Tárgy: 1

Bicske, 1 sz. főút - 8101 jelű úti csomópont körforgalmú csomóponttá történő átépítés engedélyezési és kiviteli terv elkészítése, és az építéshez szükséges engedélyek megszerzése

8101

Megrendelő:

NEMZETI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTŐ ZRT.

1134 Budapest, Váci u. 45. AB porta
Levelezési cím: 1439 Budapest Pf.: 695
Tel.: +36 1 4368-100; Fax: +36 1 4368-110
E-mail: info@nif.hu

PST kód: K001.17

Jóváhagyó bélyegző:

Tervező:

Pannonway Építő Kft.

Székhely: 8900 Zalaegerszeg, Batsányi J. u. 9.
Iroda: 8900 Zalaegerszeg, Köztársaság u. 8.
Telefon, fax: +36-92/598-757, +36-30/247-56-29
Email: info@pannonway.hu
Web: www.pannonway.hu

Ügyvezető: Tüske Zsolt
Irodavezető: Iliás Dániel
Projektvezető: Póczak Anita

Tervező:	Tervező:	Felelős tervező:	Ellenőr:
Salamon Péter KÉ-K 20-0541	Iliás Dániel KÉ-K 20-0867	Kuti Róbert KÉ-K 20-00918	Tüske Zsolt KÉ-K 20-0067

Tervszám: **8321**

Terv tárgya:

Bicske, 1 sz. főút - 8101 jelű úti csomópont körforgalmú csomóponttá történő átépítése

Dátum: 2022.04.25.

Szakasz: 00

Szállítási ütem jele: V01

Tervfázis: ENGEDÉLYEZÉSI TERV

Tervfázis jele: E

Szakág: **RE1 - RÉGÉSZET - ERD1**

Szakág jele: **RE1**

Megnevezés:

Egyszerűsített Előzetes Régészeti Dokumentáció

Méretarány: -

Rajzszám: **RE1.01**

Fájl elnevezés: E_00_RE1_01_V01

QR kód:

Ez a terv a PANNONWAY szellemi tulajdona, melynek védelmét jogszabály biztosítja.
A digitális változat a tervező által aláírt papír alapú tervdokumentáció tervazonos másolata.

EGYSZERŰSÍTETT
ELŐZETES RÉGÉSZETI DOKUMENTÁCIÓ

„Bicske, 1. sz. főút – 8101 jelű úti csomópont körforgalmú csomóponttá történő átépítése”

A

PANNONWAY Építő Kft.

megrendelésére

készítette:

A

MAGYAR NEMZETI MÚZEUM

MNM | MAGYAR NEMZETI MÚZEUM

2022

1. AZ ELŐZETES RÉGÉSZETI DOKUMENTÁCIÓ TÁRGYA, ELKÉSZÍTÉSÉNEK CÉLJA, KÉSZÍTŐI

1.1. Az Előzetes régészeti dokumentáció (ERD) tárgya: Bicske, 1. sz. főút – 8101 jelű úti csomópont körforgalmú csomóponttá történő átépítése.

1.2. A tervezett változtatás helyszíne: Fejér megye, Bicske, valamint Óbarok küllterülete.

1.3. Az ERD megrendelője: PANNONWAY Építő Kft.

1.4. Az ERD megrendelésének célja: Építésügyi engedélyezési eljárás.

1.5. Készítette: a **Magyar Nemzeti Múzeum.**

1.6. Az ERD elkészítése során ***a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény (továbbiakban: Kötv.)*** és ***a Kormány, a kulturális örökség védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 68/2018. (IV. 9.) Kormányrendeletének (továbbiakban: Korm. R.)*** előírásait alkalmaztuk.

1.7. A Korm. R. 38. § (1) bekezdése alapján az ERD próbafeltárás elvégzése nélkül, egyszerűsített ERD-ként készült.

1.8. A projekt 345/2012. (XII. 6.) Korm. R. értelmében ***nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásként*** valósul meg.

2. RÉGÉSZETI ÉRTÉKVIZSGÁLAT, LELŐHELY-DIAGNOSZTIKAI VIZSGÁLATOK

2.1. Adattári, szakirodalmi, térképészeti adatgyűjtés

A tervezett beruházás helyszíne Fejér megyében, Bicske, valamint Óbarok külterületén található, ahol az előbbi a Zsámbéki-medence, míg utóbbi a Nyugati-Gerecse nevű kistáj része.

A Zsábéki-medence alakrajzilag a mérsékelten tagolt medencék domborzattípusát képviseli (2,3 km/km^2 átlag) medenceközponti területein az átlagos relatív relief 36 m/km^2, a hegységperemi letöréseknél a legnagyobb értékek 170-230 m/km^2 között váltakoznak. Domborzati adottságai kedvezőek a mezőgazdasági termelés szempontjából.

A Nyugati-Gerecse a mai geomorfológiai arculatát a merev, töréses karsztos sasbércek, az abráziós teraszok, nyesett hegylábfelszínek, édesvízi mészkőtakaróval védett teraszok, teraszfragmentumok, eróziós, eróziós-deráziós, deráziós völgyrendszerek, hepehupás csuszamlásos lejtők, löszmélyutak és antropogén tereplépcsők formacsoportjai határozzák meg. Területenként igen változó domborzati adottságai következtében a területhasznosítás is sokirányú. A kedvezőtlen domborzati adottságú térszínek erdőgazdasági hasznosításúak.

A közhiteles lelőhely-nyilvántartása, illetve a múzeumi adattári, szakirodalmi, térképészeti kutatások során – a tervezett beruházás által érintett területen és 250 méter széles övezetében – **1 db ismert (nyilvántartott) régészeti lelőhelyhez kapcsolódó adatot gyűjtöttünk**.

Az azonosított, illetve vizsgált régészeti lelőhelyek ismert kiterjedését az 1. (átnézeti) térképmellékleten ábrázoltuk, a térinformatikai állományok a digitális melléklet *„Terinformatika”* mappájában érhetők el.

2.2. Régészeti terepbejárás

A nyomvonalszakasz régészeti terepbejárására 2022. április 10-én került sor. A terepbejárást korlátozott körülmények között (boronált terület, illetve vetés) tudtuk elvégezni, de nagyrész a vizsgálandó terület fedett (sűrű vetés, erdő) nem kutatható volt. Ezáltal régészeti leletanyag nem került elő a kutatás során.

A vizsgálható nyomvonalszakaszokat, továbbá az azonosított, illetve vizsgált régészeti lelőhelyek ismert kiterjedését az 1. sz. (átnézeti) térképmellékleten ábrázoltuk.

2.3. Az értékvizsgálat eredményének összefoglalása

Név:	Nyilvántartási szám:	Adatszerzés módja:	Pozíciója:
Bicske–Váli-víz	56548	adatgyűjtés	a 250 m-es pufferzónában

Az azonosított, illetve vizsgált régészeti lelőhelyek ismert kiterjedését az 1. sz. (átnézeti) térképmellékleten ábrázoltuk, a térinformatikai állományok a digitális melléklet „Terinformatika” mappájában érhetők el.

3. FELTÁRÁSI PROJEKTTERV

3.1. A változtatási szándékok ismertetése

A tervezett körforgalom helyszíne az 1 sz. Budapest-Tatabánya-Győr-Hegyeshalom elsőrendű főút és a 8101 j. Biatorbágy-Tatabánya összekötő út csomópontja. A tervezési terület teljes egészében külterületen található, Óbarok és Bicske közigazgatási területét érintve. Az építés célja a jelenlegi nagy felületű, forgalombiztonsági szempontokból nem megfelelő járműosztályozós csomópont helyett egy biztonságos, alárendelt irányból is könnyen átjárható körforgalmú csomópont kialakítása.

A csomópont környezetében az 1 sz. főút egyenesben halad. A 8101 j. összekötő út hegyesszögben keresztezi a főutat, emiatt nagy kiterjedésű szigetek választják el a forgalmi irányokat, amelyek nagy ívsugarak mentén mozoghatnak emellett a kialakítás mellett. Az 1 sz. főút a teljes tervezési szakaszon 3 forgalmi sávval fut végig. Ennek ellenére a csomópont környezetében sem balra kanyarodó sávok, sem pedig becsatlakozó sávok nincsenek. A szelvényezés szerinti bal szélső forgalmi sáv kapaszkodó sávként funkcionál. A meglévő utak magasságilag a terepet követik.

A helyszíni bejárás során feltárt pályaszerkezet a következő:

- 20 cm aszfalt
- 15 cm Ckt alapréteg
- 20 cm zúzottkő

Vízszintes és magassági vonalvezetés:

1 sz. főút 34+900 – 35+400 km sz. között:

A tervezési szakasz elején és végén is a meglévő burkolathoz csatlakoznak. A főút tengelye a meglévő úttengelyt követi. A 34+900 – 35+021,92 km sz. között az úttengely egyenes, melyet egy R = 3000 m sugarú balos tiszta ív követ. A 35+092,63 km sz-től a tengely ismét egyenes és tart a 35+147,17 km sz-ig, ahol a körforgalom középpontjához csatlakozik. A körforgalmat követően a tengely megint egyenes, amit a 35+233,55 – 35+276,05 km sz. között egy R = 3000 m sugarú bal ív követ. Ezután a tengely a tervezési szakasz végéig egyenes, ahol a 35+400 km sz-ben végződik. A tengely hossza 500,00 m. Magasságilag a meglévő pályaszinthez igazodnak, attól csak a megerősítés mértékével emelkednek el. A tervezési szakasz egy 0,18 %-os emelkedővel kezdődik, melyet egy R = 10000 m sugarú domború ív követ a 34+976,70 – 35+108,07 km sz. között. Ezután egy 1,13 %-os esés jön a 35+120,59 km sz-ig. Mivel a körpálya oldalesése 2,50 %, így a főút hossz-szelvénye a körforgalom környezetében ehhez igazodik. A pályaszint a körpályához egy R = 100 m sugarú homorú ívvel csatlakozik a 35+120,59 – 35+124,22 km sz-ig. A körpálya 2,22 %-kal van megdöntve Tatabánya irányába. A középsziget esése a Budapesti ágon 10,37 % a 35+133,67 – 35+147,17 km sz. között, a Tatabányai ágon 15,00 % a 35+147,17 – 35+160,67 km sz. között. A körpálya 2,50 %-os oldalesése és a 35+179,44 – 35+255,57 km sz. közötti 2,02 %-os esés közé R = 1100 m sugarú homorú lekerekítő ívet terveznek. A 35+281,77 – 35+325,86 km sz. közötti 2,72 %-os esést egy R = 8000 m sugarú domború ív előzi meg és egy R = 4000 m sugarú szintén domború ív követ. A pályaszint a 35+376,38 km sz-tól a hossz-szelvény végéig 3,98 %-ban esik.

8101 j. ök. út 21+708,65 – 22+147,45 km sz. között:

A tervezési szakasz elején és végén is a meglévő burkolathoz csatlakoznak. A tervezett úttengely eltér a meglévő tengelytől, mivel a csomóponti ágakat úgy alakították ki, hogy azok közel merőlegesen metsszék egymást. A tervezési szakasz egy R = 100 m sugarú és p = 48 m paraméterű balos átmeneti íves körívvel kezdődik és tart a 21+792,54 km sz-ig. Ezt egy egyenes követi, melyhez a 21+816,71 – 21+913,26 km sz. között egy R = 45 m sugarú és p = 32 m paraméterű jobbos átmeneti íves körív csatlakozik. Ezután a 21+913,62 km sz-ig egyenesben fut, ahol eléri a körforgalom középpontját. Ezután a 21+926,70 km sz-ig a tengely ismét egyenes. Ezt egy R = 50 m sugarú és p = 35 m paraméterű balos átmeneti íves körív következik.

A 22+031,61 – 22+055,11 km sz. között az úttengely ismét egyenes. Ezt egy R = 150 m sugarú és p = 64 m paraméterű jobbos átmeneti íves körív követi, ahol a tengely végződik a 22+147,45 km sz-ben. A tengely hossza 438,80 m. A 22+147,45 km sz. (tervezési szakasz vége) azonos a 8101 j. ök. út 22+104,24 km sz-vel. A tervezett pályaszint egy 1,47 %-os emelkedéssel kezdődik. A 21+761,67 – 21+793,53 km sz. között egy R = 1800 m sugarú domború lekerekítő ív található. Ezt egy 0,30 %-os esés követi. A 21+854,40 – 21+885,16 km sz. közé R = 1100 m sugarú homorú lekerekítő ívet terveztek, mellyel a 2,50 %-os oldalesésű körpályához csatlakozunk. A középsziget a Bicskei ágon a 21+900,12 – 21+913,62 km sz. között 12,33 %-os emelkedésű, az Óbaroki ágon a 21+913,62 – 21+927,12 km sz-ig 12,57 %-os lejtésű. A 21+954,01 – 22+050,83 km sz. közötti 0,40 %-os emelkedésű egyenes és a 2,50 %-os oldalesésű körpálya közé a 21+939,51 – 21+954,01 km sz. közé R = 500 m sugarú homorú lekerekítő ívet terveztek. A 22+050,83 – 22+107,46 km sz. között egy R = 3000 m sugarú domború lekerekítő ív található. Ezt egy 1,49 %-os esésű egyenes követi, mely a 22+147,45 km sz-ben végződik.

Körpálya (0+000 – 0+114,67 km sz. között):

A tervezési szakasz eleje a 8101 j. út Óbaroki ágának csatlakozásánál található. A tengely egy R = 18,25 m sugarú teljes kör, melynek kerülete 114,67 m.A tervezett pályaszint egy 1,16 %-os eséssel kezdődik. A 0+026,04 – 0+031,82 km sz. között egy R = 250 m sugarú homorú ív található. Ezt egy 1,17 %-os emelkedő követi, melyhez a 0+083,09 – 0+088,99 km sz. között egy R = 250 m sugarú domború ív csatlakozik. A pályaszint a 0+114,67 km sz-ben végződik, egy 1,16 %-os esésű egyenessel

<u>Keresztmetszeti kialakítás:</u>

1 sz. főút 34+900 – 35+400 km sz. között:

A tervezési szakasz eleje és a körforgalom között a főút 2*1 forgalmi sávos kialakítású. A forgalmi sávok 3,50 m szélesek, melyekhez 25 cm biztonsági sáv tartozik (a padkából). A tervezett burkolatszélesség 7,50 m, a padkák 2,50-2,50 m szélesek, ezáltal a koronaszélesség 12,00 m. A körforgalmi csomóponti ágaknál a belépési szélesség 3,50 m + 25-25 cm biztonsági sáv. A kilépési szélesség 5,00 m + 25-25 cm biztonsági sáv. A belépési sugarak R = 15, a kilépési sugarak R = 20 m-esek. Az elválasztó sziget sarkainak lekerekítése R = 0,50 m. A körforgalom és a tervezési szakasz vége között a főút 2+1 forgalmi sávos kialakítású. A Tatabánya felől érkező forgalmat kapaszkodó sáv segíti, melyet a 35+230,18 – 35+334,18 km sz. között az út bal oldalán szabványos sávelhúzással nyitnak meg 104,00 m hosszon. A jobb oldali félpályán a forgalmi sáv 3,50 m széles, melyhez 25 cm biztonsági sáv tartozik. A bal oldali félpálya kialakítása során a meglévő állapothoz alkalmazkodtak. Ezáltal a belső és külső

forgalmi sáv is 3,75 m széles. A külső forgalmi sávhoz 25 cm biztonsági sáv csatlakozik. A kapaszkodó sávos szakaszon a burkolatszélesség 11,50 m, a koronaszélesség 16,00 m, 2,50 - 2,50 m széles padkákkal. A rézsűk 1:2,5-es hajlásúak legyenek. Annak érdekében, hogy a bal oldali tervezett árok és a meglévő árok keresztmetszetileg ugyanott helyezkedjen el, pótpadkát alkalmaztak a 34+900 – 35+086,80 és 35+192,34 – 35+256,02 km sz. között az út bal oldalán. A pótpadka 1,25 -2,00 m széles, lejtése 4,00 %. A főút a teljes tervezési szakaszon 2,50 %-os egyoldali oldalesésű balra. Ettől csak a tervezési szakasz elején és végén térnek el, amikor a meglévő állapothoz alkalmazkodnak, valamint a körforgalmi csomóponti ágakon, ahol az oldalesésnek vízszintesben fut. A padkák oldalesése 5,00 % legyen. A körforgalmi csomóponti ágakra a szigetek végéig a burkolat külső széléhez „K" j. szegélyt terveztek. A szigetek szintén „K" j. szegéllyel határolják.

8101 j. ök. út 21+708,65 – 22+147,45 km sz. között:

A 8101 j. ök. út a teljes tervezési szakaszon 2*1 forgalmi sávos kialakításban épül. A forgalmi sávok 3,00 m szélesek, melyekhez 25-25 cm biztonsági sáv csatlakozik. A burkolatszélesség 6,50 m, a padkák 1,50 m szélesek. A koronaszélesség így 9,50 m. A körforgalmi csomóponti ágak esetén a belépési szélesség 4,00 m + 25-25 cm biztonsági sáv, a kilépési szélesség 5,00 m + 25+25 cm biztonsági sáv. A belépési sugarak R = 15, a kilépési sugarak R = 20 m-esek. Az elválasztó sziget sarkainak lekerekítése R = 0,50 m. A tervezési szakasz elején az R = 100 m sugarú helyszínrajzi ívben 21+731,69 – 21+769,50 km sz. közé, valamint a tervezési szakasz végén az R = 150 m sugarú helyszínrajzi ívben a 22+082,41 – 22+120,15 km sz. közé 0,50 m széles nyombővítést terveztek. A rézsűk hajlása 1:1,5-ös legyen. Az összekötő út egyenesben 2,50 %-os tetőszelvényben épül. A tervezési szakasz elején és végén a meglévő állapotokhoz alkalmazkodtak. A körforgalmi csomóponti ágaknál az oldalesés a körpálya eséséhez alkalmazkodik (2,22 % balra). A tervezési szakasz elején az R = 100 m sugarú ívbe 6,00 %-os túlemelést, az R = 45 m sugarú ívbe 7,00 %-os túlemelést terveztek. A körforgalom utána az R = 50 m sugarú ívbe 6,50 %-os túlemelést, az R = 150 m sugarú ívbe 6,00 %-os túlemelést terveztek. A padkák oldalesése 5,00 % legyen. A körforgalmi csomóponti ágakra a szigetek végéig a burkolat külső széléhez „K" j. szegélyt terveztek. A szigetek szintén „K" j. szegéllyel határolják.

Körpálya (0+000 – 0+114,67 km sz. között):

A körpálya R = 15 m-es belső sugárral lett megtervezve. A körpálya szélessége 6,75 m, a külső sugár R = 21,50 m. Körpályához a belső oldalon 1,00 m szélességben járható gyűrű csatlakozik. A padka szélessége 1,50 m. A körpálya külső élére és a ki- és belépési ágak külső szélére az Útépítési helyszínrajz szerint útszegély elem építendő. A rézsűk hajlása 1:1,5-ös legyen. A

járható gyűrű 5,00 % esésű. A körpálya a teljes hosszon 2,50 %-os egyoldali esésben épül. A padkák esése 5,00 % lesz. A körpálya külső széléhez, valamint a körpálya és a járható gyűrű elválasztásához „K" j. szegély épül. A járható gyűrű és a középsziget közé kiemelt építenek.

3.2. Örökségvédelmi hatáselemzés, örökségvédelmi hatáscsökkentő javaslatok

A régészeti értékvizsgálatot – a fedettség miatt – nem tudtuk a teljes földmunkával érintett területen elvégezni, ezért az Feltárási projekttervben javasolt megoldások csak a beruházás reprezentatív módon vizsgálható részterületeire érvényesek.

A régészeti értékvizsgálat során, a tervezett beruházás földmunkái által érintett területen nem azonosítottunk olyan helyben megtartandó örökségi elemeket, amelyeket a Korm. R. 21. § (3) bekezdés alapján a földmunkával el kell kerülni.

A megrendelő által átadott műszaki adatok és a régészeti értékvizsgálat eredményei alapján megállapítható, hogy a tervezett beruházás földmunkái ***nem érintenek ismert régészeti lelőhelyet***, ezért megelőző feltárás elvégzésére nincs szükség.

A Kötv. 23/E. § (5) bekezdése szerint: nagyberuházás megvalósítása esetén ***a kivitelezés földmunkái régészeti megfigyelés mellett végezhetőek, ennek megfelelően az egyéb feltárási módszerekkel fel nem tárt területen régészeti megfigyelést kell biztosítani*** (Korm. R. 43. § (3) bekezdés). Amennyiben a régészeti megfigyelés mellett végzett földmunkák során régészeti lelőhely kerül elő, a jelenségeket ki kell bontani és megfelelően dokumentálni kell. A Korm. R. 35. § (1) bekezdés szerint, ha a régészeti megfigyelés során régészeti bontómunka válik szükségessé a régészeti bontómunkát – legalább a beruházási földmunkával érintett mélységig – és az elsődleges leletfeldolgozást a régészeti megfigyelés keretében kell elvégezni.

A Korm. R. 45. § szerint, ha a nagyberuházás régészeti megfigyelése során előkerült régészeti lelőhely vagy lelet a kivitelezés hátráltatása nélkül régészeti bontómunka keretében nem tárható fel, a régészeti megfigyelést végző intézmény haladéktalanul értesíti a hatóságot. A hatóság a szükséges intézkedésekről a bejelentés kézhezvételétől számított öt napon belül dönt.

A Korm. R. 46. § (1-3) bekezdései alapján, ha a megelőző feltárás vagy a régészeti megfigyelés során eredeti összefüggéseiben megmaradt régészeti emlék kerül elő, a feltárást végző intézmény három napon belül köteles bejelenteni a hatóságnak, valamint megelőző feltárás esetén értesíteni a beruházót. A bejelentett régészeti emlék elkerüléséről vagy helyszíni megtartásáról és kezeléséről, valamint a szükséges állagmegőrző intézkedésekről a hatóság húsz napon belül dönt. Ha a régészeti emlék megelőző feltárás során került elő, és a hatóság határozata alapján azt a helyszínen kell megőrizni, a beruházás során a műszaki tervezésnek és a kivitelezésnek tekintettel kell lennie az emlék megőrzésére. Ebben az esetben a feltárást végző

intézmény köteles a feltárás terepi munkáinak befejezését követő tizenöt napon belül a régészeti emlékről adatot szolgáltatni a beruházónak. Az adatszolgáltatás részeként rajzi dokumentáción egyértelműen fel kell tüntetni a bontható és a helyszínen – eredeti helyükön – megőrzendő régészeti emlékeket.

3.3. A javasolt örökségvédelmi intézkedések költségkalkulációja

3.3.1. A régészeti megfigyelés költsége

A nagyberuházások esetén az ismert régészeti lelőhelyek területén kívül végzett földmunka régészeti megfigyelésének elszámolása óradíjas rendszerben történik, a valós teljesítés – azaz a megfigyelt földmunkák időtartama – alapján.

A régészeti megfigyelés maximált hatósági egységára 8 000 Ft/óra (nettó), de *min. 36.000 Ft/nap.*

Régészeti jelenségek előkerülése esetén, a *Korm. R. 8. melléklete* szerinti ***régészeti bontómunka elszámolásának maximált hatósági egységára: 3 150 Ft/m^2 (nettó).***

3.3.2. A régészeti költségek összesen

A régészeti lelőhelyeken kívül végzett földmunkák régészeti megfigyelésének nettó költsége	***A tervezés jelenlegi szakaszában nem kalkulálható***
Régészeti megfigyelés keretében végzett bontómunka költsége	***Nem kalkulálható***
Összesen	**A tervezés jelenlegi szakaszában nem kalkulálható**

Régészeti megfigyelést a kivitelezés földmunkáinak időtartamára kell biztosítani.

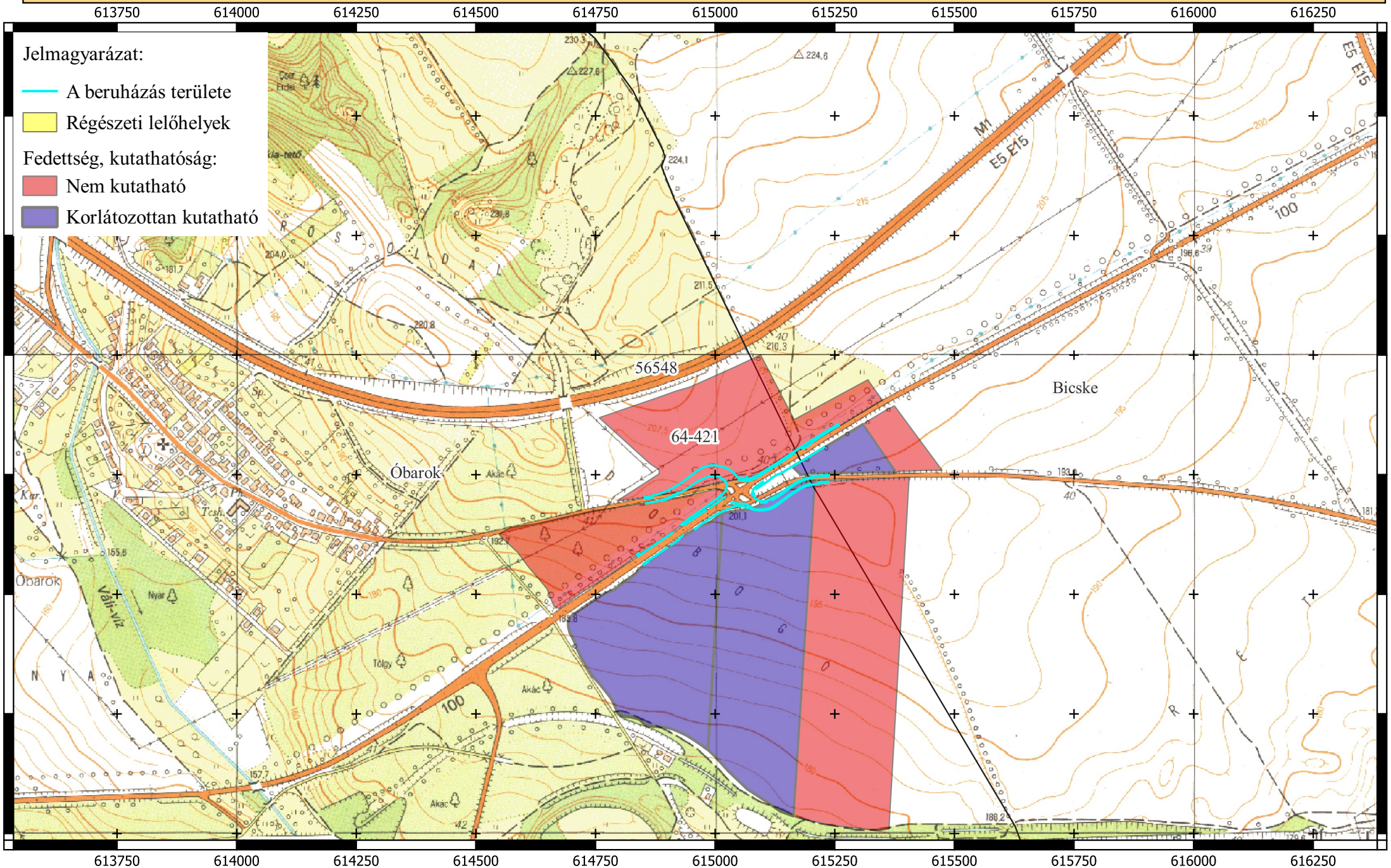
3.4. A régészeti feladatellátásra kijelölt intézmény megjelölése

A beruházás a 345/2012. (XII. 6.) Korm. R. értelmében ***nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásként*** valósul meg, ezért a **jogszabályban kijelölt örökségvédelmi szerv (*Magyar Nemzeti Múzeum, regeszetiprojektiroda@hnm.hu*) gondoskodik** a **régészeti megfigyelés ellátásáról.**

Budapest, 2022. április 12.

Békési Ádám
régész
Magyar Nemzeti Múzeum

Bicske, 1. sz. főút – 8101 jelű úti csomópont körforgalmú csomóponttá történő átépítéset - Előzetes Régészeti Dokumentáció -
1. (átnézeti) térképmelléklet - A régészeti adatgyűjtés és terepbejárás eredménye, valamint a terepbejárás kutathatósági viszonyai



1:10 000

MNM MAGYAR NEMZETI MÚZEUM