



BUDAPEST FŐVÁROS
KORMÁNYHIVATALA
ORSZÁGOS KÖZÚTI ÉS HAJÓZÁSI HATÓSÁGI FŐOSZTÁLY

Iktatószám: BP/0801/00782-13/2024.
Ügyintézők: Szécsényi-Nagy Gergely
Dákay Gergely
Telefon: +36 1 474 1737
+36 1 474 1796
Tárgy: Az M85 autótűt Bécsi-dombi alagút pár és
kapcsolódó létesítményeinek működési
engedélye

HATÁROZAT

Az Építési és Közlekedési Minisztérium – a továbbiakban: Építető – 2024. október 21-én kelt, PAT/5146-69/2024/KÖMEFO iktatószámú kérelmére,

- a csatolt dokumentációk,
- a megtartott próbaüzem,
- a 2024. október 11-én megtartott – teljeskörű – alagútbiztonsági gyakorlat,
- az eljárásban résztvevő segélyszervezetek, szakhatóság valamint
- az érintett közútkezelő,
- és az alagút biztonsági tiszt hozzájáruló nyilatkozatai figyelembevételével

**az M85 autótűt 90+105 – 90+885 km szelvények közötti szakaszán megépült
Bécsi-dombi alagút pár és kapcsolódó létesítményeinek
működési engedélyét**

megadom

az alábbi feltételekkel:

1. A megépült közlekedési építmények

Építetője: Építési és Közlekedési Minisztérium (1054 Budapest, Alkotmány utca 5.)
Kezelője: MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (2040 Budaörs, Akron utca 2.)
Üzemeltetője: MKIF Infrastruktúra Üzemeltető Zrt. (1126 Budapest, Nagy Jenő utca 12.)

1124 Budapest, Németvölgyi út 37-39. – 1525 Budapest Pf: 39 – Telefon: +36 (1) 474-1759 – Fax: +36 (1) 331-9917
E-mail: kozlekedesifoo@bfkh.gov.hu - Honlap: www.kormanyhivatalok.hu

2. Műszaki alapadatok:

Tervezési sebesség:	110 km/h
Alagút hossza:	795,38 m
Alagútjárat száma:	2
Járatainak tengelytávolsága:	24 m
Útpálya szélessége:	8 m
Forgalmi sávok száma járatonként:	2
Forgalmi sávok szélessége:	3,50 m
Alagút magassága tengelyben	7,85 m
Forgalmi úrszelvény magassága:	5,00 m
Átbocsátható legnagyobb járműmagasság	4,50 m
Kezelőjárda szélessége járószinten:	0,50 m
Kezelőjárda (menekülő járda) úrszelvény szélessége:	0,75 m
Kezelőjárda úrszelvény magassága:	2,50 m
Harántjárat (Vészátjáró) száma:	2
Harántjárat (Vészátjáró) szélessége:	5,58 m
Harántjárat (Vészátjáró) magassága:	5,31 m
Tűzcsapfűlkék járatonként 4 db, összesen:	8 db
a 90+153,65, 90+303,65, 90+503,65, 90+703,65 km szelvényeiben	
Nyomógombos segélykérők járatonként 16 db, összesen:	32 db
Segélykérő fülke járatonként 5 db, összesen:	10 db
a 90+228,65, 90+378,65, 90+528,65, 90+678,65 és 90+828,65 km szelvényeiben	
Ventillátorok járatonként 10 db, összesen:	20 db
Ventillátorok a vészátjáróban 2-2 db, összesen:	4 db
Látótávolság érzékelők, légáramlás sebesség és iránymérő érzékelők, CO érzékelők	
Útpálya szerkezet:	
– 26 cm	CP4/2,7 XF4 hézagaiban vasalt betonburkolat
– 1 réteg	PE elválasztó fólia
– 4 cm	AC11 kopó technológiai aszfaltréteg
– 17 cm	CKt-4 alapréteg
– (változó vastagságú) min 30 cm	FZKA-32 feltöltés

3. A Bécsi-dombi alagút forgalomba helyezésével kapcsolatos előírások:

- 3.1. Jelen működési engedély a Bécsi-dombi alagút közforgalom számára történő megnyitására nem jogosít. Az alagút közforgalom számára való megnyitása csak az M85 autótúrt Fertőrákos csp. - országhatár közötti szakasz (89+000 - 92+950 km sz., 84 sz. főúti ideiglenes visszakötéssel) Hatóságomnál folyamatban lévő forgalomba helyezési engedélyezési eljárása keretében hozott forgalomba helyezést engedélyező határozat birtokában történhet.
- 3.2. Az **MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.** a KT-KT/Ált/2024/01034/032 számú, 2024. október 21-én kelt nyilatkozatában a működési engedély kiadásához feltételekkel hozzájárult. **A közútkezelői hozzájárulásában foglaltak teljesítését / teljesülését 2024. december 6-ig igazolni kell.**

3.3. Az alagút közforgalom részére történő átadásakor a megnyitást, a hatályba lépő jelzések életbeléptetését, az érvényes jogszabályi és egyéb műszaki előírások betartása mellett összehangoltan kell végezni a szükséges közlekedésrendészeti és közútkezelői közreműködés igénybevételeivel.

4. A biztonsági dokumentáció kiegészítésére vonatkozó előírások:

4.1. Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztályhoz (a továbbiakban: Hatóság) **2024. december 6-ig benyújtandó:**

4.1.1. A benyújtott dokumentációkat logikus, követhető, kereshető rendszerbe kell fűzni az alábbi főbb tagolással:

- Irányító és ellenőrző rendszerek
- Forgalmi üzemvitel
- Műszaki üzemvitel
- Különleges helyzetek
- Fenntartás

4.2. A Hatósághoz **2025. március 31-ig benyújtandó:**

4.2.1. A Biztonsági dokumentációnak rendszerbe szedve az alábbiakat tartalmaznia kell, vagy hivatkozással utalni kell azokra:

- A forgalomirányítási rendszer leírása
- A SCADA létesítményfelügyeleti és vezérlőrendszer leírása
- Az automatizált irányítási és vezérlő rendszerek esetén a megfigyelő elemek – (video és egyéb) helyzete, továbbá az észlelet – intézkedés / kézi beavatkozás lehetősége – alapvető ismertetése
- A világítás és szellőztetés tervszerinti (napi és éves, valamint körülményekhez kötött) alap értékeinek és szabályozásuk rendszerének leírása
- Az Irányító központ létszáma és működésének leírása
- Az alagútkezelő legkisebb működő (eseti – napszaki) létszámait és felkészültségüknek meghatározása
- A külső (pl. energiaellátó) rendszerekkel való fizikai és működési kapcsolatának leírása
- A segélyszolgálatokkal való együttműködés kereteit és az eseti kapcsolatfelvétel lehetőségeit
- Az elvégzett kockázatelemzést és annak tényszerű intézkedésekben megnyilvánuló eredményeit
- A kormányrendeletben előírt, az alagutat használó mozgáskorlátozott és a fogyatékkal élő személyek biztonsága érdekében tett megelőző és óvintézkedések leírása
- A közszolgálati rádióadás félbeszakításának módja és az e célra fenntartott csatornák, a vészhelyzeti rádióüzenetek, vészjelzések és utasítások továbbítási lehetőségei
- Az üzemeltetés és a segélyszolgálatok munkatársai számára megfelelő alapképzésre és továbbképzésre vonatkozó követelmények és intézkedések
- A segélyszolgálatoknak az alagútba történő bejutási ideje (terv és tapasztalat szerint)
- A veszélyes áruk alagúton keresztüli szállításával kapcsolatos korlátozások
- A vészhelyzeti intézkedési terv és az alternatív útvonalak.

4.2.2. A Rendkívüli eseményekről készített jelentések dokumentációt ki kell egészíteni azzal, hogy a szabályzatnak intézkednie kell, hogy jelentését ki, mikor, hogyan, milyen tartalommal, milyen formában, mely címre adja meg. Ki kell egészíteni a visszacsatolási rendszer működésével (ki kezdeményez, készít elő, tartja meg, értékeli és javasol, vagy tesz intézkedést a tapasztalatok elemzése és az azokból levont következtetések megtételéhez).

4.2.3. A vészhelyzetre vonatkozó forgalom-fenntartási és újraindítási tervnek tartalmaznia kell:

- „Az előre tervezett építési és karbantartási munkálatok miatti teljes vagy részleges sávlezárásnak mindig az alagúton kívül kell kezdődnie.”
- Meg kell határozni a „súlyos” fogalmát abban a vonatkozásban, miszerint „Súlyos baleset vagy esemény előfordulása esetén az alagút minden érintett járatát azonnal el kell zárni a forgalom elől és a forgalmat olyan módon kell irányítani, hogy a nem érintett járművek gyorsan elhagyhassák az alagutat.”
- A vészhelyzeti intézkedési terv részét képező alternatív útvonalakra vonatkozó útirányjelző közúti jelzések helyére, tartalmára és kialakítására, valamint hatályosításának módjára és időpontjára vonatkozó utasítást (pl. balesettel összefüggésben).
- A veszélyes áruk közúti szállítására vonatkozó esetleges intézkedéseket.
- Veszélyhelyzetben a forgalom számára figyelmeztetés és lassítás indokolt, de sáv vagy alagútlezárás csak vészhelyzetben, vagy karbantartás során fordulhat elő.
- A torlódó forgalom veszélyhelyzetnek, de nem vészhelyzetnek minősítendő.
- A rendszerbe való szolgálattevői beavatkozások, a kézi vezérlés átvételére és a cselekedetek dokumentálására vonatkozó előírással.

4.2.4. A Biztonsági dokumentáció felülvizsgálata, javítása szükséges:

- A dokumentációban használt fogalmaknak igazodniuk kell a transeurópai közúthálózatnak a Magyar Köztársaság területén lévő alagútjaira vonatkozó biztonsági minimumkövetelményekről szóló 18/2007. (II. 20.) Korm. rendeletben (a továbbiakban: 18/2007. (II. 20.) Korm. rendelet) rögzített fogalmakhoz,
- A benyújtott anyagoknak és a melléleteknek a vonatkozó kormányrendelet szó- és fogalomhasználatát kell követnie, melynek megfelelően ezeket javítani szükséges.
- A szövegezést/nyelvezetet tekintve a dokumentációban – értelemszerűen – kerülendő a szándékot/igényeket megfogalmazó leírások, helyettük a tényeket kell megfogalmazni.

A fentiek szerint összeállított dokumentációt, a biztonsági tiszt arra vonatkozó nyilatkozatával együtt 2025. március 31-ig a Hatóság részére – digitális adathordozón – be kell nyújtani.

5. Az üzemelő alagútra vonatkozó előírások:

- 5.1. Az üzemeltetés során a 18/2007. (II. 20.) Korm. rendelet, a közúti közlekedésről szóló, többször módosított 1988. évi I. törvény és a kapcsolódó utügyi jogszabályok rendelkezéseit a hatályos utügyi műszaki utasításrendszer idevonatkozó előírásait, a KRESZ előírásait, valamint a biztonsági dokumentációban foglaltakat be kell tartani.
- 5.2. Az alagút üzemeltetése során biztosítani kell a forgalom folyamatosságát és biztonságát. A forgalom zavartalan, torlódásmentes lefolyását forgalomszabályozási intézkedésekkel folyamatosan biztosítani kell.
- 5.3. Az alagútkezelőnek alapképzést és folyamatos továbbképzést kell biztosítania:
 - az üzemeltetésben résztvevő munkatársak számára,
 - a segélyszolgálatok számára.
- 5.4. Az alagútkezelő jelöli ki a biztonsági tisztet, és gondoskodni köteles a biztonsági tisztség folyamatos betöltöttségéről. A biztonsági tiszt személyében történő változást haladéktalanul köteles bejelenteni a Hatóságnak. A Bécsi-dombi alagút bejelentett biztonsági tisztje **Szarka Zsolt László**.

- 5.5. Az alagútban az előre tervezett karbantartási és építési munkálatok során a teljes vagy részleges sávlezárásnak mindig az alagúton kívül kell kezdődnie.
- 5.6. Balesetek és rendkívüli események esetén a forgalmat olyan módon kell irányítani, hogy a nem érintett járművek a lehető leggyorsabban elhagyhassák az alagutat.
- 5.7. Az alagút üzemeltetőjének, kezelőjének nevében és címében bekövetkező változás esetén haladéktalanul be kell jelenteni a változás tényét és az új adatokat meg kell küldeni a Hatóságnak.
- 5.8. Az alagutat üzemeltetni csak érvényes működési engedély birtokában lehet.
- 5.9. Az alagútkezelőnek új működési engedélyt kell kérnie:
 - az alagút szerkezetének jelentős változtatása,
 - az alagút üzemeltetésének jelentős változása,
 - ha bármilyen lényegi átalakítás jelentős mértékben módosítja a biztonsági dokumentáció elemeit,
 - az alagút hatóság által történt lezárását követően, az újbóli üzembe helyezéshez,
 - a működési engedély korlátozása, felfüggesztése, visszavonása esetén.

6. Az alagút kezelőjének jelentést kell készíteni az alábbiak szerint:

- 6.1. Az alagútban bekövetkezett rendkívüli eseményekről:
 - az alagútban közlekedő jármű műszaki hibája,
 - az alagútban közlekedő jármű ütközése,
 - az alagútban keletkezett tűz,
 - az alagúthasználó személyi sérüléssel járó balesete,
 - a rendeltetésszerű alagúti üzemeltetést veszélyeztető üzemi körülmény esetén.
- 6.2. A súlyos személyi sérüléssel vagy halálesettel járó rendkívüli eseményről vizsgálati jelentést is köteles készíteni az alábbiak szerint:
 - elemezni kell az esemény bekövetkezésének körülményeit,
 - megállapításai alapján le kell vonnia a szükséges következtetéseket.
- 6.3. A rendkívüli eseményről szóló jelentést annak bekövetkeztétől számított 8 napon belül, a vizsgálati jelentést 30 napon belül kell továbbítani:
 - az alagút biztonsági tiszt,
 - a Hatósághoz,
 - az érintett segélyszolgálatok részére.
- 6.4. A jelentés tartalmi követelményei:
 - az esemény időpontja,
 - az esemény helye (az alagút és járat, a szelvény megnevezése),
 - az esemény rövid leírása (pl. jármű műszaki hibája, alagúti berendezés hibája, ütközés, tűz),
 - az esemény, baleset körülményeinek leírása (időjárás, forgalom nagysága, stb),
 - az üzemeltető beavatkozásainak leírása (segélykérés, tájékoztatás, forgalomterelés, helyreállítás),
 - intézkedések a kárelhárítás érdekében,
 - a baleset időpontjától a beavatkozó segélyszervezeteknek (alagútüzemeltetői egység, mentők, tűzoltóság, katasztrófavédelem, rendőrség, műszaki mentőegység, stb.) a helyszínen történt intézkedés megkezdéséig eltelt idő,
 - az alagútjárat, vagy forgalmi sáv lezárása: a lezárás időtartama,
 - az alagútbiztonsági rendszerek működése, ill. üzemzavar leírása (segélyhívó telefon, nyomógomb, SCADA, CCTV, poroltó, tűzcsapok, VJT, stb)

- mellékletek (irat, fotó),
- az esemény kockázati besorolása (az alagútüzemre történő hatás, az alagúthasználók biztonságára történő hatás szempontjából),
- a jelentés kelte, kiadmányozó aláírása.

6.5. A vizsgálati jelentés tartalmi követelményei:

A 6.4. pontban foglalt követelmények, és azok kiegészítve az alábbiakkal:

- az alagútkezelői vizsgálat megállapításai és eredményei,
- a segélyszervezetek és a biztonsági tiszt alagútkezelői jelentésre vonatkozó megállapításai,
- az esemény bekövetkezés körülményeinek elemzése,
- a sérült, súlyosan sérült, vagy elhunyt személyek adatai (neve, neme, kora, nemzetisége, szerepe: pl. járművezető),
- a tárgyi elemek roncsolódása, fajtája, helye, mértéke (az anyagi károk, mértéke, károk az alagút szerkezeteiben és berendezéseiben, a járművekben, a rakományban, és a személyes tárgyakban),
- következtetések a hasonló események megelőzése, vagy következményeinek csökkentése érdekében.
- a vészhelyzeti intézkedési terv módosítására tett javaslatok.

6.6. A jelentés és vizsgálati jelentés formai követelményei:

A jelentés első oldala: (fedőlapja):

- a jelentés tárgya és jellege,
- a jelentést kibocsátó szervezet megnevezése, címe és telefonszáma,
- a készítő: (felelős) személy neve és beosztása, és a jóváhagyó (vagy kiadmányozó) neve és beosztása,
- keltezés: hely, év, hó, nap,

A jelentés második oldala:

- a tartalomjegyzék (amely a mellékletekre is kiterjed),

A jelentés harmadik oldala:

- bevezető összefoglalás (egy oldalt meg nem haladó terjedelemben ad a jelentés lényegéről tájékoztatást),

A jelentés további oldalai:

- tartalomjegyzék szerint, tagolt jelentésszöveg, beillesztett sorszámozott ábrák, táblázatok és mellékletek (iratmásolatok, fényképek),

A jelentés záró oldalán:

- a jelentés lezárásának helye és kelte,
- a készítő és jóváhagyó (kiadmányozó) neve, aláírása.

7. Biztonsági gyakorlatokra vonatkozó előírások:

Az alagútkezelőnek és a segélyszolgálatoknak a biztonsági tiszttel együttműködésben az alagútkezelő munkatársai és a segélyszolgálatok részére rendszeres biztonsági gyakorlatokat kell szerveznie az alábbiak szerint:

- minden évben részleges és/vagy szimulációs biztonsági gyakorlatot kell tartani,
- a biztonsági gyakorlatok lehetnek részben asztali, vagy számítógépes szimulációval végrehajtott gyakorlatok, melyek kiegészítő eredményt hoznak,
- legalább négyévente teljes körű biztonsági gyakorlatot kell tartani a lehető legélethűbb körülmények között,
- a gyakorlat során az alagút lezárása nem követelmény,

- a biztonsági gyakorlatok során az alagutat lezárni csak abban az esetben lehet, ha megfelelő módon biztosítható a forgalom biztonságos terelőúton történő lebonyolítása,
 - a biztonsági gyakorlatok az alagútban előzzenek meg minden károsodást,
 - a gyakorlatokat forgatókönyvben kell meghatározni úgy, hogy a szimulált események élethűek legyenek és feleljenek meg a meghatározott események forgatókönyvének, valamint világosan értékelhetők legyenek,
 - a gyakorlatokat az alagút biztonsági tisztnek és a segélyszolgálatoknak közösen értékelniük kell, jelentést kell készíteniük és ajánlásokat kell tenniük az alagút biztonságos üzemelése érdekében.
8. A működési engedély kiadásához az **Országos Rendőr-főkapitányság** a 29000/8972-10/2024.ált. számú, 2024. november 5-én kelt szakhatósági állásfoglalásában hozzájárulását adta az alábbiak szerint:

„Az Építési és Közlekedési Minisztérium Közúti Műszaki Ellenőrzési Főosztály 2024. október 21-én kelt, PAT/5146-69/2024/KÖMEFO iktatószámú kérelme alapján indult eljárás az M85 autótűt Bécsi-dombi alagútpár és kapcsolódó létesítményeinek működési engedélyezése tárgyában. Ezen eljárás keretében hatóságomtól a Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztálya az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 55. § (1) bekezdése alapján szakhatósági állásfoglalás kiadását kérte, mely alapján a rendelkezésemre álló tervdokumentációkat megvizsgálva a szakhatósági hozzájárulásomat megadom.

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

Az eljárás során költség nem keletkezett.”

9. A működési engedély kiadásához a **Győr-Moson-Sopron Vármegyei Kormányhivatal Tűzvédelmi, Iparbiztonsági és Vízügyi Hatósági Főosztály Tűzvédelmi és Iparbiztonsági Osztály** a 30408/1208-2/2024.ált számú, 2024. november 14-én kelt nyilatkozatában hozzájárulását adta az alábbiak szerint:

„... a tárgyi, működési engedélyezési eljárás során a Győr-Moson-Sopron Vármegyei Kormányhivatal Tűzvédelmi, Iparbiztonsági és Vízügyi Hatósági Főosztály Tűzvédelmi és Iparbiztonsági Osztály tűzvédelmi hatáskörében eljárva a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 2. melléklet 2. sorában megjelölt szakkérdésben a nyilatkozatunk a következő:

Az Ügyfél az alagútpár forgalomba helyezéséig a beépített tűzjelző rendszer használatbavételét hatósági határozattal igazolja!”

Jelen működési engedély visszavonásig érvényes.

Az eljárás során eljárási költség nem merült fel.

Ezen határozatot végrehajthatóvá nyilvánítom.

Döntésem a közléssel végleges, ellene államigazgatási úton további fellebbezésnek helye nincs.

A határozat bírósági felülvizsgálata iránt – jogszabálysértésre hivatkozva – közigazgatási pert indíthat a felülvizsgálni kért határozat közlésétől számított harminc napon belül, a hatáskörrel és illetékességgel rendelkező bíróság előtt. A keresetlevél elektronikus formában nyújtható be a <https://epapir.gov.hu/> honlapon keresztül.

Tájékoztatom, hogy a bíróság a pert tárgyaláson kívül bírálja el, a keresetlevélben azonban kérhető a tárgyalás megtartása. A peres eljárás illetékköteles, amelyet a bíróság döntése szerint kell megfizetni.

INDOKOLÁS

Az Építési és Közlekedési Minisztérium – a továbbiakban: Építető – 2024. október 21-én kelt, PAT/5146-69/2024/KÖMEFO iktatószámú kérelmében az M85 autótűt Bécsi-dombi alagút pár és kapcsolódó létesítményeinek működési engedélyezési eljárás lefolytatását és a működési engedély megadását kérte Főosztályomtól.

Az alagút pár és a hozzá kapcsolódó útszakasz építését engedélyező határozatok:

Építési engedély:

Hivatalom jogelődje, Budapest Főváros Kormányhivatala Közlekedési Főosztály által BP/0801/105-49/2017. számon, 2017. augusztus 7-én kiadott, „Az M85 autótűt Fertőrákos csp. - országhatár közötti szakasz (89+000 - 92+950 km sz., 84 sz. főúti ideiglenes visszakötéssel) építésének engedélyezése” tárgyú határozat.

Eltérési engedélyek:

- 1. számú eltérési engedély (az M85 autótűt 90+105 – 90+885 km szelvényei között tervezett Bécsi-dombi alagút kijáratok térségébe tervezett árnyékoló szerkezetek elhagyása tekintetében) Főosztályom BP/0801/00459-15/2020. számú határozata,
- 2. számú eltérési engedély (a tűzcsapfűlkék, segélykérő fűlkék helyének és számának változása tekintetében) Főosztályom BP/0802/00142-26/2021. számú határozata,
- 3. számú eltérési engedély (vészátjárók bővítésének tekintetében) Főosztályom BP/0802/00142-27/2021. számú határozata,
- 4. számú eltérési engedély (az M85 autótűt 92+650 km szelvényétől kialakítandó – módosított – ideiglenes visszakötés) Főosztályom BP/0801/00145-16/2022. számú határozata.

Kiviteli terv jóváhagyások:

- Főosztályom BP/0802/00141-11/2020. számú határozata a Bécsi-dombi alagút zárt szakasz ideiglenes megtámasztásának kiviteli terv jóváhagyására vonatkozóan,
- Főosztályom BP/0802/00142-26/2021. számú határozata a Bécsi-dombi alagút végleges megtámasztás szerkezeti kiviteli terv jóváhagyására vonatkozóan,
- Főosztályom BP/0802/00142-27/2021. számú határozata a Bécsi-dombi alagút vészátjáró elsődleges és végleges megtámasztás szerkezeti kiviteli terv jóváhagyására vonatkozóan,
- Főosztályom BP/0802/00052-13/2022. számú határozata a Bécsi-dombi alagút belső beépítés kiviteli terv jóváhagyására vonatkozóan.

Tárgyi közlekedési építmény 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: 345/2012. Korm. rendelet) 1. melléklet „1.1.62. Az M85 gyorsforgalmi út, Csorna és Sopron, országhatár közötti szakasz megvalósítása.” projektmegnevezés alatt szerepel, így annak, és a magyar építészetéről szóló 2023. évi C. törvény (a továbbiakban: 2023. évi C. törvény) hatálya alá tartozik.

A BP/0801/00782-2/2024. számú, 2024. október 28-án kelt végzésemben tájékoztatást adtam az eljárás megindításáról.

A transzeurópai közúthálózatnak a Magyar Köztársaság területén lévő alagútjaira vonatkozó biztonsági minimumkövetelményekről szóló 18/2007. (II. 20.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 18/2007. (II. 20.) Korm. rendelet) 11/A. § (3) bekezdésében foglaltak szerint az engedély iránti kérelemhez csatolták a biztonsági dokumentációt és a biztonsági tiszt véleményét.

A kérelmet és a csatolt dokumentációt megvizsgálva megállapítottam, hogy a kérelem hiányos, ezért BP/0801/00782-6/2024. számú, 2024. október 30-án kelt végzésemben a kérelmezőt hiánypótlására hívtam fel.

A hiánypótlási felhívást az Építető PAT/5146-74/2024/KÖMEFO számú, 2024. november 7-én kelt levelében és a pótlólagosan megküldött dokumentációban teljesítette.

Az Építető a PAT/151-125/2024/NYUDBLO számú, 2024. november 6-án kelt nyilatkozatában tájékoztatott, hogy

- az alagút létesítéséhez és üzemeltetéséhez szükséges területeket az Építető megszerezte, a terület-igénybevétellel érintett ingatlanok tulajdonviszonyai rendezettek,
- a közúti közlekedésről szóló 1988 évi I. törvény 35/B. § (2) bekezdésében foglaltak szerint már az engedélyezési terv készítésekor 2017. október hónapban bejegyzésre került az ingatlan-nyilvántartásba a tulajdoni lapokra az érintett ingatlanok vonatkozásában a „*Felszín alatti közúttal érintett terület*” bejegyzés,
- Építetőnek nincs tudomása a felszín alatti közútépítéssel érintett ingatlanok vonatkozásában az építés során okozott érdeksérelemről.

A BP/0801/00782-4/2024. és a BP/0801/00782-11/2024. számú leveleimmel megkerestem a 18/2007. (II. 20.) Korm. rendelet alkalmazásában megjelölt segélyszolgálatokat, mint az *egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről* szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 10. Közlekedési ügyek táblázatában megjelölt szakhatóságot, illetve szakkérdésben érintett hatóságot, vagy ügyféli jogállású szervezetet, mint segélyszolgálatokat állásfoglalásaik, nyilatkozataik beszerzése végett.

Az **Országos Rendőr-főkapitányság** a 29000/8972-10/2024.ált. számú, 2024. november 5-én kelt szakhatósági állásfoglalását feltétellel adta meg, melyet a rendelkező rész 8. pontjában határozatomba foglaltam az Ákr. 81. § (1) bekezdése alapján. Állásfoglalását az alábbiakkal indokolta:

„Jelen szakhatósági eljárásban az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. számú melléklet 10. táblázatának 2. pontja alapján az adott útszakasz tervezett közúti jelzései és forgalomtechnikai elemei az adott hely ismeretében közlekedésbiztonsági szempontból való megfelelés tárgyában kellett állást foglalni.

Tekintettel arra, hogy a csatolt tervdokumentációban foglaltak alapján a közlekedésbiztonsági követelmények érvényesülése a vonatkozó szabályozások megtartása mellett nem sérülnek, ezért szakhatósági hozzájárulásom megadása akadályba nem ütközik.

Az előzőekben foglaltakra tekintettel a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.

Hatáskörömet és illetékességemet szakhatósági eljárásban az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. számú melléklet 10. táblázatának 2. pontja határozza meg.

Alkalmazott jogszabályok:

- az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 55. § (1), (2) és (4) bekezdése, 80. § (1) bekezdése; 81. § (1) bekezdése; 85. § (1) bekezdése; 112. §-a, 116. § (3) és (4) bekezdése, 118. §-a,
- az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. számú melléklet 10. táblázatának 2. pontja.”

A **Győr-Moson-Sopron Vármegyei Kormányhivatal Tűzvédelmi, Iparbiztonsági és Vízügyi Hatósági Főosztály Tűzvédelmi és Iparbiztonsági Osztály** a 30408/1208-2/2024.ált számú, 2024. november 14-én kelt

nyilatkozatát feltétellel adta meg, melyet a rendelkező rész 9. pontjában határozatomba foglaltam az Ákr. 81. § (1) bekezdése alapján. Állásfoglalását az alábbiakkal indokolta:

„A szakkérdés vizsgálata során az alábbi jogszabályi előírások kerültek figyelembevételre:

- 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 2. számú melléklet 2. pontja.”

A **Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság Művelési Főigazgató-helyettesi Szervezet Országos Tűzoltósági Főfelügyelőség** a 35000/7779-2/2024.ált számú, 2024. október 30-án kelt levelében az alábbiakról tájékoztatott:

„Tekintettel arra, hogy a **BM OKF Tűzoltósági Főfelügyelőség** a tárgyi létesítmény működési engedélyezési eljárása estén nem rendelkezik szakhatósági hatáskörrel, továbbá nem minősül szakkérdéssel érintett szervnek vagy ügyfélnek, ezért szakhatósági állásfoglalást, szakmai nyilatkozatot/véleményt nem tudunk kiadni a Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Főosztály Gyorsforgalmi Ütügyi Osztály mint eljáró hatóság részére.”

Az eljárás során a bevont segélyszolgálatok közül határozatom kiadásáig az **Országos Mentőszolgálat**, valamint az **Országos Mentőszolgálat Nyugat-dunántúli Regionális Mentőszervezete** nem küldött nyilatkozatot.

Döntésem meghozatalánál figyelembe vettem az alábbi nyilatkozatokat:

- az **Alagút Biztonsági Tiszt** a MKIFU/2442-1/2024. számú, 2024. október 16-án kelt az alagútbiztonsági gyakorlatról készített összefoglaló értékelése,
- az **Alagút Biztonsági Tiszt** a MKIFU/2442-2/2024. számú, 2024. október 17-én kelt nyilatkozata, MKIFU/2442-3/2024. számú, 2024. november 7-én kelt nyilatkozata,
- az **MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.** 2024.október 21-én kelt M85 Bécsi-dombi alagút próbaüzem zárójelentése,
- az **MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.** a KT-KT/Ált/2024/01034/032 számú, 2024. október 21-én kelt nyilatkozata, a KT-KT/Ált/2024/01034/037 számú, 2024. november 7-én kelt nyilatkozata,
- az **Építető PAT/151-116/2024/NYUDBLO** számú, 2024. október 14-én kelt nyilatkozata, PAT/151-125/2024/NYUDBLO számú, 2024. november 6-án kelt nyilatkozata,
- a **Kivitelező SDD Konzorcium 4654/2024/S5/BK** számú 2024. június 20-án kelt nyilatkozata,
- a felelős műszaki vezető 4653/2024/S5/BK számú, 2024. június 20-án kelt nyilatkozata.

A Kérelmező igazolta a létesítmény egészére vonatkozóan (az alagúti és a kapcsolódó, a működéshez elengedhetetlen, de az alagúti műtárgykomplexumon kívüli létesítmény részek (üzemi és irányítási épületek, telepek, a közüzemekkel kapcsolatos biztosító vezetékek és bekötések), hogy minden építési szerelési munkával létrejött elem a valóságnak megfelel.

A rendelkező rész 4. pontjában előírtak teljesítéséhez, – a teljesség igénye nélkül – az alábbi iránymutatást adom:

A Biztonsági dokumentációnak egy alapidokumentációnak kell lennie, a 18/2007. (II. 20.) Korm. rendelet szerkezetét követve kell megadni a kötelező tételeknek való megfelelés ismertetését, és ennek megfelelően szükséges átdolgozni.

A Biztonsági dokumentáció alaki és formai rendszerére nincs konkrét előírás, azonban a szakszerűbb és magasabb fokú üzemeltetés szempontjából célszerű, ha van egy alapidokumentáció, ami a 18/2007. (II. 20.) Korm. rendelet szerkezetét követve adja meg a kötelező tételeknek való megfelelés ismertetését, és ennek az alapidokumentációnak mellékletei vannak, amelyek áttekinthetően rögzítik a részleteket.

Ad.4.2.1-4.2.3.

A Biztonsági dokumentáció több, a dokumentáció használhatósága érdekében szükséges részt nem ismertet, amelyek a működési engedélykérelem benyújtott dokumentációban szerepelnek, de azokat a Biztonsági dokumentáció mellékletében részletesebben kell ismertetni.

A dokumentációkban a létesítmény egyes, a biztonságosság vonatkozásában pontosabb helymeghatározást kívánó elemei (pl. a segélykérő állomások, a harántfolyosók, a tűzcsapfűlkék helye) szelvény számmal kell megadni. (A Biztonsági dokumentáció csak az egymástól való távolságot közli, és a biztonsági dokumentációnak nevezett füzetben nincs is ezekre vonatkozó rajzos rész sem.)

Ad.4.2.4.

Pontosított fogalomhasználat:

A 18/2007. (II. 20.) Korm. rendelet **vészhelyzeti intézkedési terv** készítéséről és használatáról rendelkezik, a benyújtott anyagban ilyen melléklet nincs, hanem a kérelmező „**Veszélyhelyzeti intézkedési terv**” anyagot nyújtott be.

A **járat és az alagút**: Nem egyértelmű a „jobb – bal”, vagy „jobboldali és baloldali”, vagy „A” és „B” járat elnevezése, mert a dokumentumok és a mindennapos szóhasználat egyik kifejezést sem teszi egyértelművé, miután a szemlélés irányától függenek. Vélhetően az út elválasztó sávjában a tengelyvonalon futó szelvényezés lehetett az irányadó, viszont akkor kérdés balról jobbra megszokott írásmódnál miért a jobb járat az „A” járat

Nem helyes a „**vészátjáró**” vagy „**havária átjáró**” elnevezés az alagútjáratok közötti (keleti, vagy nyugati) gyalogosan igénybevehető folyosóra, a 18/2007. (II. 20.) Korm. rendelet harántjáratot, vagy harántfolyosót nevesít.

Az alagútnak a 18/2007. (II. 20.) Korm. rendelet szerint két „**vége**” van, mert az alagútjáratok eleje és vége a forgalom iránya szerint változik. Így az alagút lezárása vagy valamelyik alagútjárat lezárása (és esetleg a másik alagútjárat kétirányúsítása) megkülönböztetendő helyzet.

A 18/2007. (II. 20.) Korm. rendelet szerint a **segélykérő állomások** létesítendőek, amelyek lehetnek oldalfalban kialakított fűlkék, (vagy esetleg oldalfalra szerelt szekrények.) és azt legalább segélykérő telefontal és két tűzoltó készülékkel kell felszerelni. A „segélykérő állomás” elnevezés sem a VIT-ben, sem a Biztonsági Dokumentációnak nevezett leírásban nem fordul elő, de helyesen jelzi, hogy vannak segélykérő fűlkék, és kialakításuk valóban megfelel a segélykérő állomásnál előírtaknak.

A biztonsági dokumentáció 50 m-enként **vész hívó gombot** ír le, ahonnan nyomógombbal lehet jelezni a műszaki hibát, vagy tüzet. Ennek „vész hívó” elnevezése helytelen, mert ez csak eseményjelző szerepű, kommunikációt (nevezetesen hívást) nem közvetít.

A 18/2007. (II. 20.) Korm. rendelet szerint az alagútnak vészhelyzeti (szükség-) áramellátással kell rendelkeznie, helytelen kifejezés a „**vészáramellátás**”.

Az alagúti forgalom **sorképződését** írja, (forgalomirányítási mátrix 4 db #27 melléklet) noha az helyesen **torlódás**, vagy **torlódásos forgalom**.

A fentiekben észrevételezett fogalmak terén a módosított dokumentáció – amennyiben az az értelmezhetőséget megkönnyíti – a továbbiakban is használhatja zárójeles formában a jelenlegi megnevezéseket.

A biztonsági dokumentáció nem tartalmazhat szándékokat, igényeket, feladatokat, hanem rendszert, helyzetet, állapotot kell ismertetnie.

„Az átjárókban túlnyomást kell biztosítani.” helyett pl. Vészhelyzetben a szellőztetési rendszer a harántfolyosókban automatikusan túlnyomást biztosít. A vezérlő rendszer az ajtó nyitásával egyidőben indítja el a túlnyomás szolgáltatását.

A kérelem mellékleteként benyújtott üzembe helyezési biztonsági dokumentációt megvizsgáltam. Megállapítottam, hogy az eljárás során tett nyilatkozatok, a helyszíni szemléken tapasztaltak, az Alagút Biztonsági Tiszt, a Mérnök és a szakhatóság, illetve szakkérdésben érintett hatóság nyilatkozatai, valamint az alagút biztonsági rendszerek működésének eredményessége alapján az alagút a rendelkező részben rögzített kialakítással a működéséhez szükséges biztonsági minimumkövetelményeket kielégíti.

Megállapításra került, hogy az alagút az önmagában biztonságosan működni képes az önálló biztonságos használatára vonatkozó az összes tárgyi, eszköz-, személyi-, szabályozási és szervezési vonatkozásával együtt, mivel az Engedélykérő igazolta a működési engedély kiadása érdekében a biztonsági követelményeknek való megfelelést, mely alapján az alagút a rendeltetésszerű használatra alkalmas, ezért a működési engedélyt megadtam. A hosszútávú működésre figyelemmel minden részletre kiterjedő, teljes körű szabályozottság érdekében kisebb mértékű felülvizsgálatokat és kiegészítéseket írtam elő a rendelkező részben, határidő megadásával.

Az útügyi hatósági eljárások díjairól szóló 26/1997. (XII. 12.) KHVM rendelet alapján a tárgyi eljárás nem díjköteles, egyéb eljárási költség nem merült fel, ezért az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 129. § szerint rendelkeznem nem kellett.

Az eljárást a 18/2007. Korm. rendelet és az Ákr. előírásai alapján folytattam le.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 29/B. § (4) bekezdése alapján jelen határozatot fellebbezésre tekintet nélkül végrehajthatóvá nyilvánítottam.

A 2023. évi C. törvény 198. § (2) bekezdés c) pontja szerint az ügyintézési határidő az eljárás megindulásától számított harminc nap, azaz 2024. november 20.

Tekintettel arra, hogy jelen döntésemet az BP/0801/00782-2/2024. számú végzés I. fejezet, 1. pontjában megjelölt határidő lejártá előtt hoztam meg, ezért a végzés I. fejezet, 3. pontja szerinti intézkedéseknek nincs helye, az ügyintézés határidőn belül megtörtént.

Hivatalom hatáskörét a 18/2007. Korm. rendelet 5. § (1) bekezdése, 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) bekezdés a) pontja állapítja meg.

Határozatomat az Ákr., a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény, a 2023. évi C. törvény, a 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet, a Kkt., a 18/2007. Korm. rendelet, a 93/2012. Korm. rendelet, valamint az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet előírásai és a vonatkozó útügyi műszaki utasításrendszerben foglaltak alapján hoztam meg.

A bírósági felülvizsgálat lehetőségét az Ákr. 114. § (1) bekezdése és a közigazgatási perrendtartásról szóló 2017. évi I. törvény (a továbbiakban: Kp.) alapján biztosítottam.

A bíróság illetékessége a Kp. 13. § (3) bekezdés a) pontján alapul.

A Kp. 39. § (1) és (2) bekezdése értelmében:

- „(1) A keresetlevelet – ha törvény eltérően nem rendelkezik – a vitatott közigazgatási cselekmény közlésétől számított harminc napon belül kell a vitatott cselekményt megvalósító közigazgatási szervhez benyújtani.(...)*
- (2) A jogi képviselő nélkül eljáró felperes a keresetlevelet jogszabályban meghatározott nyomtatványon is előterjesztheti.”*

Határozatom hivatalos iratként történő közlését az Ákr. 85. § (3) bekezdése, a kézbesítés útján való közlést – az Építetővel, valamint az útkezelővel, és a közreműködő szakhatósággal, szakkérdésben érintett hatósággal, ügyféli jogállású szervezetekkel – mint segélyszervezetek – a 93/2012. Korm. rendelet 14. § (1) bekezdése írja elő.

A döntés hirdetményi úton történő közléséről az Ákr. 88. § (1) bekezdés c) pontja, és a 2023. évi C. törvény 196. § (1) bekezdése rendelkezik.

A 2023. évi C. törvény 196. § (2) bekezdése értelmében a döntés közlésének napja a döntésről szóló hirdetmény kifüggesztését követő ötödik nap.

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

Budapest, - dátum a digitális aláírás szerint

dr. Sára Botond főispán megbízásából:

dr. Szabó Tamás
főosztályvezető

Kapják:

- | | |
|--|-------------------|
| 1. Építési és Közlekedési Minisztérium
Útépítési Beruházások Támogatásáért Felelős Helyettes Államtitkárság | KRID: 661766363 |
| 2. MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. | Cégkapu: 32028713 |
| 3. MKIF Infrastruktúra Üzemeltető Zrt. | Cégkapu: 32028610 |
| 4. Országos Rendőr-főkapitányság | KRID: 105147968 |
| 5. Győr-Moson Sopron Vármegyei Rendőr-főkapitányság | KRID: 105147968 |
| 6. Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság
Országos Tűzoltósági Főfelügyelőség
Fülep Zoltán tűzoltó dandártábornok | KRID: 723206798 |
| 7. Győr-Moson-Sopron Vármegyei Kormányhivatal
Tűzvédelmi, Iparbiztonsági és Vízügyi Hatósági Főosztály | KRID: 673150983 |
| 8. Győr-Moson-Sopron Vármegyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság
Igazgatóhelyettesi szervezet | KRID: 305233304 |
| 9. Országos Mentőszolgálat | KRID: 541400744 |
| 10. Országos Mentőszolgálat Nyugat-dunántúli Regionális Mentőszervezet
Fogarasi Zoltán vezető mentőtiszt | KRID: 541400744 |
| 11. Szarka Zsolt László alagútbiztonsági tiszt | Cégkapu: 32028610 |
| 12. Dömper Kft., mint az SDD Konzorcium vezető tagja | Cégkapu: 10229105 |