belül, a Fővárosi Bíróságnál kereset terjeszthető elő. A peres eljárás illetékköteles.

Indokolás

A Fővárosi Közlekedési Felügyelet – mint illetékes vasúthatóóság – 2004. március 9-én kelt FV/UV/NS/A/115/46/2004 sz. határozatával a Dél-Buda – Rákospalota metróvonal Kelenföldi pu. – Baross tér közötti szakaszára alagút, állomás szerkezetek és járműtelep létesítéséhez az engedélyt megadta.

A LAKSZ (Lakóközösségi Szervezetek Szövetsége, 1077 Budapest Almássy tér 6.) 2004. április 06-án kelt szám nélküli beadványával a Fővárosi Közlekedési Felügyelet hivatkozott határozatával szemben beadványt nyújtott be. Beadványában ügyféli jogainak megsértése miatt a hivatkozott határozat azonnali megsemmisítését kérte. Egyúttal jelezte, amennyiben ennek teljesítése nem történik meg, akkor beadványát fellebbezésként kéri tárgyalni. Az elsőfokú vasúthatóósági engedélyező eljárást elfogadhatatlannak tartja. Véleménye szerint törvénysértő és alkotmányosértő, hogy ügyfélként a létesítmény dokumentumairól másolatot nem kérhet. Megállapítása szerint a vasútépítésre vonatkozó létesítési engedélyt csak jogerős és végrehajtható környezetvédelmi engedély birtokában lehet kiadni. Álláspontja szerint a metró „ idegen tulajdonú ingatlanok területére esik”, ezért a létesítési engedély kiadásához az érintett ingatlantulajdonosok hozzájárulását meg kellett volna szerezni, az engedélyező hatóság azonban csak az engedélyes érdekét tartotta szem előtt és a magántulajdonosok ügyféli érdekeit mellőzte. Megállapítása szerint a kiadott létesítési engedély alkotmányos alapjogokat sért, az épített és egyéb környezetet veszélyezteteli, mivel épület-süllyedéseket, zaj-

és rezgéshatár túllépéseket okoz, egyúttal jelentős értékű, mintegy 300 milliárd Ft magántulajdonú ingatlanvagyon kockáztatására ad lehetőséget. Véleménye szerint a vasúthatósági engedély kiadásánál a hatóság a tényállást nem kellő módon tisztázta, mivel a magántulajdonosok érdekeit nem tartotta szem előtt, a Budapesti Városépítési Keretszabályzat (BVKSZ) alapján a meglévő épületek és a tervezett metró között védőtávolságot kellett volna megállapítania. Hivatkozása szerint a létesítési engedélyben felsorolt, a metróhoz tartozó, külön eljárásban engedélyezésre kerülő létesítmények engedélyezése elkapkodott és nem megalapozott. Kifogásolja, hogy az engedélyben felsorolt, korábbi határozatokat illetve a „Különleges feltételek a DBR Metróvonal Tervezési Irányelveihez” feltétlfüzetet nem csatolták a határozathoz.

Az ETKÉ (Erzsébetvárosi Társasházak Közösségeinek és Képviselőinek Érdekvédelmi Egyesülete, 1077 Budapest, Almássy tér 6.) 2004. március 25.-én kelt, 22/2003/METRÓ/10. sz. beadványával a Fővárosi Közlekedési Felügyelet hivatkozott határozatával szemben fellebbezést nyújtott be és jogsértés címén a hivatkozott határozat azonnali megsemmisítését kérte. Bejelentette, hogy a Fővárosi Bíróságon a 4. sz. metróvonal környezetvédelmi engedélyét megtámadta, ezért a környezetvédelmi engedély nem jogerős és nem végrehajtható. A Fővárosi Közlekedési Felügyeletnek a perről tudomása volt, tehát jogsértést követett el akkor amikor a vasúthatósági engedélyezési eljárást a környezetvédelmi engedély jogerős elbírálásáig nem függesztette fel illetve a vasúthatósági engedélyt kiadta. Beadványához csatolta a Fővárosi Bírósághoz benyújtott keresetének másolatát.

A Levegő Munkacsoport, (1465. Budapest Pf.:1676) 2003. március 23.-án kelt, 100046/2004. sz. fellebbezésében elismeréssel méltatta a körültekintően megírt, magas szakmai színvonalúnak nevezett elsőfokú határozatot, azt is megjegyezve, hogy abban követeléseik nagy része helyt kapott, ugyanakkor a „környezeti hatásvizsgálatról” szóló 20/2001.(II.14.) Korm. rendelet alapján előzetes környezetvédelmi hatástanulmány elkészítését tartja szükségesnek az Őrmezői Lakótelep közelében létesítendő autóparkoló, illetve autóbusz pályaudvar miatt. A fentiekén kívül szükségesnek tartja a létesítési engedély határozatban annak előírását, hogy a tömegközlekedési viteldíjak emelése csak az inflációnak megfelelő mértékben történhet, továbbá a tömegközlekedési szolgáltatások legalább szinten tartásához tartozó feladatok kimutatását elő kell írni, valamint a tömegközlekedés finanszírozására vonatkozóan a Főváros és az érintett tömegközlekedési vállalatok között szerződést kell kötni. Véleménye szerint a határozatot olyan előírással kell kiegészíteni, hogy a gépjármű forgalom csillapítására intézkedési tervet kell kidolgozni. A fentiekén kívül a környezetvédelmi engedély kiadása előtt a beruházás hatékonyságát bemutató elemzést kell készíteni.

A fellebbezések elbírálása során a fellebbezéssel érintett II. fokú szakhatóságok állásfoglalását megkértem. Az Országos Környezet és Vízügyi Főfelügyelőséget a zaj- és rezgésvédelem, a levegőtisztaság védelme, a hulladékgazdálkodás, vízminőség védelme, a vízgazdálkodás és vízi-közművek követelményeinek érvényre juttatása érdekében, a Fővárosi Közigazgatási Hivatalt az építésügyi követelmények érvényre juttatása érdekében kerestem meg. A szakhatóságok – a fellebbezések ismeretében - állásfoglalásaikat megadták.

A fellebbezések nem alaposak.

I. LAKSZ fellebbezése

1. Az első fokú hatósági eljárás során az első fokú környezetvédelmi hatóság képviselői szakhatósági hozzájárulásukat megadták, így a vasútépítési létesítési engedély kiadása

jogszerűen történt. A másodfokú szakhatóságok az első fokú szakhatósági állásfoglalásokat helybenhagyták (részleteiben lásd 6. és 10. pontokat).

2. A LAKSZ által benyújtott fellebbezés sérelmezi, hogy a Fővárosi Közlekedési Felügyelet annak ellenére adta ki a vasúthatósági határozatát, hogy tudomása volt arról, hogy az ETKE a Fővárosi Bíróság előtt pert indított a „környezetvédelmi engedéllyel” szemben. A Fővárosi Közlekedési Felügyelet a folyamatban levő közigazgatási per ismeretében helyesen döntött arról, hogy nem veszi figyelembe a fellebbező által említett per tényét, ugyanis a vasúthatósági eljárásra vonatkozó jogszabályok nem kötik más hatóság, illetve bíróság előtt folyó eljáráshoz a vasúthatósági engedély kiadását. A Fővárosi Közlekedési Felügyelet a vasúthatósági engedélyt hatáskörében és illetékességében eljárva az engedély kiadására vonatkozó hatályos jogszabályok figyelembevételével és azok megtartásával járt el.
3. A fellebbező részéről az a megállapítás, hogy a határozat alkotmány sértő,- mivel az egészséges környezethez való jogot sérti – nem helytálló. A metró építésével a személygépkocsik okozta levegő-szennyeződés, környezetkárosítás lényegesen csökkenthető a felszíni tömegközlekedés tehermentesítéséből adódóan. Ez olyan közismert tény, amelyet az Áe. 26. § (2) bekezdése alapján külön bizonyítani nem kell.
4. Az ügyfél részére a Fővárosi Közlekedési Felügyelet 2004. március 4.-én a vasúthatósági eljárás dokumentumaiba való betekintési lehetőséget biztosított. A képviselők (Ignéczi Tibor és Penkala Tibor) jelezték, hogy másolatot fognak kérni az engedélyezési dokumentációról. A tárgyaláson a Fővárosi Közlekedési Felügyelet képviselője felhívta a figyelmet arra a tényre, hogy a dokumentációról másolatot költségtérítés esetén abban az esetben tud kiadni, ha az egyesület jogállása tisztázódik. A dokumentáció terjedelme (az engedélyezési terveknek csak a felsorolása 34 oldalt tesz ki a létesítési engedély 1. sz. mellékletében) nem teszi lehetővé azt, hogy arról a hatóság teljes körű másolatot adjon ki. Az ügyféli jogállást tisztázó határozat kiadása után a fellebbezők meghatározott dokumentumok másolatainak kiadását nem kérték, ezért az ügyféli jogok korlátozására irányuló panasz megalapozatlan.
5. A vasúthatósági engedélyezési eljárás során – függetlenül attól, hogy a vasút nyomvonala a föld felett vagy alatt található – az épített környezet védelméről szóló 1997. évi LXXVIII tv., (a továbbiakban Étv.) előírásait az 1. § (2) bek. szerint a sajátos építményekre vonatkozó törvényekkel, kormányrendeletekkel együtt, a bennük foglalt eltérésekkel együtt kell alkalmazni. A védőtávolságot az Étv 25.§-a nem határozza meg. „Az országos településrendezési és építési követelményekről” szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet (a továbbiakban OTEK) 36. § (7) bek. építmények közötti távolságra vonatkozóan csak országos közforgalmú vasutakra ad előírást, a helyi közforgalmú vasutakra, így a metróra megállapítást nem tesz. A védőterületekre az OTEK 38. § (2) bekezdése szerint a védőterület kiterjedését, felhasználásának módját és feltételeit jogszabályok, ennek hiányában az illetékes hatóságok előírásai alapján kell meghatározni. A vasútról szóló 1993. évi XCV tv, a vasúti építmények engedélyezéséről és üzemeltetésük ellenőrzéséről szóló 15/1987. (XII. 27.) KM-ÉVM együttes rendelet, az Országos Vasúti Szabályzat II. kötetének kiadásáról szóló 18/1998. (VII. 3.) KHVM rendelet (OVSZ II.) a védőtávolságot nem határozzák meg, tehát a metró esetében a védőtávolságot – ha szükséges – a vasúti hatóság a metró engedélyezési eljárásában a műszaki tervek alapján az engedélyezési feltételekben állapítja meg.

6. A Fővárosi Közigazgatási Hivatal 2004. május 25.-én kelt 08-1436/2004. sz. másodfokú szakhatósági állásfoglalása szerint:

„Az egyes építményekkel, építési munkákkal és építési tevékenységekkel kapcsolatos építésügyi hatósági engedélyezési eljárásokról szóló 46/1997. (XII. 29.) KTM rendelet (továbbiakban: R.) 2. § (3) bek. szerint a rendelet hatálya alá nem tartozó építményekre vonatkozó hatósági engedélyek megadásához az építésügyi hatóság hozzájárulása szükséges. Ennek során az építmények építésének engedélyezésére irányuló eljárásban szakhatóságként közreműködő építésügyi hatóság csak azt vizsgálja, hogy az építmény elhelyezése és megépítése megfelel-e a településrendezéssel és az építményekkel kapcsolatos országos szakmai követelményeknek, a helyi településrendezési terveknek és a helyi építési szabályzatnak.

Valamennyi elsőfokú építésügyi szakhatóság ennek megfelelően járt el. A tervezett építmény az FSZKT-ben és az érvényes kerületi szabályozási tervekben, építési szabályzatokban foglaltaknak megfelel.

Az érintett épületek állagvédelme érdekében az engedély számos feltételt tartalmaz, részletes állapotfelmérést, intézkedési terv készítését, monitoring rendszer felállítását írja elő, melyekkel a károk elkerülhetők, illetve gyorsan észlelhetők és elháríthatók lesznek.”

7. A 4. sz. metróvonal vonalvezetése során a takarás – azaz egyes építmények lakóházaktól mért távolsága – 13-30 m között változik. Az engedélyezési tervdokumentáció részét képező előzetes süllyedés-számításokat szakértőként a GRG Mémőki Tanácsadó Iroda (1126 Budapest, Orbánhegyi út 13.) készítette el. A felszíni süllyedések várható értékeit számítógépes programmal, a kritikus helyeken 100 méterenként készítették el. Az eredmények feldolgozása izoanabázis térképeken történt meg. Összesen 20 db ilyen térkép készült el, amelyek a horpa kiterjedésére adnak tájékoztatást. A süllyedések értéke többségükben 20 mm-nél kisebb. A GRG Mémőki Tanácsadó Iroda szakvéleményét a másodfokú vasúti hatóság elfogadta. Az engedélyezési tervdokumentáció tartalmazza az állapotfelvelelre, illetve a kármegelőzésre kijelölt épületeket. Az engedélyezési dokumentációban foglaltakon túlmenően a FV/UV/NS/A/115/46/2004. sz. határozat I/8., II/5 és II/6 pontjai az építmények védelme érdekében további feltételeket írnak elő (többek között a módosított nyomvonalra kiterjedő süllyedés-számításokat stb.). A fentiek alapján a fellebbező által bejelentett kb. 300 milliárd Ft. értékű magánvagyon veszélyeztetésének állítása megalapozatlan.

8. A vasúthatósági engedélyezés során az Étv. és a vasútról szóló 1993. évi XCV törvény, (a továbbiakban Vtv.) előírásait kell alapul venni. E törvények az idegen tulajdonú ingatlanok igénybe vételét is szabályozzák. A tárgyi infrastruktúra jellegű beruházás a főváros lakosságának szinte egészét érinti, amelyet az önkormányzati képviselő testület által elfogadott és önkormányzati rendelettel kiadott szabályozási terveknek megfelelően valósítanak meg. A létesítési engedély a fővárosi és kerületi szabályozási terveket figyelembe veszi. Az érintett Fővárosi Önkormányzatok Polgármesteri Hivatalai, így a fellebbezésben említett IX. Kerületi Polgármesteri Hivatal is (lásd a létesítési engedély 10. sz. mellékletét) a létesítéshez hozzájárultak. A rendelkezésre álló adatok szerint a létesítési engedély megadásához a közvetlenül érintett ingatlanok tulajdonosai, kezelői és üzemeltetői hozzájárultak.

9. A 4. sz. metróvonalnál az említett takarás 13-30 m között változik az egyes építmények és lakóházak szempontjából. Az egyes ingatlanok tulajdonjoga az ingatlan-nyilvántartás alapján az épületek pinceszintjéig illetve pince hiányában az alap alsó síkjáig terjed. A fellebbezőnek az a megállapítása, hogy a metróvonal „idegen területeken” halad, valótlan állításnak minősül. A polgári törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény (továbbiakban: Ptk.) 96. §-a szerint: „A föld tulajdonjoga a föld méhének kincseire és a természeti erőforrásokra nem terjed ki.” A Ptk. magyarázat szerint: „A földre vonatkozó tulajdonjog a föld felületétől lefelé is olyan mértékig terjed, amilyen területre a föld rendeltetésű használatához az ingatlan tulajdonosának szüksége van.” Fentiek alapján az épületeknél 13-30 m mélységben húzódó metrónyomvonal esetén a tulajdonosi igények nem érvényesíthetők.
10. A fellebbezés a környezetvédelmi hatóságok hozzájárulásait is érinti (FV/UV/NS/A/115/46/2004. sz. elsőfokú határozat 3., 4., és 5.sz. melléklete), amelyek kérdésében a II. fokú környezetvédelmi és vízügyi hatóság, az Országos Környezet és Vízügyi Főfelügyelőség szakhatósági állásfoglalását az alábbiak szerint adta ki (14/2426/6/2004. sz. dokumentum jelen határozathoz csatolva):

„Zajvédelmi szempontból megállapításra került, hogy a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség KF: 405-4/2004. számú szakhatósági állásfoglalásában (lásd az FV/UV/NS/A/115/46/2004. sz. határozat 5. sz. mellékletét) kikötésekkel járult hozzá a 4-es metróvonal I. szakasza, Dél-Buda-Rákospalota metróvonal Kelenföldi pu.- Keleti pu. közötti szakasz vasúthatósági engedélyéhez. Az állásfoglalás első 10 pontja fogalmazza meg azokat az igen részletes kikötéseket, amelyek az építkezésre, az anyagszállításra, majd a metróvonal teljes szakaszának és a kapcsolódó létesítmények használathavételére vonatkoznak az üzemeltetést is beleértve (mérések, zajvédelmi intézkedések szükségessége, határérték túllépés engedélyeztetése, stb.). Az állásfoglalás részletes és szakmai szempontból megfelelő, a létesítés minden fázisára kiterjedő kikötéseket tartalmaz.

Levegőtisztaság-védelemi szempontból a szakhatósági állásfoglalás 11.-14. pontjai tartalmazzák előírásokat a levegőtisztaság védelmi kérdések vonatkozásában. Az itt rögzítettek, és a környezetvédelmi engedély IV. fejezetében közöltek betartása mellett a metróépítés és üzemeltetés elviselhető kockázatot jelent a környezeti levegő minőségre.

Hulladékgazdálkodás szempontjából az elsőfokú szakhatósági állásfoglalás 15.-18. pontjai tartalmazzák azokat az előírásokat, amelyek betartása mellett az építés-üzemelés időszakában keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékok esetleges káros hatása megelőzhető. A felügyelőség kikötéseinek megfogalmazása biztosítja a tevékenység teljes időtartama alatt keletkező hulladékok életútjának követését, káros hatásainak megelőzését.

Vízminőség-védelem szempontjából az elsőfokú szakhatósági állásfoglalás 19. pontja a szerint a környezetvédelmi engedély előírásait kell betartani. A környezetvédelmi engedély 28. pontban fogalmazza meg (vízügyi előírásokkal együtt) a felszíni, felszín alatti víz, a földtani közeg védelmére vonatkozó kikötéseket. Az előírások az építést megelőző, az építés valamint az üzemelés idejére vonatkoznak. A környezetvédelmi hatóság feltételként szabta a szükséges monitoring rendszer kiépítését, és üzemeltetését az építés megkezdése előtt egy évvel, a kivitelezés ideje alatt, valamint

utána legalább egy évig. Flóirásokat tett a keletkező szenny- és csapadékvizek, csurgalék-vizek gyűjtésére, kezelésére, ártalmatlanítási módjára. Flóirásokat tett a termálvizek, karsztvizek minőségének védelme érdekében. A környezetvédelmi engedély vízminőség-védelmi kikötései teljes körűen tartalmazzák azokat az intézkedéseket, amelyek betartása mellett a tervezett tevékenység nem veszélyezteti a felszíni, a felszín alatti vizek és a földtani közeg vízminőségét.

Vízgazdálkodás szempontjából az alábbiak kerültek megállapításra: A metrónyomvonal Kelenföldi-pályaudvar és Szent Gellért tér közötti szakasza középső oligocén korú kiscelli agyagban halad, amely talaj- és rétegvizet nagyobb kiterjedésben, illetve mennyiségben nem tartalmaz. A nyomvonal vízföldtani szempontból legkritikusabb Szent Gellért téri és Duna alatti szakasza, az alaphegységi termálkarszt karbonátos kőzettesteinek vízzáró-hőszigetelő fedőrétegeit képező alsó oligocén tardi-agyagban halad. Az ún. „optimalizált” (I/d) nyomvonal változat, a szeizmológiai mérések alapján szerkesztett triász-eocén hévíztároló határt minimum 15 m-re kerüli el. Túlnyomóan vízzáró jellegű oligocén képződményekben folytatódik a nyomvonal Fővámteri állomást és a Dunához közeli pesti szakaszt magába foglaló része is. A belső pesti vonalszakasz meghatározó képződményei, már heterogénebb összetételű (homokot, aleuritot, agyagot egyaránt tartalmazó) a felső oligocén-alsó miocén korú egri, illetve felső oligocén korú törökbálinti, összességében viszonylag gyengébb vízvezető képességű kőzetösszletek. Az említett szakaszon a nyomvonal a Köztársaság térig rétegvíz-tartóban halad, onnan, pedig fokozatosan talajvíztartóba metsz bele. A metróalagút talajvízzel kapcsolatba kerülő létesítményei (állomások mozgólépcsőinek aknái, illetve anyagszállító- és szellőzőaknák) a talajvizet legfeljebb 20 m távolsáig duzzaszthatják vissza mintegy 30-40 cm-rel. A nyomvonal előzetes geotechnikai feltárásán túlmenően, a kiválasztott alagútépítési technológia szerves része a kivitelezéssel folyamatosan együtt végzendő részletes geotechnikai- tektonikai feltárás és értékelés. A nyomvonal mentén tervezett felszín alatti monitoring rendszer működtetésével úgy vízszintek követése, mint a vízminőség alakulása vonatkozásában biztosítható az esetleges káros hatások vagy folyamatok kiszűrése és a szükséges intézkedésekkel kapcsolatos döntések meghozatala.

Vízi-közművek szempontjából figyelembe vettem, hogy a felszíni süllyedések várható értékeit, számítását végző GRG Mérnöki Tanácsadó Iroda (1126 Bp., Orbánhegyi út 13) szerint a süllyedések maximuma a 20-50 mm-es tartományba esik, a meglévő vonalas vízi-közmű létesítmények károsodását, illetve az üzemvitelükből eredő károkozást meg kell akadályozni. E célból engedélyesnek az érintett víziközmű szolgáltatókkal való együttműködés alapján, a rendelkező részben előírt, kiegészítő feladatokat kell elvégeztetnie.”

11. Az elsőfokú környezetvédelmi hatóság KF.:405-4/2004 sz. (FV/UV/NS/A/115/46/2004. sz. határozat 5.sz. melléklete) szakhatósági állásfoglalásban megfogalmazottak szakmai szempontból helytállóak, igen részletes előírásokat tartalmaznak az egyes környezeti elemek vonatkozásában. A szakhatósági állásfoglalás a környezetvédelmi engedélyben megfogalmazottakkal együtt érvényes, ezt a vasúthatósági engedély is tartalmazza.
12. A fellebbezésben a zaj- és rezgésterhelésekre előadottak sem alaposak. A szakhatósági állásfoglalás 6. pontja foglalkozik: zaj és rezgéshatár túllépésekkel. A környezetvédelmi engedély és a szakhatósági állásfoglalás is igen részletes előírásokat

tartalmaz a zaj kérdéskörének kezelésére. Előírta a zajterhelési határértékek teljesülésének, és azok ellenőrzésének kötelezettségét.

13. A létesítési határozat a vasúti építmények engedélyezéséről és üzemeltetésük ellenőrzéséről szóló 15/1987. (XII. 27.) KM-ÉVM együttes rendelet előírásain alapul. E rendelet 11.§.(1) bekezdése szerint az engedélyezés, megvalósítás és üzemeltetés feltételeit határozatba kell foglalni. Ez történt meg az FV/UV/NS/A/115/46/2004. sz. határozatban is, amelynek eredményeként egyes, bonyolult, különleges létesítmények (pl. összekötő vágány, vasúti biztosítóberendezés, mozgólépcsők, liftek, szellőző rendszerek, energiaellátás stb.) engedélyezése külön hatósági eljárásban történik.
14. A fellebbező által kifogásolt, az engedélyben felsorolt korábbi határozatok, illetve a „Különleges feltételek a DBR Metrovonal Tervezési Irányelveihez” feltétfüzet csak az engedélyesre kötelező, más érdekelt számára jogot illetve kötelezettséget nem biztosít, illetve más érdekelt jogait nem érinti és nem sérti, előírásai csak tervezési irányelveket kiegészítő előírásokat tartalmaznak.

II. ETKE fellebbezése

1. A vasúthatósági eljárás során az I. fokú környezetvédelmi hatóság képviselői szakhatósági hozzájárulásukat megadták, amelyet a fellebbezés kapcsán meghozott II. fokú környezetvédelmi szakhatóság kiegészített, amely kiegészítést jelen határozat rendelkező része tartalmazza. A környezetvédelmi szakhatósági hozzájárulás a tárgyi ügyben érdemi döntésnek nem minősül, ezért az Ae. 62. § (3) bek. alapján csak az érdemi döntést tartalmazó vasúthatósági határozatban támadható meg.
2. Jogszabályi rendelkezéssel nem támasztható alá fellebbezőnek azon állítása, amely szerint: „A vasúthatósági engedély kiadásának feltétele a jogerős és végrehajtható környezetvédelmi engedély, így ennek hiányában a Fővárosi Közlekedési Felügyelet által kiadott engedély jogsértő.” A Fővárosi Közlekedési Felügyelet helyesen döntött arról, hogy nem veszi figyelembe a fellebbező által említett per tényét, ugyanis a vasúthatósági eljárásra vonatkozó jogszabályok nem kötik más hatóság, illetve bíróság előtt folyó eljáráshoz a vasúthatósági engedély kiadását. A Fővárosi Közlekedési Felügyelet a vasúthatósági engedélyt hatáskörében és illetékességében eljárva az engedély kiadására vonatkozó hatályos jogszabályok figyelembevételével és azok megtartásával járt el.
3. A fellebbező beadványához csatolja a környezetvédelmi hatósági határozatok környezetvédelmi engedélyek ügyében a Fővárosi Bírósághoz benyújtott keresetét. Tekintettel arra, hogy a kereseti kérelem címzettje nem a közlekedési hatóság, ezért az abban leírtakat az Ae. 5. § alapján hatáskör hiányában nem vehetem figyelembe.
4. A fellebbezésnek ugyanaz az elnök – Ignéczi Tibor úr – az aláírója, mint a LAKSZ fellebbezése esetében. A két civil szervezet külön-külön cégbejegyzési számmal rendelkezik. Az ügyfél részére a Fővárosi Közlekedési Felügyelet 2004. március 4.-én a vasúthatósági eljárás dokumentumaiba való betekintési lehetőséget biztosított. A képviselők (Ignéczi Tibor és Penkala Tibor) jelezték, hogy másolatot fognak kérni az engedélyezési dokumentációról. A tárgyaláson a Fővárosi Közlekedési Felügyelet képviselője felhívta a figyelmet arra a tényre, hogy a dokumentációról másolatot

költségtérítés esetén abban az esetben tud kiadni, ha az egyesület jogállása tisztázódik. A dokumentáció terjedelme (az engedélyezési terveknek csak a felsorolása 34 oldalt tesz ki, lásd a létesítési engedély 1. sz. mellékletében) nem teszi lehetővé azt, hogy arról a hatóság teljes körű másolatot adjon ki. Az ügyféli jogállást tisztázó határozat kiadása után a fellebbezők a dokumentumok másolatainak kiadását nem kérték, tehát az ügyféli jog korlátozására vonatkozó panasz megalapozatlan.

III. Levegő Munkacsoport fellebbezése

1. A 4. sz. metróvonal létesítésére vonatkozóan a Fővárosi Közlekedési Felügyelet 2004. március 4-én kelt FV/UV/NS/A/115/46/2004. sz. határozata az **alagútra, állomásszerkezetekre és a járműtelepre** vonatkozik (lásd a határozat 1. oldalát)
2. A fentiek következtében a Levegő Munkacsoport fellebbezése 1.) pontjában hivatkozott autóparkoló és autóbusz pályaudvar olyan létesítményeket érint, amelyekre a FV/UV/NS/A/115/46/2004. sz. létesítési engedély nem vonatkozik. Az állomások mozgólépcsőit, felvonóit, a parkolókat és a csatlakozó utakat az I. fokú hatóság külön eljárásban (eljárásokban) fogja tárgyalni az ezekre vonatkozó engedélyezési tervek elfogadásával együtt.
3. A fellebbezés egyik indoka, hogy az örmezei P+R parkolóhoz kapcsolódóan nem készült előzetes környezetvédelmi hatásvizsgálat, ezért a határozat a környezeti hatásvizsgálatról szóló 20/2001. (II. 14.) Korm. rendeletbe ütközik. A fellebbezésben előadottak nem alaposak, mert a hatásvizsgálat a 152/1995. (XI. 25.) Korm. rendelet alapján készült – az eljárás megindításának idején a 20/2001.(II.14.) Korm. rendelet még nem volt hatályban és visszaható hatálya sincs - és a P+R parkoló nem része a környezetvédelmi engedélyezési eljárásnak.
4. A fellebbezés 2) pontjában szükségesnek tartott kiegészítések, - a létesítési engedély határozatban annak előírását, hogy a tömegközlekedési viteldíjak emelése csak az inflációnak megfelelő mértékben történhet, továbbá a tömegközlekedési szolgáltatások legalább szinten tartásához tartozó feladatok kimutatását elő kell írni, valamint a tömegközlekedés finanszírozására vonatkozóan a Főváros és az érintett tömegközlekedési vállalatok között szerződést kell kötni- olyan kérdéskört érintenek, amelyekre vonatkozóan a vasúti hatóság feladat- és hatásköréről szóló 51/1994. (IV. 8.) Korm. rendelet és az egységes közlekedési hatósági szervezet feladat- és hatásköréről szóló 231/1997. (XII. 12.) Korm. rendeletek alapján a vasúthatóságnak nincs hatásköre. A környezetvédelmi hatóságnak a jogszabályok ilyen hatáskört nem biztosítanak, ezért ezzel a kérdéssel a jogszabályi felhatalmazás hiányában nem foglalkozott.
5. A fellebbezés 3) pontja szerint a határozat kiegészítendő olyan előírással, hogy a gépjármű forgalom csillapítására intézkedési tervet kell kidolgozni, továbbá a környezetvédelmi engedély kiadása előtt a beruházás hatékonyságát bemutató elemzést és „intézkedési terv”-et kell készíteni, melyek elkészítése közlekedéspolitikai intézkedések körébe tartozik. A tárgyi létesítmény vasúthatósági engedélye a vasúti építmények engedélyezéséről és üzemeltetésük ellenőrzéséről szóló 15/1987.(XII.27.) KM-ÉVM együttes rendelet előírásain alapul. E rendelet szerint az engedélyezés, megvalósítás és üzemeltetés feltételeit kell határozatba foglalni. A javasolt kiegészítések a vasúthatósági engedély feltételei közé nem foglalhatók bele.

Közlekedéspolitikai intézkedések kiadására vasúti hatóság feladat- és hatásköréről szóló 51/1994.(IV.8.) Korm. és az egységes közlekedési hatósági szervezet feladat- és hatásköréről szóló 231/1997.(XII.12.) Korm. rendeletek alapján az engedélyező hatóságnak nincs hatásköre.

Ezek a felvetések a környezetvédelmi hatóság szakhatósági hatáskörébe sem tartoznak.

Az Országos Környezet- és Vízügyi Főfelügyelőség 14/2426/7/2004. sz. II. fokú szakhatósági állásfoglalása szerint:

„Végezetül a Levegő Munkacsoport álláspontja szerint a határozat a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 64 §-ának (1) bekezdés e) pontjába ütközik, és jogellenes, mivel a kiadását nem előzte meg a beruházás hatékonyságát bemutató elemzés, pedig az környezetvédelmi engedély esetében szükséges.

A Levegő Munkacsoport ugyanilyen tartalmú fellebbezést terjesztett elő, az elsőfokú környezetvédelmi hatóság KF.190/36/2003. számú határozata ellen is, amit másodfokon elutasítottunk. A Levegő Munkacsoport a másodfokú határozat ellen keresetet nem terjesztett elő.”

A hatósági eljárási díjat az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. 67.§-ának (2) bekezdésében foglalt felhatalmazás alapján – a pénzügyminiszterrel egyetértésben – kiadott 38/1998.(XII. 23.) KHVM rendelet 2. § (4) bekezdése alapján állapítottam meg. Az Áe. 90. § (1) bekezdése alapján a fellebbezőknek költségmentességre nincs lehetőségük, mivel nem magánszemélyek.

A Fővárosi Közigazgatási Hivatal a 2004. május 25.-én kelt 08-1436/2004. sz. másodfokú építésügyi szakhatósági állásfoglalásában „A Budapest Főváros V. ker. Polgármesteri Hivatal Építési és Műszaki Osztály V-294/2/2003. számú, a Budapest Főváros VII. ker. Polgármesteri Hivatal Műszaki Iroda VII-455-3/2004. számú, a VIII. ker. Polgármesteri Hivatal Építésigazgatási Osztály 08-362/6/2004. számú, a IX. ker. Polgármesteri Hivatal jegyzője XXI-349/2004. számú, valamint a XI. ker. Polgármesteri Hivatal Építési és Műszaki Iroda XIV-296-31/2003. számú elsőfokú szakhatósági állásfoglalásait helybenhagyom.” határozatát hozta meg.

Az elsőfokú határozat II. Engedélyezési feltételek „11. Az építés során idegen ingatlanban, épített környezetben okozott károk helyreállítása az Engedélyes vagy jogutódjának feladata” általi kötelezettséget a Polgári Törvénykönyv 339.§. előírása indokolja: „Aki másnak jogellenesen kárt okoz, azt köteles megtéríteni.”

Az államigazgatási eljárás általános szabályairól szóló 1957. évi IV. tv. 72. § (3) bekezdése alapján határozatot azonnal végrehajthatóvá nyilvánítottam, mivel a 4. sz. metróvonal első szakaszának üzembe helyezése Budapest egésze és az agglomeráció közlekedési rendszerét (naponta több mint 400 ezer ember utazását) érintően a közcél és közérdeket szolgálja.

- Az ország jelenleg legjelentősebb tömegközlekedési, fejlesztési beruházása.
- A zsúfolt, lelassult, forgalomtechnikailag nem vagy már alig javítható tömegközlekedést kiemelkedően javítja.
- A Duna alatti átvezetéssel a főváros hídkapacitását bővíti (hidnál nagyobb átbocsátó képességgel).
- Az országgyűlés által hozott 2003. évi LV. törvény, valamint a Kormány 1048/2003. (V.28.) Korm. határozat – mint közérdekű döntések – teljesítésének eszköze.

- A beruházás elhúzódása vagy elmaradása jelentős mértékű környezeti kárt okoz.

A 4-es Metró beruházással okozati összefüggésben esetlegesen bekövetkező károk esetén engedélyes a polgári jog szabályai szerint tartozik helytállni. A süllyedés-elhárítási tervnek a kivitelezési tevékenység megkezdése előtti megküldését a Fővárosi Közlekedési Felügyelet részére, valamint a kárbejelentési ügyeleti szolgálat létrehozását – az első fokú rendelkezést megerősítve – az engedélyes vállalására is figyelemmel, azért írtam elő, hogy az esetleges károk megelőzése, felmérése és az indokolt kártalanítás gyorsan és hatékonyan megtörténjen.

Összefoglalásként megállapítható, hogy a Fővárosi Közlekedési Felügyelet FV/UV/NS/A/115/46/2004. sz. határozatának előírásai a hivatkozott jogszabályoknak megfelelnek, a fellebbezések indokai megalapozatlanok, ezért azokat elutasítottam.

Az Országos Környezeti és Vízügyi Főfelügyelőség másodfokú szakhatósági állásfoglalásai a környezet védelméről szóló 1995. évi LIII. törvény 92. §-ának (2) bekezdése, a 183/2003. (XI. 5.) Kormány rendelet 1.§ a) pontja alapján, a 15/1987. (XII. 27.) KM-ÉVM együttes rendelet, a Vgtv. 14.§ (1) bekezdés és 15.§ (1) bekezdése, valamint a 21/2002.(IV. 25.) KöViM rendelet, a 15/1997. (IX. 19.) KHVM rendelet alapján kerültek kiadásra.

A Vasúthatósági határozat a 15/1987.(XII.27.) KM-ÉVM együttes rendelet, az államigazgatási eljárás általános szabályairól szóló, többször módosított 1957.évi IV. Törvény 26.§.(2) bekezdésén, a 66.§.(2) bekezdésén, a 231/1997.(XII.12.) Korm. sz. rendelet 2.§.(2) bekezdésén alapul.


A fellebbezési díj megfizetéséről szóló rendelkezésem a vasúti hatóságok díjairól szóló 38/1998. (XII. 23.) KHVM rendelet 2. § (4) bekezdésén alapul.

Határozatom bírósági felülvizsgálatának lehetősége az Áe. 72. § (1) bekezdésén és a polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény 330. § (3) bekezdésén alapul.

Melléklet:

- Országos Környezet- és Vízügyi Főfelügyelőség 14/2426/6/2004. sz. II. fokú szakhatósági állásfoglalása
- Országos Környezet- és Vízügyi Főfelügyelőség 14/2426/7/2004. sz. II. fokú szakhatósági állásfoglalása
- Budapest Főváros Közigazgatási Hivatala 08-1436/2004. sz. II. fokú szakhatósági állásfoglalása

Budapest, 2004. június 30.


Érsek László
főosztályvezető

Kapják:

1. Fővárosi Közlekedési Felügyelet 5 példányban azzal, hogy az I. fokú határozat címzettjeinek, továbbá a II. fokú eljárásba bevont II. fokú szakhatóságok (Fővárosi Közigazgatási Hivatal és Országos Környezet és Vízügyi Főfelügyelőség) részére küldje meg.
2. KFF Pénzügyi és Számviteli Osztálya.
3. Irattár