



**M25 autóút, Maklári csomópont és bekötés  
tervének elkészítése**

**ENGEDÉLYEZÉSI TERV**

Tervszám: 59816

**E0 Előzetes vizsgálati dokumentáció**

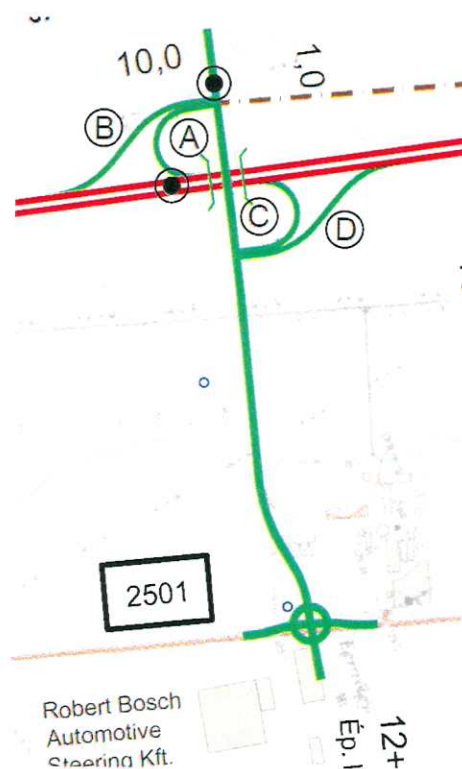


Székhely: H-8900 Zalaegerszeg, Batsányi J. u. 9.  
Iroda: H-8900 Zalaegerszeg, Köztársaság u. 8.  
Tel./fax: +36-92/598-757, +36-30/247-56-29  
E-mail: [info@pannonway.hu](mailto:info@pannonway.hu)  
Web: [www.pannonway.hu](http://www.pannonway.hu)



EVD

M25 autóút, Maklári csomópont és bekötés tervéhez



Megbízó: Robert Bosch Automotive Steering Kft.

Vállalkozó: Pannonway Építő Kft.

Alvállalkozó: Frama01dBH Kft.

Készítette: Buna Béla PhD, környezetvédelmi szakértő

Budapest  
2016. Szeptember

## TARTALOMJEGYZÉK

1. Bevezetés, előzmények.....	2
1.1. Bevezetés.....	2
1.2. Előzmények.....	2
2. Alapadatok.....	3
2.1. A tevékenység volumene .....	3
2.2. A telepítés és működés megkezdésének a várható időpontja és időtartama.....	4
2.3. A tervezési szakasz bemutatása .....	4
2.4. Terület igénybevétel.....	5
2.5. Az építés és üzemelés főbb munkafolyamatai .....	5
2.6. Magyarországon új és külföldön már alkalmazott technológia bevezetése .....	5
3. Hatótényezők, hatásviselők, hatások, hatásterületek.....	6
4. Környezeti elemek és veszélyeztető tényezők vizsgálata.....	6
4.1. Talaj, felszín alatti víz .....	6
4.2. Felszíni víz .....	6
4.3.1. Alapállapot.....	7
4.3.2. Építési állapot .....	7
4.4. Természetvédelem és élővilág védelme.....	8
4.5. Települési környezet.....	8
4.6. Zajterhelés .....	8
4.7. Táj .....	10
4.8. Hulladék .....	10
5. Összefoglalás.....	10
6. Országhatáron áttérjedő hatások.....	10
7. Monitoring működésére tett javaslat.....	11
8. Mellékletek .....	11



## **1. BEVEZETÉS, ELŐZMÉNYEK**

### **1.1. Bevezetés**

Jelen tervdokumentáció az M25 autópálya déli szakaszának (9+287,93 km szelvénytől 10+909,59 km szelvényig), a távlati 251 sz. főúttal alkotott csomópontját, illetve a távlati 251 sz. főút és a 2501 j. ök. út körforgalmú csomópontjának engedélyezési tervét tartalmazza. Az M25 autópálya csomóponti szakasza csatlakozik a korábban tervezett M25 autópálya déli szakaszához (Tervező: Pannonway Építő Kft., Tervszám: 89415-D).

A tervezést érintő terület Maklár település közigazgatási területén helyezkedik el.

### **1.2. Előzmények**

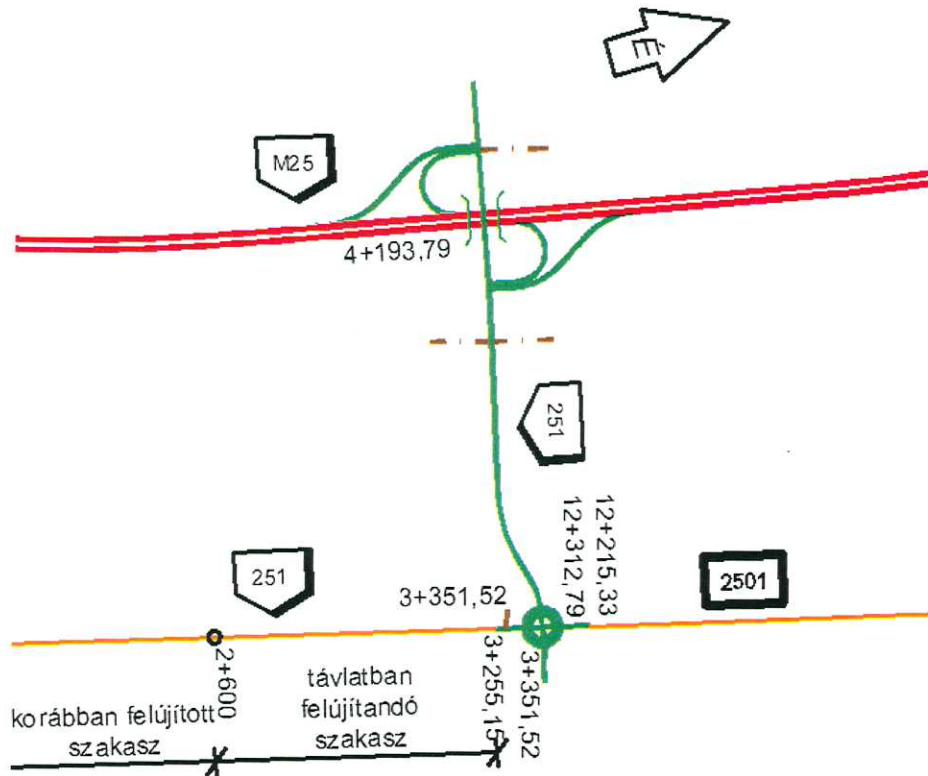
A terv előzményeként a 251 sz. főút tervét kell említeni, melynek engedélyezési terve 2015. augusztus 07-én a Heves Megyei Kormányhivatal Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály, Ütügyi osztályától H-KF/ÚT/NS/A/292/143/2015. iktatószámmal az építési engedélyt megkapta. Az építési engedély 2015. augusztus 31-én jogerőre emelkedett (H-KF/ÚT/NS/A/292/162/2015). Az akkori elképzelések szerint Eger elérése az M3 autópálya felől a 33 sz. főúton és a 251 sz. főúton keresztül történt volna. Ehhez a 2501 j. ök. út Füzesabonyi körforgalom és 251 sz. főút tervezési szakasz eleje közti útszakaszt másodrendű főúti kategóriának megfelelő paraméterekkel felújítottak.

A terv következő előzménye az M25 autópálya déli szakaszának engedélyezési terve, melyet a jelen terv kiegészít egy újabb csomóponttal, és Maklár települést is bekapcsolja az gyorsforgalmi útba.

Az autópálya déli szakasza a Nemzeti Közlekedési Hatóság UVH/UH/1021/63/2016. iktatószámú határozata alapján, valamint a Heves Megyei Kormányhivatal H-KF/UT/NS/A/563/03/2016. iktatószámú határozata alapján építési engedélyt kapott, 2016. október 14-én, illetve 2016. szeptember 29-én. Az Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség környezetvédelmi engedélyt adott ki OKTF-KP/7521-62/2016. iktatószámon 2016. október 28-án.

Jelen terv készítésével párhuzamosan a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. K-18823/2016. iktatószámú levelében a tervezett útszakasz útkategóriába sorolását és útszámmal történő azonosítását kérte a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központtól (továbbiakban: KKK), 2016. november 17-én. A Megrendelővel és a Magyar Közút NZrt-vel folytatott egyeztetések során kirajzolódott, hogy az új, M25 autópálya és 2501 j. ök. út közti hálózati elem 251 sz. másodrendű főútként fogja a forgalmat lebonyolítani. Emellett a Füzesabonyi és a jelen terv szerint tervezett körforgalom között a 2501 j. ök. út is 251 sz. főútként fog üzemelni. Erről jelen tervfázisban még nem érkezett hivatalos állásfoglalás a KKK-tól. Ezzel együtt a 2501 j. ök. út korábban már felújított szakasza és a jelen terv szerint tervezett körforgalom közötti 655,15 m hosszú útszakaszt másodrendű főúti paramétereknek megfelelően fel kell újítani.

A távlati útszámozást és szelvénytárazozást a következő ábrán szemléltetjük:



#### Az építés célja:

Az autótút új kapcsolatának építésével elérni kívánt kiemelt célok az alábbiak:

- A Bosch Kft. Maklári gyártelep elérésének javítása.
- Maklár életkörülményeinek javítása (forgalomcsökkentés, zaj-, rezgés- és légszennyezés csökkentése).
- Az úthasználók járműüzemeltetési költségeinek csökkentése.

Jelen vizsgálat célja a távlati főút és ezzel az M25 autótút és Maklár közötti kapcsolat környezetre gyakorolt hatásának meghatározása.

## 2. ALAPADATOK

### 2.1. A tevékenység volumene

Környezetterhelési szempontból meghatározó a várható forgalom nagysága. A Pannonway Kft. által rendelkezésünkre bocsátott forgalmi adatok az 1. táblázatban láthatók:

1. táblázat  
Az M25 autótút és a 2501 j. ök. út között, J/nap

	Szgek, ktgk	Tgk	Ntgk	Busz	EÁNF
2019	1408	27	55	32	1522
2034	1808	34	81	36	1959



## 2.2. A telepítés és működés megkezdésének a várható időpontja és időtartama

Az építés várható megkezdése: 2018

A forgalomba helyezés várható időpontja: 2019

## 2.3. A tervezési szakasz bemutatása

A tervezett létesítményeket az Átnézeti helyszínrajz tartalmazza.

A tervezéssel érintett terület Maklár külterületén helyezkedik el. A beruházás szántó területeket érint.

A 2501 j. ök. út tervezési szakasza a 12+215 km sz-ben kezdődik, a meglévő tengelyhez kapcsolódóan. A tervezési szakaszon a tengely végig egyenes. A tervezési szakasz vége a 12+409 km szelvényben található. A 12+312 km szelvényben helyezkedik el a körforgalmú csomópont középpontja. A csomóponthoz a keleti oldalon a Bosch Automotive Steering Kft. bekötőútja, nyugati oldalon pedig a távlati 251 sz. főút csatlakozik.

Az út tervezési szakaszának hossza: 1114 m.

A tervezett út a körforgalmú csomópont középpontjából indulva egy balos ívvel kerüli el a vízmű területét, majd egy hozzá inflexiósan csatlakozó jobbos ívvel a major területét. Az ezt követő ~230 m hosszú egyenes szakasz után következő 6000 m sugarú átmeneti íves körívvel éri el az M25 autótutat, amit egy híddal keresztez 0+842 km szelvényben. A gyorsforgalmi úttal egy átlós fél lóhere típusú külön szintű csomóponttal teremt kapcsolatot. Az úthoz a szelvényezés szerinti jobb oldalon kapcsolódik az Sz-7 j. szervízút a 0+979 km szelvényben. A tervezési szakasz a 1+114 km szelvényben ér véget a terepszintre levezetett földmunkával, az esetleges továbbépítés lehetőségét fenntartva.

A magassági vonalvezetés a tervezési szakasz első 200 méterén a terepet követi, majd egy 3,50 %-os emelkedő utáni 5500 m sugarú domború ív következik, utána az M25 autótutat 0,80 %-os esésben keresztezi. A tervezési szakasz végén a pályaszint 8,00 %-os eséssel éri el a terep szintjét.

### 2.3.1. Műtárgyak

Mértékadó alsó él:	144.22 mBf
Szabad nyílások:	22,00+22,00
Támaszközök:	23,05+23,05
Felszerkezet hossza:	47,00 m
Szegély hossza:	55,00 m
Híd keresztmetszete:	50+10,13+50=11,13 m
Alapozás:	fúrt cölöpalapozás
Felszerkezet:	FCL-90+20+25 cm vb lemez
Híd teherbírása:	Közúti „A” e-UT 07.01.12:2011 szerint

### 2.3.2. Csomópont

Az M25 autóúton 1 db csomópont létesül:

- a 10+100 km sz-ben a távlati 251 sz. főút keresztezésében külön szintű átlós fél-lóhere alakú csomópont.

A 2501 j. ök. úton 1 db csomópont létesül:

- a 12+324 km sz-ben a távlati 251 sz. főút és a Bosch bekötőút keresztezésében körforgalmú csomópont.

### 2.3.3. Kapcsolódó létesítmények

A körforgalmú csomópont környezetében egy-egy buszöböl létesül, a körforgalom környezetében közvilágítás is lesz. A 2501 j. ök. út mentén víz, elektromos földkábel, kisfeszültségű közvilágítás földkábel, gáz, bányászati hírközlőkábel kiváltása szükséges. A távlati 251 sz. főutat keresztező közép- és nagyfeszültségű légvezetéseket szabványosítani kell.

### 2.3.4. A tervezett út kezelője

Magyar Közút NZrt. Heves Megyei Igazgatósága

### 2.4. Terület igénybevétele

A tervezett nyomvonal Heves megyében Maklár települést érinti. A nyomvonal elsősorban szántóterületeken halad. A terepviszonyok dombvidéki jellegűek.

A beruházás által igénybevett terület közelítőleg:  $1100 \times 15 = 16500 \text{ m}^2$ .

### 2.5. Az építés és üzemelés főbb munkafolyamatai

Környezetvédelmi szempontból fontosabbak:

- Fakivágás, bozótirtás – az előkészítő munkákhoz tartozik.
- Humuszleszedés – Ezt a részsűkre és az árkok felületére használják.
- Közműkiváltások és ellátó vezetékek építése.
- Földmunkák.
- Burkolatépítés – útalap építése, aszfaltozás.
- Egyéb műszaki létesítmények építése.
- Fűvesítés, és növénytelepítés.

### 2.6. Magyarországon új és külföldön már alkalmazott technológia bevezetése

Az építés a Magyarországon jelenleg általánosan használt építési technológiával történik.



### 3. HATÓTÉNYEZŐK, HATÁSVISELŐK, HATÁSOK, HATÁSTERÜLETEK

A vizsgált környezeti elemek és rendszerek:

- talaj, felszín alatti víz
- felszíni víz
- levegő
- élővilág: ember, növény, állat
- épített környezet
- táj (a környezet egésze)

Veszélyeztető tényezők:

- zaj, rezgés
- hulladék

A hatásterület az a terület, ahol a hatások a jogszabályokban rögzített mértékben érzékelhetők. A hatásterület lehatárolásánál a 20/2001. (II. 14.) Kormányrendelet 2. sz. mellékletében foglaltakat vesszük figyelembe.

### 4. KÖRNYEZETI ELEMÉK ÉS VESZÉLYEZTETŐ TÉNYEZŐK VIZSGÁLATA

#### 4.1. Talaj, felszín alatti víz

A tervezési területen zömmel, erősen savanyú, közepes szerves anyag tartalmú, 50-40 talajérték számú csernozjom barna erdőtalajok találhatók.

A talajvíz szintje 2-4 m között található nagyjából kalcium-magnézium-hidrokarbonátos, a Rima közelében nátriumos is. A legközelebbi hidrogeológiai védőövezet B-zónája ~2800 méterre található a tervezési területtől.

A különbszintű csomópontnál az M25 oldalárkainak végső befogadója a Laskó-patak. A távlati főút északi oldalának vizei a Rima-patakba folynak. A távlati főút déli oldalának vizei pedig a 2501 j. ök. út meglévő oldalárkába.

#### 4.2. Felszíni víz

A tervezési területen a vízfolyások vízminősége általában III. osztályú. A Rima mért minőségi jellemzői: pH: jó, vezetőképesség: tűrhető, nitrát: szennyezett,  $KOI_k$ : kiváló, TPH: tűrhető, kadmium: jó.

A területre eső csapadékvizek az út menti árkokba folynak, ahonnan a nyomvonal elején a meglévő 2501 j. ök. út árkaiba, a nyomvonal végén pedig az M25 autópálya árkaiba jutnak.

#### 4.3. Levegőszennyezés

A gépjárművek kipufogógázaiából a levegőbe kerülő szennyezőanyag-koncentrációt a következő komponensekre szokás vizsgálni:

- szénmonoxid (CO), összes szénhidrogén (CH)
- nitrogén-oxid (NO), nitrogén-dioxid (NO<sub>2</sub>)
- kén-dioxid (SO<sub>2</sub>), korom
- benzol, PM<sub>10</sub>



A tervezési területen jelenleg csak a mezőgazdasági alap-légszennyezettség és a 2501 j. ök. út forgalmából adódó szennyezettség észlelhető.

#### 4.3.1. Alapállapot

A környezeti levegő szennyezettségét befolyásolja az uralkodó szélirány és szélesség. A beruházás térségében leggyakrabban (30 %) ÉNy-i irányból fúj a szél és a szélesség átlaga 2-3 m/s. A szélirány az érintett település szempontjából nem kedvező, viszont a szélesség gyorsítja a levegő tisztulását. A levegőszennyezettség a szennyező forrás közelében szélcsendes időben a legnagyobb, ezért az előrebecsléseknél nem a legnagyobb szélességgel számoltunk. Miután a levegőszennyezés hígulása szempontjából a legkedvezőtlenebb állapot a szélcsend, a számításokat 0-1 m/s szélességre szokás elvégezni.

Az alapszennyezettséget illetően nem rendelkezünk mérési adatokkal, az alapszennyezettség értékét ezért közelítőleg RLUS márkanevű, az Anstalt für Strassenwesen által általános használatra javasolt szoftver segítségével becsültük és az eredmény a 2. táblázatban látható (*közepes méretű település, átlagos légszennyezettség*).

Tájékoztató jelleggel adtunk adatot a PM<sub>2,5</sub> porszennyezésre is, mert az EU, a 2,5 mikronnál kisebb szennyezések veszélyességére tekintettel, erősen szorgalmazza ennek a jellemzőnek a használatát.

2. táblázat  
**A tervezési terület alapszennyezettsége, µg/m<sup>3</sup>**

	CO	NO <sub>2</sub>	SO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2,5</sub>	Benzol	BaP*
<b>Alap</b>	300	25	5	26	18	2	0,00000

\*benz(a)pirén

#### 4.3.2. Építési állapot

Az építés alatti levegőszennyezés alapvetően porszennyezés, amelyet a földmunka-gépek, ill. a földszállító tehergépkocsik okoznak. Építés közben további porszennyezés várható a földmunkák során, mely az előzőhöz adódik, de annál lényegesen kisebb mértékű.

A hatásterület nagyságának meghatározása szempontjából a földmunka fázis tekinthető mértékadónak.

Miután a távlati főút célszerűen az M25 autópályával egy időben készül, így a főút építési levegőszennyezése az autópályát okozott szennyezés mellett elhanyagolható. Az autópályát építési levegőszennyezéséről pedig az autópályát környezeti hatástanulmányában megállapítottuk, hogy az lényegében az építési területen belül marad.

#### 4.3.3. Üzemi állapot

A megépült távlati főút környezetében várható levegőszennyezést lényegében – 2501 j. ök. út közvetlen környezete kivételével a távlati főút és az M25 autópályát forgalma határozza meg. A levegőszennyezés számításához kiindulási adatnak a nemzetközi gyakorlatban az összes járműszám és a nehézjármű arány paraméter párt tekintik.

Ezek az adatok esetünkben:

2019:	ÁNF:	1522 J/nap, p:	7,5 %
2034:	ÁNF:	1959 J/nap, p:	7,7 %
2049:	ÁNF:	2272 J/nap, p:	9,2 %

Az általunk használt német RLU S szoftvernél az bevihető ÁNF alsó értéke 5000 J/nap, így az üzemi állapotban várható levegőszennyezés értéket illetően becslésekre kényszerülünk. Kiszámítottuk, hogy mennyi lenne a napi szennyezettség ÁNF=5000 J/nap értéknél és bizonyosak lehetünk abban, hogy ennél a tényleges szennyezettség kevesebb lesz. A 3. táblázatból látható, hogy a távlati főút által okozott levegőszennyezés az alapszennyezettség mellett várhatóan elhanyagolható lesz.

3. táblázat

**Levegőszennyezettség ÁNF=5000 J/nap és p=9 % forgalom esetén, az út tengelyétől d=25 m távolságban, µg/m<sup>3</sup>**

	CO	NO <sub>2</sub>	SO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2,5</sub>	Benzol	BaP*
<b>Többség</b>	9	5,2	0,01	0,9	0,6	0,04	0,00001

#### 4.4. Természetvédelem és élővilág védelme

A távlati főút nem érint Natura 2000 területet, egyéb természetvédelmi területet, a területfoglalása is csekély, így megépülése várhatóan az építés egyik fázisában sem okoz természet- és élővilág védelmi problémát.

#### 4.5. Települési környezet

A távlati főút Maklár külső területén épül, egy mezőgazdasági majorság mellett halad el és (elhanyagolható mértékben) a 2501 j. ök. út forgalmát is növeli.

#### 4.6. Zajterhelés

##### 4.6.1. Alapállapot

Alapállapotban a leendő főút környezete zajterhelését az M25 autópályát és a 2501 j. ök. út forgalma határozza meg. A távlati 251 sz. főúthoz legközelebbi majorsági épület az M25 autópályától 665 m, a 2501 j. ök. úttól 140 m távolságra van. A környezetvédelmi hatástanulmány zajtérképéről leolvasva az M25 autópályától származó zajterhelés a fenti távolságban nappal/éjjel: 52,0/44,0 dB, a 2501 j. ök. úttól 56,0/48,0 dB. Maklár beépített területén a távlati főút tervezett 2501 j. ök. úti körforgalmi csomópontjához legközelebbi lakóépület távolsága d=706 m. Természetvédelmi oltalom alatt álló terület nincs a távlati főút környezetében.



#### 4.6.2. Építési állapot

A távlati 251 sz. főút építése célszerűen az M25 autópályával egy időben történik. A földszállítás történhet ugyanazon az útvonalon, így a többlet mennyiség az M25 építésénél meghatározott földmennyiség mellett elhanyagolható.

A földmunkákat illetően, korábbi méréseink alapján a legzajosabb talajegyengetési művelet zaja  $d=25$  m távolságban  $L_{Aeq}=75,0$  dB,  $d=10$  m távolságban  $L_{Aeq}=79,0$  dB.

Miután az építés túlnyomórészt gazdasági területen és csak nappal történik, amikor a megengedett zajterhelési határérték érték a 27/2008. (XII.3.) KvVM-ZüM rendelet 2. melléklet utolsó sora, harmadik oszlopa) szerint 1 hónap és 1 év közötti építési időtartam esetén 70 dB, lényegében csak a majorsági épületek közelében van nagyobb gondosságra és odafigyelésre szükség.

#### 4.6.3. Üzemi állapot

A várható zajterhelést a távlati 251 sz. főút környezetében az 1. táblázatban lévő forgalmi adatokból kiindulva a 25/2004. (XII.20.) KvVM rendelet 2. sz. melléklete szerint számítottuk és a nyomvonalától,  $d=25$  m távolságra határoztuk meg. Forgalmi jelleg: kis éjszakai forgalom, sebesség  $v_1=v_2=v_3=70$  km/h, burkolat: 0, távolságszorító: 12,5. Az alapul vett forgalmi adatok a következők:

2019:	I. akusztikai járműkategória:	1408 db jármű/nap
	II. akusztikai járműkategória:	59 db jármű/nap
	III. akusztikai járműkategória:	55 db jármű/nap
2034:	I. akusztikai járműkategória:	1808 db jármű/nap
	II. akusztikai járműkategória:	70 db jármű/nap
	III. akusztikai járműkategória:	81 db jármű/nap
2049:	I. akusztikai járműkategória:	2063 db jármű/nap
	II. akusztikai járműkategória:	88 db jármű/nap
	III. akusztikai járműkategória:	121 db jármű/nap

A számítást 2019 és 2034 évekre végeztük el,  $d=7,5$  m,  $d=10$  m (a gazdasági épületek legkisebb távolsága) és  $d=25$  m referencia távolságokra. A számítási eredmények a 3. táblázatban láthatók.

4. táblázat  
Várható zajterhelés a távlati 251 sz. főút környezetében

Év	Távolság, m	Zajszint, $L_{Aeq}$	
		Nappal	Éjjel
2019	7,5	63,2	54,4
	10,0	61,7	52,8
	25,0	56,7	47,8
2034	7,5	64,4	55,5
	10,0	62,8	54,0
	25	57,9	49,0



A megengedhető zajterhelés a főút környezetében (27/2008. (XII.3.) KvVM-ZüM rendelet 3. melléklet utolsó sora, harmadik oszlopa) gazdasági területen, kiszolgáló úttól származó zajra nappal  $L_{TH}=65$  dB, éjszaka:  $L_{TH}=55$  dB, azaz a távlati főút nem okoz a megengedettnél nagyobb zajterhelést.

Az M25 autópályát környezetvédelmi hatástanulmánya foglalkozott az autópályát 2501 j. ök. útra gyakorolt hatásával. A KHT alapján az M25 autópályát megépítése után („vele” állapot) 2034-ben a 2501 j. ök. út várható zajterhelése (nappal/éjjel)  $d=7,5$  m távolságban az út tengelyétől a 0,000--2+954 km szelvények között: 71,5/62,6 dB, a 2+954-3+500 km szelvények között 69,7/60,7 dB, azaz a távlati főút forgalma csak egy két tizeddel növeli a 2501 j. ök. út zajterhelését, ami észlelhetetlen.

#### 4.7. Táj

A távlati főúthoz egy műtárgy (híd) épül. A műtárgy a tájképi hatást romboló elem, de az így kialakuló helyzetben növénytelepítéssel az üzemi út és a táj kapcsolata javítható.

A távlati főút a 0+160-0+200 km közötti szakaszán akácós erdőfolt kivágásra kerül. A távlati főúthoz külön növénytelepítési terv készül.

#### 4.8. Hulladék

A távlati főút építése során veszélyes hulladék (olajos hulladékok, festékmarmadványok, akkumulátor) és egyéb hulladék (pl. zöldhulladék) is várhatóan csak elhanyagolható mennyiségben keletkezik.

Az építési hulladék gyűjtése és gyűjtőhelyre szállíttatása az építési vállalkozó feladata, amely tevékenység az építés megkezdése előtt a kooperációs tervekben rögzítésre kerül. Az építés befejezése után a hulladékkezelést és elszállíttatást a Magyar közút veszi át és a tevékenységet a vonatkozó rendeletnek megfelelően végzi.

### 5. ÖSSZEFOGLALÁS

Az üzemi út megvalósítása az elvégzett vizsgálat alapján a környezetet elhanyagolható mértékben terheli, a beruházás megvalósításának környezetvédelmi akadálya nincs.

### 6. ORSZÁGHATÁRON ÁTTERJEDŐ HATÁSOK

Nincsenek.

## **7. MONITORING MŰKÖDÉSÉRE TETT JAVASLAT**

A környezetterhelés monitorozására nincs szükség.

Budapest, 2016.09.22.



Buna Béla PhD  
ügyvezető

## **8. MELLÉKLETEK**

Jogosultságok igazolása  
Áttekintő térkép  
Átnézeti helyszínrajz



**Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara**

Telefon: (1) 455-88-60 Fax: (1) 455-88-69  
Cím: Budapest IX. kerület 1094 Angyal utca 1-3.  
Honlap: <http://www.bpmk.hu>

Ügyszám: 1048/2/01/2016

Ügyintéző neve: Hujbert-Biró Olga

Tárgy: Hulladékgazdálkodási szakértő tevékenység engedélyezése

**HATÁROZAT**

Név: Dr. Buna Béla

Lakcím: 1126 Budapest Súlyom utca 17.

Végzettségek:

okl. közlekedésmérnök (száma: 578/1966, kelte: 1966/06/22)

okl. villamosmérnök (száma: 262/1974, kelte: 1974/08/05)

okl. környezetmérnök (száma: MKMLKM-325/2015, kelte: 2015/12/18)

Kamarai nyilvántartási szám: 01-4583

számára az alábbi tevékenység folytatását engedélyezem, ezzel egyidejűleg a jogosultságot a Magyar Mérnöki Kamara által vezetett névjegyzékbe bejegyzem:



**SZKV-1.1. - Hulladékgazdálkodási szakértő**

Az engedély határozatlan ideig érvényes.

A határozatot a tervező- és szakértő mérnökök, valamint építészek szakmai kamaráiról szóló 1996. évi LVIII. törvény 42. §-ában és a környezetvédelmi, természetvédelmi, vízgazdálkodási és tájvédelmi szakértői tevékenységről szóló 297/2009. (XII. 21.) kormányrendeletben biztosított hatáskörömben hoztam.

A határozat a kérelemnek helyt adott, ezért a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény 72. § (4) bekezdése alapján az indokolást és a jogorvoslatról szóló tájékoztatást mellőztem.

Kelt: 2016. május 17.

p.h.    
Dr. Ronkay Ferenc  
titkár

**Kapják:**

1. Dr. Buna Béla (1126 Budapest Súlyom utca 17.)
2. Irattár

Kelt: 2016. május 17.

1/1. oldal

Ügyszám: 1048/2/01/2016





**Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara**

Telefon: (1) 455-88-60 Fax: (1) 455-88-69  
Cím: Budapest IX. kerület 1094 Angyal utca 1-3.  
Honlap: <http://www.bpmk.hu>

Ügyszám: 1049/2/01/2016

Ügyintéző neve: Hujbert-Biró Olga

Tárgy: Levegőtisztaság-védelem szakértő tevékenység engedélyezése

**HATÁROZAT**

Név: Dr. Buna Béla

Lakcím: 1126 Budapest Sólyom utca 17.

Végzettségek:

okl. közlekedésmérnök (száma: 578/1966, kelte: 1966/06/22)

okl. villamosmérnök (száma: 262/1974, kelte: 1974/08/05)

okl. környezetmérnök (száma: MKMLKM-325/2015, kelte: 2015/12/18)

Kamarai nyilvántartási szám: 01-4583

számára az alábbi tevékenység folytatását engedélyezem, ezzel egyidejűleg a jogosultságot a Magyar Mérnöki Kamara által vezetett névjegyzékbe bejegyzem:


**SZKV-1.2. - Levegőtisztaság-védelem szakértő**

Az engedély határozatlan ideig érvényes.

A határozatot a tervező- és szakértő mérnökök, valamint építészek szakmai kamaráiról szóló 1996. évi LVIII. törvény 42. §-ában és a környezetvédelmi, természetvédelmi, vízgazdálkodási és tájvédelmi szakértői tevékenységről szóló 297/2009.(XII. 21.) kormányrendeletben biztosított hatáskörömben hoztam.

A határozat a kérelemnek helyt adott, ezért a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény 72. § (4) bekezdése alapján az indokolást és a jogorvoslatról szóló tájékoztatást mellőztem.

Kelt: 2016. május 17.

  
.....  
Dr. Ronkay Ferenc  
titkár  
p.h.

Kapják:

1. Dr. Buna Béla (1126 Budapest Sólyom utca 17.)
2. Irattár

Kelt: 2016. május 17.

1/1. oldal

Ügyszám: 1049/2/01/2016



**Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara**

Telefon: (1) 455-88-60 Fax: (1) 455-88-69  
Cím: Budapest IX. kerület 1094 Angyal utca 1-3.  
Honlap: <http://www.bpmk.hu>

Ügyszám: 1050/2/01/2016

Ügyintéző neve: Hujbert-Biró Olga

Tárgy: Víz- és földtani közeg védelem szakértő tevékenység engedélyezése

**HATÁROZAT**

Név: Dr. Buna Béla

Lakcím: 1126 Budapest Sólyom utca 17.

Végzettségek:

okl. közlekedésmérnök (száma: 578/1966, kelte: 1966/06/22)

okl. villamosmérnök (száma: 262/1974, kelte: 1974/08/05)

okl. környezetmérnök (száma: MKMLKM-325/2015, kelte: 2015/12/18)

Kamarai nyilvántartási szám: 01-4583

számára az alábbi tevékenység folytatását engedélyezem, ezzel egyidejűleg a jogosultságot a Magyar Mérnöki Kamara által vezetett névjegyzékbe bejegyzem:

**SZKV-1.3. - Víz- és földtani közeg védelem szakértő**

Az engedély határozatlan ideig érvényes.

A határozatot a tervező- és szakértő mérnökök, valamint építészek szakmai kamaráiról szóló 1996. évi LVIII. törvény 42. §-ában és a környezetvédelmi, természetvédelmi, vízgazdálkodási és tájvédelmi szakértői tevékenységről szóló 297/2009.(XII. 21.) kormányrendeletben biztosított hatáskörömben hoztam.

A határozat a kérelemnek helyt adott, ezért a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény 72. § (4) bekezdése alapján az indokolást és a jogorvoslatról szóló tájékoztatást mellőztem.

Kelt: 2016. május 17.

p.h.

Dr. Ronkay Ferenc  
titkár

**Kapják:**

1. Dr. Buna Béla (1126 Budapest Sólyom utca 17.)
2. Irattár



**Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara**

Telefon: (1) 455-88-60 Fax: (1) 455-88-69

Cím: Budapest IX. kerület 1094 Angyal utca 1-3.

Honlap: <http://www.bpmk.hu>

Ügyszám: 1051/2/01/2016

Ügyintéző neve: Hujbert-Biró Olga

Tárgy: Zaj- és rezgésvédelem szakértő tevékenység engedélyezése

**HATÁROZAT**

Név: Dr. Buna Béla

Lakcím: 1126 Budapest Súlyom utca 17.

Végzettségek:

okl. közlekedésmérnök (száma: 578/1966, kelte: 1966/06/22)

okl. villamosmérnök (száma: 262/1974, kelte: 1974/08/05)

okl. környezetmérnök (száma: MKMLKM-325/2015, kelte: 2015/12/18)

Kamarai nyilvántartási szám: 01-4583

számára az alábbi tevékenység folytatását engedélyezem, ezzel egyidejűleg a jogosultságot a Magyar Mérnöki Kamara által vezetett névjegyzékbe bejegyzem:

**SZKV-1.4. - Zaj- és rezgésvédelem szakértő**

Az engedély határozatlan ideig érvényes.

A határozatot a tervező- és szakértő mérnökök, valamint építészek szakmai kamaráiról szóló 1996. évi LVIII. törvény 42. §-ában és a környezetvédelmi, természetvédelmi, vízgazdálkodási és tájvédelmi szakértői tevékenységről szóló 297/2009.(XII. 21.) kormányrendeletben biztosított hatáskörömben hoztam.

A határozat a kérelemnek helyt adott, ezért a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXI. törvény 72. § (4) bekezdése alapján az indokolást és a jogorvoslatról szóló tájékoztatást mellőztem.

Kelt: 2016. május 17.

p.h.

Dr. Ronkay Ferenc  
titkár

**Kapják:**

1. Dr. Buna Béla (1126 Budapest Súlyom utca 17.)
2. Irattár