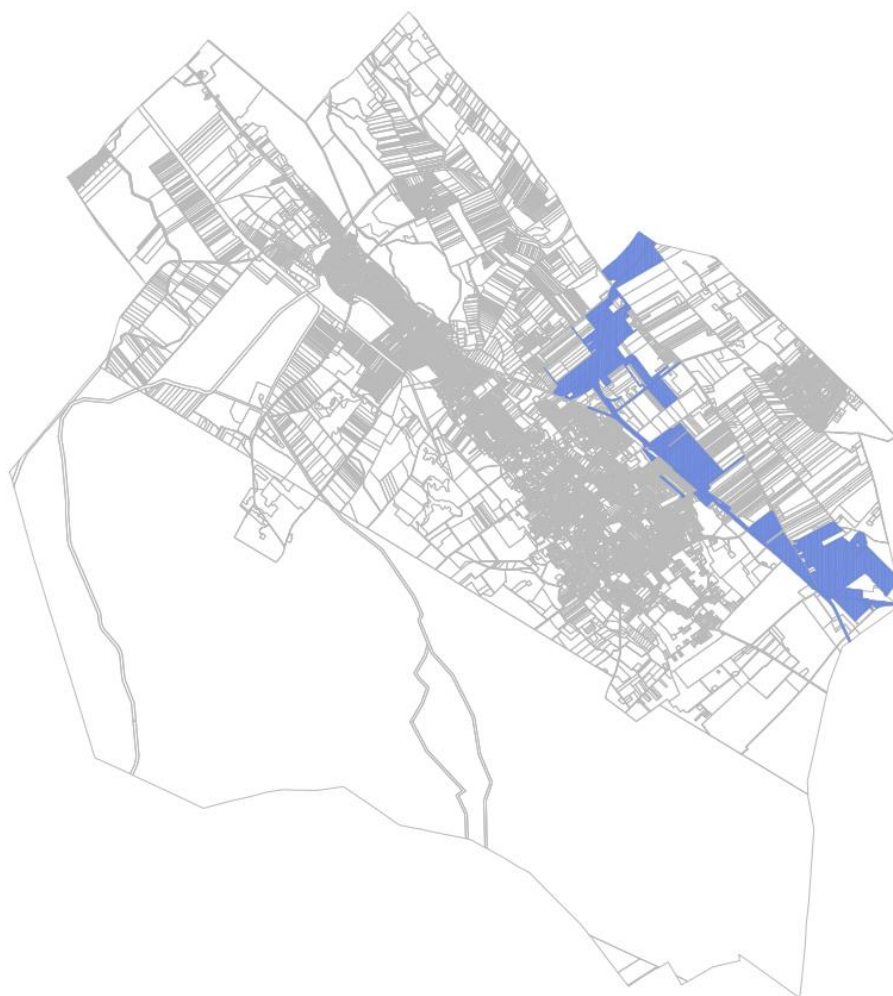


Megrendelő: **Dabas Város Önkormányzata**
2370 Dabas, Szent István tér 1.

Tervező: **APERTE Studio Kft.**
Kovács Beáta
vezető településrendező tervező



DABAS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK ESETI MÓDOSÍTÁSA EGY RÉSZTERÜLETET ÉRINTŐEN



**142. számú vasútvonal, Kőbánya-Kispest-Lajosmizse-Kecskemét szakasz rekonstrukciója
(nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügynek nyilvánított)**

véleményezési szakasz dokumentuma a partnerek részére
2024. október

APERTE STUDIO

1031 Budapest, Városhal köz 6. III.em.11.
studioaperte@gmail.com, +36-30-670-7530

ALÁÍRÓLAP

megbízó

Dabas Város Önkormányzata
2370 Dabas, Szent István tér 1.
Kőszegi Zoltán polgármester



vezető tervező

Kovács Beáta
vezető településrendező tervező
TT/1 10-0231
településrendezési szakértő
SZTT 10-0231
területrendező tervező
TR 01-8941



táj és településrendezési munkatárs
(jogosultsági gyakorlat)

Mészáros Dóra
okl. településmérnök
táj és településtervezési gyakornok

1

TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETŐ

A hatályos településrendezési eszközök módosításának rövid összefoglalója a településrendezési eljárás és a módosítási cél szempontjából.

I. MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT ÉS ALÁTÁMASZTÓ JAVASLAT

1. A rendezéssel érintett terület

- 1.1. Telekvizsgálat
- 1.2. Közlekedés
- 1.3. Közműellátottság
- 1.4. Örökségvédelem és régészet
- 1.5. Környezetvédelem
- 1.6. Tájrendezés és zöldfelületi-rendszer

2. Tervezett fejlesztés bemutatása

- 2.1. Vasúti pályaterv
- 2.2. Útépítési tervek
- 2.3. Építészeti tervek
- 2.4. Előzetes telekalakítási terv

3. Településfejlesztési, településrendezési és településkép-védelmi dokumentumok vonatkozó megállapításai és módosításuk javaslata

- 3.1. Dabas Város Településfejlesztési Konceptiója
- 3.2. Hatályos településrendezési eszközök megállapításai
- 3.3. Elérendő településrendezési cél és a településrendezési eszközök módosítási javaslata
- 3.4. Dabas Város Településképi Arculati Kézikönyve
- 3.5. Településkép védelméről szóló rendelet

4. A területrendezési tervekkel való összhang igazolása

- 4.1. A fejlesztéssel érintett terület összefoglaló vizsgálata a területrendezési tervek vonatkozásában

II. MELLÉKLETEK

5. 227/2023. (VII.20.) Kt. határozat és főépítész feljegyzés

6. Várható környezeti hatás jelentőségének eldöntése

BEVEZETŐ

TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK MÓDOSÍTÁSÁT ALÁTÁMASZTÓ DÖNTÉS

Dabas Város Önkormányzatának Képviselő-testülete a 227/2023. (VII. 20.) számú határozatában döntött a hatályos településrendezési eszközök módosításának szükségességéről. A tervezett 142. számú vasútvonal, Kőbánya-Kispest-Lajosmizse-Kecskemét szakasz rekonstrukciója tárgyú projekt keretén belül megvalósításra kerülő Dabas közigazgatási területét érintő vasúti nyomvonal nem felel meg a város rendezési eszközeinek, ezért a nyomvonal megvalósítása érdekében azok módosítása szükségesek.

A beruházás az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet értelmében nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügynek minősül (1. melléklet 2.1.26. A 142. számú vasútvonal, Kőbánya-Kispest-Lajosmizse-Kecskemét szakasz rekonstrukciója.).

HATÁLYOS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI, TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ÉS TELEPÜLÉSKÉP-VÉDELMI DOKUMENTUMOK

Dabas település hatályos településfejlesztési és településrendezési, valamint településkép-védelmi dokumentumait az elmúlt évben újította meg. A 2022-ben elfogadott településfejlesztési koncepció, valamint a szintén 2022-ben jóváhagyott településrendezési eszközök, Kovács Beata településtervező vezetésével készültek el. A településrendezési eszközök a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (IX. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: RTr.) tartalmi követelményei alapján készültek, így jelen módosítás is ezen tartalmi követelmények figyelembevételével készül.

A Város településképi arculati kézikönyvét 2018-ban dr. habil. Farkas Gábor Dabas Város Főépítész és Kecskeméti Norbert Dabas Város Önkormányzatának Építészeti és természeti értékekért felelős referense készítette. Szintén ebben az évben fogadta el Dabas Város Önkormányzatának Képviselő-testülete a településkép védelméről szóló helyi rendeletet.

Dabas hatályos fejlesztési, rendezési és településkép-védelmi dokumentumai a következők:

- 326/2022. (X. 27.) Kt. határozattal elfogadott Dabas Város Településfejlesztési Koncepciója (TFK);
- 327/2022. (X. 27.) Kt. határozattal jóváhagyott Dabas Város Településszerkezeti Terve (TSZT);
- 35/2022. (XI. 03.) önk. rendelettel jóváhagyott Dabas Város Helyi Építési Szabályzat (DÉSZ);
- Dabas Város Településképi Arculati Kézikönyve (TAK);
- 33/2018. (XII. 17.) önk. rendelet a településkép védelméről (TKR).

A településrendezési eszközök jelen módosítása során a megalapozó vizsgálathoz és alátámasztó javaslatához felhasználásra kerültek a fent felsorolt fejlesztési dokumentumok és településrendezési eszközök, a kézikönyv és a településképi rendelet, továbbá az ezen dokumentumokhoz készült részletes megalapozó vizsgálat, alátámasztó javaslat és Örökségvédelmi Hatástanulmány.

A RENDEZÉSSSEL ÉRINTETT TERÜLET JELLEMZŐI ÉS A FEJLESZTÉSI CÉL

A településrendezési eszközök módosításával Dabas város területén belül a

- 2344, 2362/2-4, 2362/9, 2362/11-14, 2363/1-3, 2365, 3480, 3491-3493, 3494/1, 7605/1-2, 7606-7607, 7613-7614, 7616-7618, 7620-7621, 7708-7709, 7800/4-5, 7800/7 hrsz.-ú belterületi telkek csoportja,

- 0140, 0141, 0145/1-9, 0146, 0148/1, 0148/10-13, 0157/5, 0157/20, 0157/28-30, 0157/32, 0157/46-47, 0157/51-52, 0157/55-58, 0165/12, 0183/6, 0183/8-32, 0183/35, 0183/37-41, 0183/97-98, 0183/101, 0183/103, 0183/105-106, 0183/108, 0185/14-19, 0199/38, 0199/41-42, 0200, 0201/1-11, 0201/18-22, 0215/4, 0218/5-6, 0218/11, 0234/2, 0235/1-2, 0502/2, 0503, 0766/2-3, 0770/1-2, 0798, 0799, 0802, 0803, 0804/4, 0839, 0840/10, 0840/16-17, 0900/29, 0900/43, 0907, 0908/2, 0923/6, 0923/382, 0923/398, 01074, 01081-01082, 01094, 01095/1-2, 01096/4, 01104 hrsz.-ú külterületi telkek csoportja

és a rendezéshez szükséges kapcsolódó telkek összessége érintett.

A 142-es vasútvonal nyomvonala a település keleti régiójában halad, főként külterületi telkeket érintve. A vasút nyomvonala Kakucs település határán éri el Dabas közigazgatási területét és a 4604 j. utat keresztezve éri el Dabas belterületének északi területét, ahol főként gazdasági területek mellett halad el. Az 5. sz. főút és a 4606 j. utak kereszteződésében található vasútállomás területét elhagyva a vasút nyomvonala az 5. sz. főút mellett halad tovább. A település határához közeledve a vasúti pálya újból keresztezi a 4604 j. utat, ahol a vasút nyomvonala északi irányba letér az 5. sz. főút nyomvonaláról, és Hernád belterületének déli területei felé veszi az irányt.

A nyomvonal rekonstrukciója és a vonal részbeni kétvágányúsítása kapcsán, a jelenlegi vasúti terület szélesítésre kerül, továbbá a pálya szintbeni közúti kereszteződései és a vasútállomások, valamint annak szűkebb térsége is felújításra kerül.

A vasútvonal rekonstrukciója mellett a meglévő és tervezett közlekedési hálózati elemek, a vasutat keresztező elemek is módosulnak. Ezek közül a legjelentősebb a Dabas hatályos településrendezési eszközeiben már szereplő tervezett települési gyűjtőút (5. sz. főút és a gazdasági fejlesztési területeket összekötő tervezett út) melynek nyomvonala is pontosításra kerül, a tervezett út felüljáróval fogja keresztezni a vasútvonalat.

A rendezéssel érintett területen vasúti közlekedés és a vasúti közlekedést kiszolgáló rendeltetések, valamint külön szintű vasúti-közúti csomópontok megvalósítása tervezett. A 142-es vasútnyomvonal rekonstrukciója érdekében a módosítással érintett területeken KÖk jelű vasúti terület területfelhasználás és a területfelhasználással összhangban KÖk jelű kötöttpályás közlekedés területe övezet meghatározása történik.

4

A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ELJÁRÁS

A településrendezési eszközök módosításának egyeztetése a *településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről* szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Tr.) 68.§ (1) bekezdés alapján egyszerűsített eljárással történik, tekintettel arra, hogy a fejlesztéssel érintett területet az Önkormányzat a 89/2023. (III.30.) számú határozatával kiemelt fejlesztési területté nyilvánította, és arra, hogy a módosítással érintett területen megvalósuló beruházás nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügynek minősül.

A Tr. 68.§ (2) bekezdése alapján egyszerűsített eljárás esetén a véleményezési szakaszban csak a partnerek adnak véleményt. A véleményezési szakaszt a polgármester kezdeményezi az E-TÉR egyeztetési felületre történő véleményezendő tervezet feltöltésével és a véleménynyilvánításra 10 nap áll rendelkezésre. A *partnerségi egyeztetés szabályairól* szóló 16/2017. (V. 24.) önkormányzati rendelet az RTr. hatálya alá tartozik, ezért a településrendezési eszközök módosításának partnerségi egyeztetése a Tr.-ben foglalt követelmények alapján történik, illetve a *veszélyhelyzet ideje alatt egyes szervezetek működésére vonatkozó, továbbá egyes közigazgatási eljárási szabályok megállapításáról* szóló 146/2023. (IV. 27.) Korm. rendelet 2.§-ban foglalt követelmények alapján, miszerint: „2.§ A településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló kormányrendeletben meghatározott tájékoztatás, véleménynyilvánítás és egyeztetés elektronikus úton is lefolytatható.”

KÖRNYEZETI VIZSGÁLATI ELJÁRÁS SZÜKSÉGESSÉGÉNEK ELDÖNTÉSE

A tervezettel kapcsolatosan a 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet szerinti környezeti vizsgálati eljárás kezdeményezése a partnerségi egyeztetéssel párhuzamosan történik. Előzetesen a tervezet kidolgozói és az Önkormányzat a környezeti értékelés készítését, környezeti vizsgálat lefolytatását nem tartják szükségesnek.

Jelen dokumentáció az egyszerűsített eljárás szerinti véleményezési szakasz dokumentuma a partnerek részére.

I. MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT ÉS ALÁTÁMASZTÓ JAVASLAT

1. A RENDEZÉSEL ÉRINTETT TERÜLET



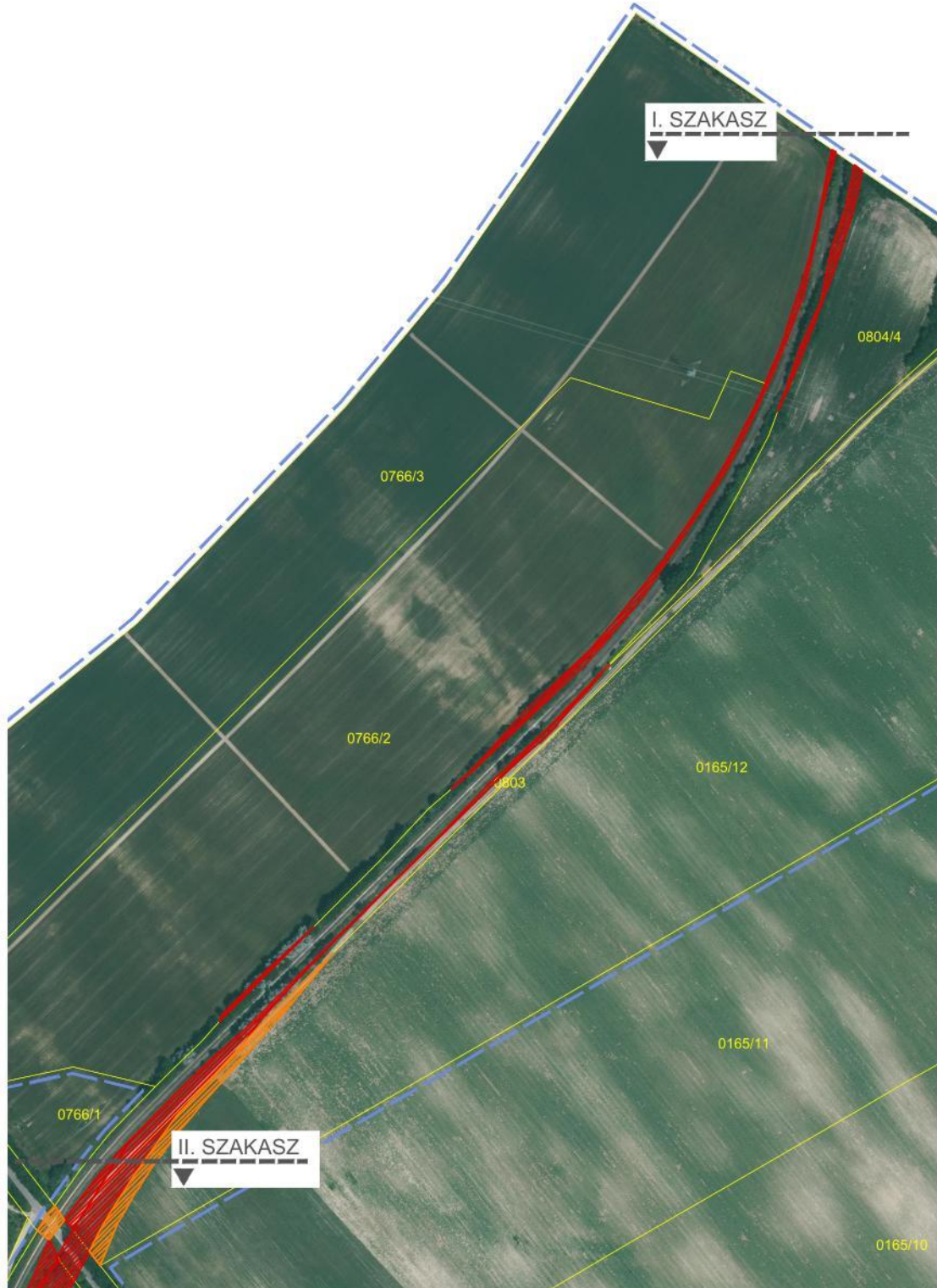
a módosítás területi elhelyezkedése az ortofotón

A fejlesztéssel érintett bel- és külterületi telkek a jelenlegi 142-es vasútvonal nyomvonala és a vasútvonalat keresztező meglévő és tervezett közlekedéshálózati elemek által érintett telkek és az azokkal szomszédos telkek, melyek a nyomvonal rekonstrukciójával érintettek.

A jelenlegi vasúti pálya és a mellék-, tehervágányok, valamint a Dabas és Gyón vasútállomások az alábbi MÁV tulajdonában lévő telkek területén fekszenek: 0770/1, 0840/10, 0840/17, 2363/2, 2363/3, 0907, 0900/43, 7616, 01074 hrsz.-ú telkek. A további – a MÁV adatszolgáltatásban szereplő térképi adatállomány szerint - MÁV tulajdonában lévő a vasúti nyomvonallal szomszédos telkek: 0799, 0770/2, 2363/1 hrsz.-ú telkek.

A fejlesztéssel és a szabályozás folytonossága érdekében érintett további telkek a településrendezési változással érintett telkek összességé, a továbbiakban a módosítás területe.

Az alábbi ábrákon szakaszonként bemutatásra kerül a 142-es vasútnyomvonal rekonstrukciójának fejlesztési területe (kék szaggatott vonal) és a vasút, valamint a kapcsolódó útfejlesztés kisajátításával érintett területek (piros és narancssárga körvonal) az E-TÉR-en keresztül szolgáltatott Állami ingatlan-nyilvántartási térképi adatbázison.

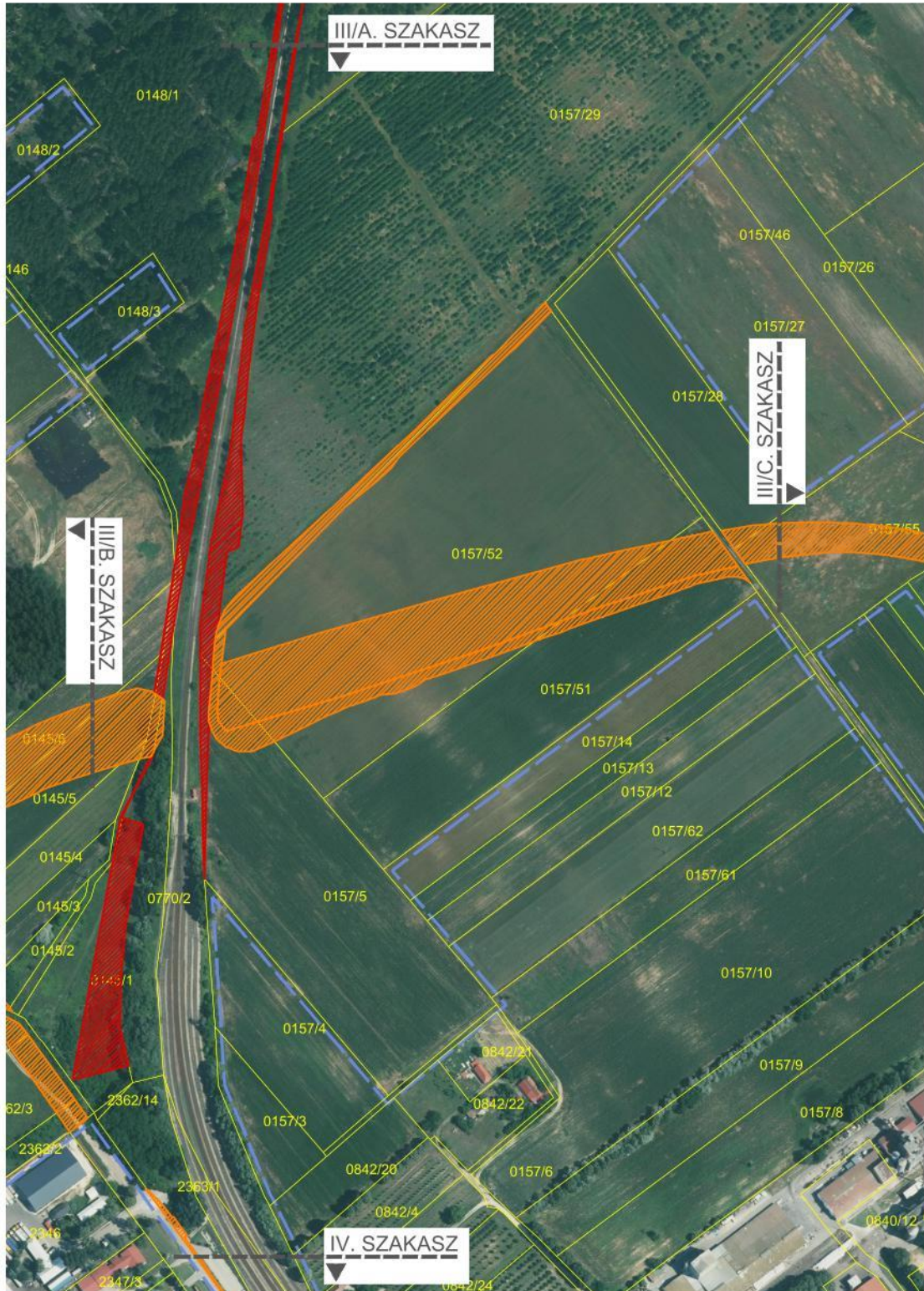


7

*a módosítással és a kisajátítással érintett terület az ortofotón
(I. szakasz)*



*a módosítással és a kisajátítással érintett terület az ortofotón
(II. szakasz)*



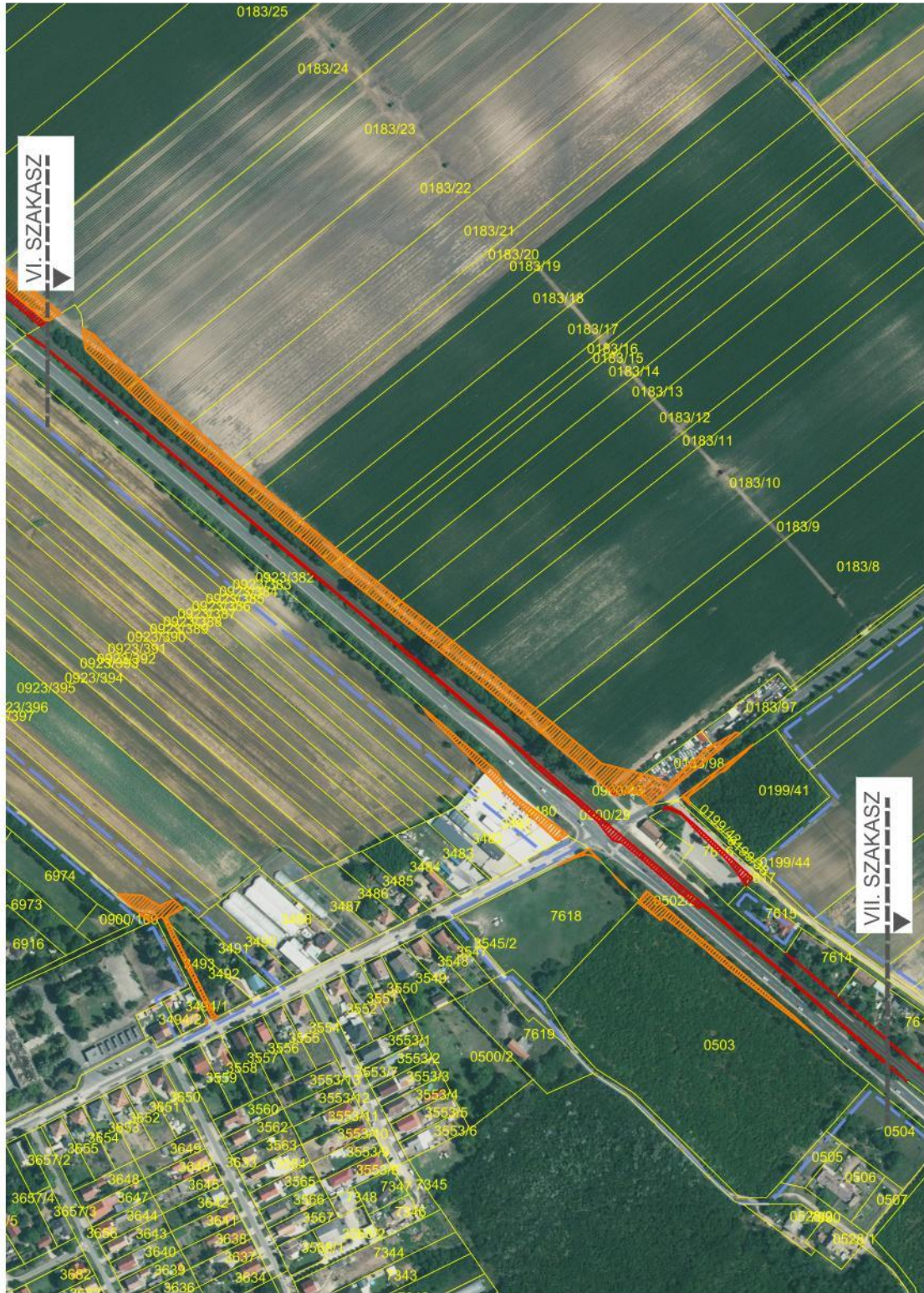
*a módosítással és a kisajátítással érintett terület az ortofotón
(III/A. szakasz)*



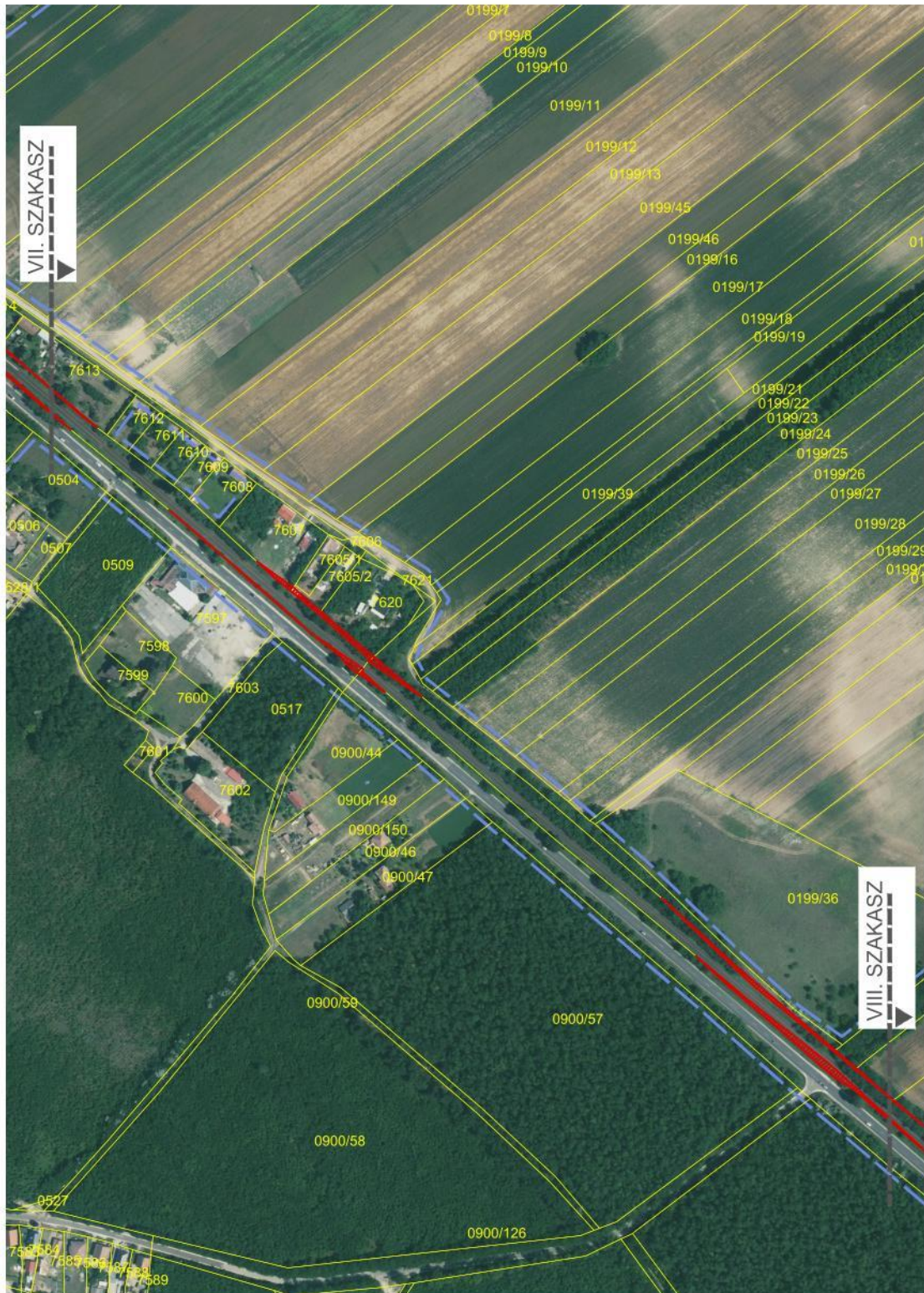
*a módosítással és a kisajátítással érintett terület az ortofotón
(III/C. szakasz)*



a módosítással és a kisajátítással érintett terület az ortofotón
(IV. szakasz)



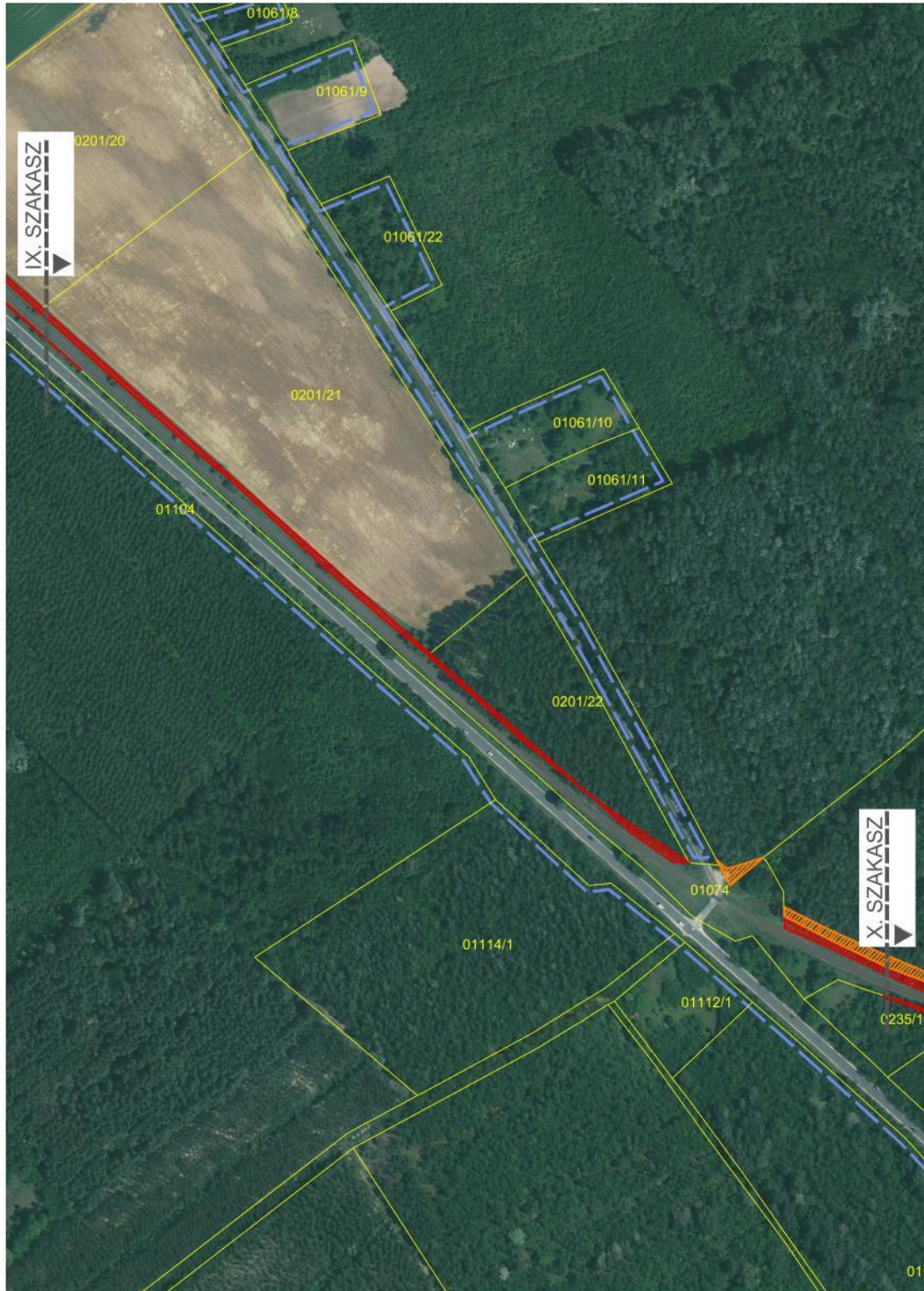
a módosítással és a kisajátítással érintett terület az ortofotón
(VI. szakasz)



*a módosítással és a kisajátítással érintett terület az ortofotón
(VII. szakasz)*



*a módosítással és a kisajátítással érintett terület az ortofotón
(VIII. szakasz)*



*a módosítással és a kisajátítással érintett terület az ortofotón
(IX. szakasz)*



a módosítással és a kisajátítással érintett terület az ortofotón
(X. szakasz)

18

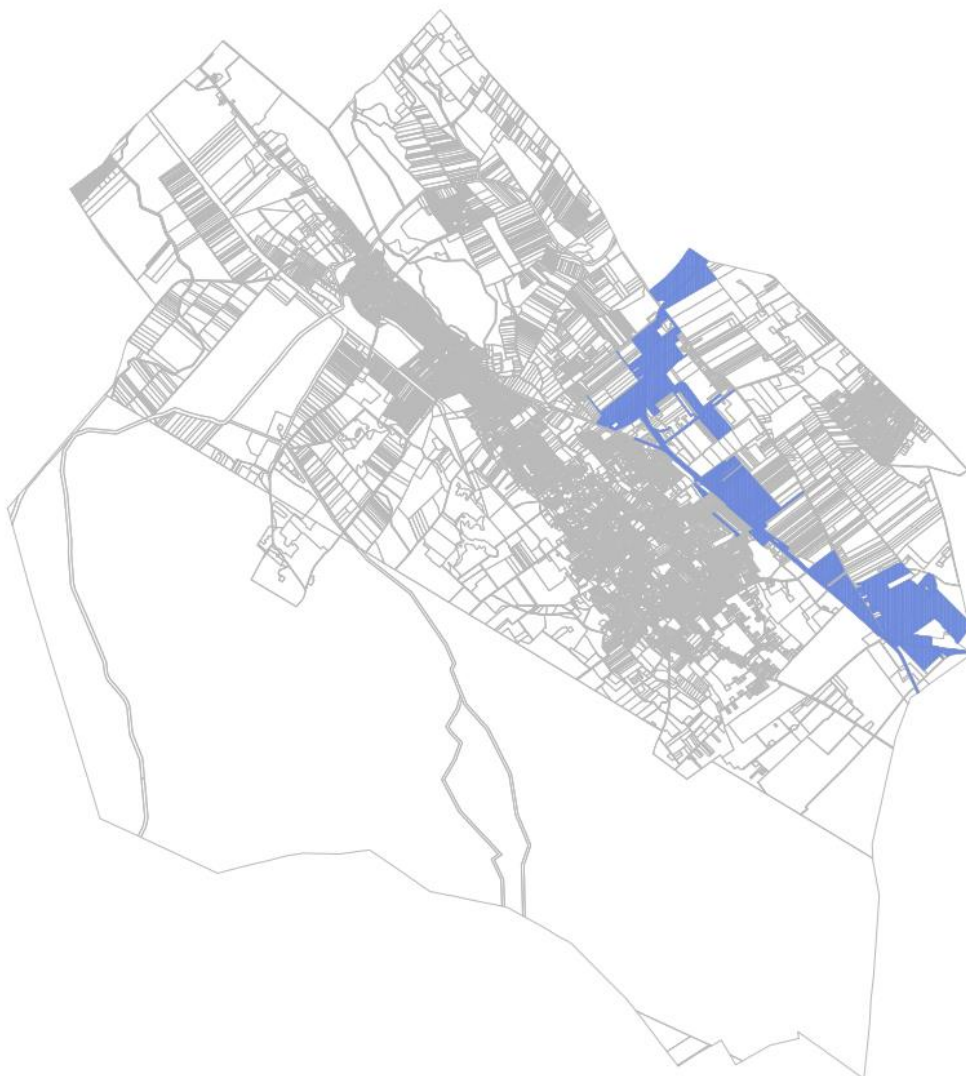


a módosítással és a kisajátítással érintett terület az ortofotón
(XI. szakasz)

1.1. TELEKVIZSGÁLAT

A módosítás területén található telkek természetes személyek, az állam és az önkormányzat tulajdonában lévő telkek. Az érintett önkormányzati tulajdonban lévő telkek művelésből kivett szennyvízes nyáras öntözőtelep vagy út, közterület, helyi közút telkek. Az állami tulajdonban lévő telkek többségükben művelésből kivont telkek, melyeken országos közút, vasút, vasútállomás vagy lakóház és udvar található. A további állami tulajdonú művelés alatt álló telkek vagy erdő vagy szántó művelési ágú területek. A természetes személyek birtokában lévő főként művelés alatt álló területek szántó, gyümölcsös, erdő, szőlő, legelő művelési ágú területek. A művelésből kivont ingatlanok között kivett telephely, beruházási terület, beépítetlen terület, tanya, szérűskert is található.

A módosítási terület telkeinek többsége beépítetlen, csupán néhány, meglévő épületállománnyal rendelkező telek érintett a vasútvonal rekonstrukciójával Dabas és Gyón vasútállomások környezetében.



a módosítás területi elhelyezkedése az Állami ingatlan-nyilvántartási térképi adatbázison

Az alábbi telek alapadatok az Állami ingatlan-nyilvántartási térképi adatbázis (E-TÉR adatszolgáltatás) alapján kerültek feltüntetésre:

hrsz.	tulajdon	telekméret	beépített terület	művelési ág	megjegyzés
0140	önkormányzati terület	4597,3185 m ² (0,45 ha)	0 m ²	kivett út	
0141	önkormányzati terület	5506,348 m ² (0,55 ha)	0 m ²	kivett út	
0145/1	természetes személyek területe	10.285,1001 m ² (1,02 ha)	0 m ²	szántó (Sz 5)	
0145/2	természetes személyek területe	1838,3786 m ² (0,18 ha)	0 m ²	szántó (Sz 5)	
0145/3	természetes személyek területe	3531,0402 m ² (0,35 ha)	0 m ²	szántó (Sz 5)	
0145/4	természetes személyek területe	5879,4961 m ² (0,58 ha)	0 m ²	szántó (Sz 5)	
0145/5	természetes személyek területe	11.442,3520 m ² (1,14 ha)	0 m ²	szántó (Sz 5)	
0145/6	természetes személyek területe	11.319,0499 m ² (1,13 ha)	0 m ²	szántó (Sz 5)	
0145/7	természetes személyek területe	15.150,9145 m ² (1,51 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5)	
0145/8	természetes személyek területe	6312,5762 m ² (0,63 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5)	
0145/9	önkormányzati terület	147.184,5295 m ² (14,71 ha)	0 m ²	kivett szennyvizes nyáras öntözőtelep	
0146	önkormányzati terület	6426,0860 m ² (0,64 ha)	0 m ²	kivett út	
0148/1	önkormányzati terület	91.799,9627 m ² (9,17 ha)	0 m ²	kivett szennyvizes nyáras öntözőtelep	
0148/10	természetes személyek területe	49.015,0692 m ² (4,90 ha)	0 m ²	szántó (Sz 5, Sz 6)	
0148/11	természetes személyek területe	19.806,5347 m ² (1,98 ha)	0 m ²	szántó (Sz 5, Sz 6)	
0148/12	természetes személyek területe	11.257,5467 m ² (1,12 ha)	0 m ²	szántó (Sz 5, Sz 6)	
0148/13	természetes személyek területe	21.388,7505 m ² (2,13 ha)	0 m ²	szántó (Sz 5, Sz 6)	
0157/5	természetes személyek területe	33.046,2777 m ² (3,30 ha)	0 m ²	szántó (Sz 2, Sz 3, Sz 5)	

Dabas TRE eseti módosítása egy részterületen
véleményezési szakasz dokumentuma a partnerek részére

0157/20	természetes személyek területe	51.880,4269 m ² (5,18 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5, Sz 6)	
0157/28	természetes személyek területe	14.392,5408 m ² (1,43 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4)	
0157/29	természetes személyek területe	156.282,2902 m ² (15,62 ha)	0 m ²	gyümölcsös (Gy 4, Gy 6)	gyümölcs termőhely kat. t.
0157/30	természetes személyek területe	128.809,7890 m ² (12,88 ha)	0 m ²	gyümölcsös (Gy 4, Gy 6), szántó (Sz 4, Sz 5)	gyümölcs termőhely kat. t.
0157/32	természetes személyek területe	20.303,6573 m ² (2,03 ha)	0 m ²	kivett szérűskert	
0157/46	önkormányzati terület	4973,8435 m ² (0,49 ha)	0 m ²	kivett út	
0157/47	természetes személyek területe	22.663,6136 m ² (2,26 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5)	
0157/51	természetes személyek területe	27.199,9114 m ² (2,71 ha)	0 m ²	szántó (Sz 3, Sz 4, Sz 5)	
0157/52	természetes személyek területe	68.174,5649 m ² (6,81 ha)	0 m ²	szántó (Sz 3, Sz 4, Sz 5)	
0157/55	természetes személyek területe	18.823,4689 m ² (1,88 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5)	
0157/56	természetes személyek területe	16.586,2123 m ² (1,65 ha)	0 m ²	szántó (Sz 5, Sz 6)	
0157/57	természetes személyek területe	2899,8497 m ² (0,28 ha)	0 m ²	kivett közforgalom elől el nem zárt magánút	
0157/58	természetes személyek területe	13.141,1690 m ² (1,31 ha)	0 m ²	kivett parkoló	
0165/12	természetes személyek területe	163.418,5466 m ² (16,34 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5, Sz6)	
0183/6	állami terület	15.865,5347 m ² (1,58 ha)	0 m ²	kivett országos közút	
0183/8	természetes személyek területe	43.604,9763 m ² (4,36 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 7)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/9	természetes személyek területe	8745,0516 m ² (0,87 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 7)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/10	természetes személyek területe	41.193,7829 m ² (4,11 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 7)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/11	természetes személyek területe	8104,9516 m ² (0,81 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 7)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/12	természetes személyek területe	17.966,1832 m ² (1,79 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 6, Sz 7)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/13	természetes személyek területe	12.287,9432 m ² (1,22 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 6)	borszőlő termőhely kat. t.

Dabas TRE eseti módosítása egy részterületen
véleményezési szakasz dokumentuma a partnerek részére

0183/14	természetes személyek területe	12.539,2706 m ² (1,25 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 6)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/15	természetes személyek területe	4316,4979 m ² (0,43 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 6)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/16	természetes személyek területe	4637,5645 m ² (4,36 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 6)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/17	természetes személyek területe	18.141,2001 m ² (1,81 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 6)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/18	természetes személyek területe	20.152,9373 m ² (2,01 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 6)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/19	természetes személyek területe	13.285,4307 m ² (1,32 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 6)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/20	természetes személyek területe	5705,3018 m ² (0,57 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 6)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/21	természetes személyek területe	22.987,7094 m ² (4,36 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 6)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/22	természetes személyek területe	29.113,8919 m ² (2,91 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5, Sz 6)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/23	természetes személyek területe	41.005,5175 m ² (4,10 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5, Sz 6)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/24	természetes személyek területe	37.055,9119 m ² (3,70 ha)	0 m ²	szántó (Sz 3, Sz 4, Sz6)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/25	természetes személyek területe	38.056,9073 m ² (3,80 ha)	0 m ²	szántó (Sz 3, Sz 4)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/26	természetes személyek területe	36.651,2231 m ² (3,66 ha)	0 m ²	szántó (Sz 3, Sz 4)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/27	természetes személyek területe	14.262,9546 m ² (1,26 ha)	0 m ²	szántó (Sz 2, Sz 3, Sz 4)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/28	természetes személyek területe	14.135,5972 m ² (1,41 ha)	0 m ²	szántó (Sz 2, Sz 3, Sz 4, Sz 5)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/29	természetes személyek területe	10.191,7294 m ² (1,01 ha)	0 m ²	szántó (Sz 2, Sz 3, Sz 4, Sz 5)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/30	természetes személyek területe	9968,1485 m ² (0,99 ha)	0 m ²	szántó (Sz 2, Sz 3, Sz 4, Sz 5)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/31	természetes személyek területe	14.557,4135 m ² (1,45 ha)	0 m ²	szántó (Sz 2, Sz 3, Sz 4, Sz 5)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/32	természetes személyek területe	12.647,0493 m ² (1,26 ha)	0 m ²	szántó (Sz 2, Sz 3, Sz 4, Sz 5)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/35	természetes személyek területe	25.940,8649 m ² (2,59 ha)	0 m ²	szántó (Sz 2, Sz 3, Sz 4, Sz 5)	
0183/37	természetes személyek területe	9835,0488 m ² (0,98 ha)	0 m ²	szántó (Sz 2, Sz 3, Sz 4, Sz 5)	

Dabas TRE eseti módosítása egy részterületen
véleményezési szakasz dokumentuma a partnerek részére

0183/38	természetes személyek területe	25.568,3961 m ² (2,55 ha)	0 m ²	szántó (Sz 2, Sz 3, Sz 4, Sz 5)	
0183/39	természetes személyek területe	11.635,5226 m ² (1,16 ha)	0 m ²	szántó (Sz 2, Sz 3, Sz 4, Sz 5)	
0183/40	természetes személyek területe	9103,1768 m ² (0,91 ha)	0 m ²	szántó (Sz 2, Sz 3, Sz 4, Sz 5)	
0183/41	természetes személyek területe	9775,6959 m ² (0,97 ha)	0 m ²	szántó (Sz 2, Sz 3, Sz 4, Sz 5)	
0183/97	természetes személyek területe	1474,6845 m ² (0,14 ha)	116,8521 m ² (7,92 %)	kivett ipartelep	borszőlő termőhely kat. t.
0183/98	természetes személyek területe	1500,0535 m ² (0,15 ha)	218,1332 m ² (14,54 %)	kivett tanya	borszőlő termőhely kat. t.
0183/101	természetes személyek területe	2688,2931 m ² (0,26 ha)	0 m ²	szántó (Sz 3, Sz 5)	
0183/103	természetes személyek területe	4653,8234 m ² (0,46 ha)	0 m ²	szántó (Sz 3, Sz 5)	borszőlő termőhely kat. t.
0183/105	természetes személyek területe	14.214,3610 m ² (1,42 ha)	0 m ²	szántó (Sz 3, Sz 4, Sz 5)	
0183/106	természetes személyek területe	10.416,2353 m ² (1,04 ha)	0 m ²	szántó (Sz 3, Sz 4, Sz 5)	
0183/108	természetes személyek területe	5318,1673 m ² (0,51 ha)	0 m ²	szántó (Sz 3, Sz 4, Sz 5)	
0185/14	természetes személyek területe	11.526,7295 m ² (1,15 ha)	0 m ²	szántó, erdő (Sz 4, Sz 5, E 5)	
0185/15	természetes személyek területe	6224,0322 m ² (0,62 ha)	0 m ²	szántó, erdő (Sz 4, Sz 5, E 5)	
0185/16	természetes személyek területe	21.103,7667 m ² (2,11 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5)	
0185/17	természetes személyek területe	27.908,0021 m ² (2,79 ha)	0 m ²	szántó (Sz 5)	
0185/18	természetes személyek területe	6339,5697 m ² (0,63 ha)	0 m ²	szántó, fásított terület (Sz 5, Sz 7, Ft 5)	
0185/19	természetes személyek területe	57.476,1634 m ² (5,74 ha)	0 m ²	szántó, erdő (Sz 5, Sz 6, Sz 7, E 5)	
0199/38	önkormányzati terület	8309,6876 m ² (0,83 ha)	0 m ²	kivett út	
0199/41	természetes személyek területe	6019,9303 m ² (0,60 ha)	0 m ²	erdő (E 6)	országos erdőállomány adattár szerinti erdőterület, borszőlő termőhely kat. t.

Dabas TRE eseti módosítása egy részterületen
véleményezési szakasz dokumentuma a partnerek részére

0199/42	állami terület	157,4219 m ² (0,01 ha)	0 m ²	erdő (E 6)	országos erdőállomány adattár szerinti erdőterület, borszőlő termőhely kat. t.
0200	önkormányzati terület	11.911,6160 m ² (1,19 ha)	0 m ²	kivett út	
0201/1	természetes személyek területe	19.991,6727 m ² (1,19 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5, Sz 7)	
0201/2	természetes személyek területe	32.504,3909 m ² (3,25 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5, Sz 7)	
0201/3	természetes személyek területe	30.458,2635 m ² (3,04 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5, Sz 7)	
0201/4	természetes személyek területe	23.591,6106 m ² (2,35 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5, Sz 7)	
0201/5	természetes személyek területe	1774,7982 m ² (0,17 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5, Sz 7)	
0201/6	természetes személyek területe	1778,1369 m ² (0,17 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5, Sz 7)	
0201/7	természetes személyek területe	3494,3551 m ² (0,34 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5, Sz 7)	
0201/8	természetes személyek területe	16.056,6990 m ² (1,60 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5, Sz 7)	
0201/9	természetes személyek területe	7486,0137 m ² (0,74 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5, Sz 7)	
0201/10	természetes személyek területe	8525,2914 m ² (0,85 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5, Sz 7)	
0201/11	természetes személyek területe	8435,6102 m ² (0,84 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5, Sz 7)	
0201/18	természetes személyek területe	36.601,5912 m ² (3,66 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5)	
0201/19	természetes személyek területe	54.834,3618 m ² (5,48 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5, Sz 6)	
0201/20	természetes személyek területe	39.328,1231 m ² (3,93 ha)	0 m ²	szántó (Sz 5, Sz 6)	
0201/21	természetes személyek területe	63.366,5552 m ² (6,33 ha)	0 m ²	szántó (Sz 6)	
0201/22	természetes személyek területe	14.836,7291 m ² (1,48 ha)	0 m ²	erdő (E 6)	országos erdőállomány adattár szerinti erdőterület
0215/4	természetes személyek területe	689.408,5910 m ² (68,94 ha)	0 m ²	erdő (E 5, E 6, E 7)	országos erdőállomány adattár szerinti erdőterület

Dabas TRE eseti módosítása egy részterületen
véleményezési szakasz dokumentuma a partnerek részére

0218/5	önkormányzati terület	2572,6531 m ² (0,25 ha)	0 m ²	kivett út	
0218/6	természetes személyek területe	65.826,0217 m ² (6,58 ha)	0 m ²	erdő (E 6)	országos erdőállomány adattár szerinti erdőterület
0218/11	természetes személyek területe	479.973,4860 m ² (47,99 ha)	0 m ²	erdő (E 5, E 6, E 7)	országos erdőállomány adattár szerinti erdőterület
0234/2	természetes személyek területe	132.469,8496 m ² (13,24 ha)	0 m ²	szántó (Sz 5, Sz6), erdő (E 5)	
0235/1	önkormányzati terület	4532,1679 m ² (0,45 ha)	0 m ²	szántó (Sz6), erdő (E 7), kivett út	
0235/2	önkormányzati terület	4698,2655 m ² (0,46 ha)	0 m ²	fásított terület (Ft 7), erdő (E 7), kivett út	
0502/2	természetes személyek területe	225,8740 m ² (0,02 ha)	73,5249 m ² (már lebontott)	kivett tanya	
0503	természetes személyek területe	30.012,8059 m ² (3,00 ha)	0 m ²	erdő (E 7)	országos erdőállomány adattár szerinti erdőterület
0766/2	természetes személyek területe	116.826,9190 m ² (11,68 ha)	0 m ²	kivett beruházási terület	
0766/3	természetes személyek területe	136.900,3433 m ² (13,69 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4, Sz 5, Sz6)	
0770/1	állami terület	56.290,8966 m ² (5,62 ha)	0 m ²	kivett közforgalmú vasút	
0770/2	állami terület	7716,0564 m ² (0,77 ha)	0 m ²	kivett közforgalmú vasút	
0798	önkormányzati terület	3729,3317 m ² (0,37 ha)	0 m ²	kivett közút	
0799	állami terület	5038,8968 m ² (0,50 ha)	0 m ²	szántó (Sz 4)	
0802	állami terület	10.039,3554 m ² (1,00 ha)	0 m ²	kivett országos közút	
0803	önkormányzati terület	7305,7214 m ² (0,73 ha)	0 m ²	kivett saját használatú út	
0804/4	természetes személyek területe	22.694,0780 m ² (2,26 ha)	0 m ²	szántó (Sz 6)	

Dabas TRE eseti módosítása egy részterületen
véleményezési szakasz dokumentuma a partnerek részére

0839	állami terület	24.801,4053 m ² (2,48 ha)	0 m ²	kivett országos közút	
0840/10	állami terület	6992,5930 m ² (0,96 ha)	0 m ²	kivett vasút	
0840/16	természetes személyek területe	5424,6772 m ² (0,54 ha)	403,1301 m ² (7,43 %)	kivett telephely	
0840/17	állami terület	3576,1953 m ² (0,35 ha)	0 m ²	kivett vasút	
0900/29	önkormányzati terület	28.437,5267 m ² (2,84 ha)	0 m ²	kivett közterület	
0900/43	állami terület	20.209,4919 m ² (2,02 ha)	152,4409 m ² (0,75 %)	kivett vasútállomás	
0907	állami terület	16.671,0615 m ² (1,16 ha)	0 m ²	kivett közforgalmú vasút	
0908/2	állami terület	32.738,1979 m ² (3,27 ha)	0 m ²	kivett országos közút	
0923/6	gazdasági társaság területe	32.738,1979 m ² (3,27 ha)	0 m ²	kivett ipartelep	
0923/382	természetes személyek területe	10.403,7440 m ² (1,04 ha)	0 m ²	szántó (Sz 5)	
0923/398	természetes személyek területe	11.507,1256 m ² (1,15 ha)	0 m ²	szántó (Sz 6)	
01074	állami terület	52.930,9684 m ² (5,29 ha)	0 m ²	kivett közforgalmú vasút	
01081	természetes személyek területe	2344,3277 m ² (0,23 ha)	0 m ²	szántó (Sz 7)	
01082	önkormányzati terület	1518,1755 m ² (0,15 ha)	0 m ²	kivett út	
01094	önkormányzati terület	186,1591 m ² (0,01 ha)	0 m ²	kivett út	
01095/1	természetes személyek területe	1389,4791 m ² (0,13 ha)	48,9874 m ² (3,52 %)	gyep (legelő) (L 7)	
01095/2	természetes személyek területe	4673,9501 m ² (0,46 ha)	0 m ²	szőlő (Sző 4)	
01096/4	természetes személyek területe	19.568,3298 m ² (1,95 ha)	0 m ²	szántó (Sz 6), gyümölcsös (Gy 4)	
01104	állami terület	78.222,0674 m ² (7,82 ha)	0 m ²	kivett országos közút	
2344	állami terület	16.463,7774 m ² (1,64 ha)	0 m ²	kivett országos közút	
2362/2	természetes személyek területe	2178,5768 m ² (0,21 ha)	0 m ²	kivett út	

Dabas TRE eseti módosítása egy részterületen
véleményezési szakasz dokumentuma a partnerek részére

2362/3	természetes személyek területe	7499,5234 m ² (0,74 ha)	0 m ²	kivett beépítetlen terület	
2362/4	természetes személyek területe	7497,6132 m ² (0,74 ha)	0 m ²	kivett beépítetlen terület	
2362/9	gazdasági társaság területe	30.258,2907 m ² (3,02 ha)	0 m ²	kivett beépítetlen terület	
2362/11	önkormányzati terület	505,2899 m ² (0,05 ha)	0 m ²	kivett út	
2362/12	önkormányzati terület	1262,5929 m ² (0,12 ha)	0 m ²	kivett út	
2362/13	gazdasági társaság területe	14.141,8754 m ² (1,41 ha)	0 m ²	kivett építési telek	
2362/14	<i>természetes személyek területe</i>	<i>117,0010 m² (0,01 ha)</i>	<i>0 m²</i>	<i>kivett beépítetlen terület</i>	<i>nyiladék telek, közvetlenül nem tartozik bele a tervezési területbe</i>
2363/1	állami terület	7246,8636 m ² (0,72 ha)	0 m ²	kivett vasútállomás	
2363/2	állami terület	18.609,6144 m ² (1,86 ha)	214,6437 m ² (1,15 %)	kivett vasútállomás	
2363/3	állami terület	2806,6001 m ² (0,28 ha)	0 m ²	kivett vasútállomás	
2365	természetes személyek területe	3353,6156 m ² (0,33 ha)	258,4695 m ² (7,70 %)	kivett telephely	
3480	természetes személyek területe	1062,1624 m ² (0,10 ha)	0 m ²	kivett beépítetlen terület	
3491	természetes személyek területe	1766,1985 m ² (0,17 ha)	114,9931 m ² (6,51 %)	kivett lakóház, udvar	
3492	természetes személyek területe	1559,5947 m ² (0,15 ha)	88,2351 m ² (5,65 %)	kivett lakóház, udvar	
3493	természetes személyek területe	417,6698 m ² (0,04 ha)	0 m ²	kivett saját használatú út	
3494/1	természetes személyek területe	692,7055 m ² (0,06 ha)	166,0355 m ² (23,96 %)	kivett lakóház, udvar	
7605/1	természetes személyek területe	719,8988 m ² (0,07 ha)	110,4274 m ² (15,33 %)	kivett lakóház, udvar, gazd. ép.	
7605/2	természetes személyek területe	923,9582 m ² (0,09 ha)	0 m ²	kivett beépítetlen terület	
7606	önkormányzati terület	147,8124 m ² (0,01 ha)	0 m ²	kivett út	
7607	természetes személyek területe	3643,8696 m ² (0,36 ha)	77,1050 m ² (2,11 %)	kivett lakóház, udvar	

7613	természetes személyek területe	3823,2262 m ² (0,38 ha)	129,7848 m ² (3,39 %)	kivett lakóház, udvar	
7614	természetes személyek területe	1436,3188 m ² (0,14 ha)	105,6006 m ² (7,35 %)	kivett lakóház, udvar	
7616	állami terület	1804,0460 m ² (0,18 ha)	45,2410 m ² (2,51 %)	kivett lakóház, udvar	
7617	önkormányzati terület	3188,8287 m ² (0,31 ha)	0 m ²	kivett közterület	
7618	természetes személyek területe	8565,7918 m ² (0,85 ha)	0 m ²	kivett beépítetlen terület	
7620	természetes személyek területe	3676,9412 m ² (0,36 ha)	0 m ²	kivett beépítetlen terület	
7621	önkormányzati terület	288,1722 m ² (0,02 ha)	0 m ²	kivett helyi közút	
7708	önkormányzati terület	14.178,2646 m ² (1,41 ha)	0 m ²	kivett út	
7709	állami terület	4627,3639 m ² (0,46 ha)	0 m ²	kivett országos közút	
7800/4	önkormányzati terület	2140,9682 m ² (0,21 ha)	0 m ²	kivett út	
7800/5	természetes személyek területe	14.580,0069 m ² (1,45 ha)	2896,9372 m ² (19,86 %)	kivett tűzépítelen	
7800/7	gazdasági társaság területe	1868,8286 m ² (0,18 ha)	0 m ²	kivett építési terület	

1.2. KÖZLEKEDÉS

Dabas hatályos településrendezési eszközeihez teljes körű közlekedési szakági vizsgálati és alátámasztó javaslati munkarészek készültek, az alátámasztó javaslat az alábbiakat rögzíti a kötöttpályás közlekedés kapcsán:

„A magasabb rendű tervek szerint Dabas közigazgatási területének északi részén tervezett országos törzshálózati vasúti pálya fog áthaladni a szintén tervezett 100. sz. főúttal párhuzamos vonalvezetéssel. A távlati vasútvonalra vonatkozó részletesebb tervek egyelőre még nem állnak rendelkezésre, csak az elvi nyomvonal, ezért a vasútvonal ennek megfelelően, területigény nélkül épül be a településrendezési eszközökbe.

Dabas vasúti közlekedését egyelőre továbbra is a Budapest - Lajosmizse - Kecskemét vasútvonal, a MÁV 142 - es számú vonala fogja biztosítani. Ezen a vonalon is fejlesztések várhatóak, a tervek szerint a teljes vonal megújulhat. A beruházás során villamosíthatják a teljes vonalat, megújulhat a pálya, korszerűsítik az állomásokat, ezáltal a jelenleginél terhelhetőbb vasútvonal jönne létre, amely a Budapest - Cegléd - Kecskemét fővonal alternatívája lehet.

A Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia modellezése alapján Dabason négyszeresére növekedhet a forgalom az átépítést követően. Ehhez a legbelső szakaszon 10–15, a külső szakaszokon (Dabas ide tartozik) 30 perces járatkövetés szükséges (a mai 60 perces helyett). Dabason a nyomvonal módosítás lehetőségét is megvizsgálják.

A beruházás előkészítése várhatóan 2022 végéig tart, a felújítás a tervek szerint 2023 második negyedévében kezdődhet.

Mivel a tervezés csak a közeljövőben fog elkezdődni, a fejlesztés esetleges területigényére egyelőre nincsenek adatok, így a vasútvonal továbbra is a meglévő területével szerepel a településrendezési eszközökben.”

A tervezet a 142. vasútvonal engedélyezési tervei alapján készül, mely tartalmazza a közlekedési létesítmény kialakításának részletes műszaki terveit. Az adatszolgáltatásként érkezett engedélyezési terv releváns tartalma a 2. fejezetben kerül bemutatásra. Az engedélyezési terv nem tartalmazza a vasútvonalat keresztező tervezett gyűjtőút kialakításának terveit, továbbá az elkészült tervek óta a vasútvonalat keresztező utak tervezett kialakítása is módosult. Utóbbiról egyelőre nem állnak rendelkezésre a tervek. A hatályos településrendezési eszközökben szereplő tervezett gyűjtőút nyomvonala és területi lehatárolása a vasútvonal rekonstrukciójával párhuzamosan módosul az adatszolgáltatásként érkezett előzetes telekalakítási terv szerint, mely a vasútvonalat keresztező és azzal párhuzamosan haladó utak területi igényét is tartalmazza. Az előzetes telekalakítási terv bemutatását lásd szintén a 2. fejezetben.

A tervezett módosítás a fentiekén túl nem teszi szükségessé a településrendezési eszközökhöz készült közlekedési vizsgálati és javaslati munkarészek kiegészítését. A tervezethez a településrendezési szakági alátámasztó munkarészeket a záró véleményezési dokumentum tartalmazza.

1.3. KÖZMŰELLÁTOTTSÁG

Dabas hatályos településrendezési eszközeihez teljes körű közmű szakági vizsgálati és alátámasztó javaslati munkarészek készültek. Dabas közigazgatási területén a módosítás területén mind a vízellátás, a szennyvízelvezetés, a villamos energiaellátás, a földgázellátás és az elektronikus hírközlés hálózati rendszere a területek jelenlegi használatának megfelelően rendelkezésre állnak.

29

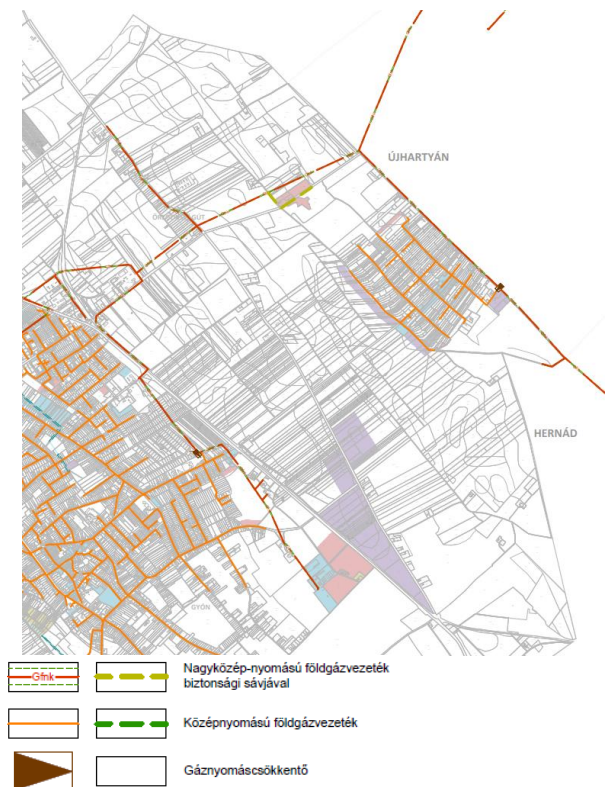
A tervezet a 142. vasútvonal engedélyezési tervei alapján készült, mely tartalmazza a közlekedési létesítmény kialakításának részletes műszaki terveit. Az adatszolgáltatásként érkezett engedélyezési terv releváns tartalma a 2. fejezetben kerül bemutatásra.



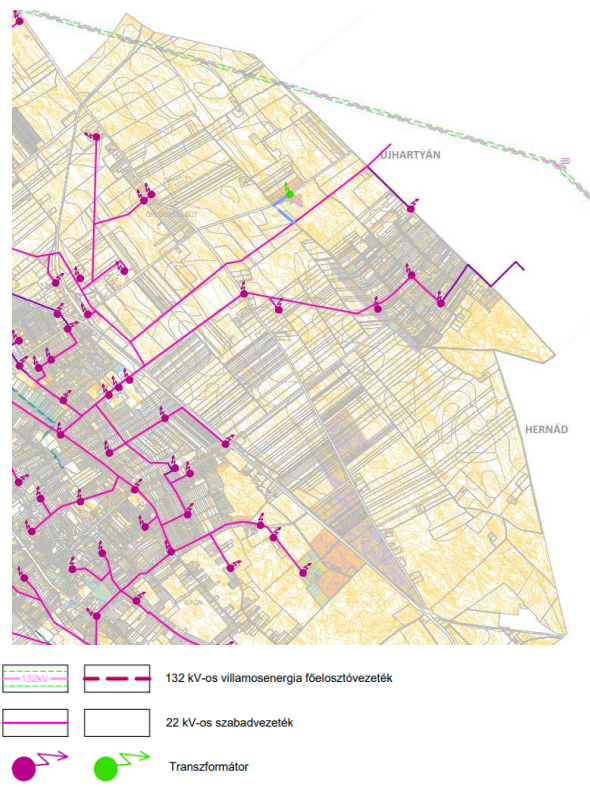
Meglévő	Tervezett		
		Ivóvízvezeték	
		Ivóvízkút	
		Termálvízkút	
		Vízgyűjtő terület mederkarbantartási sávval	

vízellátás (Alátámasztó javaslat)

vízvezetés (Alátámasztó javaslat)



gázellátás (Alátámasztó javaslat)



villamosenergia ellátás (Alátámasztó javaslat)

A tervezett módosítás nem teszi szükségessé a településrendezési eszközökhöz készült közműellátási vizsgálati és javaslati munkarészek kiegészítését. A településrendezési szakági alátámasztó munkarészeket a záró véleményezési dokumentum tartalmazza.

1.4. ÖRÖKSÉGVÉDELME ÉS RÉGÉSZET

A fejlesztéssel érintett terület nem érint világörökségi, vagy világörökségi várományos helyszínt és területet. A fejlesztési területen műemlék, illetve általános műemléki védelem alatt álló elem nem található és a fejlesztéssel érintett telkek nem tartoznak műemléki környezetbe.

A település helyi egyedi védelem alatt álló elemeit, helyi területi védelem alatt álló területeit, a történelmi településrészben belüli helyi védelem alatt álló területeit és a településképi szempontból kiemelt utcáit a TKR 4., 5. és 9. számú melléklete tartalmazza. Ezen elemek és területek nem érintik a fejlesztéssel érintett területet.

A település területén fokozottan védett történelmi és kulturális jelentőségű régészeti lelőhely nem található. A település nyilvántartott régészeti lelőhelyeinek területe a fejlesztéssel érintett területet érintik.

1.4.1. FEJLESZTÉSI ÉRINTETT TELKEKET ÉRINTŐ RÉGÉSZETI LELŐHELYEK ISMERTETÉSE

A fejlesztéssel érintett telkek területét érintik a 2. Fertályos-földek, Templom-domb, 4. Dabas 4/1. lelőhely, 5. Dabas 4/2. lelőhely, 7. Dabas 5. lelőhely, 17. Fertályos-földek, 23. MOL kúttól Ny-ra, 25. Fertályos-földek II., 27. Templom-dombtól K-re, 47. Bottlik-tanya, 48. Felső Székes-dűlő elnevezésű nyilvántartott régészeti lelőhelyek. Többségében az érintett telkek területének csak egy kis részét érinti a vasúti és közlekedési területek módosítása, így a következőkben csak azok a lelőhelyek kerülnek bemutatásra, melyek területét érinti a fejlesztés.

Az alábbiakban a 2022-ben készült Örökségvédelmi Hatástanulmány releváns tartalma kerül bemutatásra az érintett lelőhelyek tekintetében.

SORSZ.	AZONO- SÍTÓ	NÉV	HRSZ.	Y	X	Azonosítás alapja
2	34326	Fertályos-földek, Templom -domb	0140, 0145/7, 0145/8, 0145/9, 2362/7, 2362/9, 2362/10, 2362/12, 2362/13, 2345/2	670826	205713	nyilvántartás
7*	34334	Dabas 5. lelőhely	0183/10, 0183/11, 0183/12, 0183/13, 0183/14, 0183/15, 0183/16, 0183/17, 0183/18, 0183/19, 0183/20, 0183/21, 0183/22, 0183/23, 0183/24, 0183/25, 0183/26, 0183/27, 0183/28, 0183/29, 0183/8, 0183/9, 0185/31, 0185/30, 0183/40, 0898, 0183/105, 0183/106, 0183/41, 0183/39, 0183/38, 0183/37, 0183/108, 0183/35, 0183/101, 0183/103, 0183/32, 0183/31, 0183/30	672671	204605	nyilvántartás
17	54543	Fertályos-földek	0139/3, 0140, 0141, 0145/8, 0145/9, 2362/9, 7800/2, 7800/3	670751	205869	nyilvántartás
23	54549	MOL kúttól Ny- ra	0121, 0126/15, 0129, 0142/35, 0144/1, 0144/10, 0144/2, 0144/3, 7800/5, 0142/25, 0144/4, 0144/5, 0144/6, 0144/7, 0144/8, 0144/9, 5431/6, 0139/3, 0140, 0141, 2362/7, 2257/46, 2257/47, 2257/48, 2257/49, 2257/50, 0135/41, 0135/42, 0135/43, 0135/44, 0135/40, 2345/2, 2256/15, 0746/2, 0143, 0144/11, 0142/36, 0142/41, 0142/2, 0142/3, 0746/3, 0138/1, 0142/20, 0135/54, 0135/55, 0135/56, 0135/57, 0142/19, 0135/70, 0142/30, 0142/29, 0142/28, 0142/27, 0142/26, 0142/31, 0142/33, 0142/24, 0142/18, 0142/17, 0142/9,	670362	205980	nyilvántartási

			0142/11, 0142/10, 0142/15, 0142/16, 0142/8, 0142/7, 0142/6, 0142/5, 0142/4, 0142/34, 2345/3, 2256/4, 2256/16, 2256/14, 2256/13, 2256/17, 7800/1, 7800/2, 7800/3			
27	54553	Templom- dombtól K-re	0139/3, 0140, 0145/2, 0145/3, 0145/4, 0145/5, 0145/6, 0145/7, 0145/9, 2362/4, 0146	671034	206074	nyilvántartás

*nyilvántartott, ismert és újként azonosított régészeti lelőhelyek összefoglaló táblázata – részlet
(Örökségvédelmi Hatástanulmány)*

***Megj.:** 0907 hrsz.-ú kivett közforgalmú vasút telke a hatályos szabályozási tervlapon jelöltekkel ellentétben nem érintett a 7. sorszámú régészeti lelőhely területével.

2. lelőhely

- földrajzi leírás: A lelőhely Dabas város belterületén, az 5. sz. főúttól közvetlenül É-ra, az Aldi áruház mellett található.
- helymeghatározás pontossága: < 10 m
- jelenlegi állapot: bolygatott, részben feltárt, részben beépített, részben erdő
- veszélyeztetettség: bolygatás, elfedés, építkezés, mezőgazdasági művelés, kincskeresés
- tevékenység: adatgyűjtés, terepbejárás
- fogadó múzeum: leletgyűjtés nem történt
- bejelentő: Dr. Tankó Károly, ELTE 1088 Bp. Múzeum krt. 4/b.
- kelt: 2021.02.07.

32

7. lelőhely

- földrajzi leírás: A lelőhely az 50. sz. főút, ill. a közvetlenül mellette húzódó vasútvonaltól ÉK-re eső Alsó-Székes-dűlő DNY-i sávjában található.
- helymeghatározás pontossága: < 10 m
- jelenlegi állapot: mezőgazdasági terület, szántó
- veszélyeztetettség: bolygatás, talajművelés
- tevékenység: adatgyűjtés, terepbejárás
- fogadó múzeum: leletgyűjtés nem történt
- bejelentő: Dr. Tankó Károly, ELTE 1088 Bp. Múzeum krt. 4/b.
- kelt: 2021.02.07.

17. lelőhely

- földrajzi leírás: A lelőhely Dabas kül- és belterületén, az Aldi áruházról ÉNy-ra található.
- helymeghatározás pontossága: < 10 m
- jelenlegi állapot: beépített belterület, részben bolygatott, részben elfedett
- veszélyeztetettség: bolygatás, beépítés
- tevékenység: terepbejárás
- fogadó múzeum: leletgyűjtés nem történt
- bejelentő: Dr. Tankó Károly, ELTE 1088 Bp. Múzeum krt. 4/b.
- kelt: 2021.02.07.

23. lelőhely

- földrajzi leírás: A lelőhely Dabas kül- és belterületén, a vasút és az 5. sz. műút elágazásától Ny-ra 950 m-re, a műúttól 100 m-re D-re, a MOL kúttól Ny-ra 300 m-re található.
- helymeghatározás pontossága: < 10 m

- jelenlegi állapot: mezőgazdasági terület, szántó
- veszélyeztetettség: bolygatás, talajművelés
- tevékenység: terepbejárás
- fogadó múzeum: leletgyűjtés nem történt
- bejelentő: Dr. Tankó Károly, ELTE 1088 Bp. Múzeum krt. 4/b.
- kelt: 2021.02.07.

27. lelőhely

- földrajzi leírás: A lelőhely Dabas külterületén, a belterülettől É-ra, a Birkás-tanyánál levő vasútállomástól 520 m-re ÉNy-ra, a vasút Ny-i oldalán, 200 m-re található.
- helymeghatározás pontossága: < 10 m
- jelenlegi állapot: mezőgazdasági terület, szántó
- veszélyeztetettség: bolygatás, talajművelés
- tevékenység: terepbejárás
- fogadó múzeum: leletgyűjtés nem történt
- bejelentő: Dr. Tankó Károly, ELTE 1088 Bp. Múzeum krt. 4/b.
- kelt: 2021.02.07.

1.4.1. A RENDEZÉS SORÁN TERVEZETT VÁLTOZÁSOK HATÁSELEMZÉSE

A fejlesztési területen belüli kisajátítással érintett területek közül a 2., 7., 17., 23. és 27. lelőhely érintett területelhasználás váltással.

A 0183/26-32 és 0183/103 hrsz.-ú telkek egy kis részterülete - a vasúti terület mentén egy 5 méternél keskenyebb sávot érintve – KÖk jelű vasúti közlekedési terület területfelhasználás és ezzel összhangban KÖk jelű övezet kerül meghatározásra Má jelű általános mezőgazdasági terület területfelhasználás és Má-sz1 jelű övezet helyett. A kisajátítással érintett terület mezőgazdaságilag művelt ingatlanokon található és azon belül szántó művelési ágban hasznosított terület, mely területen a hasznosításhoz kapcsolódó mezőgazdasági talajmunka az örökségvédelmi elemek bolygatását jelenleg is előidézheti. Az érintett keskeny területsáv hasznosításának változtatása a lelőhely területének használatában, a jelenlegi állapothoz képest, annak változása várható, mely a régészeti lelőhelyet veszélyezteti. A terület a 142-es vasútvonal rekonstrukciója során vasúti területként kerül kialakításra.

A 2., 17., 23. és 27. lelőhelyek területén a meglévő és tervezett közlekedéshálózati elemek módosulnak, így az út mellette kijelölt gazdasági (Gip és Gksz) és különleges beépítésre szánt terület (K-szv) területfelhasználásba tartozó területek területi lehatárolása is módosul. A kisajátítással érintett terület szántó művelési ágú mezőgazdasági művelt és hasznosítatlan ingatlanokon, valamint a szennyvíztisztító nyárfás öntözőterületek és kereskedelmi, szolgáltató területként (tűzéptelep, ALDI szupermarket) hasznosított ingatlanokon található, mely terület egy részén a hasznosításhoz kapcsolódó talajmunka az örökségvédelmi elemek bolygatását jelenleg is előidézheti. Az érintett terület területfelhasználások területi lehatárolásának módosulása a lelőhely területének használatában jelentős változást nem okoz a jelenlegi állapothoz képest. A fejlesztések megvalósulásával a lelőhely területének használatában változás várható, mely a régészeti lelőhelyet veszélyezteti. A terület a 142-es vasútvonal rekonstrukciójához kapcsolódó, részben a vasútvonalat külön szintben keresztező tervezett gyűjtőút területeként és a már meglévő földút fejlesztéseként kerül felhasználásra, mellyel az 5. sz. főút kerül összeköttetésre a Vonat utcával, valamint a vasútvonalat egy új külön szintű csomóponttal keresztezve a Szabadság úttal.

[A beruházás kapcsán Előzetes Régészeti Dokumentáció készült, melynek releváns tartalma a következő fejezetben kerül bemutatásra.](#)

1.4.2. A VASÚTVONAL REKONSTRUKCIÓJA KAPCSÁN ELKÉSZÜLT ELŐZETES RÉGÉSZETI DOKUMENTÁCIÓ

Az előzetes régészeti dokumentáció előkészítő munkarész (ERD-I.) készült 2022-ban „Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése” tárgyban, melyet a Magyar Nemzeti Múzeum készített a Vibrocomp Kft. megrendelésére. Az alábbiakban az ERD releváns tartalma olvasható:

2. RÉGÉSZETI ÉRTÉKVIZSGÁLAT, LELŐHELY-DIAGNOSZTIKAI VIZSGÁLATOK

2.1. Adattári, szakirodalmi, térképészeti adatgyűjtés

(...)

A közhiteles lelőhely-nyilvántartása, illetve a múzeumi adattári, szakirodalmi, térképészeti kutatások során – a tervezett beruházás által érintett területen és 250 méter széles övezetében

- 31 db nyilvántartott régészeti lelőhelyre utaló adatot gyűjtöttünk

(...)

2.2. Régészeti terepbejárás

A nyomvonaltervezet felszíni vizsgálatait 2022. március 28-án végeztük el. A tervezett, valamint a jelenlegi vasút is kb. harmad arányban beépített, mezőgazdasági művelés alól kivont (mező, erdő) valamint művelés alatt álló területeken halad keresztül. Utóbbin az időszakos fedettség (sűrű vetés, gazonos tarló, napraforgótarló stb.) vagy az évszakra vonatkozó elvégzett munkafolyamat (permetezés, palántázás stb.) miatt nem tudtunk terepbejárást végezni, de az ebbe a csoportba tartozó földek nagy részén sikerrel jártunk. Ennek eredményeképpen **néhány régészeti lelőhelyen leletanyagot is gyűjtöttünk** – Ócsa–Vasút utca melletti terület-en (Nyilvt. sz.: 52637) – de többnyire azok kiterjedését, valamint/vagy időrendi besorolását is pontosítottuk (az előbb említetten kívül Inárcs–Szent György templom [Nyilvt. sz.: 33310] vagy éppen **Dabas–Dabas 5. lelőhely [Nyilvt. sz.: 34334 esetében]**). A fedettség (főleg legelő, mező, erdő) okán a többi ismert lelőhelyet nem tudtuk vizsgálni.

Ezeket kívül 6 db új régészeti lelőhelyet azonosítottunk: Ócsa–Cirjaki-erdő, Inárcs–Rókás, Inárcs–Déli villa, Kakucs–Turján lapos, Örkény–Kőrösi-dűlő és Kecskemét–Groszbergertanya lelőhelyeit.

A vizsgált területet és az azonosított régészeti lelőhelyek ismert kiterjedését az 1. (átnézeti)térképmellékleten ábrázoltuk.

2.3. Az értékvizsgálat eredményének összefoglalása

A régészeti értékvizsgálat során az alábbi régészeti lelőhelyeket azonosítottuk a vizsgált terület 250 m-es környezetében:

Budapesten:

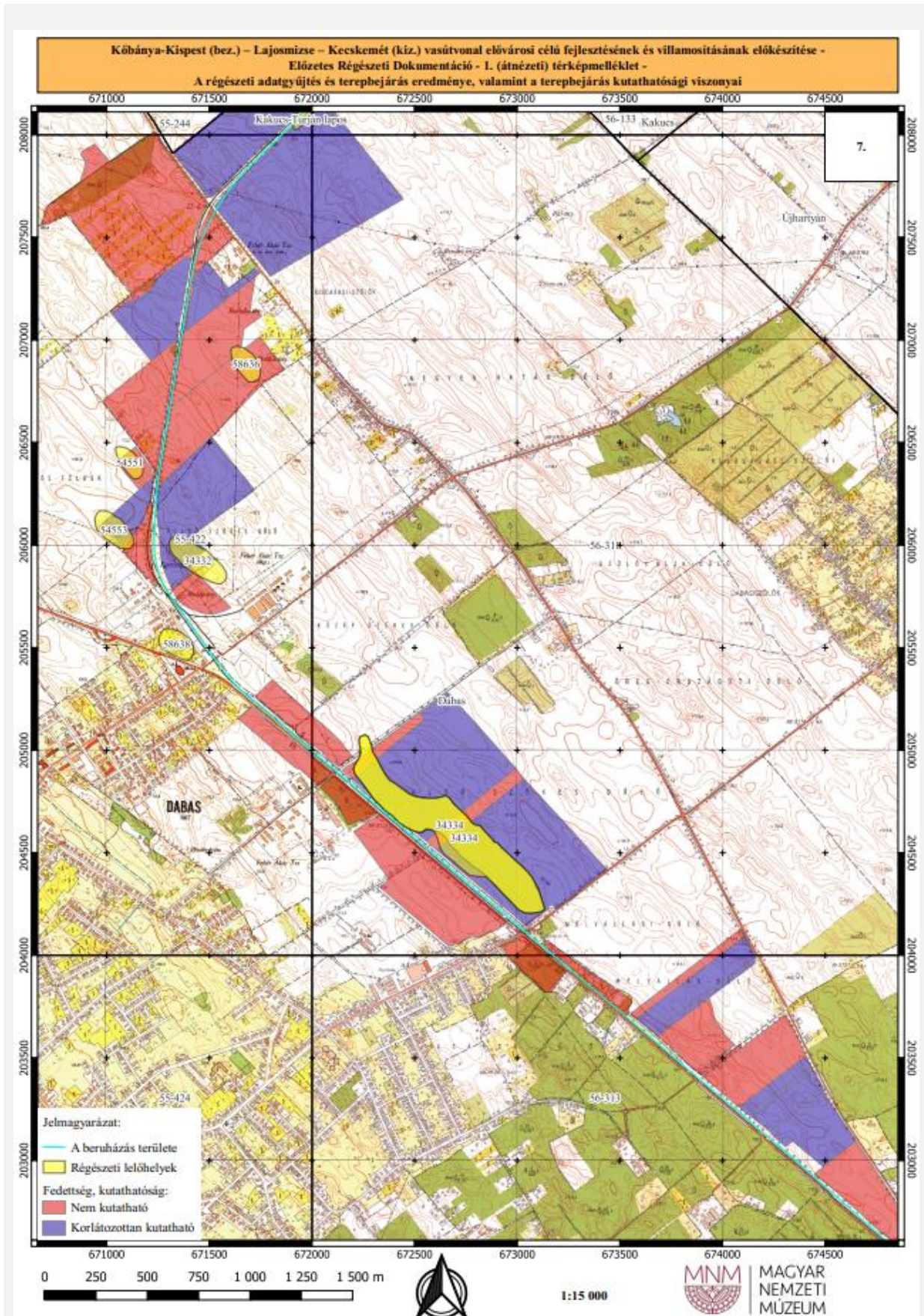
(...)

Pest megyében:

(...)

Név:	Nyilvántartási szám:	Információ forrása:	Lelőhely jellege:	Lelőhely kora:	Pozíciója:
Dabas – Dabas 4/2. lelőhely	34332	terepbejárás	telep	szarmata	a 250 m-es pufferzónában
Dabas – Dabas 5. lelőhely	34334	terepbejárás	telep	bronzkor	a 250 m-es pufferzónában
				szarmata	
				késő avar kor	
				Árpád-kor	
				késő középkor	

(...)



1. (átnézeti) térképmelléklet Dabas részletével (ERD-I.)

3. KUTATÁSITERV (...)

3.2. Örökségvédelmi hatáselemzés és az ERD II. fázisában javasolt lelőhelydiagnosztikai vizsgálatok meghatározása

A tervezett nyomvonal közel harmada mezőgazdasági művelés alatt álló területeken – a többi fele-fele arányban erdőn, valamint mezőkön, illetve beépített részen – halad keresztül, köztük szántókat, boronált területeket, vetéseke is érintenek, és csak kisebb mértékben vezetnek lucernákon, kukorica- és napraforgótárlókon.

A teljes vizsgálati területen 36 db régészeti lelőhelyet azonosítottunk, melyekből 7 db lelőhelyet érint közvetlenül a nyomvonal, illetve további 19 db lelőhely található a tervezés 50 m-es övezetén belül.

A régészeti lelőhelyek a Kötv. alapján általános védelem alatt állnak. A Kötv. 19. § (2) szerint a régészeti örökség elemei eredeti helyzetükből csak régészeti feltárás keretében mozdíthatók el. A beruházás tervezése során feltétlenül figyelembe kell venni a szükséges régészeti feltárások idő- és költségigényét.

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.

Mivel a tervezés jelenlegi fázisában még nem ismertek a műszaki paraméterek, valamint a földmunkák pontos szélessége és mélysége, így a további örökségvédelmi javaslatok a kivitelezési tervek ismeretében a későbbiek folyamán még változhatnak.

Az időszakos/tartós (erdő, gyümölcsös) fedettségéből adódóan a terepbejárást nem lehetett mindenhol elvégezni a nyomvonalon, így még számítani lehet további, eddig ismeretlen lelőhelyek előkerülésére. A felszíni kutatás évszaktól adódó korlátozottsága miatt figyelembe kell venni, hogy az azonosított lelőhelyek feltehetően nagyobb kiterjedésűek, mint ahogy azt fel tudtuk mérni. Ezek mellett jelentős kockázati tényezőt jelentenek a régészeti korú temetők, mivel ezeket felszíni vizsgálattal csak nehezen lehet azonosítani, viszont feltárásuk idő és költségigényes.

A geofizikai kutatás mértékétől függően próbafeltárással általában a lelőhely nyomvonal által érintett területének megközelítőleg 5-10 %-át (érdemes vizsgálni, hogy eredménnyel szolgáljon. Ezek mellett geofizikai felméréssel és próbafeltárással az ismert régészeti lelőhelyeken kívüli, terepbejárással nem kutatható, de régészeti szempontból kedvező területeket is vizsgáljuk.

Jelen beruházás esetében a geofizikai vizsgálatok, valamint a próbafeltárással javasolt terület nagyságát a végleges műszaki adatok ismeretében lehet majd meghatározni.

A mezőgazdasági művelésű területek geofizikai mérések elvégzésére legalkalmasabb a növényzet maximum 10 cm magasságú időszaka, melynek során a felszín egyenletes simaságú. A mérések elvégzését egyértelműen kizárja a 25 cm-nél magasabb vegetáció, a zöldkár lehetősége és a mélyszántottság.

A Korm. R. 39. § (2) bekezdése alapján próbafeltárásokra csak az akadályozó körülmények elhárulását követően kerülhet sor, régészeti munkavégzésre alkalmas állapotú területen, amelynek szempontjait a Korm. R. 34. § (3) bekezdése határozza meg. A feltárások megkezdése előtt a beruházónak el kell végeztetni a területen a fakitermelést, bozót- és egyéb növényzet irtását, az építési, bontási, vagy egyéb hulladék eltávolítását, a lőszer- és tűzszerészeti vizsgálatot és mentesítést, illetve az erről szóló minőségbiztosítási jegyzőkönyvet a feltárást végző intézménynek átadnia. Biztosítania kell a feltárandó terület megközelíthetőségét, ki kell jelölnie a közművezetéseket és köteles átadnia ezek leíró és térképes dokumentációját lehetőleg EOVS-rendszerben készült állomány formájában.

A Korm. R. 36. § (2) bekezdés alapján a gépi és kézi földmunkát a régész irányítása mellett kell végezni, olyan munkagép (gumikerekes forgókotró, iszapoló vagy rézsűző kanállal) alkalmazásával, amely alkalmas a régészeti jelenségek jelentkezési szintjén a régészeti tükörfelület kialakítására.

A szükséges próbafeltárásokat a régészeti rétegsor aljáig kell elvégezni (Kötv. 21. § (2)).

(...)

A tervezett 142-es vasútvonal rekonstrukciója kapcsán a településrendezési eszközök módosítása örökségvédelmi érdekeket nem sért, a fejlesztési terület vonatkozásában a 2022-ben készült Örökségvédelmi Hatástanulmány kiegészítése nem indokolt a közúti közlekedéshálózati elemek kapcsán a tervezett területfelhasználás módosulás okán, valamint a vasút kapcsán elkészült az Előzetes Régészeti Dokumentációra való tekintettel.

1.5. KÖRNYEZETVÉDELEM

Dabas hatályos településrendezési eszközeihez teljes körű környezetvédelmi szakági vizsgálati és alátámasztó javaslati munkarészek készültek.

A termódosítás kapcsán a környezet védelméért felelős szervek véleményét ki kell kérni, hogy a várható környezeti hatások alapján szükséges-e az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet (a továbbiakban: KV rendelet) szerinti környezeti vizsgálat lefolytatása, környezeti értékelés készítése. Ezen előzetes megkeresés a véleményezési eljárás partnerségi egyeztetésével párhuzamosan történik.

A tervezet kidolgozója és az Önkormányzat előzetesen környezeti értékelés készítését, környezeti vizsgálati eljárás lefolytatását nem tartják szükségesnek, tekintettel arra, hogy

- 2022 évben a település teljes közigazgatási területére környezeti értékelés készült,
- új beépítésre szánt terület csak abban a tekintetben kerül kijelölésre, hogy tervezett közlekedéshálózati elem nyomvonala módosul, azonban összességében a beépítésre szánt területek nagysága csökken (lásd részletesen a ... fejezetben),
- a tervezett módosítás a hatályos tervben meghatározott beépítési módban, intenzitásában nem okoz jelentős változást.

A vasútvonal rekonstrukciója kapcsán a teljes vonalra Környezeti Hatástanulmány készült, melynek releváns tartalma a következő fejezetben kerül bemutatásra.

A beruházás során a környezetre jelentős hatást gyakorló fejlesztés nem történik, a módosítás meglévő közlekedéshálózati elem fejlesztésének megvalósíthatósága okán szükséges, **a tervezett módosítás nem teszi szükségessé a környezetvédelmi vizsgálatok és javaslatok kiegészítését. A településrendezési szakági alátámasztó munkarészeket a záró véleményezési dokumentum tartalmazza.**

37

1.5.1. A VASÚTVONAL REKONSTRUKCIÓJA KAPCSÁN ELKÉSZÜLT KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY

Környezeti Hatástanulmány (KHT) készült 2022-ban „Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése” tárgyban, melyet a Vibrocomp Kft. készített a RING Mérnöki Iroda Kft. megrendelésére. Az alábbiakban a KHT releváns tartalma olvasható:

FONTOSABB MEGÁLLAPÍTÁSOK

1. Jelen környezeti hatástanulmány (továbbiakban KHT) tárgya a „**Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése**”. A dokumentáció célja, a tervezett beruházás környezeti hatásainak becslése és vizsgálta, a káros hatások lehetőség szerinti minimumra csökkentésére irányuló intézkedések megfogalmazása, valamint a tevékenységet környezetvédelmi szempontból esetlegesen kizáró okok felderítése.
2. Tárgyi beruházás a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. számú mellékletének 36. „Vasúti pálya országos törzshálózat részeként (...)” és a 3. számú melléklet 131. - „Az 1. számú melléklet 32., 36-37., 41., 47. pontjában (...) felsorolt tevékenység vagy létesítmény 2. § (2) bekezdés a) pont ac) alpontja szerinti jelentős módosítása (...)” - pontjai alapján előzetes vizsgálat köteles, mivel a 2. § (2) bekezdés ac) pont ace) alpontja szerint „a nyomvonal olyan megváltoztatása, ami miatt a hatásterület védett természeti területet, Natura 2000 területet, barlang védőövezetét, vízbázis védőövezetét vagy régészeti érdekű területet fog érinteni”.

A 314/2005. (XII.25) Korm. rendelet 1. § (5) pontja alapján a környezethasználó kérelmezi, hogy jelen beruházás környezetvédelmi engedélyeztetése során a környezetvédelmi hatóság – előzetes vizsgálati eljárás nélkül – **környezeti hatásvizsgálati eljárást folytasson le.**

3. A tervezett vasúti fejlesztés érinti az **Turjánvidék (HUDI20051) KJTT Natura 2000 területet, és a Nagynyíri-erdő (HUKN20006) KJTT** melyekre **Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció** készült.
4. Az elvégzett vizsgálatok és értékelések alapján megállapítást nyert, hogy a tervezett beruházás **megvalósítása (kivitelezése)** során elsősorban **zaj- és levegőtisztaságvédelmi, valamint élővilágvédelmi szempontból** lehet ideiglenesen fellépő kedvezőtlen hatással számolni, de a javasolt intézkedések betartásával a környező területeken a fejlesztés várhatóan nem okoz konfliktust. **A megvalósítást és üzembe helyezést követően az egyes környezeti elemek szempontjából a várható hatás elfogadható, nem jelentős.**
5. A tervezett beruházás megvalósításának időszakára, valamint az üzemelés idejére becsült hatások megelőzése, mérséklése céljából az egyes környezeti elemek szempontjából **javaslatok/intézkedések kerültek megfogalmazásra** az adott környezeti elemmel foglalkozó fejezetben.
6. **A javasolt intézkedések teljesülésével** a tervezett beruházás megvalósítása és üzemeltetése során előzetesen feltárt, **várható környezeti hatások jellege és mértéke a hatályos környezetvédelmi előírások és jogszabályok szerint elfogadhatónak tekinthető. A létesítmény megvalósulása a vonatkozó környezetvédelmi előírásoknak megfelel.**

(...)

2.2.3. Tevékenység helye és területigénye

Erdőterületek igénybevétele

(...)

A tervezett beruházás megvalósítása során erdőterület igénybevételre is sor fog kerülni. Az érintett erdőtagok felsorolását lásd. az 5.6.2. fejezetben.

Természetes és természet szerű erdő ötezer négyzetméter vagy azt meghaladó mértékű igénybevétele nem várható jelen projekt keretében, így csereerdősítés nem lesz szükséges.

A tervezett területigénybevételek jelenlegi állása alapján az alábbi erdőtagok és erdőrészeket érintettek a beruházás által:

Pest megye

Helyiség (helységkód)	Erdőtag	Erdőrészlet	Rendeltetés	Természetességi állapot	Érintett terület (m ²)
Dabas	128	A (10)	faanyagtermelő	faültetvény	290
	128	B (20)	faanyagtermelő	átmeneti erdő	240
	129	B (20)	faanyagtermelő	kultúrerdő	350
	129	M (130)	faanyagtermelő	átmeneti erdő	1920
	129	P (160)	faanyagtermelő	kultúrerdő	1330

(...)

2.2.4. Szükséges létesítmények, kapcsolódó műveletek

Műtárgyak

A tervezési szakaszon az alábbi műtárgyak találhatóak.

A Kőbánya-Kispest (kiz.) – Kispest ip. vg. kiágazás vonalszakaszokon összefüggő magasvezetésű műtárgyakat terveznek különböző szerkezeti kialakítással.

Meglévő állapotban terepszinten vezetett vasúti vágányok találhatóak, amik teljes egészében elbontásra, átépítésre kerülnek. A pálya a korábbiakkal ellentétben nem terepszinten vezetett, hanem ~8m magas emelést kap. Ezt a magasságot az Üllői úti keresztezés környezetében éri el.

Szakasz		Tervezett szelvény	Jelenlegi műtárgya	Tervezett beavatkozás
14	Inárcs-Kakucs(kiz.) – Dabas (kiz.)	333+56	csőáteresztés	felújítás

(...)

Közművek

Az érintett és kiváltásra kerülő közművek felsorolását lásd. az I. Általános mellékletben.

211	14	325+61,55	távközlés	légvezeték	MVM NET Zrt.
212	14	325+65,10	elektromos	NAF légvezeték	Mavir Zrt.
213	14	339+04,57	elektromos	KÖF légvezeték	ELMŰ Hálózati Kft.
214	14	346+67,97	távközlés	földkábel bhk	FGSZ Földgázszállító Zrt.
215	14	347+77,62	víz	nyomott	DAKÖV Dabas és Környéke Vízügyi Kft.
216	15	363+41,75	elektromos	KÖF légvezeték	ELMŰ Hálózati Kft.
217	15	364+99,87	szénhidrogén	földgáz nagyközép ny.	OPUS TIGÁZ Zrt.
218	15	370+75,71	távközlés	földkábel	Vodafone Magyarország Zrt.
219	15	370+98,50	távközlés	földkábel	Magyar Telekom Nyrt.
220	15	371+93,53	víz	nyomott	DAKÖV Dabas és Környéke Vízügyi Kft.
221	16	378+67,87	szénhidrogén	földgáz nagyközép ny.	OPUS TIGÁZ Zrt.
222	16	378+88,05	elektromos	KÖF légvezeték	ELMŰ Hálózati Kft.
223	16	390+75,99	elektromos	KIF földkábel	ELMŰ Hálózati Kft.
224	16	390+81,15	víz	nyomott	DAKÖV Dabas és Környéke Vízügyi Kft.
225	16	390+90,79	elektromos	KIF légvezeték	ELMŰ Hálózati Kft.
226	16	391+09,11	távközlés	földkábel	Vodafone Magyarország Zrt.
227	16	429+92,69	elektromos	KÖF légvezeték	MVM Démász Áramhálózati Kft.
228	16	434+40,21	távközlés	földkábel	Komjátik KTV Kft.
229	16	435+99,08	távközlés	földkábel	Vodafone Magyarország Zrt.
230	16	436+03,36	távközlés	földkábel	Vodafone Magyarország Zrt.
231	16	437+48,19	szénhidrogén	földgáz közép ny.	OPUS TIGÁZ Zrt.

(...)

39

2.6.2. Telepítési hely katasztrófavédelmi besorolása

A tervezett beruházás által érintett települések katasztrófavédelmi besorolását a 44/2021. (XII. 16.) BM rendelet tartalmazza. A rendelet alapján a beruházást érintő kerületek a 2.6.1 táblázatban szereplő katasztrófavédelmi osztályokba tartoznak. A táblázatban összesítjük a településeken található veszélyes üzem érintettségét is.

(...)

Megye	Település	Katasztrófa-védelmi osztály	Alsó vagy felső küszöbértékű üzem érintettség
Pest	Dabas	II.	1 db alsó

(...)

2.6.3. Ipari baleseti kockázatok

Tárgyi beruházás telepítési helye 2.6.1. táblázatban felsorolt településeket érinti.

Az érintett önkormányzatok által rendelkezésünkre bocsátott, illetve nyilvánosan elérhető információk alapján az alábbi táblázat tartalmazza a tervezett beruházás nyomvonala által érintett településeken üzemelő alsó vagy felső küszöbértékű veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemeket:

(...)

Megye	Település	Alsó vagy felső küszöbértékű üzem érintettség	Cím	Tervezési területtől való távolság
Pest	Dabas	alsó	KITE Zrt. Alközpont 2370 Dabas, Zlinszky major	0,25 km

(...)

2.6.4. Ipari baleseteknek való kitettség

A beruházási terület közelében tizennégy alsó és öt felső küszöbértékű veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem található

(...)

KITE Zrt. Alközpont – Dabas

A KITE Zrt. az ország egész területén meghatározó szerepet játszik a mezőgazdasági termeléshez szükséges input anyagok biztosításában, és a kapcsolódó szaktanácsadói tevékenységben.

A raktározási technológia szerint a dabasi alközpont elosztó raktárként üzemel. A beszállított, különféle veszélyes áruk EU raklapos egység rakományokat képeznek és ezek a raklapok kerülnek a raktár területén belül tárolásra. A raklapok tömbtárolás formájában a padlószinten tároltak. A raktár területén belül a kereskedelmi csomagolású egység nem kerül megbontásra, az áru - megbontás nélkül-raklapos egység-rakományként, illetve kereskedelmi csomagolású egység csomagolásban kerül elszállításra a raktárból. Jellemzően növényvédő szerek és szilárd halmazállapotú műtrágya raktározása történik a telephelyen.

A tervezett fejlesztés területétől való távolság és az üzem tevékenységének jellege miatt veszélyeztető hatással nem számolunk.

(...)

8. ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS

Talaj és felszín alatti víz védelme

A földre, földtani közege gyakorolt legközvetlenebb hatás a területfoglalás. A létesítmény által véglegesen elfoglalt terület jellemzően a MÁV üzemterületét érinti, azonban kis mértékben új területeket is igénybe vesznek (erdő, szántó, rét, legelő). Ezen felül a bontás és építés alatt szükségessé váló egyéb munkaterületek (pl. anyagrakodás, deponálás, szerelési terek) átmenetileg roncsolt felszín kialakulásával járnak.

A vizsgált vasútvonal nyomvonala keresztezi a Dabas Városi Vízmű B-85 jelű kút hidrogeológiai „B” védőterületét 363+93 hmsz és a 372+56 hmsz között. A felsővezeték rendszer létesítése Dabas területén a 363+93 hmsz és a 372+56 hmsz között érintik a Dabas Városi Vízmű B-85 jelű kút hidrogeológiai „B” védőterületét.

Az útátjáró felújítások és a tervezett parkolóépítések közül vízbázis védőterületet érint a Dabas vasútállomás P+R parkolójának bővítése, illetve a 370+77 sz-ben található útátjáró.

Ezeket a szakaszokat különösen nagy figyelmet kell fordítani a szennyezések megelőzésére.

A tervezett beruházás megvalósítása és üzemelése során földvédelmi szempontból üzemszerűen olajszennyezéssel nem kell számolni, előfordulása havária eseménynek számít.

A felsővezeték működése során vízhasználat nincs. A kész és működő felsővezeték felszíni és felszín alatti vizekkel nincs közvetlen kapcsolatban, a terület vízgazdálkodására sem mennyiségi, sem minőségi tekintetben nincs hatással.

A beruházáshoz kapcsolódó útátjárók üzemelése során a szennyezés nagysága elsősorban a haváriák, tehergépkocsik balesetével kapcsolatban lehet számottevő. Üzemelésük során nem várható olyan szennyező hatás, mely a beszivárgó vizekkel a felszín alatti ezeken keresztül pedig a felszíni vizek mennyiségi, illetve minőségi változását okozná.

A parkolók normál üzemelése a felszín alatti vizekre nézve sem közvetlen, sem közvetett módon nem gyakorol negatív hatást.

A környezetvédelmi előírások betartásával földvédelmi, felszín alatti vízvédelmi szempontból kedvezőtlen hatással nem kell számolni.

Mindezeket figyelembe véve földvédelmi szempontból a tervezett beruházás megvalósítható.

Felszíni víz védelme

Az Országos Vízügytő-gazdálkodási Terv alapján a vizsgált terület a Duna-völgyi főcsatorna és az Alsó-Tisza jobb part alegységek részét képezi.

A vizsgált vasútvonal a Közép-Duna völgyi Vízügyi Igazgatóság (KDVIIZIG), az Alsó-Duna völgyi Vízügyi Igazgatóság (ADUVIZIG) és az Alsó-Tisza vidéki Vízügyi Igazgatóság (ATVIZIG) adatszolgáltatása szerint az alábbi vízfolyásokat érinti: Gyáli patak VI. ág, Gyáli patak VII. ág, Gyáli 14. csatorna, XX/d csatorna, XX/e csatorna, Gyáli 1. főcsatorna, a Duna-völgyi-főcsatorna.

A vizsgált vasúti nyomvonal a 30 éves (3,3%), a 100 éves (1%) és az 1000 éves (0,01%) valószínűségű potenciális elöntési térképek sem veszélyeztetett árvízzel.

A pálya melletti meglévő megmaradó, vagy tervezett árkok a jelenlegi állapothoz hasonlóan tározó, párologtató és szikkasztó funkciót fognak ellátni. A megállóhelyeknél a két vágány közé helyezett szivárgóval víztelenítik a vasúti pályát. Az útátjárók víztelenítése felépítményi szivárgókkal történik.

Az üzemelés alatt elsősorban közvetett módon érheti szennyezés a felszíni vízfolyásokat. Ez a felszín alatti vizek közvetítésével juthat el a vízfolyásokba.

A vasút üzemelése során a lefolyó csapadékvízzel, a védőrétegeken át (zúzottkő, SZK₁) feltehetően csekély mennyiségű szennyező anyag jut a vízvezető árkokba, amelyek visszatartó hatása megakadályozza a szennyező anyagok földtani közegekbe, illetve felszíni vizekbe kerülését.

A beruházáshoz kapcsolódó útátjárók üzemelése során nem várható olyan szennyező hatás, mely a beszivárgó vizekkel a felszín alatti, ezeken keresztül pedig a felszíni vizek mennyiségi, illetve minőségi változását okozná. A forgalom hatására diffúz jelleggel kicsapódó légszennyező anyagok koncentrációja felhígul és ezért az út melletti területeken nem fejtenek ki jelentős hatást.

A P+R parkolók normál üzemelése a felszíni vizekre nézve sem közvetlen, sem közvetett módon nem gyakorol negatív hatást.

Közvetlen szennyezés havária esetekben érheti a vízfolyásokat, melyet elsősorban kárelhárítás keretében lehet lokalizálni és megszüntetni. Jó műszaki színvonalú pálya kialakítása következtében ezen események csökkenése várható.

Mindezek alapján a tervezett beruházás vízvédelmi szempontból az előírt környezetvédelmi javaslatok betartása mellett megvalósítható.

Levegőminőség-védelem

Pest és Bács-Kiskun megyére egyaránt értendő

A tervezési területhez legközelebbi, Budapest, Gilice téren és Kecskeméten működő automata mérőállomások elmúlt 5 éves adatai alapján megállapítható, hogy a terület levegőminősége jó, éves egészségügyi határérték túllépés egyik vizsgált komponens esetében sem történt.

A jelenlegi vasúti forgalom immisziós értékei alapján megállapítható, hogy az összes vizsgált komponensre teljesül az órás (CO és NO₂) és 24 órás (PM₁₀) egészségügyi határérték a legközelebbi védendő épületek távolságában mindkét megyét illetően. Pest megyében a legközelebbi védendő épület 13 m távolságra található a nyomvonaltól (Budapest, Vasút u. 7.), ahol a kritikusnak tekinthető NO₂ komponens koncentrációja 75,1 µg/m³, tehát az órás egészségügyi határérték teljesül. Bács-Kiskun megyében a legközelebbi védendő épület 11 m-re található a nyomvonaltól (Kecskemét, Hunyadi János u. 31), így megállapítható, hogy az NO₂ egészségügyi határérték itt is teljesül.

Építés alatti időszakban átlagos meteorológiai körülmények között intézkedés nélkül a durva földmunkák idején a vasút átépítése, valamint a P+R parkolók és a külön szintű útátjárók építése során a legközelebbi védendő épületek távolságban a szálló por (PM₁₀) várhatóan meghaladja a 24 órás szálló por (PM₁₀) egészségügyi határértéket.

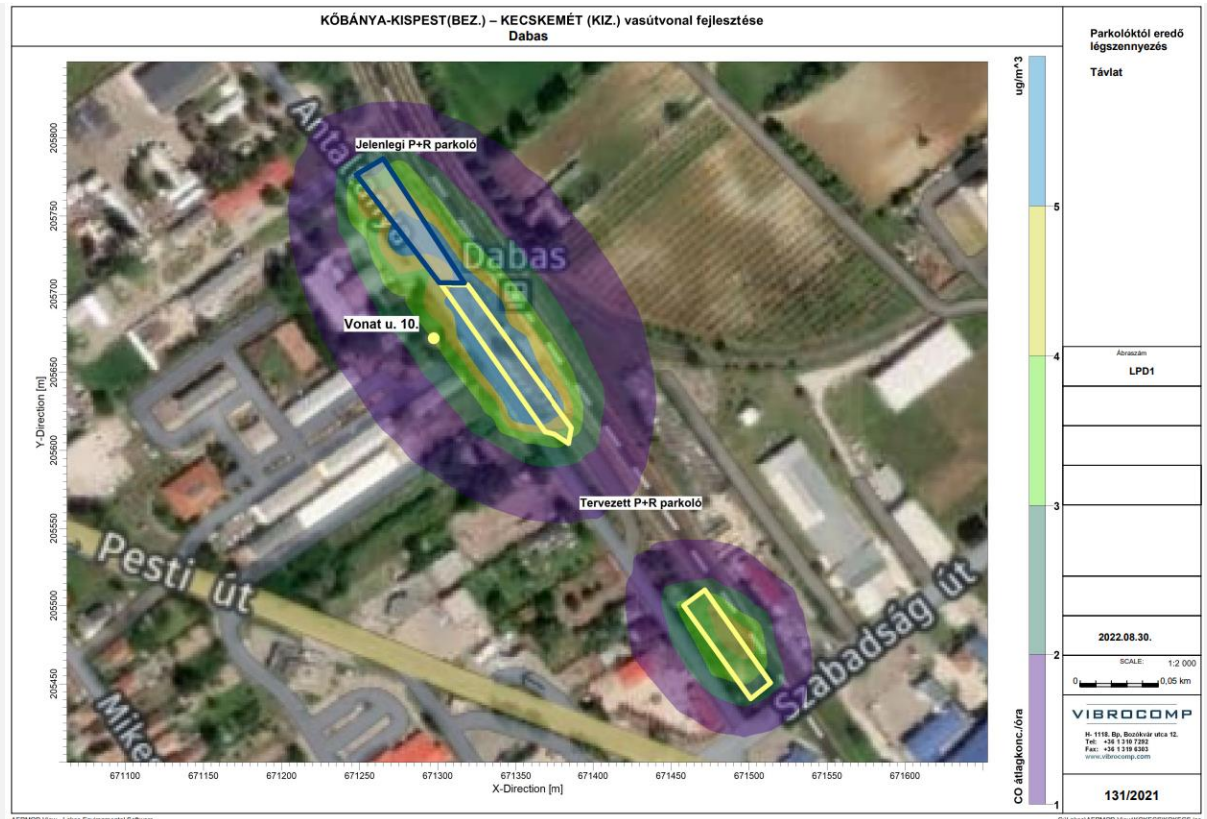
Az 5.3.11. Javasolt védelmi intézkedések fejezetben bemutatott, építés idejére vonatkozó levegővédelmi előírások betartásával a kedvezőtlen hatások jelentős mértékben csökkenthetők. A védendő épületek közelsége miatt a védelmi intézkedések fokozott betartása indokolt.

A fejlesztés tárgyát képezi a vasútvonal villamosítása, melynek köszönhetően elhanyagolható mértékű dízelvontatás (csúcsórában maximum 1 elhaladás) várható a vasútvonalon, így távlati állapotban annak levegőterhelő hatása nem kimutatható mértékű, így levegővédelmi szempontból a fejlesztés kedvezőnek tekinthető. Összességében megállapítható, hogy üzemelés alatt a villamosított vontatás esetében mértékadó légszennyező anyaggal nem kell számolni.

Az összes tervezett parkolóból származó károsanyag-kibocsátás kismértékű levegőterhelést jelent a legközelebbi lakóépületek távolságában, az órás (CO és NO₂), valamint 24 órás (PM₁₀) egészségügyi határértékek minden vizsgált komponens esetében nagy biztonsággal teljesülnek.

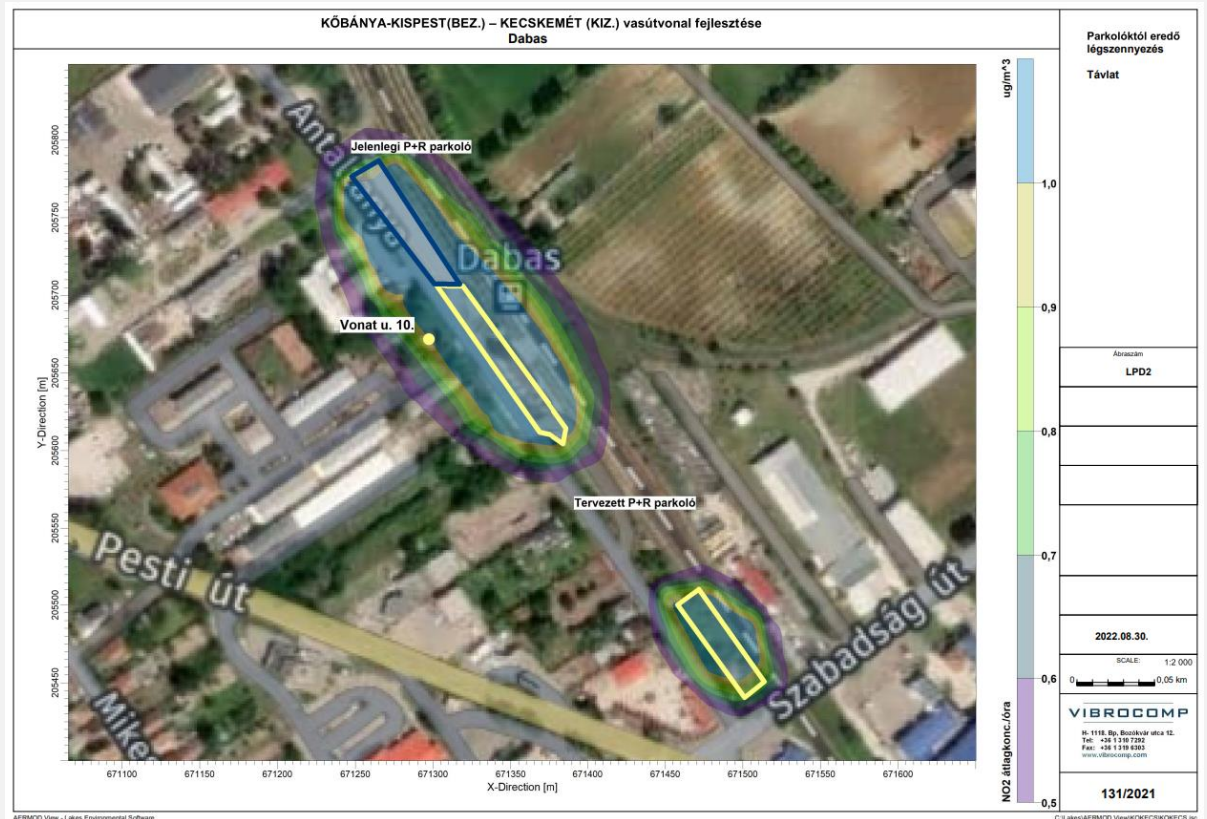
A külön szintű útátjárók csak Pest megyét érintik. A modellszámítások immisziós értékei alapján megállapítható, hogy minden vizsgált komponens esetében teljesülnek az órás (CO és NO₂) és 24 órás (PM₁₀) egészségügyi határértékek már a legközelebbi védendő épületek távolságában a külön szintű útátjárókat illetően.

Levegőtisztaság-védelmi szempontból a tervezett beruházás következtében konfliktus nem várható sem Pest, sem Bács-Kiskun megyét illetően

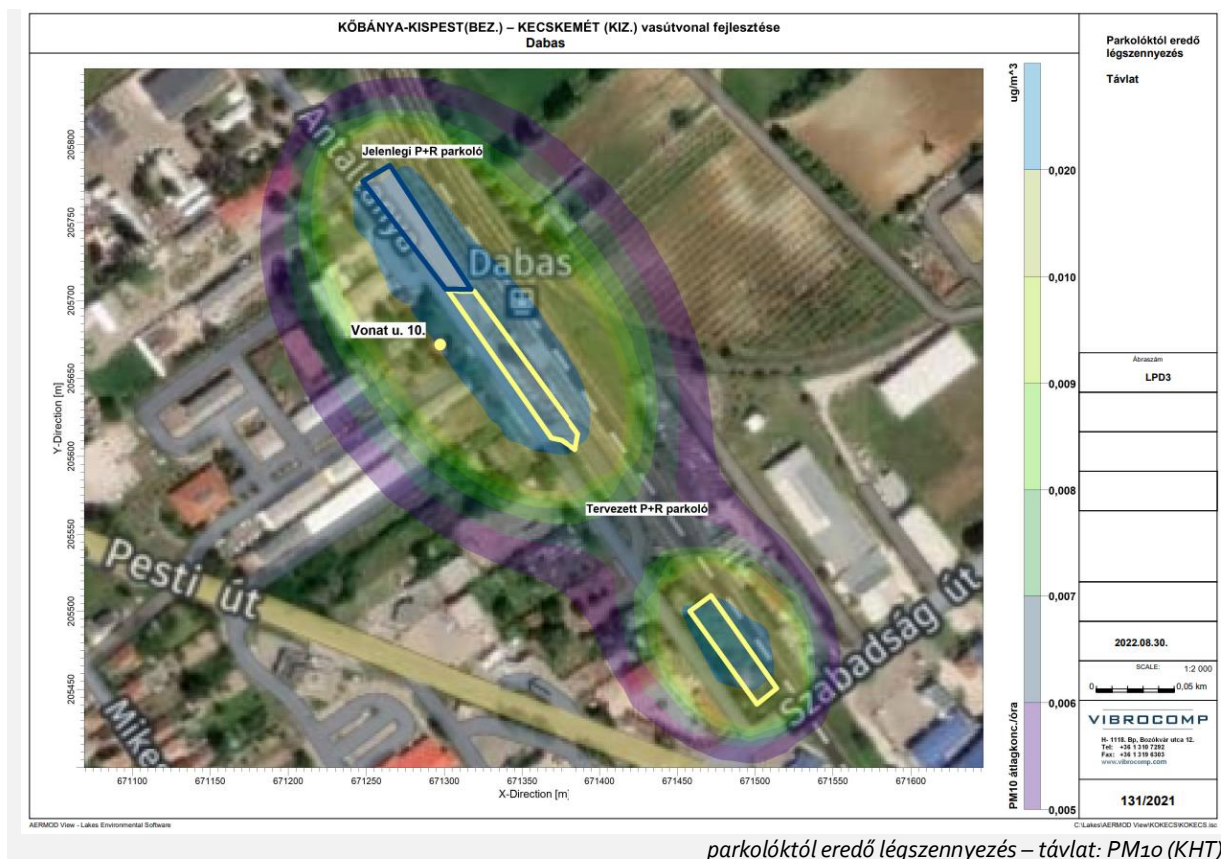


parkolóktól eredő légszennyezés – távlat: CO (KHT)

42



parkolóktól eredő légszennyezés – távlat: NO₂ (KHT)



parkolóktól eredő légszennyezés – távtól: PM10 (KHT)

Élővilág-védelem

A tervezett beruházás egy országosan védett területet (Ócsai TK) és két Natura 2000 területet érint közvetlenül, melyre Natura 2000 hatásbecslési dokumentáció készült.

A Natura 2000 területek többségében Ökológiai Hálózat magterület besorolásúak, ezenkívül ökológiai folyosó és védőzóna besorolású élőhelyek is több helyen előfordulnak.

Ex lege védett értékek nem találhatók a fejlesztéssel érintett terület közvetlen közelében.

A 2022 tavaszi, nyári bejárás során tapasztaltak, illetve korábbi irodalmi, illetve NPI adatok alapján tudjuk, hogy több védett állatfaj fordul elő a vizsgált területen, ezek azonban hazánkban vagy adott élőhelyükön gyakori, közönséges fajoknak számítanak. A fokozottan védett madarakra vonatkozó információkat külön kiemeltük a madarakat bemutató táblázat alatt, ezek nem állandó hatásviselői a projektnek, alkalmilag fordulnak elő a hatásterületen. Más állatcsoport esetében fokozottan védett fajokat nem észleltünk.

Botanikai szempontból a leginkább kritikus szakasznak a 441-452. szelvények közötti szakasz tekinthető, ahol a védett és fokozottan védett növényfajok közvetlenül a vasút töltése melletti homoki gyepekben (élőhelytérképen H5b, élénksárga színnel jelölve) találhatóak. Ezen kívül az Ócsai TK hatásterületen belüli élőhelyei képviselnek jelentős botanikai értékeket. Ezekre az élőhelyekre vonatkozóan javaslatokat fogalmaztunk meg a védett növények védelme érdekében.

Az élővilág közvetlen igénybevétele valósul meg az építés során, azonban már eddig is a vasúti közlekedés által igénybe vett nyomvonalakon, azok közvetlen környezetében (pl. útátjárók átépítése) valósul meg. Új élőhelyek igénybevétele minimális mértékben történik, Natura 2000 jelölő élőhelyek igénybevételével nem kell számolni, a jelenleg is használt nyomvonal kerül felújításra.

Az üzemelés során az élővilágra kifejtett hatás az érintett terület eddig is használt mintából adódóan nem lesz számottevően nagyobb az eddigiekhez képest, ugyanakkor fontos kiemelni, hogy a sok elemet tartalmazó védelmi intézkedéseket (javaslatokat) az élővilág megóvása érdekében szükséges mind betartani.

Össességében kijelenthető, hogy a javasolt előírások betartásával élővilág-védelmi szempontból elfogadható a tervezett beruházás.

Tájvédelem

A vizsgált nyomvonal mentén napjainkban változatos tájhasznosítás jellemző, a mezőgazdasági, erdőgazdasági és települési tájhasznosítás egyaránt helyet kap. A vizsgált nyomvonal mentén több üzemtervezett erdőrészlet helyezkedik el.

A tervezett beruházás megvalósítása során tájhasználati konfliktust okoz, hogy a vizsgált vasúti pálya Natura 2000 területeket és tájképvédelmi területeket érint, a vizsgált vasúti pálya mellett lakóterületek is találhatóak, valamint a tervezett beavatkozások tájesztétikai hatása.

Tájhasználati módokban bekövetkező változás alapvetően a területfoglalással érintett területeken jelentkezik: a korábbi művelési ágak megszűnésével és a helyükön közlekedési terület kialakulásával jár. A tervezett tevékenységek közül új terület igénybevételével jár egyes szakaszokon a vasúti pálya átépítése és az új vágány létesítése, a P+R parkolók megépítése, valamint az új felsővezeteki oszlopok beépítése. A beruházás közlekedési terület igénybevétele mellett új terület igénybevétellel is jár. A tervezett beruházás megvalósítása esetén várhatóan kismértékben csökken az érintett térség biológiai aktivitás értéke.

A kivitelezési munkák, valamint a megépült új létesítmények lakóterületek tekintetében várhatóan Budapesten, Gyálon, Felsőpakonyban, Ócsán, Inárcson, Dabason, Hernádon, Örkényen, Táborfalván Felsőlajoson, Lajosmizsén és Kecskeméten egyes lakóterületeiről lesznek láthatók.

A tervezett létesítmények megfelelő tájba illesztése esetén a beruházás tájvédelmi szempontból elfogadhatónak tekinthető.

Épített környezet védelme

Pest megye:

Budapest Főváros, Pest megye és a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve alapján a tervezett beruházás nem érinti a világörökség és világörökség várományos terület övezetét. Pest megye Területrendezési Terve alapján a tervezett nyomvonal által érintett települések közül Dabas a történeti települési terület övezetébe tartozik.

A tervezett beruházás és 250 m-es környezetében 7 db védett építészeti érték (műemlék vagy helyi védettséggel ellátott épület) található. A tervezett nyomvonal nem érint közvetlenül műemléket, de 250 m-es környezetében 1 db műemlék és egy ex lege műemléki környezet található.

A teljes vizsgálati terület Pest megyei szakaszán azonosított 26 régészeti lelőhely közül 7 lelőhely érintett a beruházás által, és további 9 lelőhely a tervezett beruházás 50 m-es környezetében található. (...)

A javasolt védelmi intézkedések végrehajtása mellett a tervezett létesítmény az épített örökség védelme szempontjából Pest és Bács-Kiskun megyében is elfogadhatónak tekinthető.

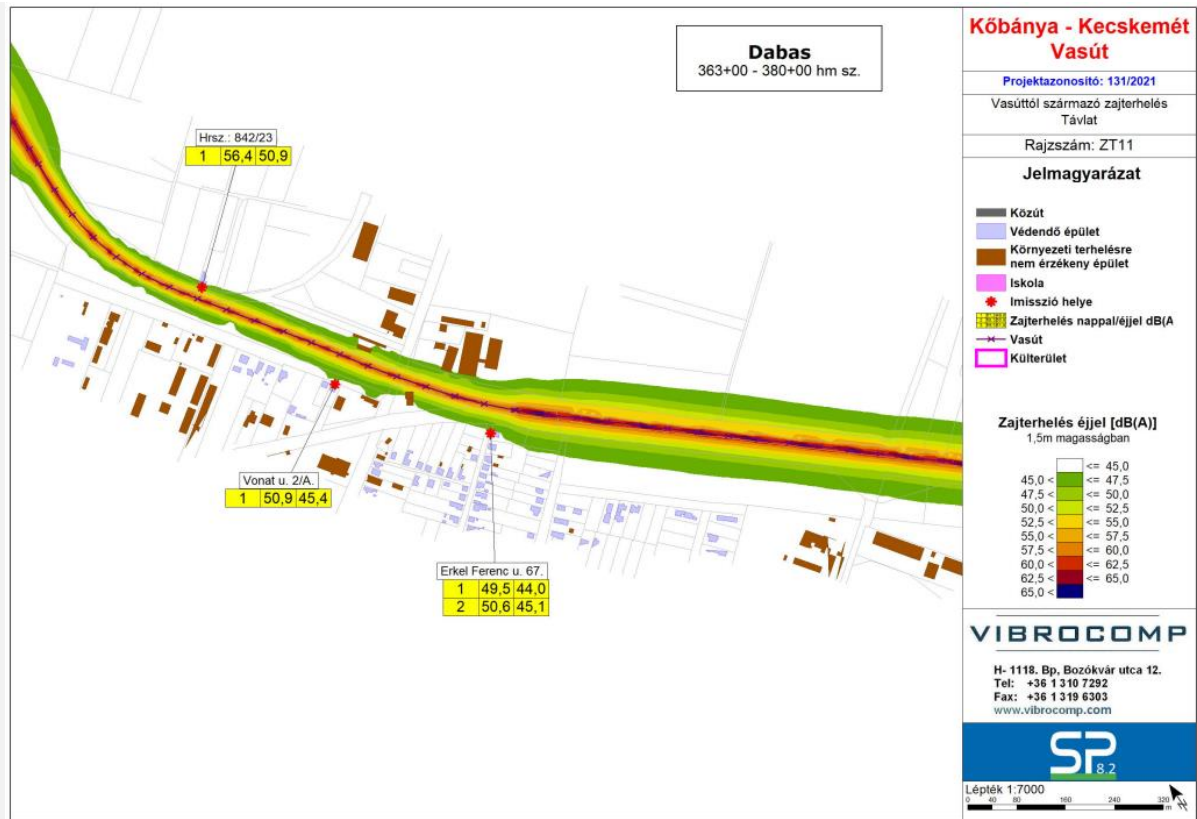
Zajvédelem

Összefoglalva megállapítható, hogy a közvetlen hatásterületen a vasúti forgalomtól származó zajterhelés esetében a tervezett, fentiekben vázolt intézkedések alkalmazása (lásd. 5.8.7. fejezet) mellett biztosítható, hogy a környező épületeknél a tervezett létesítmény zajforrásaitól származó zaj ne lépje túl a határértéket.

A tervezett zajvédelmi intézkedésekkel - a fejlesztésekkel párhuzamosan - a jelenleginél kedvezőbb zajállapot valósítható meg.

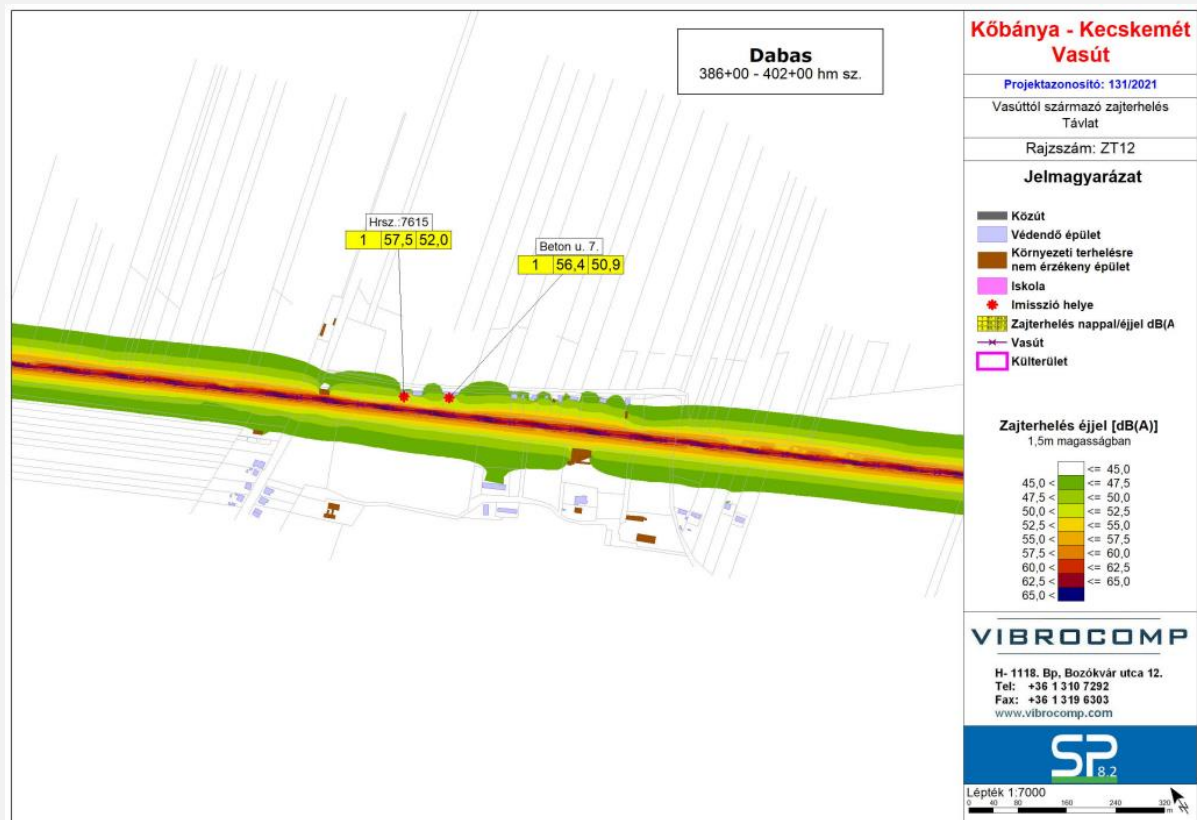
Az építési zaj elviselhetőnek minősíthető, a becsléseken alapuló elvégzett számítások alapján a kialakuló zajterhelés zajvédelmi intézkedések alkalmazásával várhatóan meg fog felelni a jogszabályban előírt követelményeknek.

A tervezett létesítmény zajvédelmi szempontból a javasolt zajvédelmi feltételekkel megvalósítható.

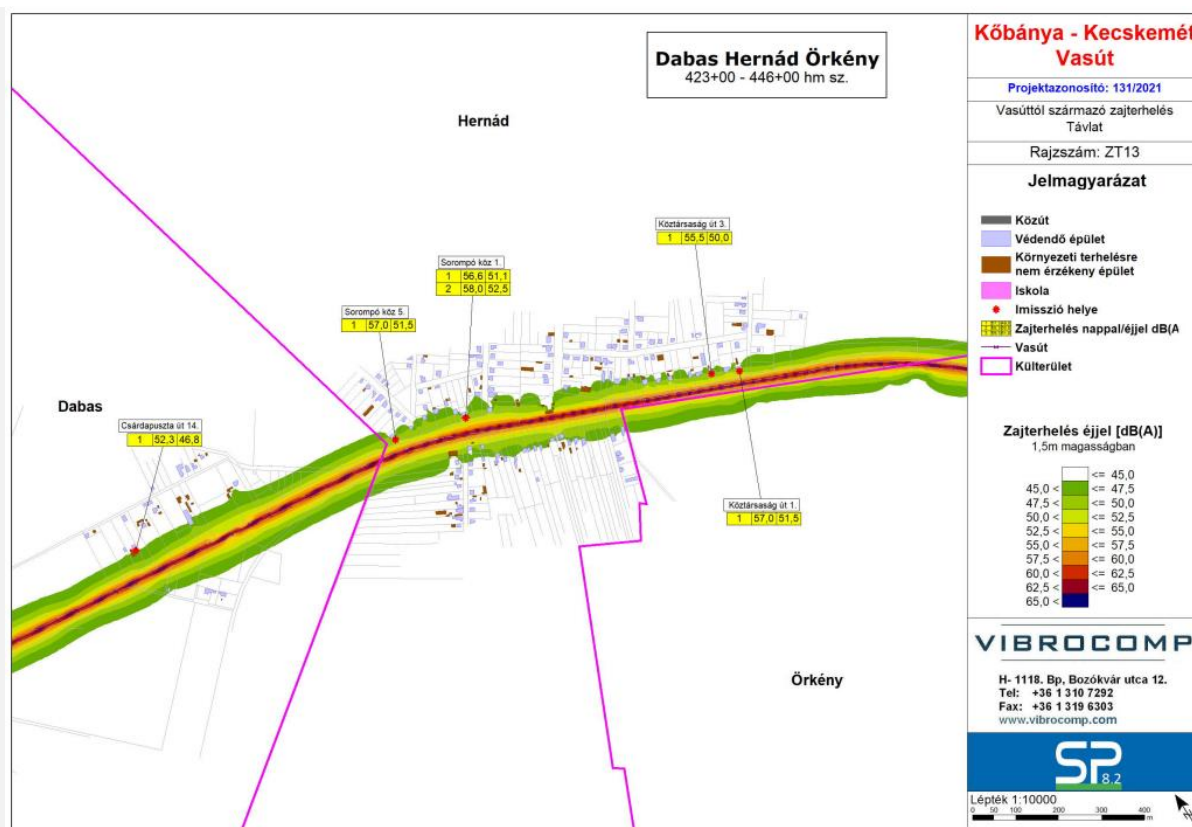


vasúttól származó zajterhelés – távlat (KHT)

45

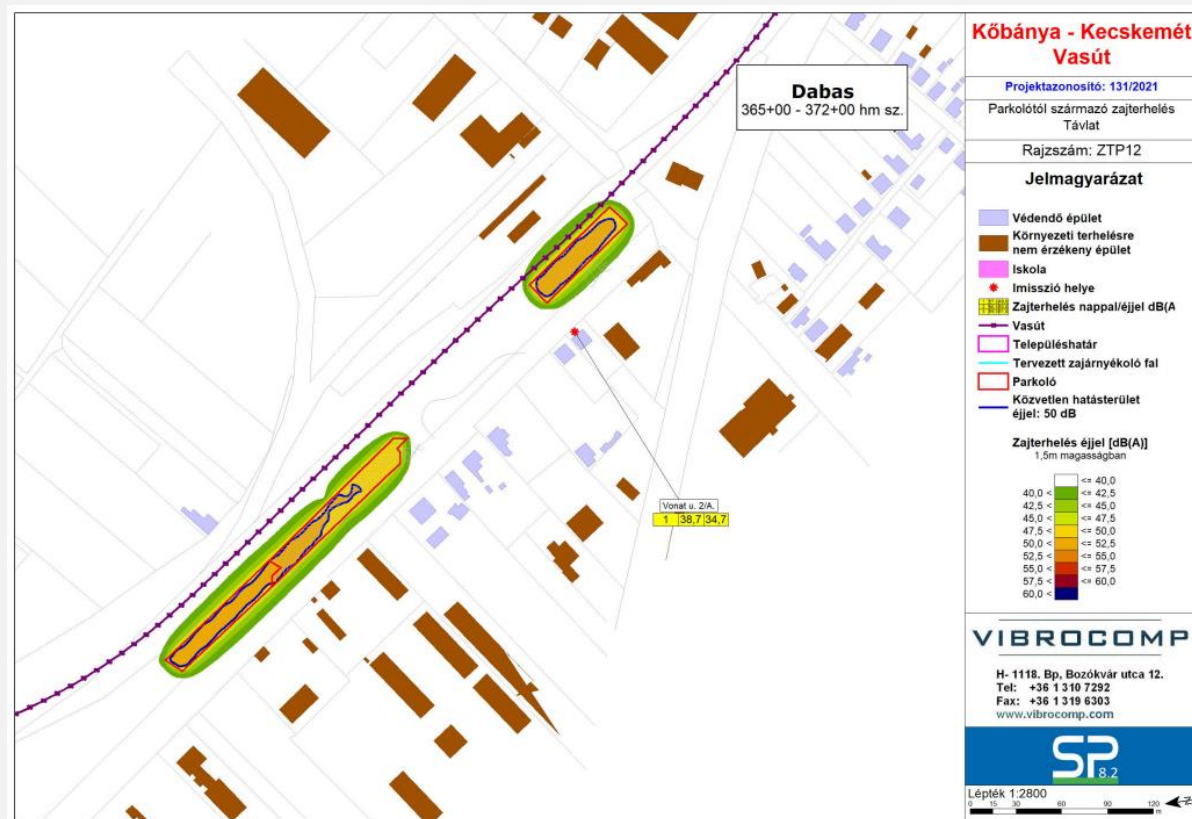


vasúttól származó zajterhelés – távlat (KHT)



vasúttól származó zajterhelés – távlat (KHT)

46



parkolótól származó zajterhelés – távlat (KHT)

Immissziós pontok zajterhelése									
Cím	Szint	Jelenleg		Távlat		Távlat intézkedéssel		Intézkedés hatása	
		LrD dB(A)	LrN dB(A)	LrD dB(A)	LrN dB(A)	LrD dB(A)	LrN dB(A)	LrD dB(A)	LrN dB(A)
Dabas									
Csárdapuszta út 14.	GF	52	49,2	52,3	46,8	52,3	46,8	-	-
Erkel Ferenc u. 67.	GF	52,6	49,8	49,5	44	49,5	44	-	-
Erkel Ferenc u. 67.	F 1	53,8	51	50,6	45,1	50,6	45,1	-	-
Hrsz.: 842/23	GF	59,6	56,8	56,4	50,9	56,4	50,9	-	-
Hrsz.:7615	GF	57,2	54,4	57,5	52	57,5	52	-	-
Vonat u. 2/A.	GF	54,1	51,3	50,9	45,4	50,9	45,4	-	-

Rezgésvédelem

Az alapállapotú rezgésterhelés leírására, a jelenlegi környezeti állapot bemutatására az immissziós rezgésterhelési vizsgálatokat végeztet a Vibrocomp Kft., amelyek eredményei alapján megállapításra került, hogy a Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal adott szakaszain rezgésvédelmi beavatkozás szükséges, mert a jelenlegi állapotban nem teljesülnek a követelményértékek.

A tervezett beruházás esetén az alkalmazható építési technológiára, annak eszközeire, módjára vonatkozóan zaj- és rezgésvédelmi tervet kell készíteni! Az építési rezgésterhelés mértékét az építkezés – rezgésterhelési szempontból veszélyes – szakaszaiban rezgésmonitoring vizsgálatok végzésével szükséges ellenőrizni az épületszerkezeti szempontból kritikus, illetve a legkisebb távolságban elhelyezkedő épületekben. Az építési rezgésterhelés megfelelő rezgésvédelmi intézkedések mellett elviselhetőnek minősíthető. A tervezett, távlati állapotot illetően, megvizsgáltuk a várható rezgésterhelés mértékét és megállapítottuk, hogy növekedni fog a várható rezgésterhelés mértéke, így meghatároztuk a rezgéscsillapítás mértékét és felsoroltuk azokat a szelvényeket, amelyeknél beavatkozás szükséges.

Összefoglalva megállapítható, hogy a távlati állapotban, a rezgésvédelmi intézkedéseket követően, a vasútvonaltól származó rezgés kibocsátás nem fogja meghaladni rezgésvédelmi követelményeket.

Hulladékgazdálkodás

Pest és Bács-Kiskun megye esetében egyaránt:

Hulladékgazdálkodási szempontból a kivitelezési munkálatok során a felsorolt hulladékgazdálkodási elvek, vonatkozó jogszabályi előírások betartásával a hulladékok mennyisége minimalizálható. A képződő hulladékokra vonatkozó jogszabályokban előírtak szerint történik a keletkező hulladékok gyűjtése, valamint elszállítása. A kivitelezés és üzemelés során keletkező hulladékokat arra jogosultsággal rendelkező szakcégek közreműködésével kell elszállítani és kezelni.

Összességében megállapítható, hogy a tervezett létesítmény megvalósulása esetén a fentiek megtartása mellett hulladékgazdálkodás szempontjából konfliktus Pest és Bács-Kiskun megye esetében sem várható.

A klímakockázati elemzés következtetései

Az érzékenységelemzés során a beruházás érzékenysége került meghatározásra az elsődleges éghajlatvédelmi tényezőkre és a másodlagos hatásokra vonatkozóan. A tervezett beruházás érzékenysége a következő időjárási hatásokkal szemben magas: felszíni levegő átlaghőmérsékletének lassú növekedése; hőségnapok számának növekedése; hóhullámos napok számának növekedése.

A kitérttség értékelésekor annak felmérése és osztályozása történt, hogy az érzékenységi vizsgálatban beazonosított, érzékenynek minősített létesítmények, használói és a közlekedési kapcsolatok mennyire vannak, illetve lesznek kitértve a káros éghajlati tényezőknek, a tényezők változásából eredő várható hatásoknak a földrajzi elhelyezkedés szempontjából. A tervezett beruházás által érintett vasútvonalnak egyik éghajlati paraméter szempontjából sem magas a kitérttsége.

Összességében megállapítható, hogy a tervezett beruházás a felszíni levegő átlaghőmérsékletének lassú növekedésével, a hőségnapok számának növekedésével és a hóhullámos napok számának növekedésével szemben sérülékeny az éghajlatváltozás kapcsán várható hatások tekintetében.

A kockázatelemzés alapján kiemelten kezelendő kockázatok a következők: vasúti sínek kivetődése, megnövekedett dilatációs mozgások; vezetékek megnyúlása, szakadása, áramszedőtörés.

A tervezett beruházás hatása a klímaváltozásra – volumenéből adódóan – kismértékű. A beruházás területfoglalásával várhatóan kismértékben csökken a biológiailag aktív kiegyenlítő felületek nagysága, ami közvetve, kismértékben kedvezőtlenül hat az éghajlatváltozásra és a hatásterület éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodási képességére.

A klímaváltozás hatásainak csökkentését szolgáló javaslatok, megfelelő adaptációs intézkedések alkalmazása jelentős mértékben enyhítheti a várható negatív hatásokat a tervezett beruházásra vonatkozóan.

1.6. TÁJRENDEZÉS ÉS ZÖLDFELÜLETI-RENDSZER

Dabas hatályos településrendezési eszközeihez a tájrendezés és a zöldfelületi rendszer kapcsán teljes körű szakági vizsgálati és alátámasztó javaslati munkarészek készültek.

Dabas zöldfelületi-rendszerének meghatározó külterületi elemei az erdőterületek, szántók, rétek, legelők, gyümölcsösök és kertek, míg belterületi elemei elsősorban az utak és vízfolyásokat kísérő zöldsávok, fasorok. A hatályos településrendezési eszközök által kijelölt meglévő és tervezett zöldfelületi elemek biztosítják a különböző funkciójú területek megfelelő zöldfelületi ellátottságát.

A módosítás területe a település északi, főként a meglévő vasútvonal telkeit és az azzal szomszédos területeket érinti. Az érintett vasúti hasznosítású terület, funkciójából adódóan alacsony zöldfelületi ellátottsággal rendelkezik. A fejlesztéssel érintett terület művelésből kivont, pl. vasúti, közlekedési területek, de a kisajátítással érintett telkek között művelés alatt álló területek is találhatóak, melyeknek csak egy kisebb részterülete érintett a vasútvonal és az azt keresztező közúti közlekedési területek fejlesztésével. **A művelés alatt álló területek között országos erdőállomány adattár szerinti erdőterületek, gyümölcstermőhelyi- és szőlőtermőhelyi kataszteri területek is találhatóak.** A módosítás területe országos ökológiai hálózat övezetével, tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület, országos jelentőségű védett természeti terület és tájvédelmi körzet területével és a Natura 2000 területével nem érintett.

A terület jelenlegi és tervezett funkcióját figyelembe véve a módosítás érdemi változást a zöldfelületi rendszerben nem fog okozni.

A beruházás során a táj- és természetvédelmi elemekre jelentős hatást gyakorló fejlesztés nem történik, a módosítás meglévő vasúti és közúti, valamint tervezett közúti közlekedéshálózati elem fejlesztésének megvalósíthatósága okán szükséges. **A tervezett módosítás nem teszi szükségessé a tájrendezési és zöldfelületi-rendszer vizsgálatának és javaslatának kiegészítését. A településrendezési szakági alátámasztó munkarészeket a záró véleményezési dokumentum tartalmazza.**

2. TERVEZETT FEJLESZTÉS BEMUTATÁSA

1 Előzmények, tervezési feladat

A 142-es számú vasútvonal a budapesti elővárosi vasúthálózat része. Az országos törzshálózat részét képező vonal Kőbánya-Kispest vasútállomásból ágazik ki és halad délkeleti nyomvonalon, érintve Budapest XIX. (Kispest) és XVIII. (Pestszentimre) kerületeit, valamint az elővárosi térségben (Pest megyében) Gyál, Felsőpakony, Ócsa, Inárcs, Dabas, Hernád, Örkény, Táborfalva, (Bács-Kiskun megyében) Felsőlajos és Lajosmizse településeket. A budapesti elővárosi térséget elhagyva a vonal tartva délkeleti irányát átlépi Kecskemét közigazgatási határát és a város vasútállomásáig tart.

A vasútvonal síkvidéki vonalvezetésű, útvonalán érinti a Pesti-hordalékkúpsíkságot, a Kiskunsági homokhátat, és a Kiskunsági löszös hát kistájakat. Földrajzi fekvéséből adódóan alacsony meredekségű emelkedők jellemzik, ívviszonyai azonban inkább mellékvonali jellegűek.

A mintegy 85 km hosszúságú vasútvonal a budapesti és az agglomerációs vasúthálózat egyetlen olyan vonala, melyen (Budapest és Lajosmizse között) az elmúlt évtizedekben nem történt szinte semmilyen beruházás. Műszaki infrastruktúrája és szolgáltatási színvonala ennek megfelelően egyértelműen rossz állapotú. A vonal egyvágányú, nem villamosított, 60 km/h sebességre és 210 kN tengelyterhelésre engedélyezett. Az avult műszaki állapot miatt azonban Dabasisig szinte teljes hosszban 40 km/h-s sebességkorlátozás van érvényben. Az utasforgalmi helyek szolgáltatási színvonala alacsony, melyen néhány helyszínt illetően állomási előtérrendezéssel (P+R parkolók létesítése, kerékpártárolók telepítése, környezetrendezés) igyekeztek javítani.

A vasútvonal átfogó, minden létesítményére kiterjedő korszerűsítés és kapacitásbővítés, valamint villamosítás nélkül ugyanakkor nem tudja betölteni a neki szánt szerepet, potenciáját nem tudja kihasználni. Az általa érintett elővárosi (és részben fővárosi) területen ugyanakkor jelentős lakónépesség él, akik jelenlegi nem kielégítő sűrűséget és eljutási időt biztosító vasút mellett a fő közlekedési lehetőségei elsősorban a gépkocsi és az autóbusz.

Mindezen jellemzőket felismerve hirdetett a vasútvonal megújításához szükséges előkészítő munkák elvégzésére közbeszerzési eljárást a Budapesti Fejlesztési Központ Zrt. és a NIF Zrt. alkotta konzorcium, melyet a RING Mérnöki Iroda Kft. – Speciálterv Kft. alkotta konzorcium nyert meg.

A hatályos tervezési szerződés értelmében a tervező konzorciumnak tanulmányokat, engedélyezési és tenderterveket, illetve opcionális megrendelés esetén kiviteli terveket kell elkészítenie.

A tervezés során a vasútvonal teljes, minden szakági létesítményre kiterjedő korszerűsítését kell elvégezni annak érdekében, hogy a vasútvonal jelentősen hozzá tudjon járulni a térség közlekedési lehetőségeinek javításához. Így többek között a vasúti pálya korszerűsítésén túl vizsgálni kell a kapacitásbővítéshez szükséges második vágány létesítésének hosszát, a Budapesten és Gyálon található szintbeni útátjáró kiváltásának, külszintűsítésének műszaki lehetőségeit, a budapesti és gyáli szakaszon a térbeli rendelkezésre állás növelése érdekében új megállóhelyek létesítését, meglévők áthelyezését is.

Meg kell továbbá tervezni a szükséges állomás átépítéseket, az utasforgalmi helyeken az sk+55 cm magas, akadálymentesen megközelíthető peronok kialakíthatóságát, új vonali- és állomási biztosítóberendezések létesítését, a vonal villamosítását és a hozzá szükséges egyéb létesítményeket is. A szolgáltatási színvonal további növelése érdekében az állomások környezetét és az utasforgalmi létesítményeket megfelelő építészeti arculattal kell ellátni.

A fenti műszaki elemek megvalósulásával biztosítani kell Budapest – Kecskemét között legalább az óránkénti ütemes zónázó vonati közlekedést, melyet csúcsidőben 30 percesre kell sűríteni. A zónázó közlekedés mellett Gyálig biztosítani lehet a 15 perces, Ócsáig pedig a 30 perces elővárosi ütemes közlekedést. A teherforgalom részére a vasútvonal vizsgálat tárgyát képezi, elsősorban kerülő útirányként jöhet számításba, ugyanakkor a Magyar Honvédség igényeit ki kell elégíteni.

A projekt első lépéseként elkészült a Döntéselőkészítő Tanulmány, illetve a magasépítési koncepciótervek. A tanulmány és koncepciótervekben foglaltak, illetve az ezek alapján kiadott

Megrendelői diszpozíció, illetve a projekt érintettekkel folytatott egyeztetések alapján készültek el a vonalszakasz felújításának engedélyezési tervei.

A vonal terveit az alábbi engedélyezési sebességek figyelembevételével készítettük el

Kezdőszelvény	Végyszelvény	Engedélyezési sebesség
0+00	4+34	40 km/h
4+34	40+55	60 km/h
40+55	69+40	80 km/h
69+40	130+67	100 km/h
130+67	615+08	120 km/h
615+08	809+85	80 km/h
809+85		60 km/h

1. táblázat: Engedélyezési sebességek

A helyi kötöttségek miatt az alábbi helyeken állandó sebességkorlátozásokat kell bevezetni.

Kezdőszelvény	Végyszelvény	Szakasz megnevezése	Állandó lassújel
199+64	223+01	Ócsa állomás	80 km/h
363+77	373+97	Dabas állomás	80 km/h
478+00	490+00	Örkény állomás	100 km/h
669+63	689+04	Lajosmizse (kiz.) – Hetényegyháza (kiz.)	60 km/h
745+94	748+06	Hetényegyháza állomás	60 km/h
804+41	809+85	Hetényegyháza – Kecskemét-alsó	60 km/h
817+81	820+76	Kecskemét alsó állomás	50 km/h

2. táblázat: Sebességkorlátozások

A vasútvonal besorolása a nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvény alapján „nem a transzeurópai vasúti árufuvarozási hálózat részét képező országos törzshálózati vasúti pálya”, OKVPSZ szerinti A.2 kategória („belföldi törzshálózati vonalak”).

A tervezési szakaszon a „P6” (személyforgalom) és „F4” (teherforgalom) forgalomtípus-kódoknak megfelelő teljesítményparaméterek kerültek figyelembevételre.

A Kőbánya-Kispest (bez.) – Kecskemét (kiz.) vonalszakasz szakági tervdokumentációi a következő szakaszfelosztásban készültek el (a szelvényezés a vasúti pálya terveire vonatkozik, az egyes szakágak ettől eltérhetnek):

Ssz.	Kezdőszelvény	Végyszelvény	Szakasz megnevezése
00			Teljes szakasz
01	0+00	15+50	Kőbánya-Kispest állomás
02	15+50	19+00	Kőbánya-Kispest (kiz.) – Kispest forgalmi kitérő (kiz.)
03	19+00	42+00	Kispest forgalmi kitérő
04	42+00	59+00	Kispest forgalmi kitérő (kiz.) – Kispest elágazás (kiz.)
05	59+00	70+00	Kispest elágazás
06	70+00	79+00	Kispest elágazás (kiz.) – Pestszentimre (kiz.)
07	79+00	92+50	Pestszentimre állomás
08	92+50	117+00	Pestszentimre (kiz.) – Gyál (kiz.)

09	117+00	129+00	Gyál állomás
10A	129+00	134+00	Gyál (kiz.) – Ócsa (kiz.) I.
10B	134+00	202+50	Gyál (kiz.) – Ócsa (kiz.) II.
11	202+50	220+50	Ócsa állomás
12	220+50	290+00	Ócsa(kiz.) – Inárcs-Kakucs (kiz.)
13	290+00	324+50	Inárcs-Kakucs állomás
14	324+50	357+50	Inárcs-Kakucs (kiz.) – Dabas (kiz.)
15	357+50	377+00	Dabas állomás
16	377+00	460+00	Dabas (kiz.) – Örkény (kiz.)
17	460+00	490+00	Örkény állomás
18	490+00	521+00	Örkény (kiz.) – Táborfalva (kiz.)
19	521+00	538+50	Táborfalva állomás
20	538+50	614+50	Táborfalva (kiz.) – Lajosmizse (kiz.)
21	614+50	634+00	Lajosmizse állomás
22	634+00	733+40	Lajosmizse (kiz.) – Hetényegyháza (kiz.)
23	733+40	752+10	Hetényegyháza állomás
24	752+10	809+80	Hetényegyháza (kiz.) – Kecskemét alsó (kiz.)
25	809+80 (142. vv) 23+30 (152. vv)	826+10 (142. vv) 40+35 (152. vv)	Kecskemét alsó állomás
26	12+37 (152. vv)	23+30 (152. vv)	Kecskemét alsó (kiz.) – Kecskemét (kiz.)

3. táblázat: Szakaszhatárok

A teljes projektszakaszra vonatkozóan az engedélyezési tervek elkészültek, melyekre az üzemeltetői jóváhagyások, illetve a NoBo és DeBo közbenső hitelesítési nyilatkozatok kiadása megtörtént.

2.1. VASÚTI PÁLYATERV

Bírálati tenderterv (BTT) készült 2023 szeptemberében „Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése” tárgyban, melyet a RING Mérnöki Iroda Kft. – SPECIALTERV Konzorcium készített az ÉKM Építési és Közlekedési Minisztérium megrendelésére. Az alábbiakban a BTT Műszaki leírásának releváns tartalma olvasható:

14 – Inárcs-Kakucs (kiz.) – Dabas (kiz.) Szakasz vasúti pálya bírálati tender terv

2.2.2 Tervezett vízszintes vonalvezetés

Tervezett állapotban az alapvető cél a vonalszakasz teljes átépítése $V=120$ km/h engedélyezési sebesség figyelembe vételével. Fontos szempont volt továbbá a meglévő vonalvezetés lekötése a lehető legnagyobb mértékben. Ahol a nagyobb sebesség elérése indokolta, ívkorrekcióra volt szükség. Tervezett állapotban az engedélyezett tengelyterhelés a vonalszakaszon 225 kN.

A tervezési szakaszon a megelőző szakasz szelvényezése folytatódásként tovább halad a 324+50 szelvénytől. A szakaszon hibaszelvény nem került alkalmazásra.

A 13. szakaszhatárt követően (324+50) $R=725-1000$ m-es ívsugarak váltakoznak hosszabb egyenesekkel, majd egy $R=1000$ m sugarú ívet követően elérkezik a vonalszakasz Dabas állomás bejárati ívéhez. A vonalszakasz a lehető legjobban leköveti a jelenlegi nyomvonalat, azonban a $V=120$ km/h sebesség

elérése érdekében szükséges az ívkorrekció. A 324 – 328, illetve a 346 – 350 szelvények között a nagymértékű ívkorrekció szükséges, ezeken a szakaszokon a meglévő pályatest elbontása szükséges. A vízszintes vonalvezetés adatainak kimutatását a 2. számú melléklet tartalmazza.

A vágányok űrszelvényét és a szabadon tartandó teret az MSZ 8691 szabvány (Országos közforgalmi vasutak űrszelvénye) szerint kell kialakítani. A szabvány szerinti kialakítás teljesíti az ÁME által előírt 'GB' jelű űrszelvény méreteit (MSZ EN 15273-3/2009).

Az MSZ-11306-79 szabvány szerint a jobb átmenő vágány hosszmérete 100 m-ként került megjelölésre.

2.2.3 Tervezett magassági vonalvezetés

A magassági vonalvezetés kialakításakor figyelembe vett főbb szempontok:

- A jelenlegi magassági vonalvezetéshez való lehető legnagyobb közelítés.
- Süllyesztés kerülése; emelés értékének korlátozása.
- A tervezési szakaszt megelőző és követő pályarészekhez való csatlakozás.
- A tervezési szakaszon található útátjárók.
- A megkívánt teherbírás alapján meghatározott beépítendő rétegrendek vastagsága.
- Közműkeresztezők helyzete.

A tervezett hossz-szelvény magassági töréspontjai között esetenként rövidebb távolság került alkalmazásra a vonalon közlekedő vonatok hosszánál, figyelembe véve a szakaszon jelentkező kötöttségeket – terepalakulás, süllyesztés/pályaszint jelentős emelésének kerülése, meglévő árkok felhasználhatósága, idegen területek és párhuzamos utak érintettségének korlátozása. A lejtviszonyok -4,9 ‰ és 5,6 ‰ között alakulnak. Ahol szükséges, függőleges síkú lekerekítő ív került betervezésre.

Az alkalmazott legrövidebb lejtőtörés távolság 300 m. Ahol lehetséges, ott 750 m-es, vagy azt meghaladó lejtőtörés távolság került alkalmazásra.

Az OKVPSz 4.2.1. pontjának ill. az OVSZ I. 1.1.7. pontjának ajánlásai ezzel maradéktalanul nem teljesülnek, de a jelzett előírások szerinti minimum értékek biztosítottak (domború lejtőtörések között min. 200 m, homorú lejtőtörések között min. 300 m), ill. az INF TSI-ben (1299/2014/EU r.) foglaltaknak a tervezett kialakítás megfelel.

Tervező kérelmezi Üzemeltető jóváhagyását a műszaki szabályozástól való eltéréshez, illetve hozzájárulását az eseti eltérés hatóságai kérelmezéséhez.

A terv magassági adatai EOMA rendszerben vannak megadva. A vízszintes vonalvezetés adatainak kimutatását a 3. számú mellékletben tartalmazza.

3 Területek igénybevétele

A tervezett létesítmény Pest megyében, Inárcs, Kakucs és Dabas közigazgatási területein található.

Az előzetes tervek szerint terület kisajátítása szükséges. A kisajátítás mértékének meghatározása az útátjárók, párhuzamos földutak, távközlési adatok figyelembevételével történik, azok végleges kialakítása/elhelyezése során kerül meghatározásra. Az idegen területek igénybevételére kisajátítási tervek készülnek.

(...)

6 Utak, útátjárók, peronok

6.1 Utak, parkolók

A vonalszakaszon jellemzően az átjárók közelében szükséges az útkorrekció a meglévő utak közelsége miatt.

A tervezett beavatkozásokat részletesen az A-Útépítési tervek szakági csomag ismerteti.

6.2 Útátjárók

A tervezési szakaszon két útátjáró található, melyből egy átjáró (földút) megszűnik, míg a másik helyben átépül. Az átépülő útátjárók mindegyike vagy fényoszorompóval vagy fél -és fényoszorompóval biztosított. Az útátjárók mindegyikében a tervezett kialakítás előregyártott gumieleemes (STRAIL vagy azzal egyenértékű) A csatlakozó utak burkolata aszfalt vagy föld/homok. A projekt keretén belül új

átjáró nem létesül, nem kerül áthelyezésre. Minden átjáró szintben marad, külön szintű kialakítás megvalósítása nem szükséges.

Az útátjárókon tervezett beavatkozásokat, csatlakozó út rétegrendjét részletesen az A-Útépítési tervek szakági csomag ismerteti.

Az útátjárók kimutatását az 5. számú melléklet tartalmazza.

6.3 Rakterületek

A tervezési területen rakterület, oldalrakodó vagy egyéb áruforgalmi létesítmény nem található.

6.4 Peronok

6.4.1 Meglévő állapot

A vonalszakaszon nem található peron.

7 Műtárgyak

A tervezési szakaszon egy műtárgy található. A Duna-völgyi főcsatorna műtárgyának átépítése tervezett (csőátereszt felújítása).

A műtárgyakon tervezett beavatkozásokat részletesen az B-Hidak, műtárgyak tervei szakági tervcsomag ismerteti.

A vonalszakaszon található műtárgyak kimutatását a 6. számú melléklet tartalmazza

8 Magasépítés

A vonalszakaszon nincs magasépítéssel érintett beavatkozás.

9 Vontatás

Az átépítés során a vasúti pálya villamosításra kerül (25 kV, 50 Hz). A felsővezeteki rendszer kiépítését az X1-Villamos felsővezeték és oszloptranzformátorok jelű tervcsomag tartalmazza.

10 Biztosítóberendezések, távközlés

A vonal legtöbb állomáson elavult mechanikus biztosítóberendezés vagy jelzőberendezés üzemel. Az átépítést követően KÖFI rendszerbe bekötött, térközi közlekedésre alkalmas biztosítóberendezés lesz. A biztosítóberendezés terveit az Y1-Biztosítóberendezési terv jelű tervcsomag tartalmazza.

Az állomásközben új optikai, illetve technológiai optikai kábelt, valamint a berendezések áramellátására új rézerű kábelt kell fektetni. Felsőpakony megállóhelyen utastájékoztató rendszert, biztonságtechnikát, és ezek áramellátását kell megépíteni. A megállóhelyen új kábelek részére kábelaléptítményt kell építeni.

A vasúti távközlés terveit a Z- Vasúti távközlés, tűz-és vagyonvédelem jelű tervcsomag tartalmazza.

11 Tervilágítás, energiaellátás, váltófűtés

Az utasforgalmi területek, perontető alatti területek, a peronaluljáró és a tolatási padkák tervezett tervilágítását, illetve azok külső energia ellátását az X4- Vasúti tervilágítás, külső energiaellátás jelű tervcsomag tartalmazza.

12 Vasútüzemi kábelek, kábelaléptítmény

A tervezési szakaszon a vasútüzemi kábelek helybiztosítása a szakági tervezők iránymutatásai, adatszolgáltatásai szerint kerültek ábrázolásra.

A nyíltvonali szakaszokon földben elhelyezett kábelek helybiztosítása került meghatározásra a szakági tervezők iránymutatása szerint. Továbbá, figyelembe vettük a vasúti átjárókhöz és peronokhoz szükséges kábelaléptítmény helyigényét.

A kábelaléptítményi terveket az N3-Kábelaléptítményi terv jelű tervcsomag tartalmazza.

13 Közművek

A tervezés által érintett vonalszakaszon lévő föld alatti és föld feletti pályakeresztezéseket a helyszínrajz és a hossz-szelvény tartalmazza. A keresztező, többnyire idegen közművezetéseket részben a közműtulajdonosok adatszolgáltatása, részben a geodéziai felmérés alapján adtuk meg.

A nyíltvonalon és az állomáson több MÁV tulajdonú, távközlési, biztosítóberendezési és erősáramú kábelkeresztezés található. Az átépítéssel érintett szakaszon a jelenlegi kábeleket felszedik, helyettük új kábelhálózat létesül. A jelenlegi kábelek tájékoztató nyomvonalát megadtuk a helyszínrajzon. A kivitelezés megkezdése előtt a nyomvonalat kutatógödrök létesítésével föl kell tární. A feltárást szakfelügyelet mellett kell végezni. A kivitelezést csak a szakfelügyelettel lefolytatott részletes egyeztetés után szabad folytatni, ha szükséges, gondoskodni kell a föltárt kábelek kiváltásáról vagy védelembe helyezéséről. Az egyeztetést dokumentálni kell.

Az idegen tulajdonú közművek nyomvonalát ábrázoltuk, a keresztezések szelvényét a rajzokon megadtuk. A földmunkák megkezdése előtt a vezetéseket kézi földmunkával föl kell kutatni, a feltáráshoz szakfelügyeletet kell kérni az érintett vezeték kezelőjétől. A kivitelezést csak a kezelőkkel lefolytatott részletes egyeztetés után szabad folytatni, ha szükséges, gondoskodni kell a föltárt kábelek kiváltásáról vagy védelembe helyezéséről még abban az esetben is, ha erről külön szakági terv nem rendelkezik. Az egyeztetést kimutathatóan dokumentálni kell minden esetben. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a vezetékkeresztezés tervben megadott szelvénye és a közműkezelők nyilvántartásában megadott szelvény eltérhet. A fölmért, meglévő szelvényköveket ábrázoltuk a helyszínrajzon.

A tervezési szakaszra közmű genplán készült, amelyet az Go-Közműgenplán tervcsomag tartalmaz.

A keresztező vezeték adatainak kimutatását a 5. számú melléklet tartalmazza.

(...)

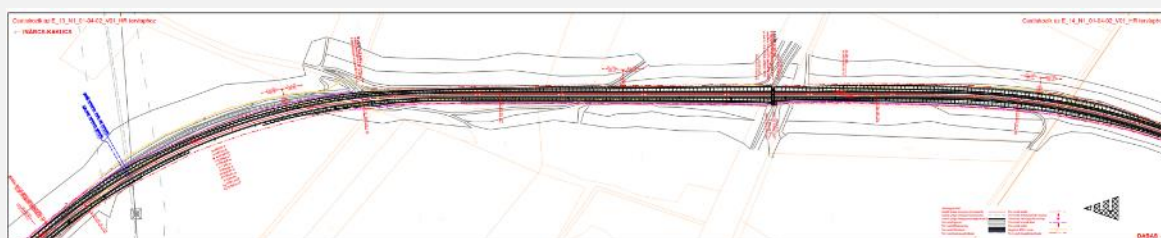
16 Környezetvédelem

A vonalszakasz átépítésével járó hatásokat környezeti hatástanulmány elemzi (Tervszám: E_o_KHT-01).

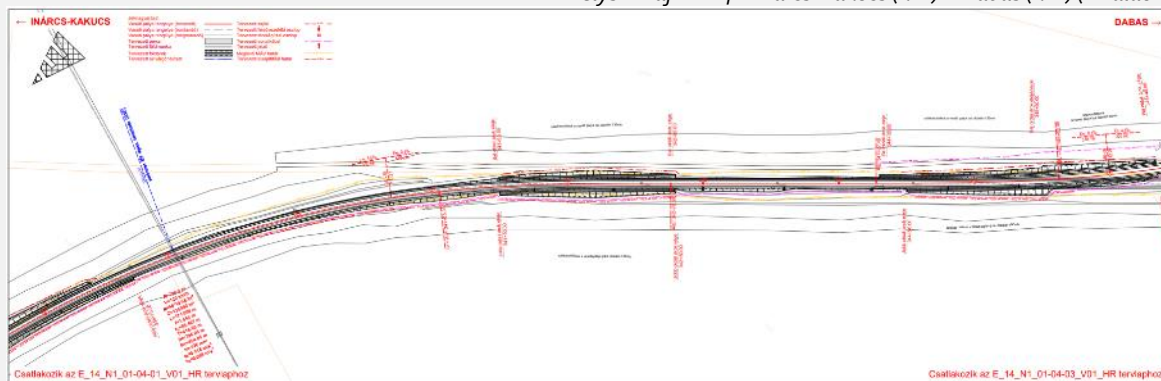
A KHT alapján a vonalszakaszon nem szükséges zajvédő falat létesíteni.

A KHT alapján nincs szükség rugalmas sínágyazat beépítésére a vonalszakaszon a rezgésterhelés csökkentéséhez.

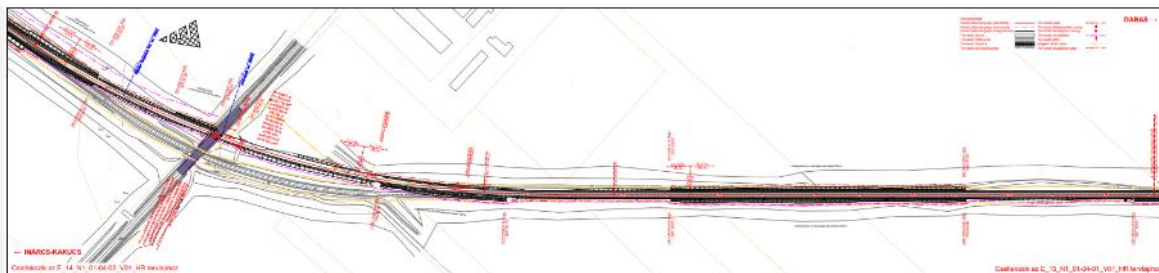
54



Helyszínrajz I.: 14 – Inárcs-Kakucs (kiz.) – Dabas (kiz.) (Bírálati terv)



Helyszínrajz II.: 14 – Inárcs-Kakucs (kiz.) – Dabas (kiz.) (Bírálati terv)



Helyszínrajz III.: 14 – Inárcs-Kakucs (kiz.) – Dabas (kiz.) (Bírálati terv)

15 – Dabas állomás Szakasz vasúti pálya bírálati tender terv

2.2.2 Tervezett vízszintes vonalvezetés

Tervezett állapotban az állomás teljesen átépül.

A legfontosabb, vízszintes geometriát érintő változások:

- a jelenlegi hat fővágány helyett öt fővágány kerül kialakításra;
- az állomás szerepkörét tekintve középállomási funkciókat tölt be, valamint fordítóállomási üzemre is alkalmassá tehető;
- az I. sz. vágány megszüntetésre kerül;
- az új I – III. sz. fővágányok és a bennük fekvő kitérők $V=80$ km/h sebességre épülnek;
- az állomáson új főperon kerül kialakításra, illetve a meglévő középperon is átépül;

Vágány száma	Használható hossz [m]	Rendeltetése	Sebesség [km/h]
I.	480	átmenő fővágány	80
II.	480	vonatfogadó/indító fővágány	80
III.	500	vonatfogadó/indító fővágány	80
IV.	804	tehervonati fogadó/indító fővágány	40
V.		iparvágány	40

5. táblázat: Dabas állomás – a tervezett vágányok főbb paraméterei

Az állomás kitérői nagyrészt nagysugarú kitérők (kitérő irányban $V=80$ km/h-ra sebességgel járható), azonban a IV. és V. számú vágányok kitérői egyszerű kitérőkből kerülnek kialakításra.

A tehervonatok közlekedtetéséhez szükséges min. 600 m használható hossz biztosítása az IV. számú tehervonati fogadó/indító fővágányon szükséges.

Az engedélyezett sebesség az I., II. és III. számú vágányokon $V=80$ km/h-ra nő, a IV. és V. számú vágányokon 40 km/h lesz a legnagyobb engedélyezett sebesség. Az átépülő vágányszakaszokon a tervezett tengelyterhelés 225 kN.

Vágány száma	Vágánytengely-távolság [m]
I.-II.	5,00
II.-III.	9,50
III.-IV.	5,00
IV.-V.	5,00

A vízszintes vonalvezetés adatainak kimutatását a 2. számú mellékletben tartalmazza.

A vágányok úrszelvényét és a szabadon tartandó teret az MSZ 8691 szabvány (Országos közforgalmi vasutak úrszelvénye) szerint kell kialakítani. A tervek készítésekor az Av jelű úrszelvényt biztosítottuk. A szabvány szerinti kialakítás teljesíti az ÁME által előírt 'GB' jelű úrszelvény méreteit (MSZ EN 15273-3/2009).

Az MSZ-11306-79 szabvány szerint a jobb átmenő vágány hosszmérete 100 m-ként került megjelölésre.

2.2.3 Tervezett magassági vonalvezetés

A magassági vonalvezetés kialakításakor figyelembe vett főbb szempontok:

- A jelenlegi magassági vonalvezetéshez való lehető legnagyobb közelítés.
- Süllyesztés kerülése; emelés értékének korlátozása.
- A tervezési szakaszt megelőző és követő pályarészekhez való csatlakozás.
- A tervezési szakaszon található útátjárók.
- A megkívánt teherbírás alapján meghatározott beépítendő rétegrendek vastagsága.
- Közműkeresztezők helyzete.

A tervezett hossz-szelvény magassági töréspontjai között esetenként rövidebb távolság került alkalmazásra a vonalon közlekedő vonatok hosszánál, figyelembe véve a szakaszon jelentkező kötöttségeket – terepalakulás, süllyesztés/pályaszint jelentős emelésének kerülése, meglévő árkok felhasználhatósága, idegen területek és párhuzamos utak érintettségének korlátozása. A lejtviszonyok -0,1 és 0,1 % között alakulnak. Ahol szükséges, függőleges síkú lekerekítő ív került betervezésre.

Az alkalmazott legrövidebb lejtörés távolság 300 m. Ahol lehetséges, ott 750 m-es, vagy azt meghaladó lejtörés távolság került alkalmazásra.

Az állomási vágányok hossz-szelvényei megegyeznek. A 8/1 sz. kitérővel kiágazó sajátcélú vágányokhoz vágányszabályozást követően tud csatlakozni a tervezett pálya.

Az OKVPSz 4.2.1. pontjának ill. az OVSZ I. 1.1.7. pontjának ajánlásai ezzel maradéktalanul nem teljesülnek, de a jelzett előírások szerinti minimum értékek biztosítottak (domború lejtörések között min. 200 m, homorú lejtörések között min. 300 m), ill. az INF TSI-ben (1299/2014/EU r.) foglaltaknak a tervezett kialakítás megfelel.

Tervező kérelmezi Üzemeltető jóváhagyását a műszaki szabályozástól való eltéréshez, illetve hozzájárulását az eseti eltérés hatósági kérelmezéséhez.

A terv magassági adatai EOMA rendszerben vannak megadva.

A magassági vonalvezetés adatainak kimutatását a 3. számú mellékletben tartalmazza.

3 Területek igénybevétele

A tervezett létesítmény Dabas közigazgatási területein található.

Az előzetes tervek szerint terület kisajátítása szükséges. A kisajátítás mértékének meghatározása az útátjárók, párhuzamos földutak, távközlési adatok figyelembevételével történik, azok végleges kialakítása/elhelyezése során kerül meghatározásra. Az idegen területek igénybevétele kisajátítási tervek készülnek.

(...)

6 Utak, útátjárók, peronok

6.1 Utak, parkolók

Dabas állomáson a meglévő P+R parkoló mellé új P+R parkoló létesítése tervezett. Emellett B+R parkoló is kialakításra kerül a felvételi épület környezetében. A parkolók kialakításához, megközelítéséhez útkorrekcióra van szükség. A tervezett beavatkozásokat részletesen az A-Útépítési tervek szakági csomag ismerteti.

Az állomás területén több üzemi épület is létesül, melyekhez a megközelítő utakat, P+R parkolókat ki kell alakítani.

Az állomás végponti oldalán elhelyezkedő új P+R parkoló és az I. vágány közé életvédelmi kerítés tervezett, az 369+83,79 – 370+69,03 szelvények között, 85,6 m hosszon.

6.2 Útátjárók

A tervezési szakaszon egy útátjáró található, mely helyben átépül. Az átépülő útátjárók mindegyike vagy fénySOROMPÓVAL vagy fél- és fénySOROMPÓVAL biztosított. Az útátjárók mindegyikében a tervezett kialakítás előregyártott gumielemes (STRAIL vagy azzal egyenértékű) A csatlakozó utak burkolata aszfalt.

Az útátjárókon tervezett beavatkozásokat, csatlakozó út rétegrendjét részletesen az A-Útépítési tervek szakági csomag ismerteti.

Az útátjárók kimutatását az 5. számú melléklet tartalmazza.

6.3 Rakterületek

A meglévő burkolt rakterület elbontásra kerül.

6.4 Peronok

6.4.1 Meglévő állapot

A II. és III. számú vágányok között, sk+30 cm magas, 300 m hosszú, vasbetonelem burkolatú peron található. A III. és IV. számú vágányok között, sk+00 cm magas, 300 m hosszú, beton burkolatú peron található. A peronokat a felvételi épület felől szintben lehet megközelíteni, az akadálymentesítés nem biztosított, a burkolatok (járda, vasúti átjáró) állapota rossz.

A középperonhoz a térvilágítás kiépített. A peronon nincs esőbeálló, perontető.

6.4.2 Tervezett állapot

A II. és III. számú vágányok között elhelyezkedő "B" szigetperon 12,81 m-es vágánytengely-távolságban helyezkedik el, mely sk+55 cm magasságú és térkő burkolattal ellátott. Az I. számú vágány mellett elhelyezkedő "A" oldalperon 5,00 m széles, mely sk+55 cm magasságú és térkő burkolattal ellátott. Az I., II.

és III. sz. vágányok mellett 170 méter hasznos peronhossz áll rendelkezésre. Az "A" oldalperon esetén a peronszegély távolsága a vágánytengelytől a peron teljes hosszán 1,65 m. A "B" szigetperon esetén a peronszegély – vágánytengely távolságot növelni kell a $\Delta=36000/R$ [mm] értékkel a szigetperon mindkét oldalán (II. és III. vágányok).

A középperont megközelíteni a felvételi épület felől szintben lehetséges az I. és II. vágányokon keresztül. Az állomáson hangos és vizuális utastájékoztató, valamint információsoszlopok létesülnek. Jegyautomaták kerülnek telepítésre.

A peronelemek előírt elhelyezése miatt az MSZ 8691 szerinti Av alapűrszelvény, illetve a peronokra vonatkozó szabadon tartandó tér nem biztosított, ami nem felel meg az OVSZ 1.1.4. pontjának. A peronok elején és végén az "űrszelvénybe nyúló létesítmény" jel elhelyezése szükséges a D11. utasítás 22.6 (7) pontja értelmében.

Az elsodrési határ vágánytengelytől mért távolsága az előírások szerint V=101-160 km/h esetén 3,00 m, V=41-100 km/h esetén 2,50 m, V=40 km/h esetén 2,20 m. Az elsodrési határt az idomkövek vágás nélküli szélességének figyelembevételével számítottuk ki. Ennek következtében V=101-160 km/h esetén 3,15 m, V=41-100 km/h esetén 2,55 m, V=40 km/h esetén 2,35 m távolsággal számoltunk. Az elsodrési határ burkolata sárga színű. Az elsodrési határon belül lévő burkolatrész színe vörös, a felülete a vágánnyal párhuzamosan bordázott legyen. A biztonsági sáv teljes hosszában annak vágánytengellyel ellentétes szegélyéhez csatlakozóan veszélyjelző sáv alakítandó ki 60 cm szélességben. A veszélyt jelző sávot a peronok végén be kell fordítani, és a szegélyelemhez csatlakozóan szintén 60 cm szélességben meg kell építeni. A veszélyt jelző sávon elsodrési határon kívül eső burkolatot sötét színű elemekkel kell kialakítani. A burkolat kialakítása feleljen meg az 1998 évi XXVI. törvény előírásainak, ami a fogyatékos személyek jogairól és esélyegyenlőségének biztosításáról rendelkezik.

A beton térkő burkolat alá 4 cm 2-4 mm-es ágyazóhomokot, ez alá 10 cm vastag C12 soványbeton burkolatot és 20 cm homokos kavicsot kell beépíteni.

A peron oldalesése 2 %.

A peron és rámpa tervezett burkolata:

- 6 cm kiselemes térkő burkolat
- 4 cm ágyazó homok
- 10 cm C12 soványbeton alap
- 20 cm homokos kavics ágyazat

A peronok környezetében életvédelmi kerítést terveztünk a I.-II. vágányközben a 367+49,49 – 369+83,79 szelvények között 196 m hosszon.

Korlát építése szükséges az "A" és "B" jelű peronok esetében a peronokra vezető rámpák mindkét oldalán.

7 Műtárgyak

A tervezési szakaszon nem találhatóak műtárgyak.

8 Magasépítés

Dabas állomáson új felvételi épület és perontető létesül. Üzemi funkciókat ellátó épületek kerülnek elbontásra és új épületek kerülnek elhelyezésre az állomás területén. A magasépítési tervezett beavatkozásokat részletesen az J-Magasépítvények tervei szakági tervcsomag ismerteti.

9 Vontatás

Az átépítés során a vasúti pálya villamosításra kerül (25 kV, 50 Hz). A felsővezetéki rendszer kiépítését az X1-Villamos felsővezeték és oszloptranzformátorok jelű tervcsomag tartalmazza.

10 Biztosítóberendezések, távközlés

A vonal legtöbb állomáson elavult mechanikus biztosítóberendezés vagy jelzőberendezés üzemel. Az átépítést követően KÖFI rendszerbe bekötött, térközi közlekedésre alkalmas biztosítóberendezés lesz. A biztosítóberendezés terveit az Y1-Biztosítóberendezési terv jelű tervcsomag tartalmazza.

Az állomásközben új optikai, illetve technológiai optikai kábelt, valamint a berendezések áramellátására új rézerű kábelt kell fektetni. Dabas állomáson utastájékoztató rendszert, biztonságtechnikát, és ezek áramellátását kell megépíteni. A megállóhelyen új kábelek részére kábelaléptményt kell építeni. A vasúti távközlés terveit a Z- Vasúti távközlés, tűz-és vagyonvédelem jelű tervcsomag tartalmazza.

11 Térvilágítás, energiaellátás, váltófűtés

Az utasforgalmi területek, perontető alatti területek, a peronaluljáró és a tolatási padkák tervezett térvilágítását, illetve azok külső energia ellátását az X4- Vasúti térvilágítás, külső energiaellátás jelű tervcsomag tartalmazza.

12 Vasútüzemi kábelek, kábelaléptmény

A tervezési szakaszon a vasútüzemi kábelek helybiztosítása a szakági tervezők iránymutatásai, adatszolgáltatásai szerint kerültek ábrázolásra.

Az állomási szakaszon földben elhelyezett kábelek helybiztosítása került meghatározásra a szakági tervezők iránymutatása szerint. Továbbá, figyelembe vettük a vasúti átjáróhoz és peronokhoz szükséges kábelaléptmény helyigényét.

A kábelaléptményi terveket az N3-Kábelaléptményi terv jelű tervcsomag tartalmazza.

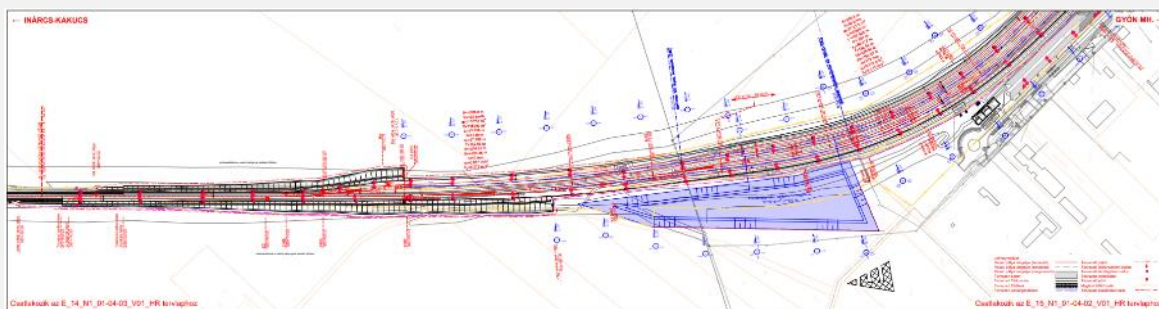
13 Közművek

A tervezés által érintett vonalszakaszon lévő föld alatti és föld feletti pályakeresztezéseket a helyszínrajz és a hossz-szelvény tartalmazza. A keresztező, többnyire idegen közművezetéseket részben a közműtulajdonosok adatszolgáltatása, részben a geodéziai felmérés alapján adtuk meg.

A nyíltvonalon és az állomáson több MÁV tulajdonú, távközlési, biztosítóberendezési és erősáramú kábelkeresztezés található. Az átépítéssel érintett szakaszon a jelenlegi kábeleket felszedik, helyettük új kábelhálózat létesül. A jelenlegi kábelek tájékoztató nyomvonalát megadtuk a helyszínrajzon. A kivitelezés megkezdése előtt a nyomvonalat kutatógödrök létesítésével föl kell tární. A feltárást szakfelügyelet mellett kell végezni. A kivitelezést csak a szakfelügyelettel lefolytatott részletes egyeztetés után szabad folytatni, ha szükséges, gondoskodni kell a föltárt kábelek kiváltásáról vagy védelembe helyezéséről. Az egyeztetést dokumentálni kell.

Az idegen tulajdonú közművek nyomvonalát ábrázoltuk, a keresztezések szelvényét a rajzokon megadtuk. A földmunkák megkezdése előtt a vezetéseket kézi földmunkával föl kell kutatni, a feltáráshoz szakfelügyeletet kell kérni az érintett vezeték kezelőjétől. A kivitelezést csak a kezelőkkel lefolytatott részletes egyeztetés után szabad folytatni, ha szükséges, gondoskodni kell a föltárt kábelek kiváltásáról vagy védelembe helyezéséről még abban az esetben is, ha erről külön szakági terv nem rendelkezik. Az egyeztetést kimutathatóan dokumentálni kell minden esetben. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a vezetékkeresztezés tervben megadott szelvénye és a közműkezelők nyilvántartásában megadott szelvény eltérhet. A fölmért, meglévő szelvényköveket ábrázoltuk a helyszínrajzon.

A tervezési szakaszra közmű genplán készült, amelyet az Go-Közműgenplán tervcsomag tartalmaz. A keresztező vezetékek adatainak kimutatását a 5. számú melléklet tartalmazza.

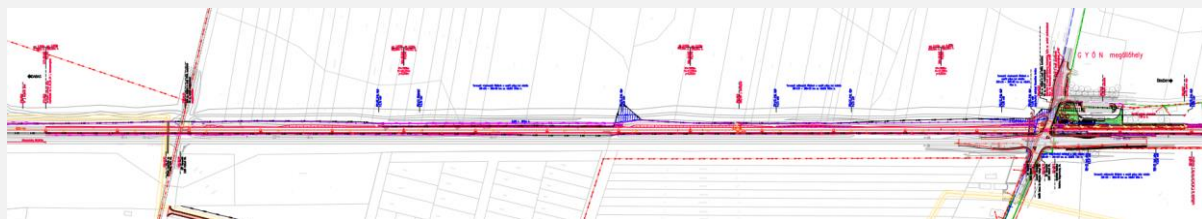


Helyszínrajz I.: 15 – Dabas állomás (Bírálati terv)



Helyszínrajz II.: 15 – Dabas állomás (Bírálati terv)

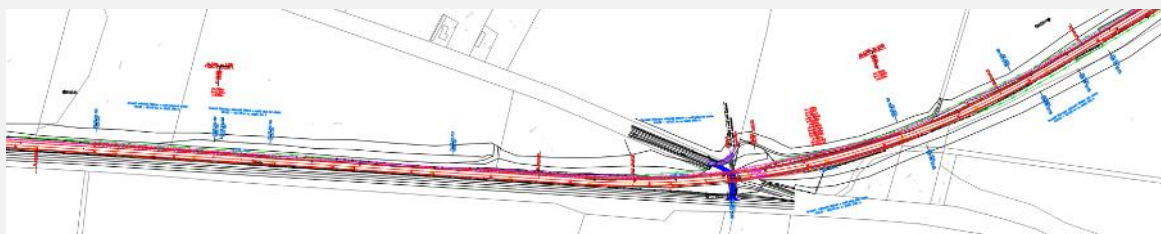
16 – Dabas (kiz.) – Örkény (kiz.) Szakasz vasúti pálya bírálati tender terv



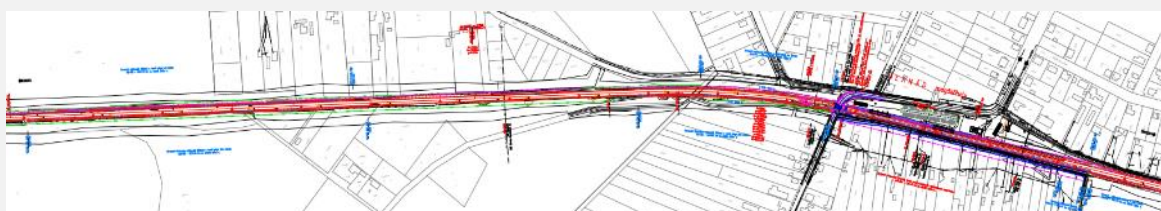
Helyszínrajz I.: 16 – Dabas (kiz.) – Örkény (kiz.) (Bírálati terv)



Helyszínrajz II.: 16 – Dabas (kiz.) – Örkény (kiz.) (Engedélyezési terv)



Helyszínrajz III.: 16 – Dabas (kiz.) – Örkény (kiz.) (Bírálati terv)



Helyszínrajz IV.: 16 – Dabas (kiz.) – Örkény (kiz.) (Bírálati terv)

2.2. ÚTÉPÍTÉSI TERVEK

Engedélyezési terv (ET) készült 2022. augusztusában „Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése” tárgyban, melyet a RING Mérnöki Iroda Kft. – SPECIALTERV Konzorcium készített a Nemzeti Közlekedési Központ Nzrt. megrendelésére. Az alábbiakban az ET Műszaki leírásának releváns tartalma olvasható:

14 – Inárcs-Kakucs (kiz.) – Dabas (kiz.) szakasz A2 – Szintbeni útkeresztezesek

4.1 Helyszínrajzi kialakítás

A meglévő 4604. j. Soroksár – Örkény országos közút és a 142-es számú Kőbánya-Kispest – Lajosmizse – Kecskemét vv. keresztezésében (22+356,8 km. = 347+71,69 hm.) a meglévővel megegyező helyszínrajzi vonalvezetéssel, félsorompóval kiegészített fénsorompós biztosítású továbbra is egyvágányú 66°-os keresztezési szögű vasúti keresztezés épül.

A vágánytengelytől mért 3-3 m távolságban a burkolatszél 1:1 hajlású kifuttatásával a burkolat kétoldali 1,0 m-es szélesítésével a vágányzónában aszfalt burkolatú pályaszerkezet épül min. 6,00 m szélességgel összesen 91 m hosszan az 4604. j. ök. út 22+302,74 és 22+393,48 km. szelvényei között. A kezdő- és végszelvényekben a tervezett út meglévő aszfalt útburkolathoz csatlakozik.

4.2 Magassági vonalvezetés

A tervezett útátjáró a meglévő vasúti-közúti keresztezéshez képest 26,8 m-rel délre valósul meg a vágánymegfelelő helyszínrajzi és magassági korrekciójával. A helyszíni adottságokhoz alkalmazkodva érhető el a kivitelezési költségek optimalizálása, ezért a tervben törekedni próbáltunk a meglévő terepszint magasság követésére. A szakaszon ívben lévő vágány jelentős túlemelése miatt (91 mm) a meglévő magassági vonalvezetés korrigálása szükséges.

4.3 Keresztszelvényi elrendezés

A felújítás során meglévő kialakítás figyelembe vételével, az alábbi keresztszelvényi kialakítás épül:

- Koronaszélesség: 8,0m
- Burkolat szélessége: 6,0 m
- Padka szélessége: 1,0 m

A vágánytengelytől mért 3-3 m távolságban a burkolatszél 1:1 hajlású kifuttatásával a burkolat kétoldali 1,0 m-es szélesítésével a vágányzónában a burkolatszélesség 8,00m. A tervezett oldalesés 2,5 %, a vágányzónában a vasút hosszesésével megegyező. A tervezési határokon a tervezett oldalesés csatlakozik az adott szelvényben meglévő oldaleséshez.

(...)

6 ÚTCSATLAKOZÁSOK, KAPUBEHAJTÓK

A tervezett átjáró 22+315 km. szelvényében jobb oldalról a 22+339,82 km. szelvényében bal oldalról meglévő burkolatlan földút, csatlakozik. Az utak csatlakozásának magassági kialakítását a meglévő útburkolat magasságához kell igazítani. A bal oldali földutat a vágány korrekciója miatt ~ 475 m hosszon új nyomvonalra szükséges áthelyezni.

7 HIDAK, MŰTÁRGYAK

Az útátjáró tervezési szakaszán új műtárgy nem épül.

8 VÍZELVEZETÉS

A tervezett vasúti átjáró víztelenítése a tervezett magassági és keresztmetszeti vonalvezetéssel gravitációsan megoldott. Az útfelületről lefolyó csapadékvíz az út melletti zöldterületen ill. az országos út melletti nyílt árkokban elszikkad. A meglévő csapadékvíz elvezető rendszer kialakítása nem változik.

61

9 KÖZMŰVEK

A föld alatti és föld feletti közművezetékeket a helyszínrajzon feltüntettük, mely szerint a tervezett út környezetében a meglévő biz. ber és vonalkábelek kivül DAKÖV ivóvízvezeték található, mely kiváltása szükséges lehet. A meglévő bizt.ber és vonalkábelek a keresztezett vasúti felépítménnyel együtt bontásra, vagy felhagyásra kerülnek.

A valóságban a földben nem nyilvántartott vezeték is előfordulhatnak.

A közművezetékek 2,0 méteres környezetében csak óvatos kézi földmunka végezhető, a vezeték feltárását vagy a nyomvonal kitzését szakfelügyelet jelenlétében lehet lefolytatni.

A közművezetékek a tereprendezés következtében a talajszint alatt a szabványostól eltérő mélységben is előfordulhatnak, ezért az árok építésekor különös gonddal kell eljárni.

Közmű létesítmények megközelítése és keresztezése esetén a vonatkozó előírásokat be kell tartani.

A vonatkozó előírások be nem tartásából eredő károk a kivitelezőt terhelik, a közmű létesítmények esetleges sérüléseinek helyreállítási költségei – a szakfelügyelettől függetlenül – a kivitelezőt terhelik.

A kivitelező köteles bármely rongálást/kábelhibát azonnal jelezni az érintett közműszolgáltatónak.

(...)

11 TERÜLETIGÉNYBEVÉTEL

A tervezett útépitési munkák az alábbi ingatlanokat érintik:

Önkormányzati tulajdonú ingatlanok: Dabas 0803 (földút kiváltására építendő párh. út miatt)

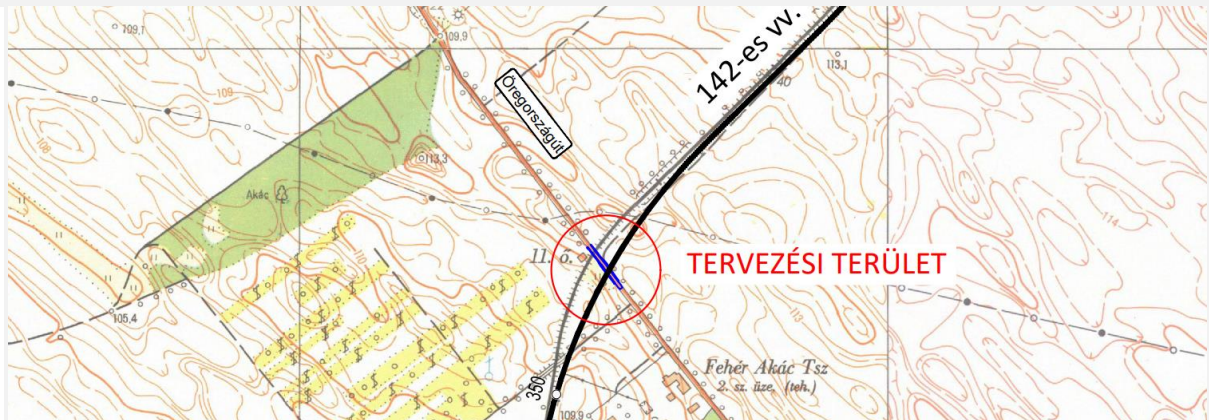
Magyar Állam tulajdonú (MÁV kezelésű) ingatlanok: Dabas 0770/1 hrsz.

Magyar Állam tulajdonú (Magyar Közút Nzrt. kezelésű) ingatlanok: Dabas 0109/1 és 0802 hrsz.

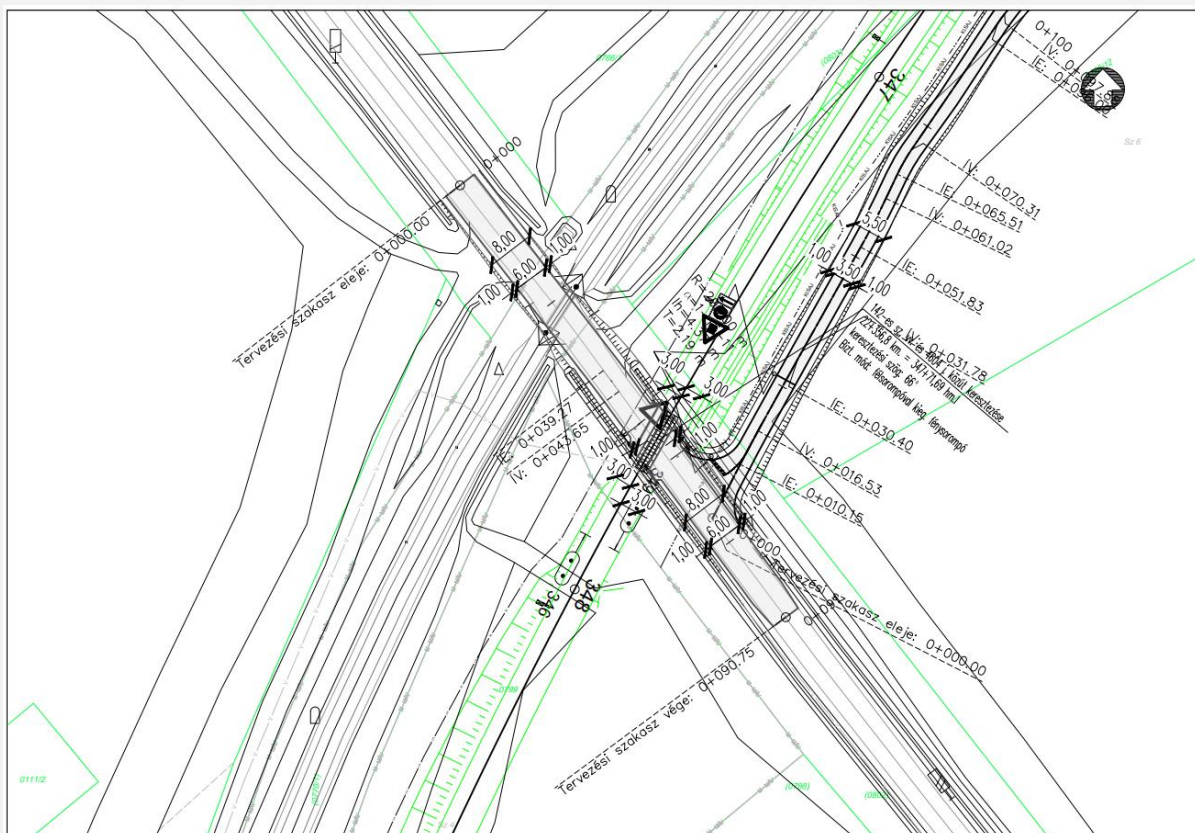
Magántulajdonú ingatlanok: Dabas 0165/2 (földút kiváltására építendő párh. út miatt)

A létesítmény megvalósítása a kisajátítást nem igényel, azonban a vasút korrekciója érinti a vele jobb oldalon párhuzamosan futó földutat, mely kisajátítása szükséges lehet.

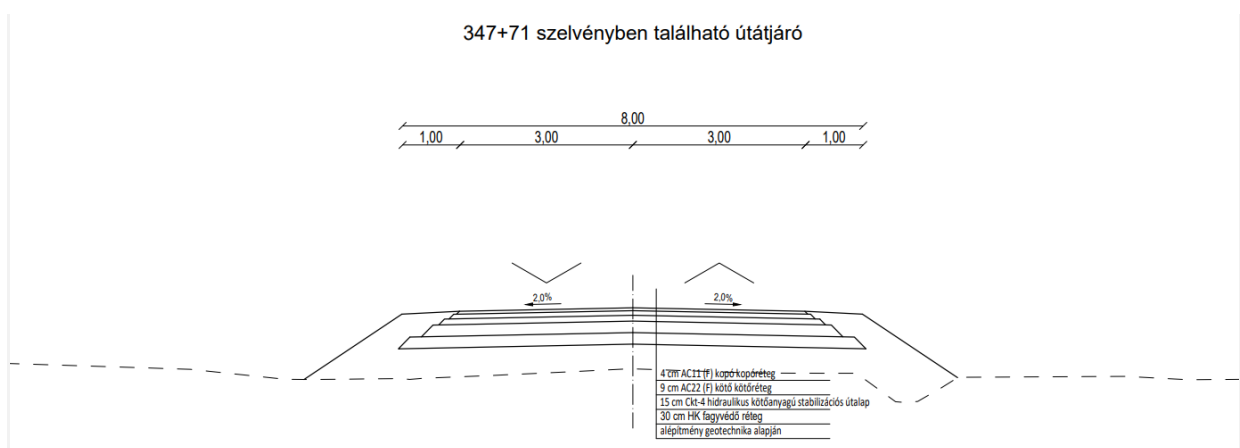
(...)



Átnézeti helyszínrajz.: 14 – Inárcs-Kakucs (kiz.) – Dbas (kiz.) (Engedélyezési terv)



Helyszínrajz.: 14 – Inárcs-Kakucs (kiz.) – Dbas (kiz.) (Engedélyezési terv)



Mintakeresztshelvény: 14 – Ináracs-Kakucs (kiz.) – Dbas (kiz.) (Engedélyezési terv)

14 – Ináracs-Kakucs (kiz.) – Dabas (kiz.) szakasz A4 – Párhuzamos utak, gyalogjárdák

4.1 Helyszínrajzi kialakítás

A tervezett létesítmény az átépítendő útátjáróhoz csatlakozik a kezdőszelvényhez, míg a végszelvényenél a meglévő földúthoz. Az útcsatlakozástól 30 méter hosszon sárrázó burkolat létesítése szükséges, aminek pályaszerkezete megegyezik az útátjáróéval.

4.2 Magassági vonalvezetés

A helyszíni adottságokhoz alkalmazkodva érhető el a kivitelezési költségek optimalizálása, ezért a tervben törekedni próbáltunk a meglévő terepszint magasság követésére.

4.3 Keresztshelvényi elrendezés

A felújítás során meglévő kialakítás figyelembe vételével, az alábbi keresztshelvényi kialakítás épül:

- Koronaszélesség: 5,50 m
- Burkolat szélessége: 3,50 m
- Padka szélessége: 1,0 m

A földút egyoldali 2,0% - os oldaleséssel került megtervezésre.

(...)

6 ÚTCSATLAKOZÁSOK, KAPUBEHAJTÓK

A tervezési szakaszon kapubehejtő és útcsatlakozás nem épül.

7 HIDAK, MŰTÁRGYAK

Az út tervezési szakaszán új műtárgy nem épül.

8 VÍZELVEZETÉS

A tervezett út víztelenítése a tervezett magassági és keresztmetszeti vonalvezetéssel gravitációsan megoldott. Az útfelületről lefolyó csapadékvíz az út melletti zöldterületen ill. az országos út melletti nyílt árkokban elszikkad. A meglévő csapadékvíz elvezető rendszer kialakítása nem változik.

9 KÖZMŰVEK

A föld alatti és föld feletti közművezetéseket a helyszínrajzon feltüntettük, mely szerint a tervezett út környezetében a meglévő biz. ber és vonalkábeleken kívül DAKÖV ivóvízvezeték található, mely kiváltása szükséges lehet. A meglévő bizt.ber és vonalkábelek a keresztvezetett vasúti felépítménnyel együtt bontásra, vagy felhagyásra kerülnek.

A valóságban a földben nem nyilvántartott vezeték is előfordulhatnak.

A közművezetékek 2,0 méteres környezetében csak óvatos kézi földmunka végezhető, a vezetékek feltárását vagy a nyomvonal kitűzését szakfelügyelet jelenlétében lehet lefolytatni.

A közművezetékek a tereprendezés következtében a talajsint alatt a szabványostól eltérő mélységben is előfordulhatnak, ezért az árok építésekor különös gonddal kell eljárni.

Közmű létesítmények megközelítése és keresztezése esetén a vonatkozó előírásokat be kell tartani.

A vonatkozó előírások be nem tartásából eredő károk a kivitelezőt terhelik, a közmű létesítmények esetleges sérüléseinek helyreállítási költségei – a szakfelügyelettől függetlenül – a kivitelezőt terhelik.

A kivitelező köteles bármely rongálást/kábelhibát azonnal jelezni az érintett közműszolgáltatóknak.

(...)

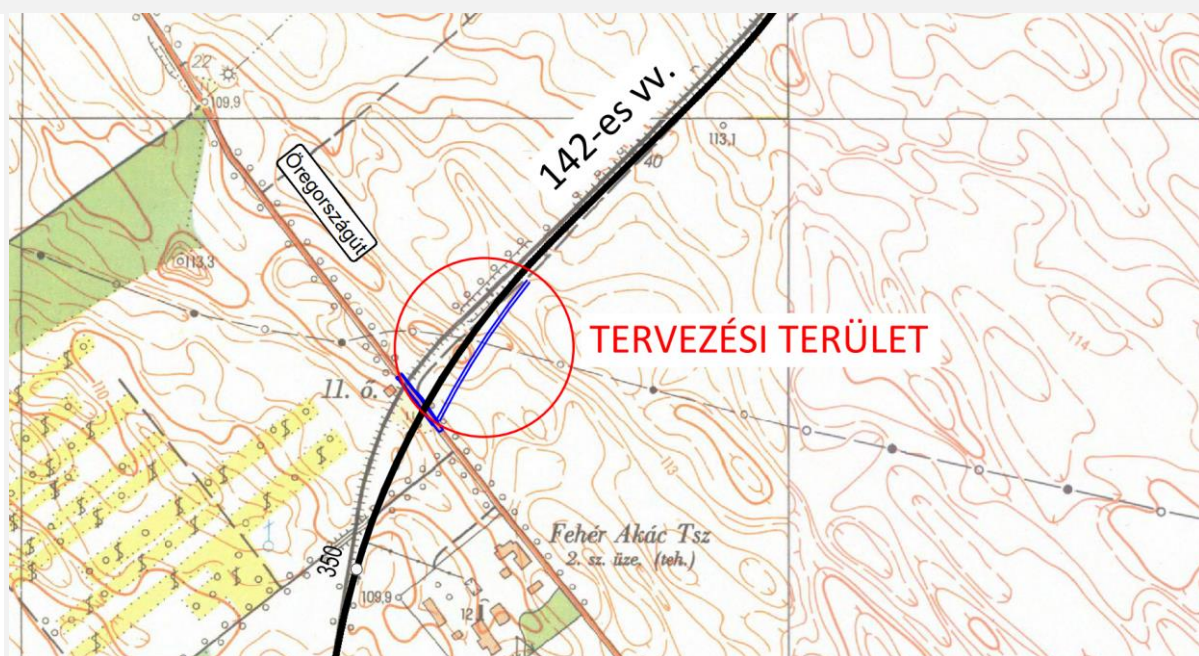
11 TERÜLETIGÉNYBEVÉTEL

A tervezett útépítési munkálatok az alábbi ingatlanokat érintik:

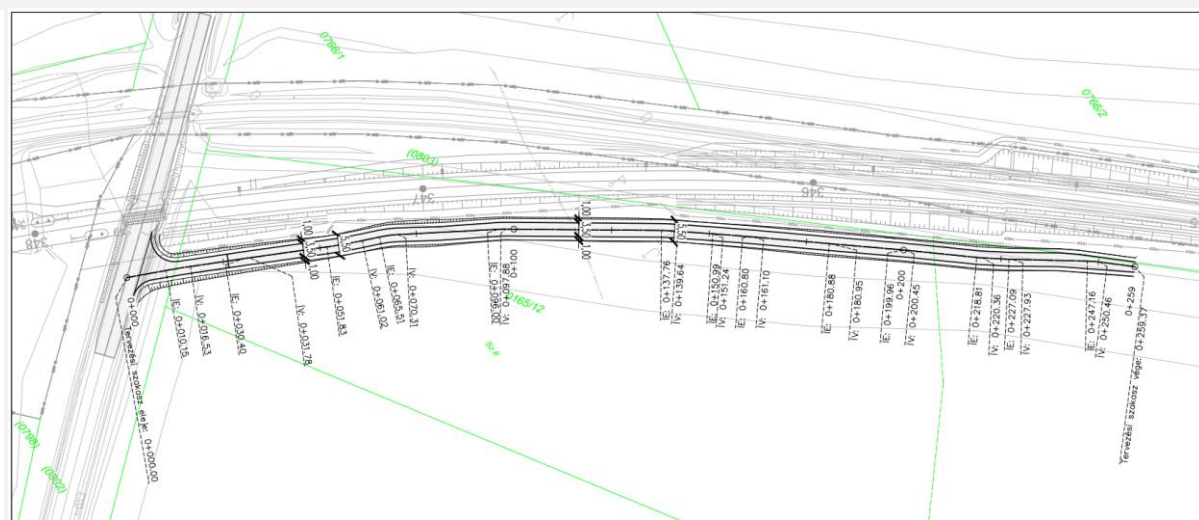
Magántulajdonú ingatlanok: Dabas 0165/12 hrsz.

Magyar Állam tulajdonú (Magyar Közút kezelésű) ingatlanok: Dabas 0802 hrsz.

A létesítmény megvalósítása a kisajátítást igényel.

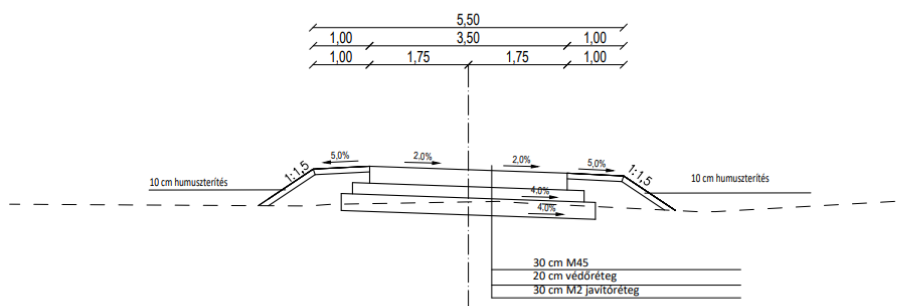


Átnézeti helyszínrajz.: 14 – Inárcs-Kakucs (kiz.) – Dbas (kiz.) (Engedélyezési terv)



Helyszínrajz.: 14 – Inárcs-Kakucs (kiz.) – Dbas (kiz.) (Engedélyezési terv)

Dabas külterület 347+71 hm szelvényben lévő útátjáróhoz csatlakozó párhuzamos út



Mintakeresztmetszvény: 14 – Inárcs-Kakucs (kiz.) – Dbas (kiz.) (Engedélyezési terv)

15 – Dabas állomás szakasz A2 – Szintbeni keresztezések

4.1 Helyszínrajzi kialakítás

A meglévő 4606 j. Pilis - Dabas országos közút és a 142-es számú Kőbánya-Kispest – Lajosmizse – Kecskemét vv. keresztezésében (30+490 km. = 370+80,45 hm.) a meglévővel megegyező helyszínrajzi vonalvezetéssel, felsorompóval kiegészített fényorompós biztosítású kétvágányú 89°-os keresztezési szögű vasúti keresztezés épül.

A vágánytengelytől mért 3-3 m távolságban a burkolatszél 1:1 hajlású kifuttatásával a burkolat kétoldali 1,0 m-es szélesítésével a vágányzónában aszfalt burkolatú pályaszerkezet épül 7,2 m szélességgel összesen 32,86 m hosszan az 4606 j. ök. út 30+476,94 és 30+509,8 km. szelvényei között.

A kezdő- és végszelvényekben a tervezett út meglévő aszfalt útburkolathoz csatlakozik.

Az útátjáróval párhuzamosan a meglévő járdához csatlakozva annak folytatásaként új gyalogos átvezetés kerül kialakításra a vasút 370+72,22 hm. szelvényében 1,5 m szélességben összesen 36 m hosszan.

A kezdőszelvényében a tervezett állomási előtér új térkőburkolatához, végszelvényében a meglévő térkőburkolatú járda burkolatához csatlakozik. A járda meglévő, országos útra vezető szakaszát el kell bontani.

4.2 Magassági vonalvezetés

A tervezett útátjáró a meglévő vasúti-közúti keresztezés helyén valósul meg a tervezett sínkoronaszintnek megfelelő magassági korrekciójával. A helyszíni adottságokhoz alkalmazkodva érhető el a kivitelezési költségek optimalizálása, ezért a tervben törekedni próbáltunk a meglévő terepszint magasság követésére.

4.3 Keresztmetszvényi elrendezés

A felújítás során meglévő kialakítás figyelembe vételével, az alábbi keresztmetszvényi kialakítás épül:

- Koronaszélesség: 9,2 m
- Burkolat szélessége: 7,2 m
- Padka szélessége: 1,0 m

A vágánytengelytől mért 3-3 m távolságban a burkolatszél 1:1 hajlású kifuttatásával a burkolat kétoldali 1,0 m-es szélesítésével a vágányzónában a burkolatszélesség 9,2 m. A tervezett oldalesés 2,5 %, a vágányzónában a vasút hosszesésével megegyező. A tervezési határokon a tervezett oldalesés csatlakozik az adott szelvényben meglévő oldaleséshez.

(...)

6 ÚTCSATLAKOZÁSOK, KAPUBEHAJTÓK

A tervezett átjáró beavatkozási határán belül sem útcsatlakozás, sem kapubeajtó nem csatlakozik. A szélső vágánytengelytől 41 m-re csatlakozik be a 4606 j. útba a Vonat u., a szélső vágánytengelytől 85 m-re pedig a 4606j ök. út és az 5. sz. Budapest – Szeged – Röske I. r. főút jelzőlámpás csomópontja található. Bár tárgyi beavatkozás ezen csomópontokat/útcsatlakozásokat nem érinti a Vonat u. jelenlegi kialakítású csomópontjának kapacitása a vasút távlati igényeit figyelembe véve vizsgálendő. Az 5. út csomópontjának közelsége miatt a tervezett felsorompóval kiegészített fényorompót össze kell hangolni a jelzőlámpás csomóponttal.

7 HIDAK, MŰTÁRGYAK

Az útátjáró tervezési szakaszán új műtárgy nem épül.

8 VÍZELVEZETÉS

A tervezett vasúti átjáró víztelenítése a tervezett magassági és keresztmetszeti vonalvezetéssel gravitációsan megoldott. Az útfelületről lefolyó csapadékvíz az út melletti zöldterületen ill. az országos út melletti nyílt árkokban elszikkad. A meglévő csapadékvíz elvezető rendszer kialakítása nem változik.

9 KÖZMŰVEK

A föld alatti és föld feletti közművezetékeket a helyszínrajzon feltüntettük, mely szerint a tervezett út környezetében a meglévő biz. ber és vonalkábeleken kívül Vodafone földalatti és föld felettevezetékes hírközlési hálózatát, melyek kiváltása nem szükséges. A meglévő bizt.ber és vonalkábelek a keresztezett vasúti felépítménnyel együtt bontásra, vagy felhagyásra kerülnek.

A valóságban a földben nem nyilvántartott vezetékek is előfordulhatnak.

A közművezetékek 2,0 méteres környezetében csak óvatos kézi földmunka végezhető, a vezetékek feltárását vagy a nyomvonal kitzését szakfelügyelet jelenlétében lehet lefolytatni.

A közművezetékek a tereprendezés következtében a talajszint alatt a szabványostól eltérő mélységben is előfordulhatnak, ezért az árok építésekor különös gonddal kell eljárni.

Közmű létesítmények megközelítése és keresztezése esetén a vonatkozó előírásokat be kell tartani.

A vonatkozó előírások be nem tartásából eredő károk a kivitelezőt terhelik, a közmű létesítmények esetleges sérüléseinek helyreállítási költségei – a szakfelügyelettől függetlenül – a kivitelezőt terhelik.

A kivitelező köteles bármely rongálást/kábelhibát azonnal jelezni az érintett közműszolgáltatónak.

(...)

11 TERÜLETIGÉNYBEVÉTEL

A tervezett útépitési munkák az alábbi ingatlanokat érintik:

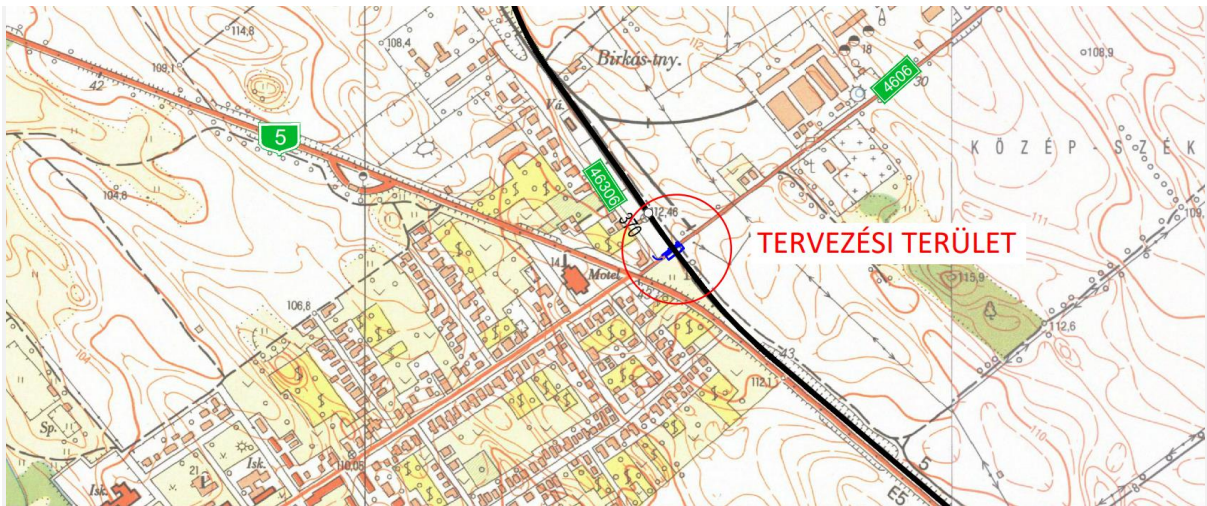
Magyar Állam tulajdonú (MÁV kezelésű) ingatlanok: Dabas 2363/2 és 0840/17

Magyar Állam tulajdonú (Magyar Közút Nzrt. kezelésű) ingatlanok: Dabas 2364 és 7709 hrsz.

Magántulajdonú ingatlanok: Dabas 0840/16

A létesítmény megvalósítása a 0840/16 ingatlan egy részének kisajátítását igényli.

(...)

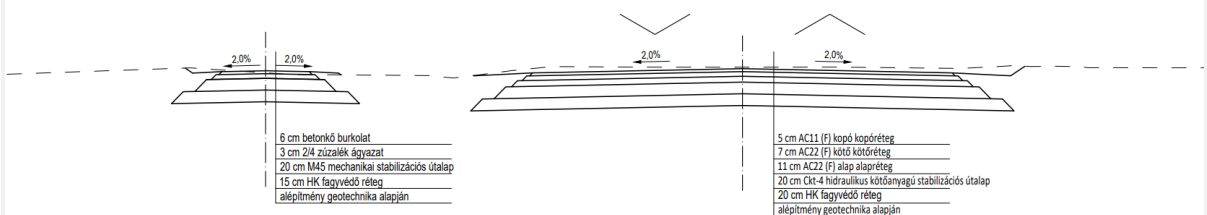
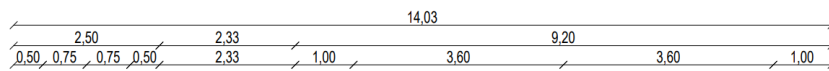


Átrnézeti helyszínrajz.: 15 – Dabas állomás (Engedélyezési terv)



Helyszínrajz.: 15 – Dabas állomás (Engedélyezési terv)

370+80 szelvényben található útátjáró



Mintakeresztmetsz.: 15 – Dabas állomás (Engedélyezési terv)

15 –Dabas állomás szakasz A2 – Állomási előterek, P+R B+R

3.1 Tervezési osztályba sorolás

A tervek elkészítéséhez az e-UT 03.01.11 „Közutak tervezése” című, az e-UT 03.02.31, „Parkolási létesítmények geometriai tervezése” című Utügyi Műszaki Előírásban foglaltakat vettük alapul.

3.2 Helyszínrajzi kialakítás

A parkolók száma a BFK megbízásából készült építészeti diszpozíciós terv alapján lett meghatározva, melyet a szakági tervekben tervezett létesítmények befolyásoltak.

Az állomási előtér koncepciótervéhez igazodva alakítottuk ki a tervezett parkolókat.

Az állomás É-i részén tervezett parkoló kapcsolódik a meglévőhöz, feltáró útja a meglévő parkoló feltáró útjának folytatása, a tervezett parkoló a meglévővel azonos kialakítással tervezve.

Az állomás D-i részére tervezett P+R a Vonat utcával párhuzamosan került kialakításra. Az É-i oldalon csatlakozunk az állomási előtér burkolatához, ahol a külön terv szerint elhelyezett B+R is helyet kapott. Mindkét parkolóhelyen mozgáskorlátozottak számára kijelölt parkolóállás is kialakításra kerül, hogy a peronmegközelítés a legrövidebb úton biztosított legyen.

Az autóbusz megállóhely a felvételi épület mellett elhelyezve, közvetlen kapcsolatot biztosítva az átszállás felé.

	parkoló	mozgáskorlátozott parkoló	összesen
		(db)	
meglévő	50	0	50
tervezett	99	5	104
összesen	139	5	144

68

Az újonnan tervezett parkolók között zöld szigetek kihagyásával biztosítottunk helyet fa telepítés részére.

Evvel a kialakítással eleget teszünk a 253/1997. (XII.20.) Korm. rendelet (OTÉK) alábbi előírásának:

„A 10 gépjárműnél nagyobb befogadóképességű felszíni várakozó- (parkoló) helyet fásítani kell. A parkoló felületek árnyékolását biztosító fásítást – helyi építési szabályzat eltérő rendelkezésének hiányában – minden megkezdett 6 db várakozó- (parkoló) hely után 1 db, nagy lombkoronát nevelő, környezettűrő, túlkoros, allergén pollent nem termelő lombos fa telepítésével kell megoldani, minimum 1 m² szabad földterület biztosításával, amely 1 m² alatti területei a telek zöldfelületébe nem számíthatók be.

3.3 Magassági kialakítás

A magassági kialakítást a meglévő létesítmények szintjei alapvetően befolyásolták, mivel azokhoz csatlakozni kell. Szintén meghatározó a felvételi épület környezetének tervezett szintjei, mivel ezekhez is csatlakozunk.

3.4 Keresztszelvényi kialakítás

Az É-i P+R kialakítása igazodik a meglévő parkolókhöz, ebben a parkolóban a meglévővel azonos kialakítást terveztünk. A kiszolgáló út 3,5m, a parkolóállások 45°-os beállásúak, egyirányú forgalmi renddel.

A D-i P+R parkoló közlekedő útja 6,0m burkolatszélességgel lett kialakítva, a parkolóállások szélessége 2,5 m, hossza 5,0m. A parkoló kiemelt szegéllyel határolt, a parkoló állások süllyesztett szegéllyel vannak elválasztva a közlekedő felülettől. A mozgáskorlátozottak számára fenntartott parkolóhely szélessége 3,60 m, hossza 5,5 m, a peronra történő akadálymentes eljutást rámpa biztosítja. A közlekedő utak egyoldali 2,5%-os oldalesésűek, a parkolóállások oldalesése azonos irányban szintén 2,5%.

(...)

7 Területek igénybevétele

Építéssel érintett ingatlanok jegyzéke:

Település	hrsz.	Tulajdonos
Dabas	2363/2	
	2363/1	
	2362/15	

A tulajdonosi nyilatkozatokat be kell szerezni.

8 Térvilágítás, közvilágítás

Külön szakági dokumentáció tartalmazza.

9 Zöldfelület rendezés

Külön szakági dokumentáció tartalmazza.

10 Műtárgyak

A tervezési szakaszon műtárgy nem található.

11 Közművek

A meglévő közműveket a helyszínrajzon ábrázoltuk, az e-közmű rendszer adatai és a geodéziai felmérés alapján kerültek feltüntetésre. A tervezési szakaszra külön közmű genplán készült.

A közmű egyeztetési nyilatkozatban tett előírásokat a kivitelezés során be kell tartani, a szakfelügyeletet meg kell rendelni!

A közművezetékek 2,0 méteres környezetében csak óvatos kézi földmunka végezhető, a vezetékek feltárását vagy a nyomvonal kitzűzését a kivitelezés megkezdése előtt el kell végezni.

A közművezetékek a tereprendezés következtében a talajszint alatt a szabványostól eltérő mélységben is előfordulhatnak, ezért az építés során különös gonddal kell eljárni.

Közmű létesítmények megközelítése és keresztezése esetén a vonatkozó előírásokat be kell tartani.

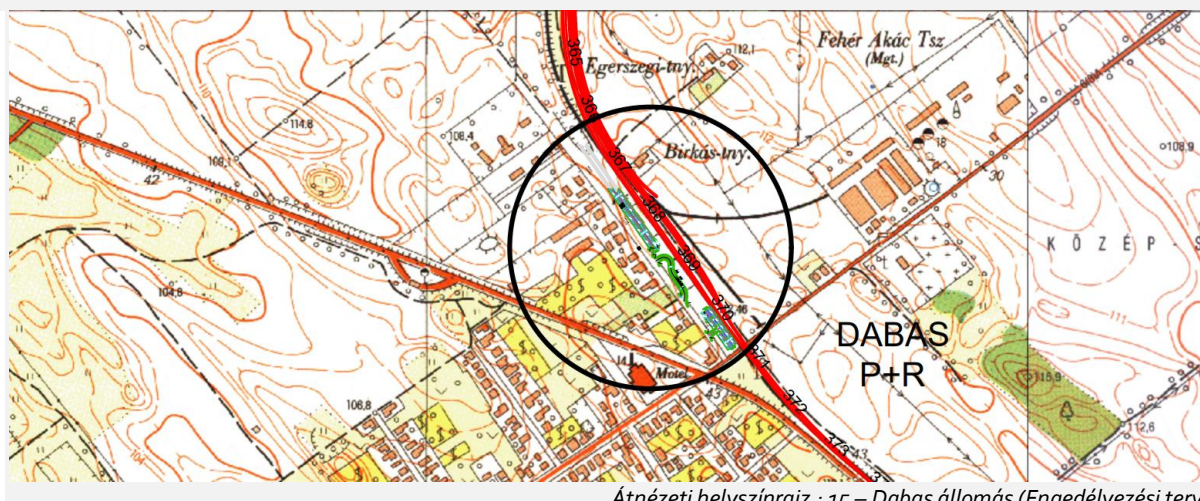
A vonatkozó előírások be nem tartásából eredő károk a kivitelezőt terhelik, a közmű létesítmények esetleges sérüléseinek helyreállítási költségei – a szakfelügyelettől függetlenül – a kivitelezőt terhelik. A kivitelező köteles bármely rongálást/kábelhibát azonnal jelezni.

A tervezési munka során érintett közművek kiváltási tervét külön szaktervek tartalmazzák.

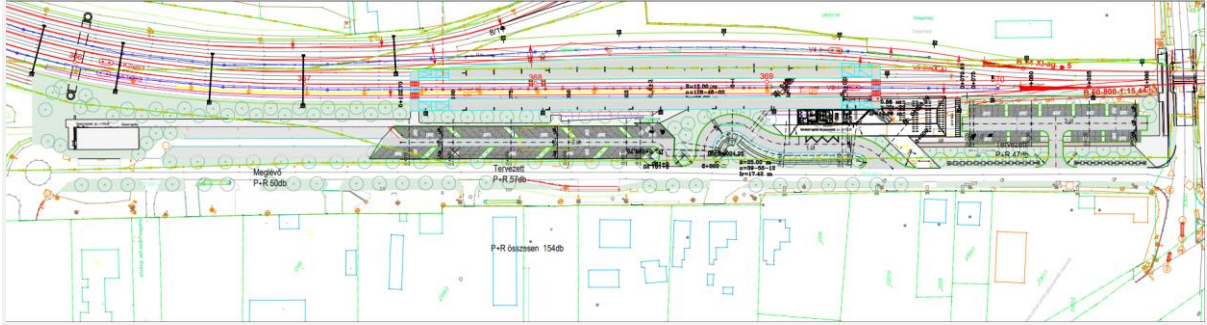
12 Fenntartás

A tervezett parkoló a MÁV Zrt. üzemeltetésébe kerül.

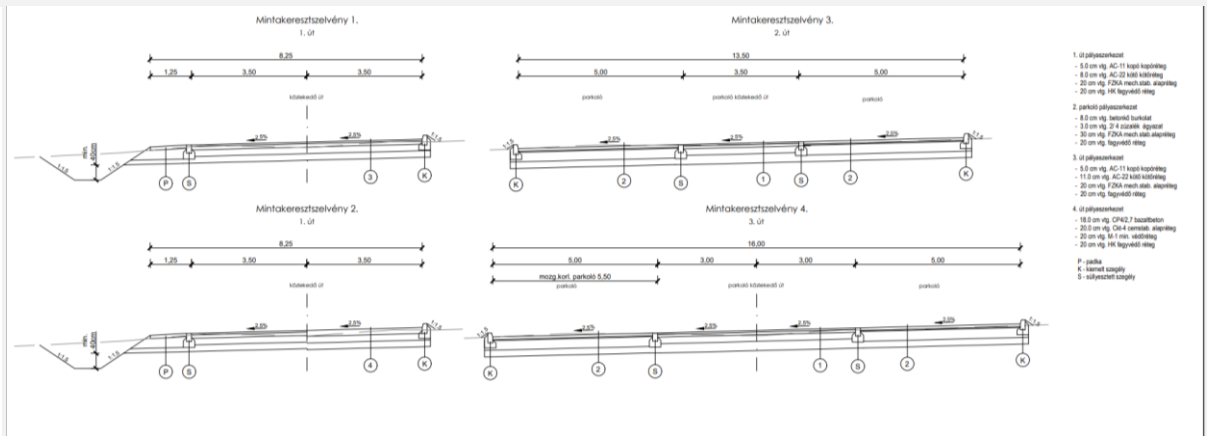
(...)



Atnézeti helyszínrajz.: 15 – Dabas állomás (Engedélyezési terv)



Helyszínrajz.: 15 – Dabas állomás (Engedélyezési terv)



Mintakeresztmetszély.: 15 – Dabas állomás (Engedélyezési terv)

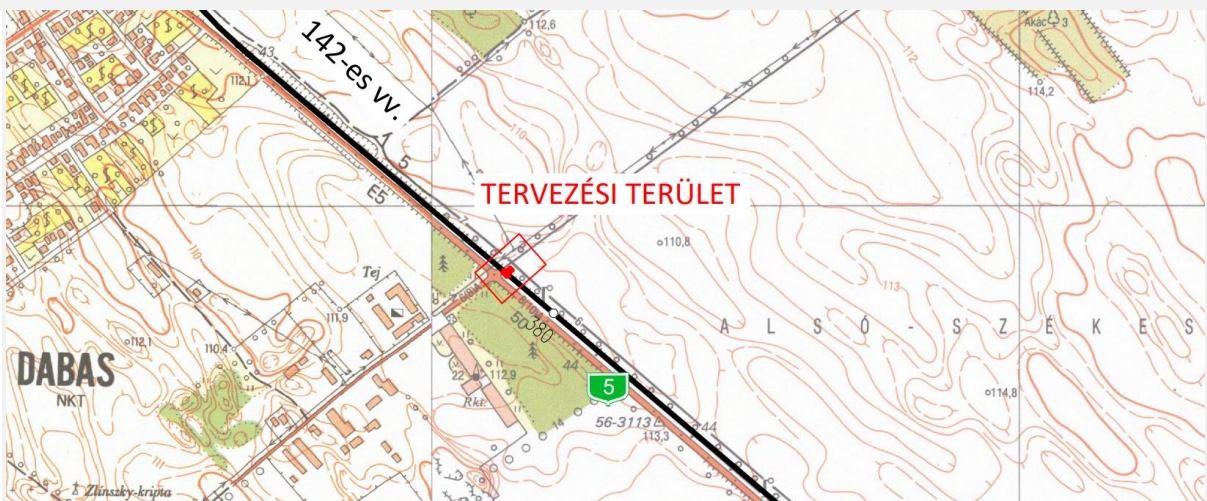
16 – Dabas (kiz.) – Örkény (kiz.) szakasz A2 – Szintbeni útkeresztesztések

3 TERVEZETT ÁLLAPOT ISMERTETÉSE

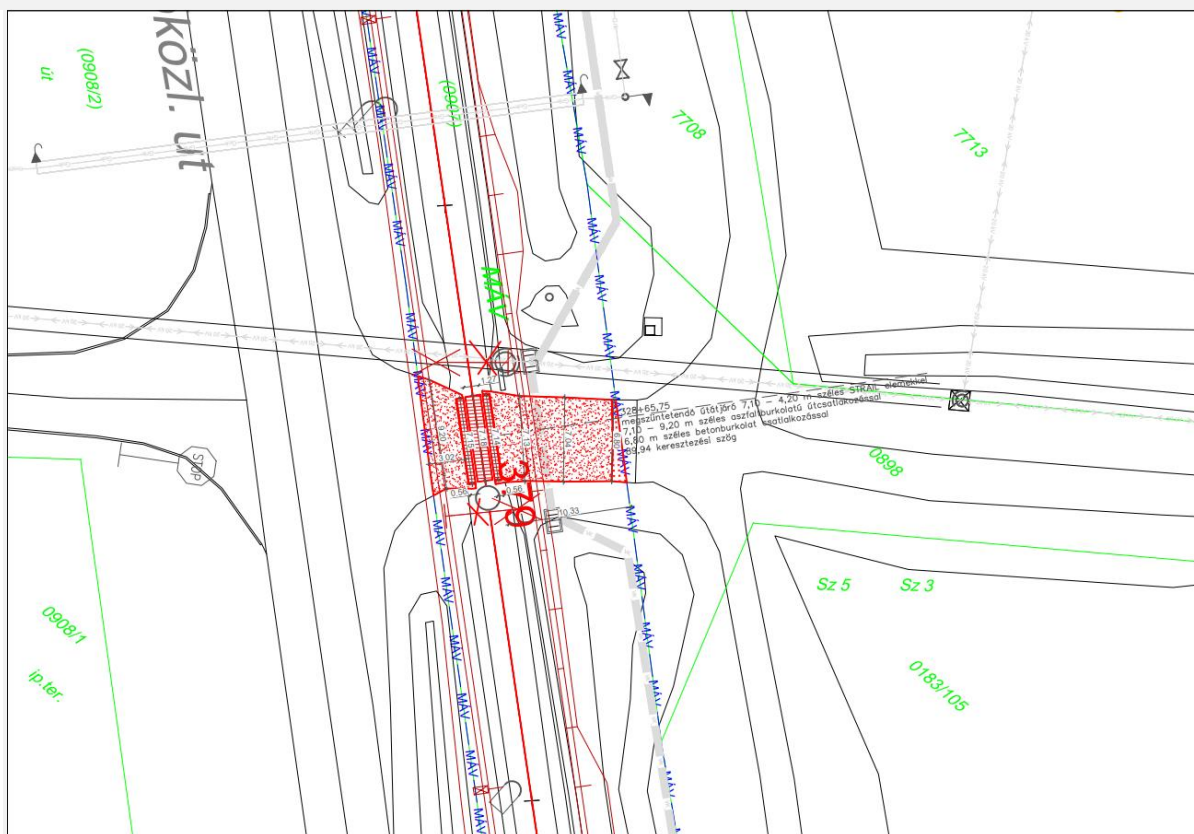
A vasút magassági vonalvezetésének megváltozása miatt az útátjáró átépítése nem megoldható. A STRAIL elemek, aszfalt- és betonburkolat teljes szélességében elbontásra kerülnek a kihelyezett András – kereszttekkel együtt. Az elbontott terület rekultiválásra kerül.

4 FORGALOM KIVÁLTÁSA

A forgalom kiváltását a környező tervezett útátjárók biztosítják.



Átnézeti helyszínrajz.: 16 – Dabas (kiz.) – Örkény (kiz.) (Engedélyezési terv)



Részletes helyszínrajz.: 15 – Dabas állomás (Engedélyezési terv)

71

16 – Dabas (kiz.) – Örkény (kiz.) szakasz A2 – Szintbeni útkeresztezések

4.1 Helyszínrajzi kialakítás

A meglévő 52108 j. Gyón – Dabas szőlőket bek. országos közút és a 142-es számú Kőbánya-Kispest – Lajosmizse – Kecskemét vv. keresztezésében (2+450 km. = 390+97,63 hm.) a meglévővel megegyező helyszínrajzi vonalvezetéssel, félsorompóval kiegészített fénysorompós biztosítású továbbra is egyvágányú 69°-os keresztezési szögű vasúti keresztezés épül.

A vágánytengelytől mért 3-3 m távolságban a burkolatszél 1:1 hajlású kifuttatásával a burkolat kétoldali 1,0 m-es szélesítésével a vágányzónában aszfalt burkolatú pályaszerkezet épül 6,0 m szélességgel összesen 109 m hosszan az 52108 j. bek. út 2+440,38 és 2+549,38 km. szelvényei között.

A kezdő- és végszelvényekben a tervezett út meglévő aszfalt útburkolathoz csatlakozik.

A tervezett átjáróval párhuzamosan a vasúti pályaterv részét képező peronátjáró épül labirintkorlátos biztosítással. Ezen peronátjáró és a meglévő járda között, valamint az 5. sz. I. r. főút Gyón megállóhelyel szemközti oldalán az állomási előtér biztonságos gyalogos megközelíthetősége érdekében kiegészítő járdaszakaszok épülnek az alábbiak szerint:

- tervezett peronátjáró és az 5. sz. I. r. főút melletti meglévő járda között 1,5 m hosszon 2,0 m szélességben
- meglévő Dabas, gyóni elágazás megállóhely peronja és az 52108 j. bek. út burkolata között 27 m hosszan, 2,0 m szélességben, a töltés oldalán gyalogos védőkorlát elhelyezésével
- az 52108 j. bek. út meglévő járdája 12,0 m hosszan szabványosításra kerül 2,0 m szélességben kiemelt szegéllyel. Az új járdaburkolat között kijelölt gyalogos átkelőhely kerül kijelölésre az 52108 j. bek. úton.

Az 52108 j. Gyón – Dabas szőlőket bek. országos közút mindkét oldalán 15,0 m hosszú szabványos autóbusszöböl kerül kialakításra a meglévő táblával jelzett Gyón, vasúti megállóhelynél. A tervezett

öb্লök járdaszigetei 2,0 m széles járda 4,5,0 ill. 26,0 m hosszú járdával kerülnek bekötésre az állomási előtérbe.

4.2 Magassági vonalvezetés

A tervezett útátjáró a meglévő vasúti-közúti keresztezés helyén valósul meg a tervezett sínkoronaszintnek megfelelő magassági korrekciójával. A helyszíni adottságokhoz alkalmazkodva érhető el a kivitelezési költségek optimalizálása, ezért a tervben törekedni próbáltunk a meglévő terepszint magasság követésére. A szakaszon a vágány kismértékű emelése miatt a meglévő magassági vonalvezetés korrigálása szükséges.

4.3 Keresztszelvényi elrendezés

A felújítás során meglévő kialakítás figyelembe vételével, az alábbi keresztszelvényi kialakítás épül:

- Koronaszélesség: 8,0 m
- Burkolat szélessége: 6,0 m
- Padka szélessége: 1,0 m
- Autóbusz öbllök szélessége: 3,0 m

A vágánytengelytől mért 3-3 m távolságban a burkolatszél 1:1 hajlású kifuttatásával a burkolat kétoldali 1,0 m-es szélesítésével a vágányzónában a burkolatszélesség 8,0 m. A tervezett oldalesés 2,5 %, a vágányzónában a vasút hosszesésével megegyező. A tervezési határokon a tervezett oldalesés csatlakozik az adott szelvényben meglévő oldaleséshez.

(...)

6 ÚTCSATLAKOZÁSOK, KAPUBEHAJTÓK

A tervezett átjáró 2+459,88 km. szelvény bal oldalán meglévő burkolatlan földút csatlakozik, mely torkolatát tervezett átjáró magasságához kell igazítani és kifuttatni. A kifuttatást a padka anyagával megegyező pályaszerkezettel kell kiépíteni.

A 2+535,88 km. sz. jobb oldalán tönkrement márt aszfalt burkolatú táblabejáró csatlakozik, mely torkolatát tervezett átjáró magasságához kell igazítani és kifuttatni. A kifuttatást a kopóréteggel megegyező anyagból és vastagságban kell kiépíteni.

Az átjáró 2+497,78 km. szelvény jobb oldalán meglévő aszfaltburkolatú parkolótorkolat csatlakozik.

Tervezett átjáró burkolatát a csatlakozó út szintjéhez kell igazítani.

A tervezési területen kapubehajtó nem épül.

7 HIDAK, MŰTÁRGYAK

Az útátjáró tervezési szakaszán új műtárgy nem épül.

8 VÍZELVEZETÉS

A tervezett vasúti átjáró víztelenítése a tervezett magassági és keresztmetszeti vonalvezetéssel gravitációsan megoldott. Az útfelületről lefolyó csapadékvíz az út melletti zöldterületen ill. az országos út melletti nyílt árkokban elszikkad. A meglévő csapadékvíz elvezető rendszer kialakítása nem változik.

9 KÖZMŰVEK

A föld alatti és föld feletti közművezetékeket a helyszínrajzon feltüntettük, mely szerint a tervezett út környezetében a meglévő biz. ber és vonalkábeleken kívül ELMŰ kifeszültségű közvilágítási és átviteli szabadvezetékek, Vodafone földalatti regionális és helyi hírközlési hálózat, DAKÖV ivóvízvezetékek található, melyek kiváltása ill. védelembe helyezésére lehet szükség. A meglévő bizt.ber és vonalkábelek a keresztezett vasúti felépítménnyel együtt bontásra, vagy felhagyásra kerülnek.

A valóságban a földben nem nyilvántartott vezetékek is előfordulhatnak.

A közművezetékek 2,0 méteres környezetében csak óvatos kézi földmunka végezhető, a vezetékek feltárását vagy a nyomvonal kitzűzését szakfelügyelet jelenlétében lehet lefolytatni.

A közművezetékek a tereprendezés következtében a talajszint alatt a szabványostól eltérő mélységben is előfordulhatnak, ezért az árok építésekor különös gonddal kell eljárni.

Közmű létesítmények megközelítése és keresztezése esetén a vonatkozó előírásokat be kell tartani. A vonatkozó előírások be nem tartásából eredő károk a kivitelezőt terhelik, a közmű létesítmények esetleges sérüléseinek helyreállítási költségei – a szakfelügyelettől függetlenül – a kivitelezőt terhelik. A kivitelező köteles bármely rongálást/kábelhibát azonnal jelezni az érintett közműszolgáltatóknak. (...)

11 TERÜLETIGÉNYBEVÉTEL

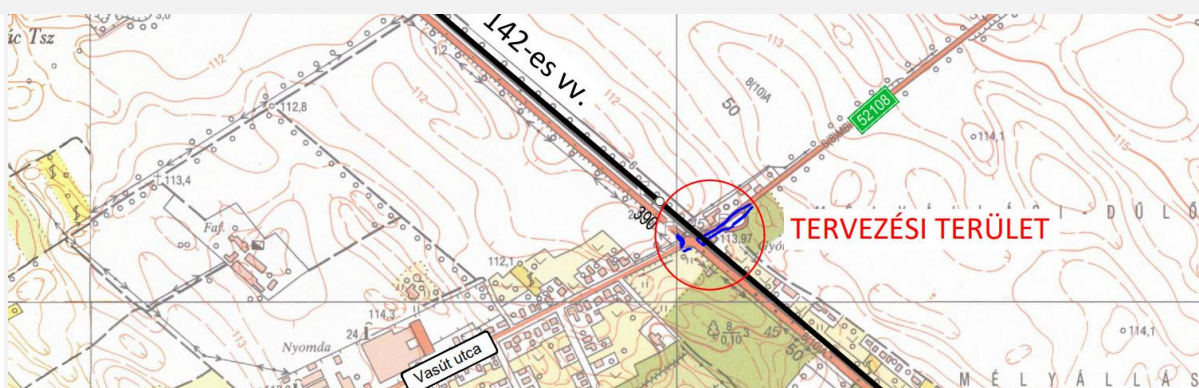
A tervezett útépitési munkák az alábbi ingatlanokat érintik:

Magyar Állam tulajdonú (MÁV kezelésű) ingatlanok: Dabas 0900/43 hrsz.

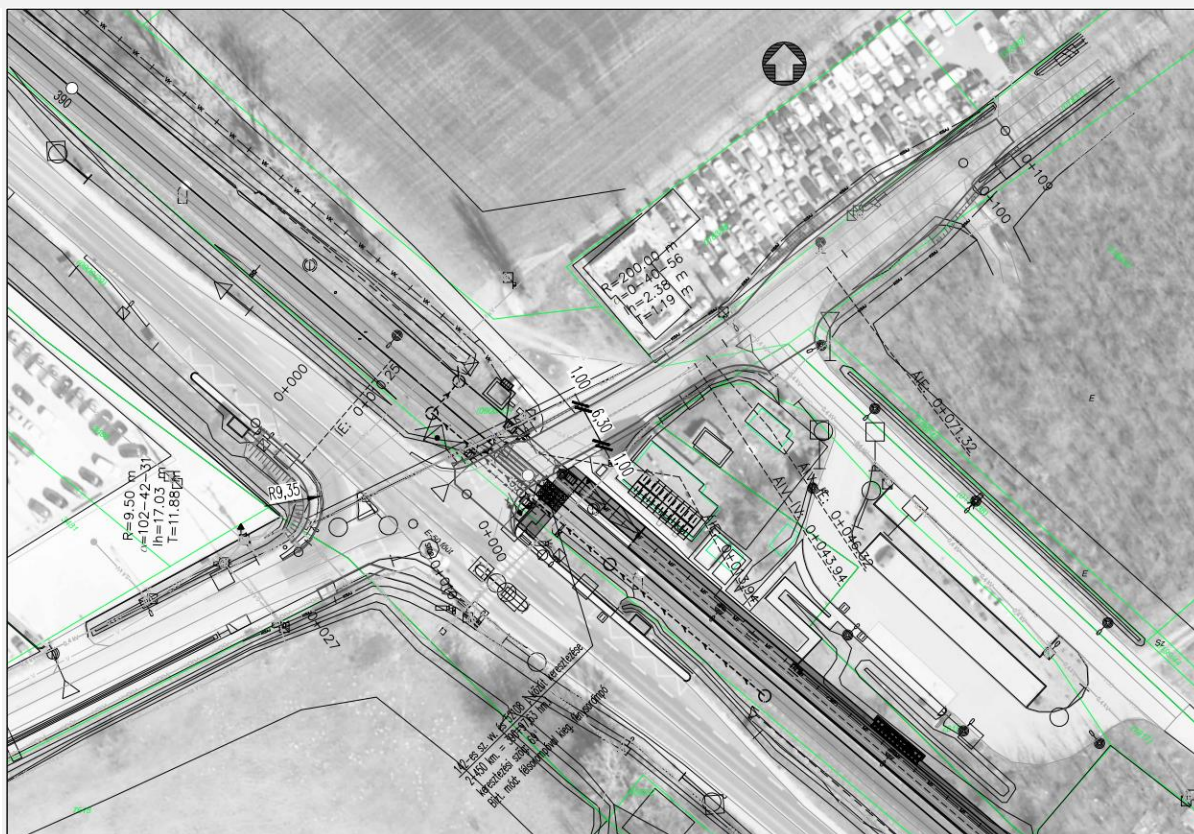
Magyar Állam tulajdonú (Magyar Közút Nzrt. kezelésű) ingatlanok: Dabas 3512; 0900/29; 0183/6 hrsz.

Magántulajdonú ingatlanok: Dabas 0183/98; 199/41 hrsz.

A létesítmény megvalósítása a magántulajdononú ingatlanok egy részének kisajátítását igényli.



Átnézeti helyszínrajz.: 16 – Dabas (kiz.) – Örkény (kiz.) (Engedélyezési terv)

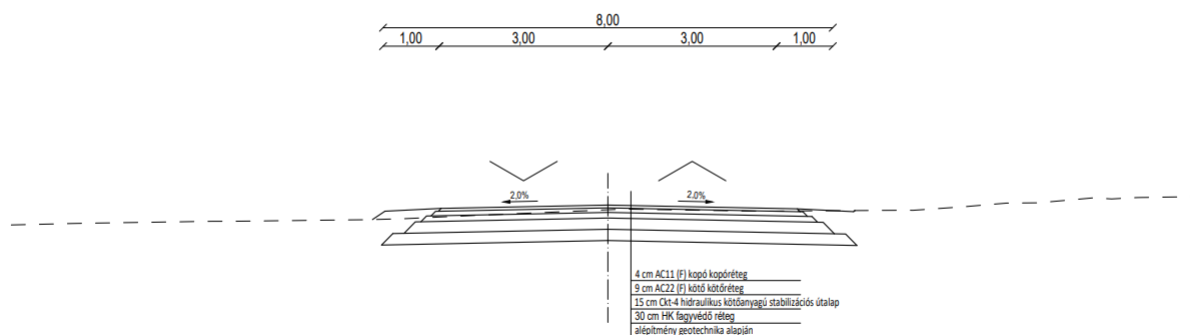


Helyszínrajz.: 16 – Dabas (kiz.) – Örkény (kiz.) (Engedélyezési terv)

APERTE STUDIO

1031 Budapest, Városhal köz 6. III.em.11.
studioaperte@gmail.com, +36-30-670-7530

390+97 szelvényben található útátjáró



Mintakeresztmetsz.: 16 – Dabas (kiz.) – Örkény (kiz.) (Engedélyezési terv)

16 – Dabas (kiz.) – Örkény (kiz.) szakasz A2 – Szintbeni útkeresztezések

3 TERVEZETT ÁLLAPOT ISMERTETÉSE

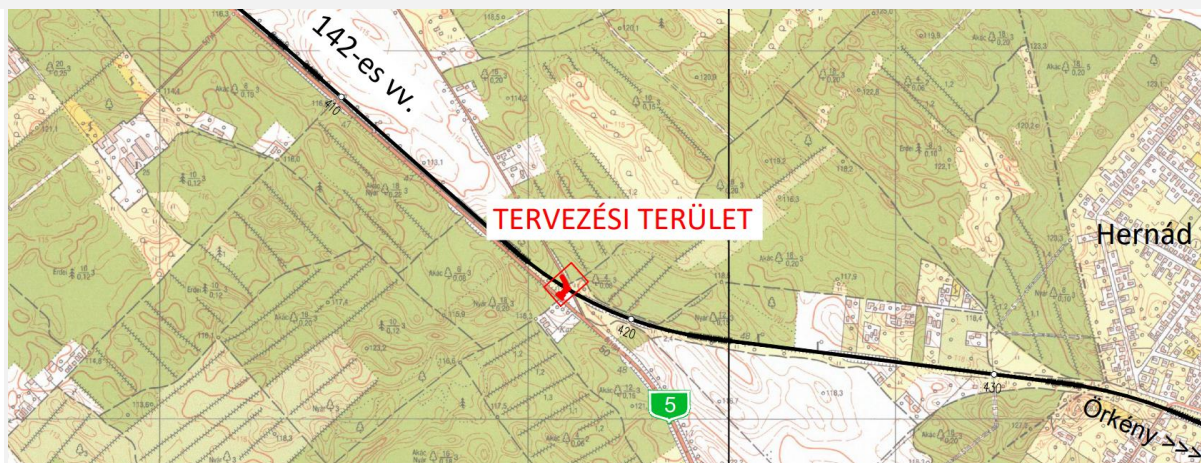
A STRAIL elemek, aszfaltburkolat teljes szélességében elbontásra kerülnek a kihelyezett András – keresztekkel együtt. Az elbontott terület rekultiválásra kerül.

A tervezett vasúti árok mellett mindkét oldalon a fizikai lehatárolásként földsánc létesítendő.

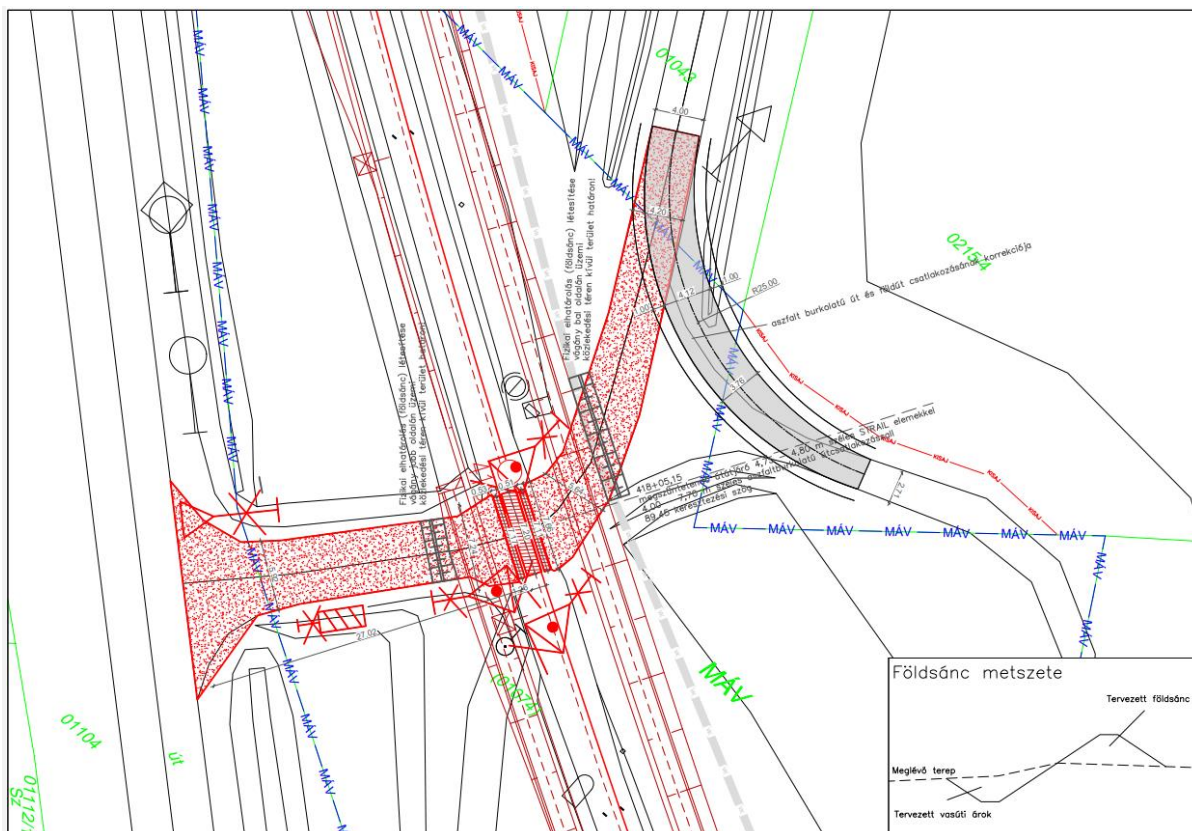
Az aszfalt burkolatú út és a földút csatlakozását korigálni szükséges a helyszínrajzot jelölt módon. A lekerekítés sugara 25,00 méter, az út átlagos szélessége 4,10 méter, a padka mindkét oldalon 1,00 méter széles. A korrekció mindkét végén igazodik a meglévő burkolat szélességéhez.

4 FORGALOM KIVÁLTÁSA

A forgalom kiváltását a környező tervezett útátjárók biztosítják.



Átnézeti helyszínrajz.: 16 – Dabas (kiz.) – Örkény (kiz.) (Engedélyezési terv)



Részletes helyszínrajz.: 15 – Dabas állomás (Engedélyezési terv)

2.3. ÉPÍTÉSZETI TERVEK

Engedélyezési terv (ET) készült 2022. augusztusában „Kőbánya-Kispest (bez.) – Lajosmizse – Kecskemét (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése” tárgyban, melyet a RING Mérnöki Iroda Kft. – SPECIALTERV Konzorcium készített a Nemzeti Közlekedési Központ Nzrt. megrendelésére. Az alábbiakban az ET Műszaki leírásának releváns tartalma olvasható:

2.3.1. DABAS ÁLLOMÁS

Felvételi épület

TERVEZETT ÁLLAPOT LEÍRÁSA

AZ ÁLLOMÁSI ELŐTÉR KONCEPCIÓJA, TELEPÍTÉS

Három zónára bontottuk a fejlesztést. Az állomási előtér intenzív növény és térépítészeti megoldásokkal, a P+R területek és a kapcsolódó extenzív zöldterületek, illetve a fejlesztési terület, mely szabályozási javaslatot és jövőképet kínál az Önkormányzatnak.

A MÁV terület elavult, funkciótlan épületeinek szanálásával összefüggő, a Vonat utcával párhuzamos területet kapunk. A peronokat a lehető legközelebb húztuk a főútvonalhoz. A P+R parkolót a Szabadság utcáról jól látható helyre helyeztük, a „bejáratnál” totem jelzi az állomási funkciót, mely a gyalogos megközelítési tengelyt is kijelöli. Ezen a tengelyen végignézve a P+R és a vasút között parkosított terület vezet az állomás felé. A felvételi épületet kevésbé épületként, mint zöldbe ágyazott pavilonként értelmezzük, mely összeolvad az 1. peron fedésével, és összefogja az összes állomási funkciót. A tető alatt fedett kerékpártárolók, jegyautomaták, fűtött, üvegezett váró, és egy opcionális pékség-kávézó

kapott helyet. Az üzemi épületet a biztosító berendezéssel külön épületbe helyeztük el, a peronvég közelében. A fedett tér találkozásokra, várakozásokra, kávézásra alkalmas. A ráhordó buszjáratok közvetlenül a tető mellett állnak meg, a legkényelmesebb átszállási kapcsolatot biztosítva.

A dabasi állomás meglehetősen szerencsétlen helyzetű, mind városépítészeti, mind közlekedési, mind infrastrukturális szempontból. A peremhelyzeti adottság miatt szükségszerű az állomás vonzóvá tétele, szabadtérépítészeti és zöldfelületi fejlesztése, hogy a terület ne kizárólag közlekedési vonzata miatt szerepeljen a lakosság mentális térképén, hanem megújuló épületállománya és szabadterei okán is. A szabadterek általános értelemben extenzív és intenzív területrészekre bonthatók, mind a burkolt felületek, mind a zöldfelületek esetében. A fejlesztés három zónája közül zöldfelületi értelemben a legértékesebb területrész az állomási előtér, amely látványos, nagy zöldfelületarányal rendelkező, intenzív módon kialakított és fenntartott felület.

A vasútállomás felvételi épülete a széles, egybefüggő zöldsáv meghosszabbításába kerül, tulajdonképpen azzal egy egységet alkot, beágyazódik a zöldfelületbe. A közlekedési útvonalak úgy kerültek kialakításra, hogy lehetővé tegyék ennek a kompakt, nagy méretű zöldfelületnek az egyben tartását, a felszabdálás elkerülését. Az állomás környezetében indokolt a nagyobb léptékű fásítás, mind látványában, mind a mikroklimatikus viszonyok szempontjából. Extenzív területnek tekinthetők a P+R parkolók és környezetük, valamint a kapcsolódó vasúti és egyéb zöldfelületek. Az extenzív területek esetében mindenképp javasolt a lehetőségekhez mérten minél nagyobb zöldfelület-arány, adott esetben többszintes növényállomány telepítésével.

Az állomás előrébb húzásával a főúton megálló buszokhoz is közelebb kerül a vasút. Új, opcionális buszfordulót építünk, mellyel több, mint 500 m-rel rövidítjük az útvonalat, ami a többi járat beközlekedését is elősegítheti, valamint a K+R-be érkező járműveket is visszafordítja. A buszmegálló és a K+R közvetlenül az állomási előtérhez kerül, integrálva a felvételi pavilonnal. A meglévő P+R-t megtartjuk-átalakítjuk és bővítjük, a főút felől új, fásított P+R parkolót hozunk létre. A Vonat utcában járdát építünk, illetve a Szabadság utcánál kerékpárút és járda létesül új vasúti átkelővel. A Szabadság utca és a Bartók Béla út biztonságos kerékpárút fejlesztését javasoljuk, kulcsfontosságúnak tartjuk a fenntartható közlekedési módok előnybe részesítése miatt. A felvételi pavilonban fedett kerékpártárolót létesítünk, a Szabadság útról önálló kerékpárút rávezetéssel. A fedetlen részekre egyénileg zárható kerékpártároló boxokat is telepítünk.

ÉPÍTÉSZETI KONCEPCIÓ

Az elővárosi állomási helyszínen az utasforgalom által érintett területeken olyan épületeket, építményeket helyeztünk el, melyek egyszerre tudják magukban hordozni a közlekedés dinamizmusát, innovatív jellegét, a településképe univerzálisan integrálható, ugyanakkor messziről felismerhető, nagyvonalú karakterükkel segítik az utasok tájékozódását. Ezen felül fontos szempont volt, hogy típusépületként is megállják a helyüket, felruházhatóak legyenek akár egyedi „vonali” karakterjegyekkel is.

Az épület tömegét alapvetően a közösségi közlekedéshez formailag kapcsolódó „áramvonalas” – az épület homlokzatain minden irányban túlnyúló - tetőidom határozza meg.

A könnyű acélszerkezetes konzolos előtető nem csupán erős formai gesztus, ezek az utasáramlás esővédelmét biztosító fedett-nyitott tere, melyekhez az épület minden oldalán hasznos funkciókat kapcsoltunk. Peronok felé perontetőként működik, buszmegálló oldalán esővédelem a buszra várakozók számára, a bérleményi oldalon biztosítja egy esetleges pékség-kávézó funkcióhoz az esővédő és árnyékoló előtetőt. A tető alatt kompakt módon a kerékpártároló is helyet kapott.

A tető alatti fűtött terek az állomási helyszín szükséges funkciói: utasváró, nyilvános WC-mosdók, bérleményi funkciók, gépészeti és raktár helységek, valamint a MÁV számára szükséges forgalmi irodai funkciók kaptak helyet.

Az utasok kiszolgálását, tájékoztatását az épület oldalfalába süllyesztett info panelek, jegypénztárak szolgálják, valamint az épület egyéb arculati elemei (lásd bővebben arculati tervfejezetben).

AZ ÉPÍTMÉNY RENDELTETÉSÉNEK LEÍRÁSA

Az épület elsődleges rendeltetése közösségi, vasúti felvételi épület. Az épület földszintes kialakítású, lapostetős. Az alábbi alapegységekből áll:

- utasváró
- bérleményi terület
- utasforgalmi mosdóblokk
- vasútszemélyzeti rövid idejű tartózkodó
- gépészeti és kiszolgáló területek
- fedett-nyitott terek

Az utasok kiszolgálását, tájékoztatását az épület oldalfalába süllyesztett info panelek, jegypénztárak szolgálják, valamint az épület egyéb arculati elemei (lásd bővebben arculati tervfejezetben).

ANYAGHASZNÁLAT, SZÍNEK

A felhasznált anyagokat az épület strukturális elemeihez igazítottuk, így anyaghasználatban és színben is két alapelemből áll az épület.

Az egyik a könnyű előtető, melynek alsó és oldalsó síkjára szerelt nagytáblás alumínium burkolatot került. A tető alsó síkjába süllyesztve alakítottuk ki a peron világítását szolgáló lámpatesteket is, mely lendületes, folytonos vonalként jelenik meg az elsodrési határ mellett.

Másik alapelem az épület tető alatti „tömör”, fűtött tömbök, melyekre nagyelemes, szerelt mázas kerámia burkolatot terveztünk. A burkolat egyedi profilozott függőleges mintázata tovább erősíti a vonal egyedi karakterjegyeit. A nyílászárók fém szerkezetűek. A nagyméretű osztott– jellemzően függönyfal szerkezetű –üvegezett portálok fölé a kiemelt utasforgalmi terekhez kapcsolódóan nagyelemes fém burkolat került, mely helyet ad a funkciót jelző feliratoknak, egyúttal ki is emeli, rendezi azokat. Fém homlokzati elemek kerülnek még a forgalmi iroda parapet mezőibe is.

A két jellemző strukturális épületrészt a tetőt tartó acélszerkezet gerendái kapcsolják össze. A fűtött épületrész vonalában kialakított fedett-nyitott terekben a könnyűszerkezet látszó acél pillérei támasztják alá a tetőt.

Az épület formai tagolását követik az alkalmazott színek is. A tető fémburkolatának színe halványvörös. A tető alatti épületszerkezetek sötétszürke színt kaptak. E két alapszín erősen kapcsolódik a vasút világában jellemző klasszikus fekete-vörös színkombinációhoz.

ÁRNYÉKOLÁS

a természetes árnyékolást az erősen kinyúló konzolos előtetők biztosítják.
(...)

A KÖZMŰVESÍTÉS MEGOLDÁSA

A közművesítés megoldását részletesen lásd a vonatkozó szakági műszaki leírásokban!

A telek teljeskörűen közművesített, a szakági tervezők a jelen közműkapacitást alkalmasnak találták a bővítés kiszolgálására, így külön közműszolgáltatói egyeztetés nem történt.

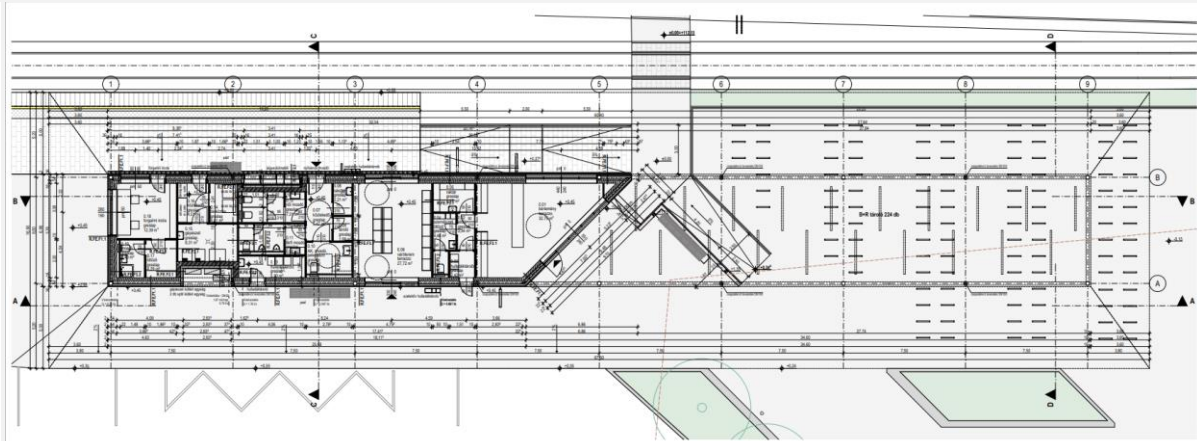
Perontető

ESŐ- ÉS SZÉLVÉDELEM

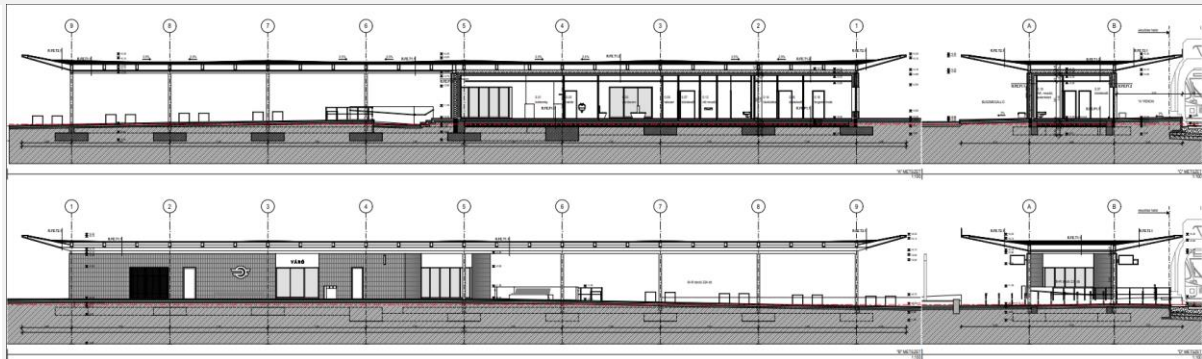
A peron széléig, a vasúti úrszelvényig kinyúló konzolos tető a lehető legjobban védi a várakozókat. Középperon esetében a pillérek között acél gerenda fogadja a szélvédő üvegezést a peron tengelyében, jellemzően minden második rászterben, lehetővé téve a két peronszél közti átközlekedést. E gerenda fa felületet kap, mely így támaszkodó felületként is működik. A szélvédő üvegezést egyedi, nyomtatott mintázattal látjuk el a madarak védelme érdekében. A pilléreken beforduló üvegezés az oldalirányú szélhatást csökkenti. Az üvegezés elé típus pad telepíthető. (lásd arculati tervet)

Oldalperon esetén a pillérek közti szélfogó üvegezés és az azt tartó gerenda és támaszkodó minden pillérközben megjelenik.

A peron pillérek síkjából kiálló szélfogó üvegek és padok nem lóghatnak bele az elsodrési határtól számított $2 \times 0,80\text{m}$ vagy $1,60\text{m}$ -es minimális szabadon tartandó peronszélességbe.



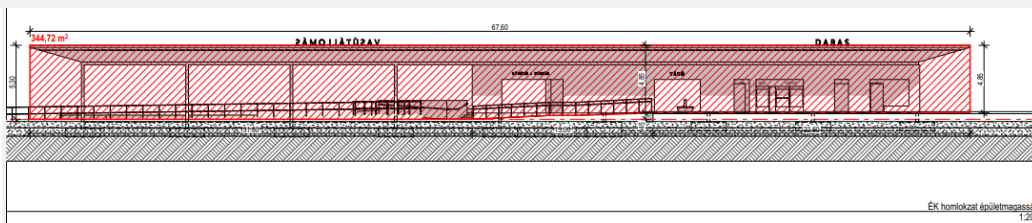
Felvételi épület alaprajza: 15 – Dabas állomás (Engedélyezési terv)



Felvételi épület metszetei: 15 – Dabas állomás (Engedélyezési terv)

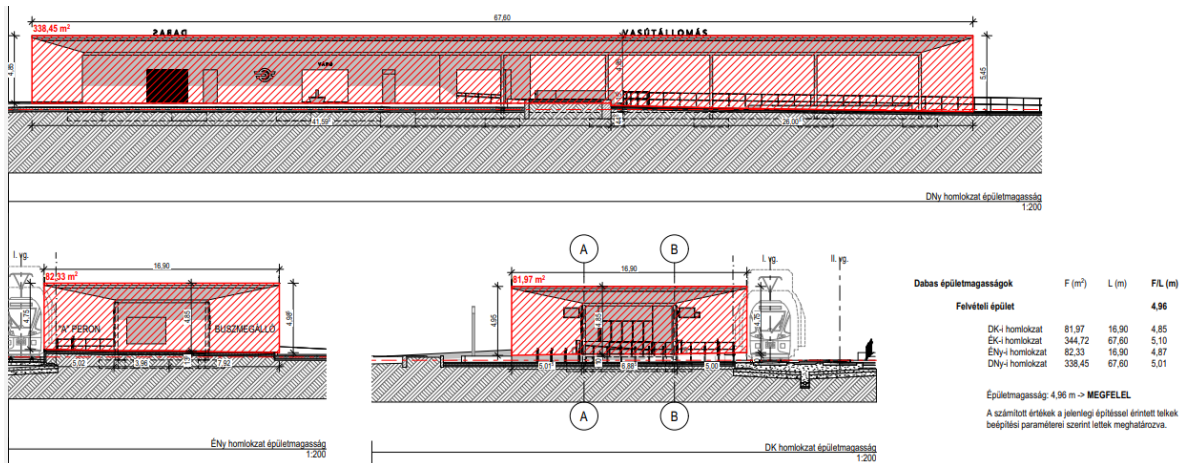


Felvételi épület metszetei: 15 – Dabas állomás (Engedélyezési terv)



EK homlokzat épületmassza
1:200

Dabas TRE eseti módosítása egy részterületen
véleményezési szakasz dokumentuma a partnerek részére



Felvételi épület idomtervei: 15 – Dabas állomás (Engedélyezési terv)



Felvételi épület látványtervek: 15 – Dabas állomás (Engedélyezési terv)

APERTE STUDIO

1031 Budapest, Városhal köz 6. III.em.11.
studioaperte@gmail.com, +36-30-670-7530



80



Felvételi épület látványtervek: 15 – Dabas állomás (Engedélyezési terv)

Dabas állomás biztosító berendezés épülete

TERVEZETT ÁLLAPOT LEÍRÁSA TELEPÍTÉS

A telken belüli diszpozíciókat a vasúti infrastruktúra adottságai alapvetően meghatározzák.

ÉPÍTÉSZETI KONCEPCIÓ

Építészeti karakter, viselkedés:

Az épület mérete a funkcionális adottságokból következnek, próbálja azokat a lehető legkompaktabb módon megformálni. A koncepció kiinduló gondolata a vasút jellemzőiből adódik. A durva kavicsos rétegre helyezett sima, de kemény talpfákon nyugvó fém sínpár hármassága a homlokzati tagolásban és megfogalmazásban is tetten érhető. Az alsó zónát, a földből szinte kinövő durvább felületi struktúra jeleníti meg. A felette letisztuló, síkfelület a talpfákat, míg a fémlemez fedés a sínpár hideg, tiszta felületét idézi.

AZ ÉPÍTMÉNY RENDELTETÉSÉNEK LEÍRÁSA

Funkció:

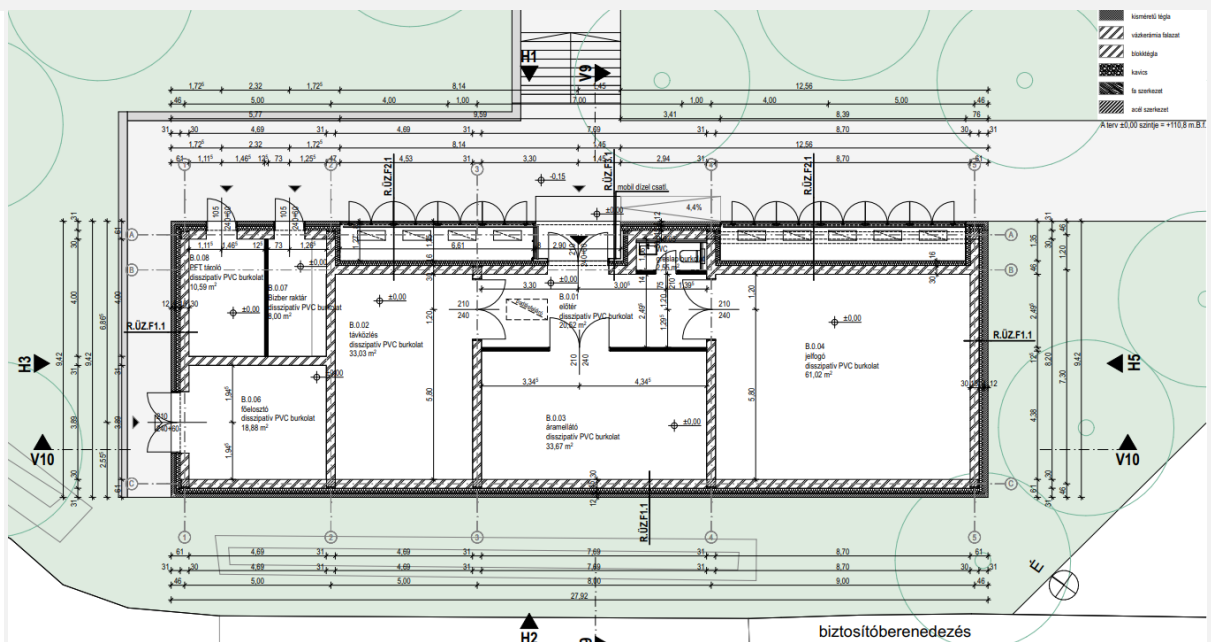
Az üzemi épületek kötött funkcionális rendszere nagyban meghatározza az építészeti kialakítást.

Biztosítóberendezés:

A biztosító berendezés helyiségeinek kötött rendszere alapvetően meghatározza az épület kialakítását. A homlokzaton elhelyezett gépeket egységes rács takarja, mely felületi struktúrája illeszkedik a téglaburkolat struktúrájához.

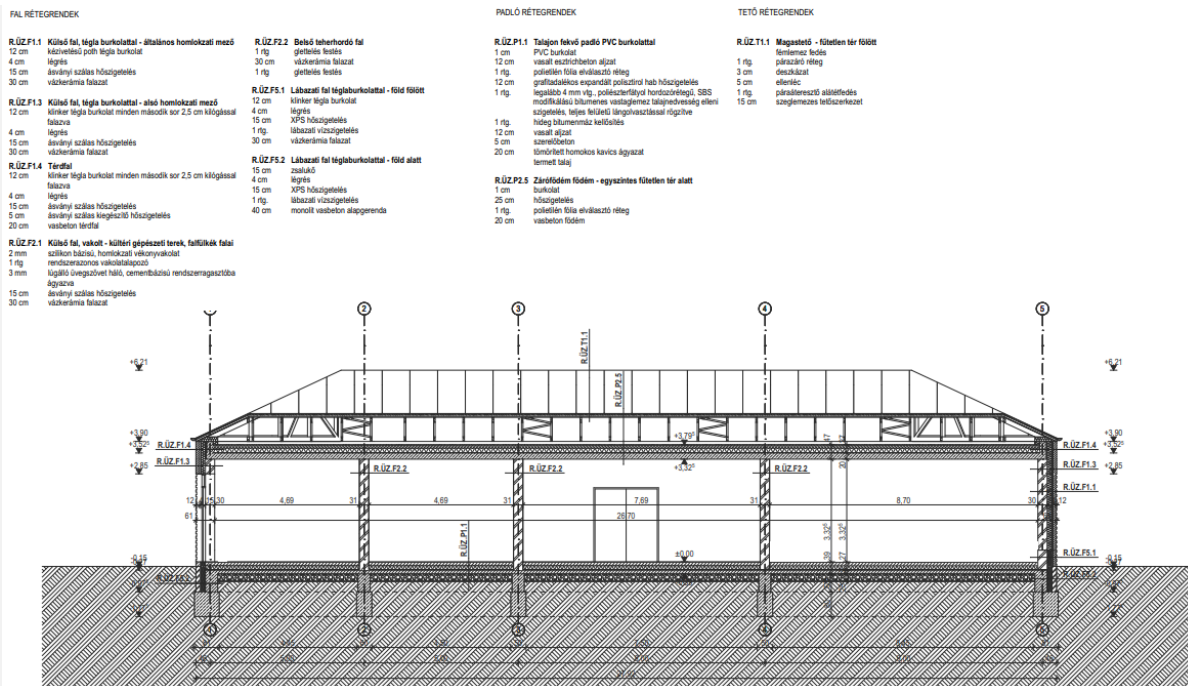
ANYAGHASZNÁLAT, SZÍNEK

Az épület horizontális tagolása az anyaghasználatban érzékelhető leginkább. A vasúti sínpár felépítésének analógiájára az épület homlokzata is több részre tagoldódik. Két jellemző anyag a téglák és a fém. A rozsdásbarna színű téglaburkolat kétféle felületi minőséget hoz létre, az alsó zónában sávosan az alapsíkból kilépő durvább felület, míg a felső zónában egyszerű futó kötésben rakott burkolatként jelenik meg. Ahol ez a durva burok felszakad, ott megjelenik a fém, béleltként és a szellőzőrácsok anyaghasználatában. Az épületek lezárása korcolt fémlemez burkolat.

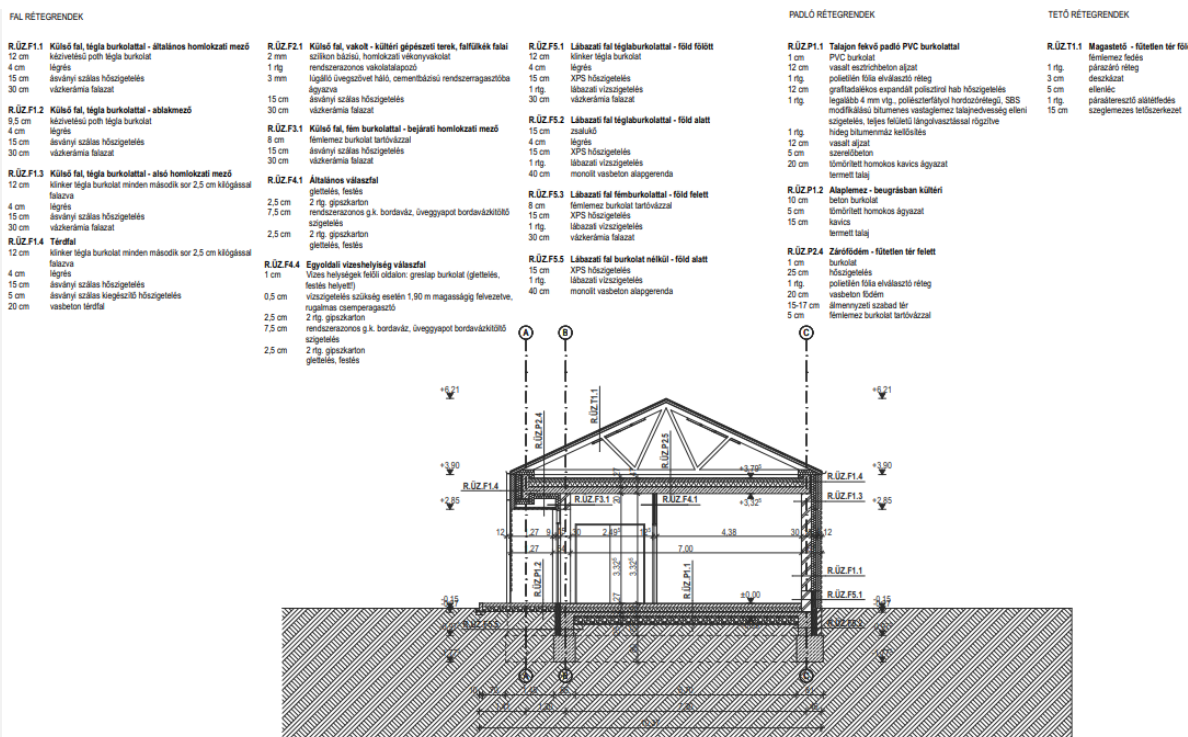


Biztosító berendezés épület alaprajzai: 15 – Dabas állomás (Engedélyezési terv)

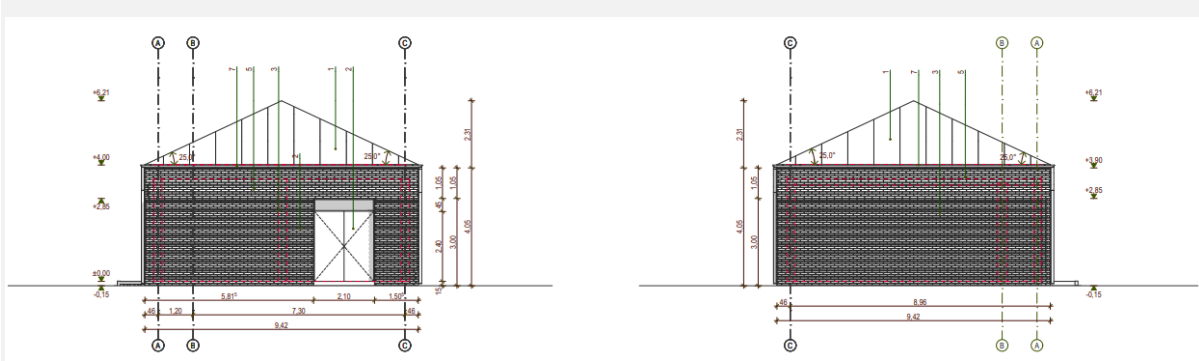
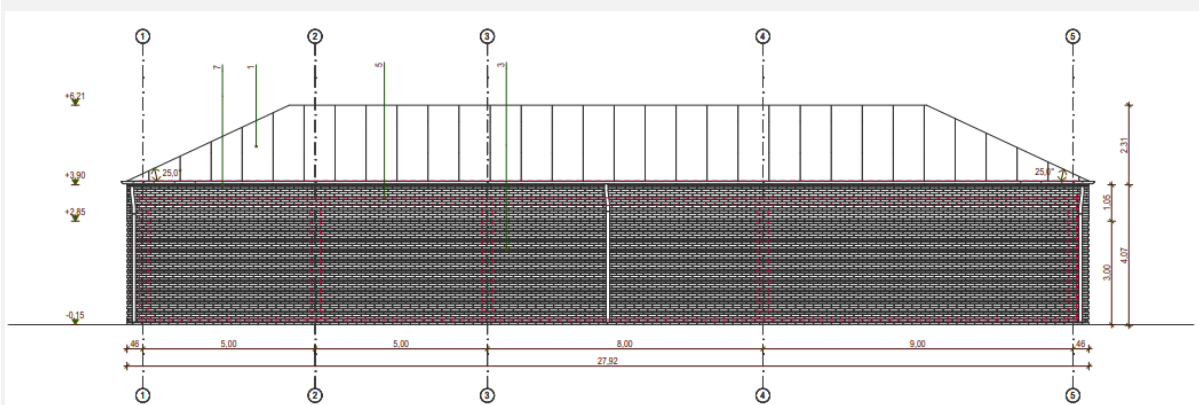
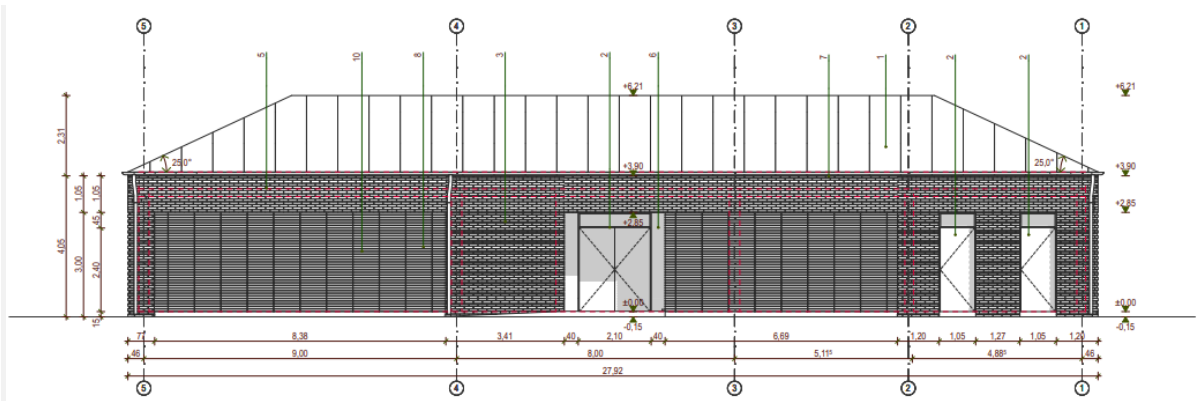
Dabas TRE eseti módosítása egy részterületen
véleményezési szakasz dokumentuma a partnerek részére



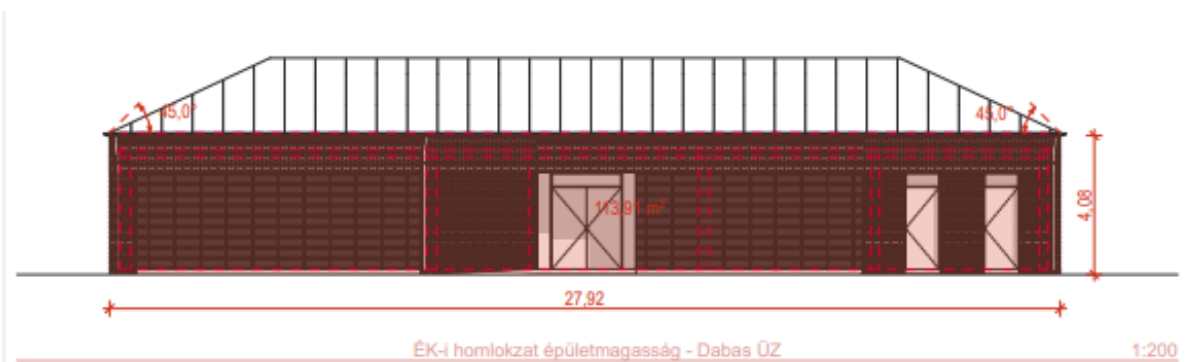
Biztosító berendezés épület metszetek: 15 – Dabas állomás (Engedélyezési terv)

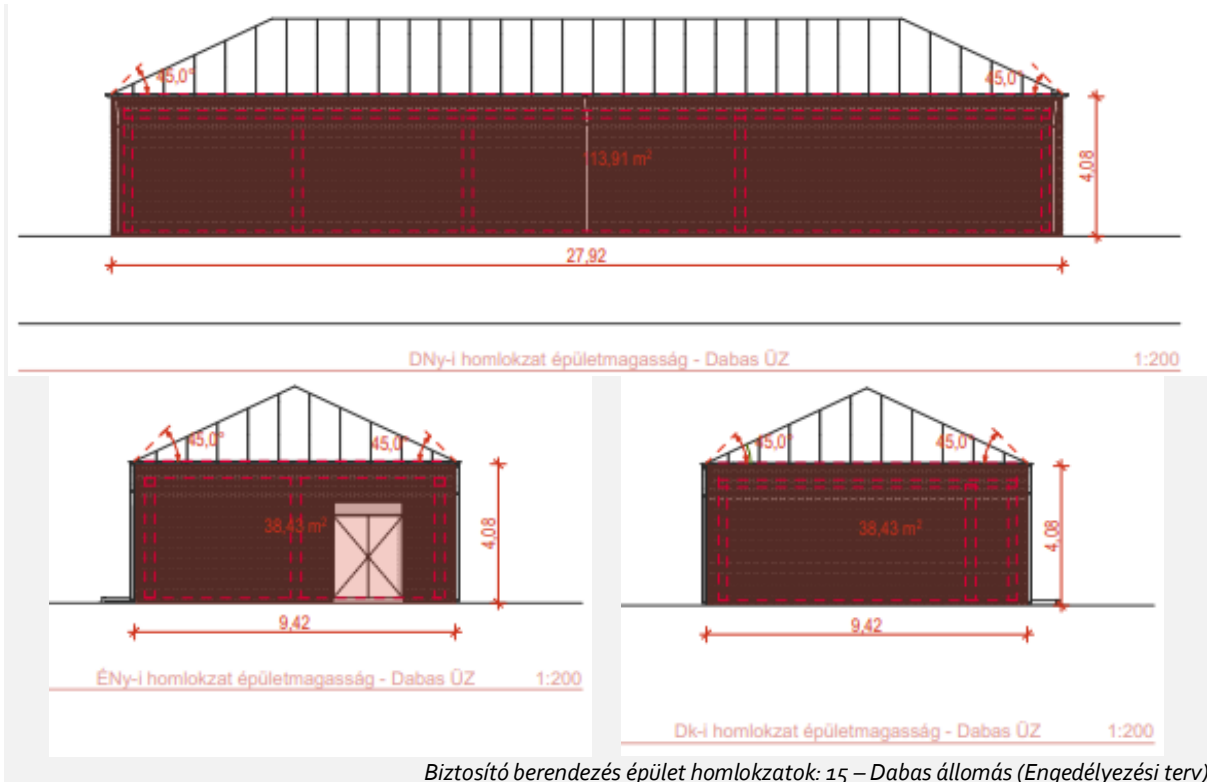


Biztosító berendezés épület metszetek: 15 – Dabas állomás (Engedélyezési terv)



Biztosító berendezés épület homlokzatok: 15 – Dabas állomás (Engedélyezési terv)





Biztosító berendezés épület homlokzatok: 15 – Dabas állomás (Engedélyezési terv)



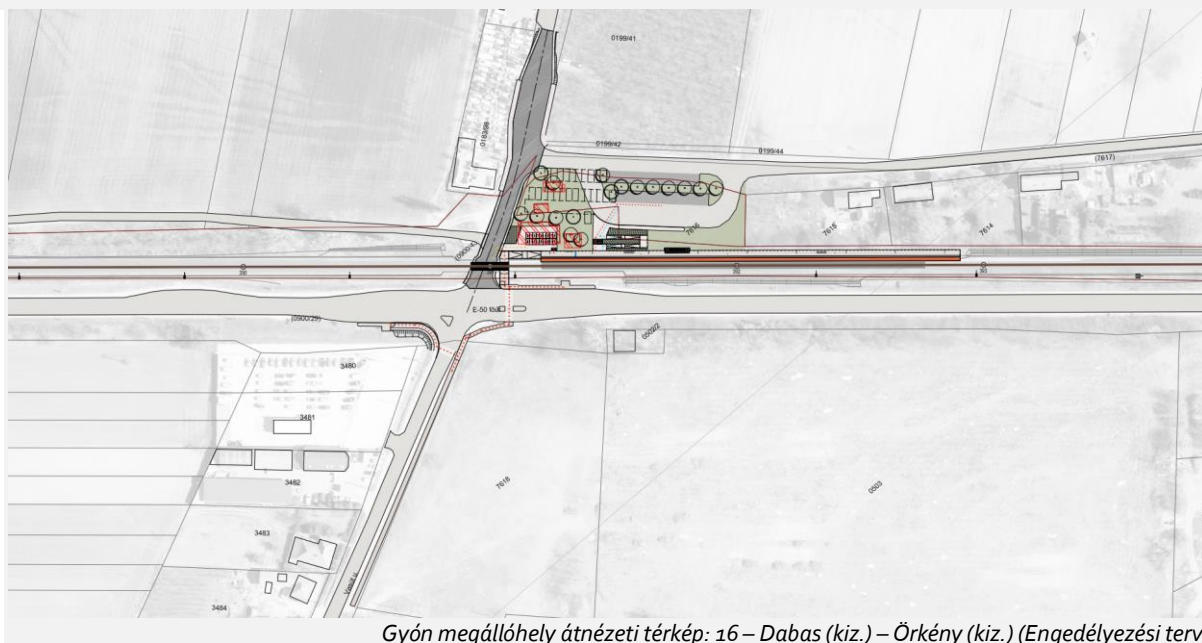
Biztosító berendezés épület látványterv: 15 – Dabas állomás (Engedélyezési terv)

2.3.2. GYÓN MEGÁLLÓHELY

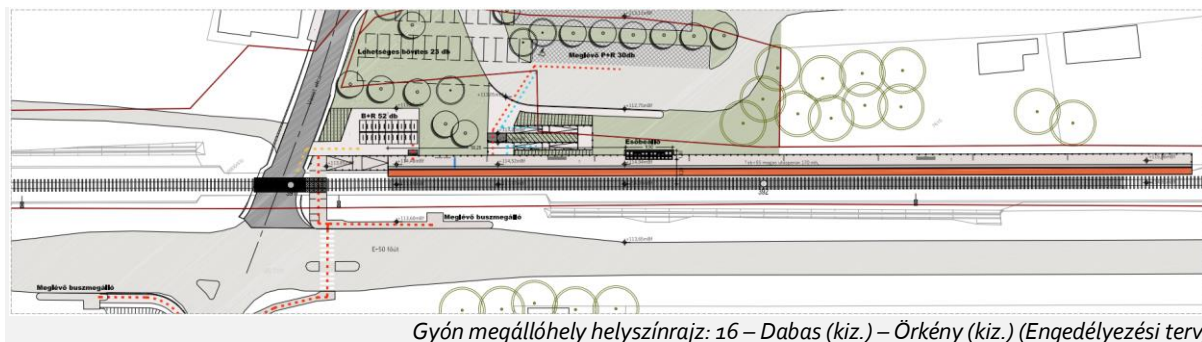
3 Magasépítési tervezési feladat

Gyón megállóhelyen sk+55 magas peronok létesítése tervezett, ezek akadálymentes megközelítése rámpákon keresztül lehetséges. A projektben szintbeli átjáró kerül betervezésre. A peronokra 1 db esőbeállót, valamint megállóhelyi környezetet szükséges tervezni. Az útátjáró mellett az Üzemeltető igénye szerint P+R és B+R parkoló készül.

A tervek a vonatkozó vasúti, úttervezési stb. tervekkel összhangban készültek.



Gyón megállóhely átnézeti térkép: 16 – Dabas (kiz.) – Örkény (kiz.) (Engedélyezési terv)



Gyón megállóhely helyszínrajz: 16 – Dabas (kiz.) – Örkény (kiz.) (Engedélyezési terv)

2.4. ELŐZETES TELEKALKÍTÁSI TERV

Elkészültek a belterület és külterület tekintetében az előzetes telekalakítási tervek. Az átnézeti térképeket 2024. októberében a RING Mérnökiroda Kft. szolgáltatotta a tervezők részére, melyek a tervezett telekalakítás kapcsán tartalmazzák az előzetes földrészleteket helyrajzi számmal. A következőkben ezek a térképek kerülnek bemutatásra.



*előzetes telekalakítási terv részlete
(I. szakasz)*



*előzetes telekalakítási terv részlete
(II. szakasz)*



előzetes telekalakítási terv részlete
(III/A. szakasz)



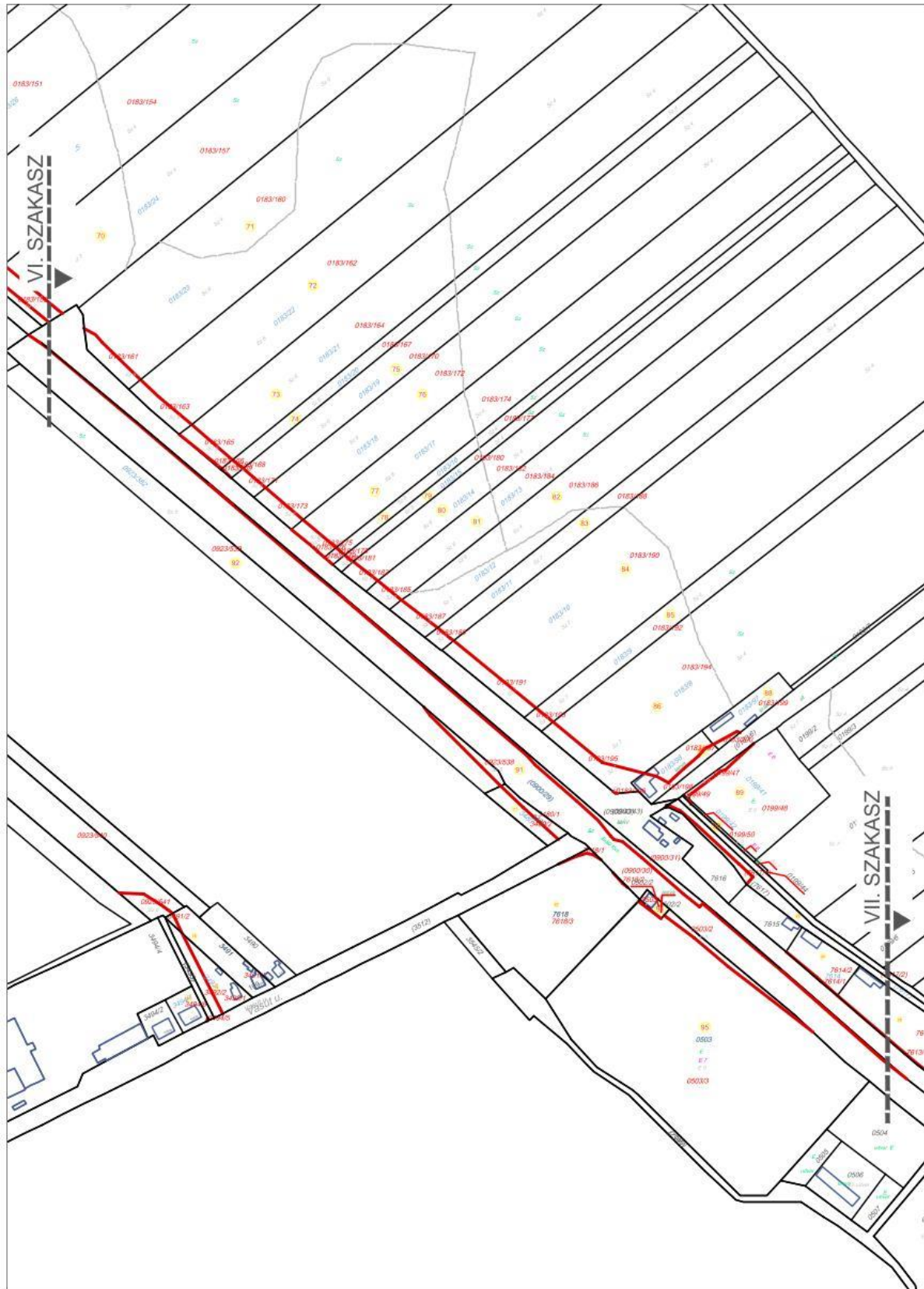
*előzetes telekalakítási terv részlete
(III/C. szakasz)*



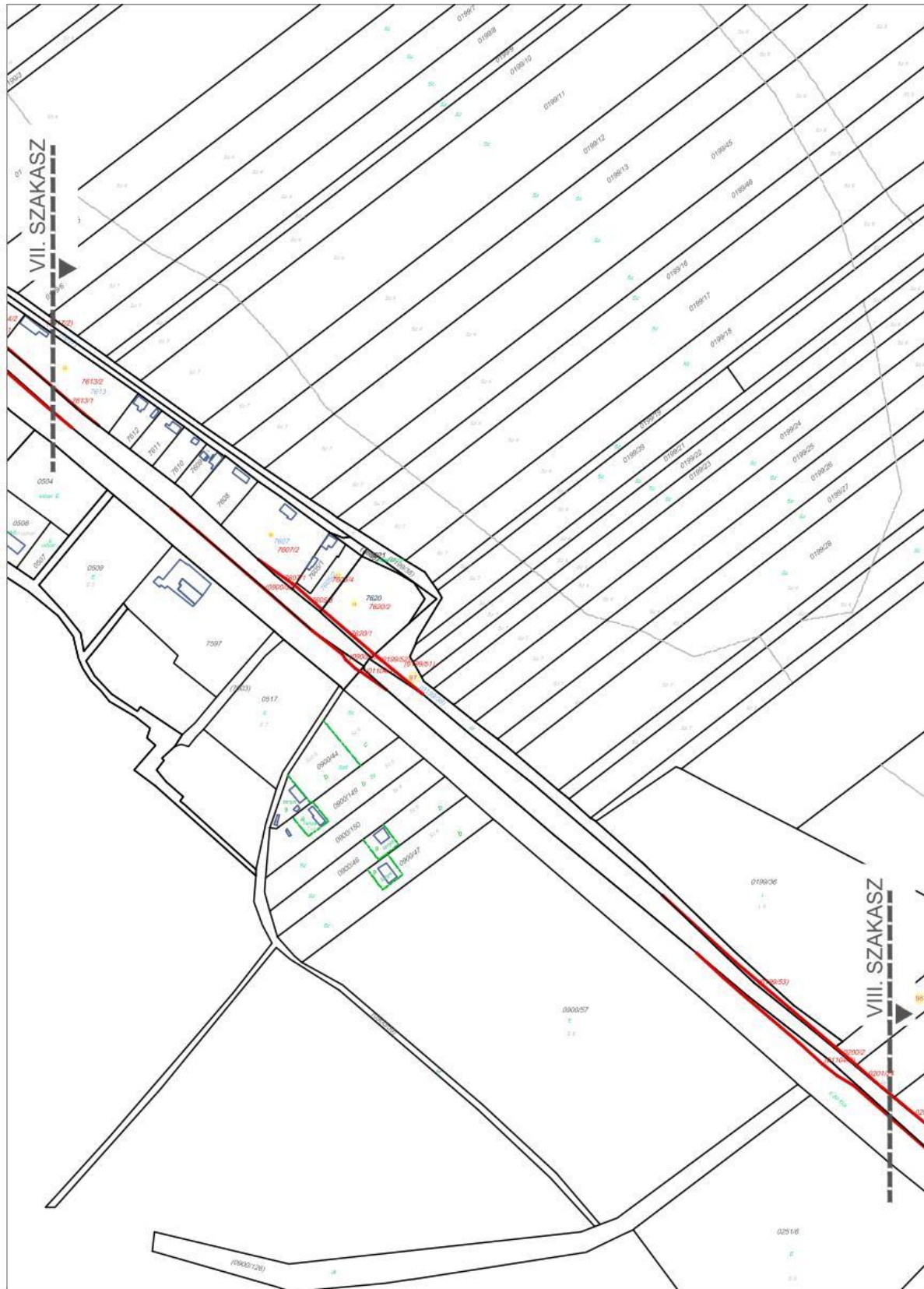
*előzetes telekalakítási terv részlete
(IV. szakasz)*



*előzetes telekalakítási terv részlete
(V. szakasz)*



előzetes telekalakítási terv részlete
(VI. szakasz)



*előzetes telekalakítási terv részlete
(VII. szakasz)*



*előzetes telekalakítási terv részlete
(IX. szakasz)*



előzetes telekalakítási terv részlete
(X. szakasz)

97



előzetes telekalakítási terv részlete
(XI. szakasz)

3. TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI, TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ÉS TELEPÜLÉSKÉPVÉDELMI DOKUMENTUMOK VONATKOZÓ MEGÁLLAPÍTÁSAI ÉS MÓDOSÍTÁSUK JAVASLATA

3.1. DABAS VÁROS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA

Dabas Város Önkormányzata a 326/2022. (X. 27.) Kt. határozattal fogadta el Dabas Város Településfejlesztési Konceptióját (a továbbiakban: TFK). A koncepcióban előrevetített 10-15 éves távlatú jövőkép a társadalom, a gazdaság és a környezet fejlesztése terén kíván elérni célokat. Ennek fényében a város mottója: DABAS – FUNKCIÓBAN GAZDAG ÉLHETŐ KISVÁROS. A mottó kifejezi azt a szándékot, hogy a város a Duna-Tisza-köze fejlődő, a jövő generációk számára is élhető településsé váljon.

Jövőképe szerint

„Dabas város a modern kor elvárásainak megfelelő, kompakt méretű, mezőgazdasági jellegét megtartó és ugyanakkor azt korszerű, magasabb jövedelemteremtő mezőgazdasági tevékenységekkel kiegészítő, illetve más szektorban tevékenykedő, jövedelemtermelő vállalkozások számára kedvező letelepedési környezetet biztosító településsé válik.”

A jövőkép elérését három átfogó cél meghatározása segíti, melyek a település legfontosabb gazdasági, társadalmi, környezeti kihívásaira adott válaszok. A három átfogó cél megvalósulását 11 rész cél segíti, melyek többsége tematikus (társadalmi, gazdasági, környezeti) cél, a kisebbik részük pedig a település egy-egy konkrét területi egységére fókuszáló cél.

A vasútvonal rekonstrukciója Dabas külterületeit, valamint Dabas vasútállomás és Gyón vasútállomás környezetét érinti. A nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás közvetlenül egyik átfogó célhoz és azon belül rész célhoz sem kapcsolódik, azonban hatással lehet a település népességnövekedésére és népességmegtartó képességére, valamint a fejlesztés megvalósulása a szomszédos és tágabb térségben elhelyezkedő települések könnyebb megközelíthetőségét teszi lehetővé.

Az „R11: Közlekedés fejlesztése” elnevezésű rész cél kifejtésében a vasútvonalak kapcsán az alábbi információk kerültek megemlítésre:

„A települések közötti közlekedésfejlesztési célok között a szomszédos települések, valamint a Dabas-Kecskemét, Dabas-Szeged viszonylatok jelentősek. Ezek a célok túlmutatnak az önkormányzati hatáskörön. Pest megye hatályos területrendezési terve Dabas közelében nagysebességű tervezett vasútvonalat (Budapest-Belgrád), illetve egyéb országos törzshálózati vasúti pálya tervezetét tartalmazza.”

A tervezett fejlesztés a TFK-ban meghatározott célok elérésével nem ellentétes, a célok elérését közvetett módon segíti. [A településrendezési eszközök módosítása kapcsán a TFK kiegészítése, módosítása nem szükséges.](#)

3.2. HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK MEGÁLLAPÍTÁSAI

3.2.1. DABAS VÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE (TSZT)

A szerkezeti tervlap a fejlesztési területet

- Lf jelű falusias lakóterület,
- Gip jelű ipari gazdasági terület és tervezett Gip/T jelű ipari gazdasági terület,
- Gksz kereskedelmi, szolgáltató gazdasági terület és tervezett Gksz/T jelű kereskedelmi, szolgáltató gazdasági terület,

- K-hf jelű különleges beépítésre szánt fémhulladék újrahasznosító terület,
- K-szv jelű szennyvíziszap elhelyezésére szolgáló terület (nyárfás öntözőterület)
- Eg jelű gazdasági erdőterület,
- Má jelű általános mezőgazdasági terület,
- KÖu jelű közlekedési terület,
(a gyűjtőútnál alacsonyabb rendű közlekedési célú közterületek területe azok felező vonaláig az érintett szomszédos területfelhasználási egységekhez tartoznak)
- KÖk jelű vasúti terület

területfelhasználásban határozza meg.

A KÖk jelű területfelhasználásban lévő 142-es vasútvonal Dabas vasútállomás környezetében csatlakozik az 5-ös számú főút nyomvonalához és annak nyomvonala mellől csak a település közigazgatási határához közel tér el Hernád irányába. Az 5. sz. főút 100 méteres védőtávolsága, valamint a 4604 és 4606 j. utak 50 méteres védőtávolsága érinti a fejlesztési terület telkeit. A vasúti pályán 4 szintbeni vasúti csomópont és két tervezett szintbeni vasúti csomópont található:

- meglévő: külterületen (északon) a 4604 j. út kereszteződésénél,
- tervezett: Dabas vasútállomás előtt, a gazdasági területek külső határának vonalában (itt tervezett kerékpárút nyomvonala is feltüntetésre került),
- meglévő: Dabas vasútállomást követően a 4606 j. út kereszteződésénél,
- meglévő: Gyón vasútállomás előtt a Vasút utca kereszteződésénél (itt tervezett kerékpárút nyomvonala is feltüntetésre került),
- tervezett: külterületen a Vacsi utca és az 5. sz. főút kereszteződésénél,
- meglévő: külterületen (keleten) a 4604 j. út kereszteződésénél.

A 142-es vasútvonalat a 0766/2 és a 0165/12 hrsz.-ú telkek területén áthaladva keresztezni fogja a tervlapon tervezett elemként feltüntetett

- egyéb országos törzshálózati vasúti pálya (Budapestet délről kerülő vasútvonal (Vo): Szárliget – Szár – Bodmér – Vértesacsa – Vereb – Baracska – Ercsi – Szigetmonostor – Kiskunlacháza – Bugyi – Dabas – Újhartyán - Ceglédbercel) és
- 100. sz. főút (Bicske térsége (M1) – Százhalombatta – Újhartyán (M5).

99

A nyárfás öntözőterület 300 méteres védőtávolsága (intenzív szaghatás) és a 0108/2 hrsz.-ú telken lévő szeméttelép 1000 méteres védőtávolsága (enyhe szaghatás) érinti a fejlesztési területet.

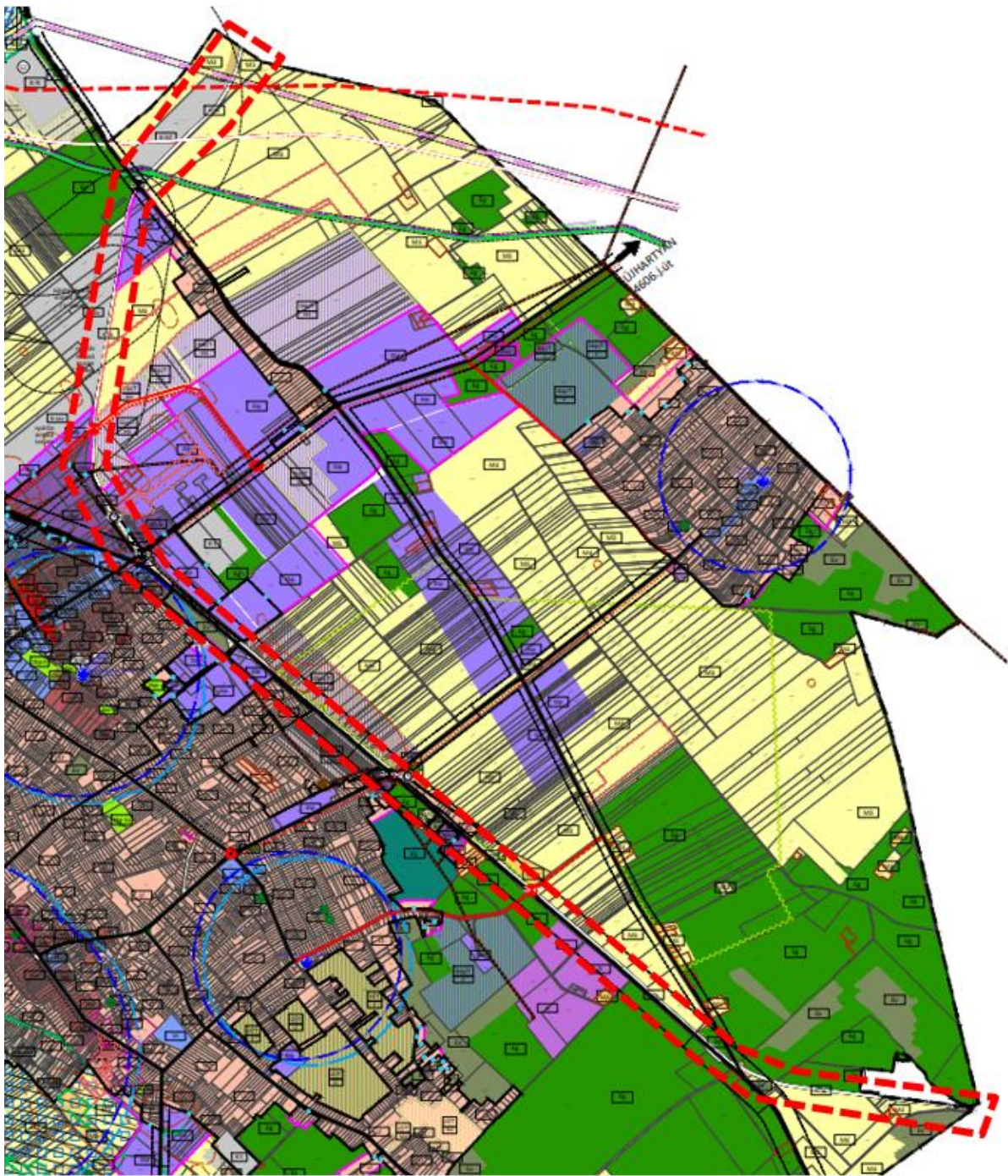
Az alábbi közmű vezetékek keresztezik a 142-es vasútvonalat:

- a 0804/4 és a 0766/3 hrsz.-ú telteken áthaladó 19 méteres biztonsági övezettel rendelkező 132 kV-os villamos energia légvezeték,
- a 0803 és a 0165/12 hrsz.-ű telteken áthaladó
 - 18 méteres biztonsági övezettel rendelkező DN 300-as és DN 150-es termékvezeték szomszédos vezetékekkel,
 - 18 méteres biztonsági övezettel rendelkező DN 300-AS kőolajvezeték szomszédos vezetékekkel,
- a 0145/1 hrsz.-ú, valamint a 7708 hrsz.-ú telken áthaladó 7 méteres biztonsági övezettel rendelkező nagyközép-nyomású földgázvezeték.

A kisajátítással érintett 0157/29 és a 0157/30 hrsz.-ú telkek gyümölcsstermőhelyi kataszter területébe tartoznak, míg a 0183/8-32, 0183/97-98, 0183/103 és 0199/41-42 hrsz.-ú telkek borszőlő termőhelyi kataszter I. és II. osztályú területtel érintettek.

A 0138/98 hrsz.-ú tanya besorolású telek érintett a vasútvonal rekonstrukciója során a közlekedési terület szélesítése kapcsán kisajátítással.

A fejlesztéssel érintett területen belül több régészeti lelőhely is található.



100

hatályos szerkezeti tervlap részlete a vasútvonal jelölésével

A szerkezeti terv leírás közlekedéshálózatra vonatkozó részei a fejlesztéssel érintett telkek tekintetében:

„A Köu-á területfelhasználás jelölésének alkalmazása

A szerkezeti tervlapon az egyes területrészek felhasználási módja, továbbá a vonalas szerkezeti elemek kerültek feltüntetésre. A gyűjtőútnál alacsonyabb rendű utak is Köu területfelhasználású területként kerültek megjelenítésre a szerkezeti tervben, a fennálló településszerkezet érvényre juttatása és megjelenítése érdekében.

A szerkezeti tervlap alkalmazásakor illetve a területi mérleg és a beépítési sűrűség számítása során ezen Köu területfelhasználási kategóriába sorolt – gyűjtőútnál alacsonyabb rendű közlekedési célú –

közterületeket azok felező vonaláig kell az érintett szomszédos területfelhasználási egységekhez hozzászámítani. Ennek megfelelően a szerkezeti tervlapon ilyen módon jelölt, és Köu-á területfelhasználásba sorolt, gyűjtőútnál alacsonyabb rendű út, közterület megszüntetése, valamint új kialakítása a településszerkezeti terv módosítását nem teszi szükségessé.

(...)

KÖZLEKEDÉSI TERÜLETEK

Az OTÉK 26.§-a szerint

„A közlekedés és a közmű elhelyezésére szolgáló terület az országos és a helyi közút, a kerékpárút, a gépjármű várakozóhely (parkoló) - a közterületnek nem minősülő telken megvalósuló kivétellel -, a járda és gyalogút (sétány), köztér, mindezek csomópontja, vízvezetési rendszere és környezetvédelmi építményei, a közúti, a kötöttpályás, a vízi és a légi közlekedés, továbbá a közmű és a hírközlés építményei elhelyezésére szolgál.”

Közút területe (Köu)

A szerkezeti tervben a közúti közlekedési területként meghatározott területek alapvetően közút elhelyezése céljára szolgálnak. Ezen területfelhasználásba sorolt területek a meglévő és tervezett országos főutak, mellékutak, valamint a helyi gyűjtő-utak területei.

Vasút területe (Kök)

Kötöttpályás közlekedési terület a Budapest – Lajosmizse – Kecskemét 142-es MÁV vasútvonal-zömében egyvágányú, nem villamosított MÁV vasúti mellékvonal területe.

(...)

KÖZÚTI HÁLÓZATI KAPCSOLATOK

2.7.1. Országos úthálózat

A település szerkezeti vázát alkotó országos utakkal kapcsolatos lényegi változás nem tervezett.

101

Dabast az alábbi országos utak érintik:

- 5sz. Budapest-Szeged-Röszke elsőrendű főút,
- 5202j. Taksony-Kecskemét összekötő út,
- 4604j. Soroksár-Örkény összekötő út,
- 4606j. Pilis-Dabas összekötő út,
- 46108j. Újhartyán-Sári bekötő út,
- 46306j. Dabas állomáshoz vezető út,
- 52106j. Sári bekötő út,
- 52108j. Gyón-Dabas Szőlők bekötő út,
- 52109j. Gyón-Örkény bekötő út.

A magasabb rendű tervek szerint a közigazgatási terület északi részén fog áthaladni a tervezett 100sz. főút. A nyomvonal egyelőre elvi szinten ismert, ezért területigény nélkül épül be a településrendezési eszközökbe.

- 100sz. főút Bicske térsége (M1) - Százhalombatta - Újhartyán (M5)
-

2.7.2 Települési úthálózat

A belterületi utcahálózat legfontosabb elemeit is az országos utak képezik. Az országos utakhoz helyi gyűjtőút hálózat kapcsolódik.

Helyi gyűjtőút szerepet tölt be

- a Vörösmarty Mihály út.-Szőlő u. útvonal,
- a Bartók Béla út északkeleti és délnyugati szakasza (a középső forgalomcsillapított szakasz kikerül ebből az útkategóriából),

és tervezetten

- Sáriiban az 5sz. főutat és a Bugyi utat közvetlenül összekötő Kandó Kálmán utca,
- a központi részen a városközpontot északról elkerülő, és az 5sz. főúttól északkeletre lévő tervezett gazdasági területeket is felfűző új út,
- az előbbi a Bartók Béla úttal összekötő Semmelweis utca,
- Gyónon a Vacsi út nyomvonalán kijelölt, egészen a 4604j. útig elvezető új út.

Főbb közlekedési csomópontok

A fontosabb közlekedési csomópontok az 5sz. főúton található csomópontok. A tervezett gyűjtőutak közül

- Sáriban a Bugyi útig meghosszabbítani tervezett Kandó Kálmán utca,
- Dabason a Bartók Béla úttal párhuzamos tervezett északnyugati gyűjtőút

kapcsolódik a főút körforgalmú csomópontjához.

Jelzőlámpás csomópont az 5sz. főút és a 4606j. út (Bartók Béla út) csomópontja.

Országos úton új csomópont tervezett

- az 5202j. úton a Kandó Kálmán utca kikötésénél,
- a tervezett északnyugati gyűjtőút csatlakozásánál az 5202 j. úton (Fő úton), és a 4606j. úton,
- a Gyón-i Vacsai utca nyomvonalán kijelölt gyűjtőút csatlakozásánál a 4604j. úton.

A település központjában épült (Vörösmarty Mihály út-Bartók Béla út), illetve tervezett (Vörösmarty Mihály út-Vasút út) körforgalmaknak elsősorban forgalomcsillapítás, forgalombiztonság szempontjából van jelentősége.

(...)

KÖTÖTTPÁLYÁS HÁLÓZAT

Dabas vasúti közlekedését a Budapest-Lajosmizse-Kecskemét vasútvonal, a MÁV 142-es számú vonala biztosítja. Dabason vasútállomás, Gyónon vasúti megálló van.

A vonalon fejlesztések várhatóak, villamosíthatják a teljes vonalat, megújulhat a pálya, korszerűsítik az állomásokat. A fejlesztés esetleges területigényére egyelőre nincsenek adatok, így a vasútvonal a meglévő területével szerepel a településrendezési eszközökben.

A magasabb rendű tervek szerint Dabas közigazgatási területének északi részén tervezett egyéb országos törzshálózati vasúti pálya (Vo – Budapestet délről kerülő vasútvonal: Szárliget – Szár – Bodmér – Vértesacska – Vereb – Baracska – Ercsi – Szigetszentmárton – Kiskunlacháza – Bugyi – Dabas – Újhartyán – Ceglédbercel) fog áthaladni. A távlati vasútvonal elvi nyomvonallal, területigény nélkül épül be a településrendezési eszközökbe.”

102

3.2.2. DABAS VÁROS HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA (DÉSZ)

A szabályozási tervlap a fejlesztéssel érintett terület telkeit az alábbi építési övezetekbe és övezetekbe sorolja:

- Lf-1 jelű falusias lakóterület építési övezetbe,
- Gip-2 jelű ipari terület építési övezetbe,
- Gipe-2 jelű egyéb ipari terület építési övezetbe,
- Gksz-1 jelű kereskedelmi, szolgáltató gazdasági terület építési övezetbe
- K-f jelű különleges beépítésre szánt fémhulladék újrahasznosító terület építési övezetbe,
- K-szv jelű különleges beépítésre szánt szennyvíziszap elhelyezésére szolgáló terület építési övezetbe,
- KÖu-1 jelű országos főút települési mellékút közlekedési területének övezetébe,
- KÖu-2 jelű helyi gyűjtőút közlekedési területének övezetébe,
- KÖu-3 jelű általános közlekedési és közműterületek, jellemzően a közterületi kiszolgáló és lakó utak, illetve külterületi közlekedési célú területek közlekedési területének övezetébe,
- Kök jelű kötöttpályás közlekedési terület övezetbe,
- Eg jelű gazdasági erdőterület övezetbe,
- Má-r1 jelű tájgazdálkodás területének általános mezőgazdasági terület övezetébe,
- Má-sz1 jelű szántó mezőgazdasági hasznosítás területének általános mezőgazdasági terület övezetébe,
- Má-gy jelű gyümölcsös mezőgazdasági hasznosítás területének általános mezőgazdasági terület övezetébe,

- Má-t1 jelű mezőgazdasági termelő tevékenység területének általános mezőgazdasági terület övezetébe

A KÖk jelű övezetben lévő 142-es vasútvonal Dabas vasútállomás környezetében csatlakozik az 5-ös számú főút nyomvonalához és annak nyomvonala mellől csak a település közigazgatási határához közel tér el Hernád irányába. Az 5. sz. főút 100 méteres védőtávolsága, valamint a 4604 és 4606 j. utak 50 méteres védőtávolsága érinti a fejlesztési terület telkeit.

A Vasút és a Bartók Béla utca mentén tervezett kerékpárutat jelöl a terv. A Dabas vasútállomás környezetében elhelyezkedő gazdasági területek északi határa mentén egy 22 méter szélességű KÖu-2 jelű közlekedési terület került kiszabályozásra, mely tervezett közlekedési nyomvonalas elem keresztezi a fejlesztéssel érintett vasútvonalat.

A szennyvíziszap elhelyezésére szolgáló terület 300 méteres védőtávolsága (intenzív szaghatás) és a 0108/2 hrsz.-ú telken lévő szeméttelep 1000 méteres védőtávolsága (enyhe szaghatás) érinti a fejlesztési területet.

Az alábbi közmű vezetékek keresztezik a 142-es vasútvonalat:

- a 0804/4 és a 0766/3 hrsz.-ú telkeken áthaladó 19 méteres biztonsági övezettel rendelkező 132 kV-os villamos energia légvezeték,
- a 0803 és a 0165/12 hrsz.-ű telkeken áthaladó
 - 18 méteres biztonsági övezettel rendelkező DN 300-as és DN 150-es termékvezeték szomszédos vezetékekkel,
 - 18 méteres biztonsági övezettel rendelkező DN 300-AS kőolajvezeték szomszédos vezetékekkel,
- a 0145/1 hrsz.-ú, valamint a 7708 hrsz.-ú telken áthaladó 7 méteres biztonsági övezettel rendelkező nagyközép-nyomású földgázvezeték.

103

A 0138/98 hrsz.-ú tanya besorolású telek érintett a vasútvonal rekonstrukciója során a közlekedési terület szélesítése kapcsán kisajátítással.

A fejlesztéssel érintett területen belül több régészeti lelőhely is található.

A 0766/2 hrsz.-ú K-f jelű építési övezet besorolású telek északi és déli határán egy 30 és egy 37 méteres „telken belüli zöldfelület” szabályozót jelöl a terv, mely északi szabályozót érinti a kisajátítással érintett terület.

A DÉSZ tartalma a közlekedési területek övezeteire vonatkozóan:

(...)

74. § (1) A közlekedési terület a meglévő országos, meglévő és tervezett helyi közutak, közforgalom céljára átadott magánutak, mindezek csomópontjai, és a hozzájuk tartozó létesítmények elhelyezésére szolgál.

(2) A közlekedési területen az országos, a helyi közút, a kerékpárút, a gépjármű várakozóhely – a közterületnek nem minősülő telken megvalósuló kivételével – a járda és gyalogút, köztér, mindezek csomópontja, vízelvezetési rendszere és környezetvédelmi építményei, a közút, a kötöttpályás közlekedés, továbbá a közmű és a hírközlés építményei helyezhetők el.

(3) A Szabályozási Tervben meghatározottak szerint a közlekedési területek a közúti közlekedés területeinek övezeteire, illetve a kötöttpályás közlekedési terület övezetére tagozódnak, az alábbiak szerint:

a) a közúti közlekedés területe

aa) az országos főút területe, a települési mellékút területe a KÖu-1 övezet,

ab) a helyi gyűjtőutak területe a KÖu-2 övezet, és

ac) az általános közlekedési és közműterületek, jellemzően a közterületi kiszolgáló és lakó utak, illetve külterületi közlekedési célú területek a KÖu-3 övezet,

b) a kötöttpályás közlekedés területe a KÖk övezet.

(4) A (3) bekezdés szerinti övezetekben elhelyezett épület, építmény

a) a közlekedést kiszolgáló,

b) a közbiztonságot szolgáló,

c) a KÖk a KÖu-1 és KÖu-2 övezetben

ca) kereskedelmi, szolgáltató,

cb) iroda,

cc) a területet igénybe vevők ellátását szolgáló szállás

rendeltetést tartalmazhat;

d) a KÖk övezetben a (ca)-(cc) pontok szerinti rendeltetésű épületben a tulajdonos, a használó és a személyzet számára szolgálati lakó rendeltetés is elhelyezhető.

(5) Az újonnan kialakítandó közlekedési célú területeket, utakat úgy kell tervezni és kialakítani, hogy a tűzoltási felvonulási terület, a szükséges közmű elhelyezés és legalább egyoldali zöldsáv kialakítás biztosítható legyen a közterületi zöldfelületekre vonatkozó előírások figyelembevételével.

(6) Külterületen az 5 sz. főút (K.IV.A.) tengelyétől 100-100 m védőtávolságot kell biztosítani. A védőterületen belül építmény csak az út kezelőjének hozzájárulásával helyezhető el. Kerítés az úttengelytől 30-30 méterre helyezhető el.

(7) Külterületen az országos mellékutak tengelyétől mért 50-50 m védősávot kell biztosítani. A védőterületen belül építmény csak az út kezelőjének hozzájárulásával helyezhető el. Kerítés az úttengelytől 20-20 méterre helyezhető el.

(8) Külterületen a mező- és erdőgazdasági üzemi utak tengelyétől mért 15-15 m védősávot kell biztosítani. A védőterületen belül építmény csak az út kezelőjének hozzájárulásával helyezhető el. Kerítés a 33. § (5) bekezdése alapján helyezhető el.

(9) A KÖk övezet mentén a magasabb szintű jogszabályban meghatározott 50 m széles védősávot kell biztosítani, amelyen belül építmény a vonatkozó ágazati jogszabályokban előírt feltételeknek megfelelően helyezhető el.

(10) A KÖu-3 övezetbe sorolt külterületi utak telekhatártól amennyiben

a) az út szélessége kisebb, mint 10,0 méter, a telekhatártól számított 10,0 méteren belül,

b) az út szélessége nagyobb, mint 10,0 méter a telekhatártól számított 5,0 méteren belül

épület nem helyezhető el kivéve, ha az övezeti előírás másként nem rendelkezik.

(11) A KÖu-1, KÖu-2 és KÖu-3 építési övezetben

a) építmény a rendeltetése szerinti külön hatósági előírásoknak megfelelően helyezhető el, amennyiben a működéséből eredő sajátos hatásaival nem akadályozza a közterület rendeltetésének megfelelő használatát;

b) az építmény, a köztárgy a biztonságos gépjármű és a gyalogos forgalmat nem akadályozhatja;

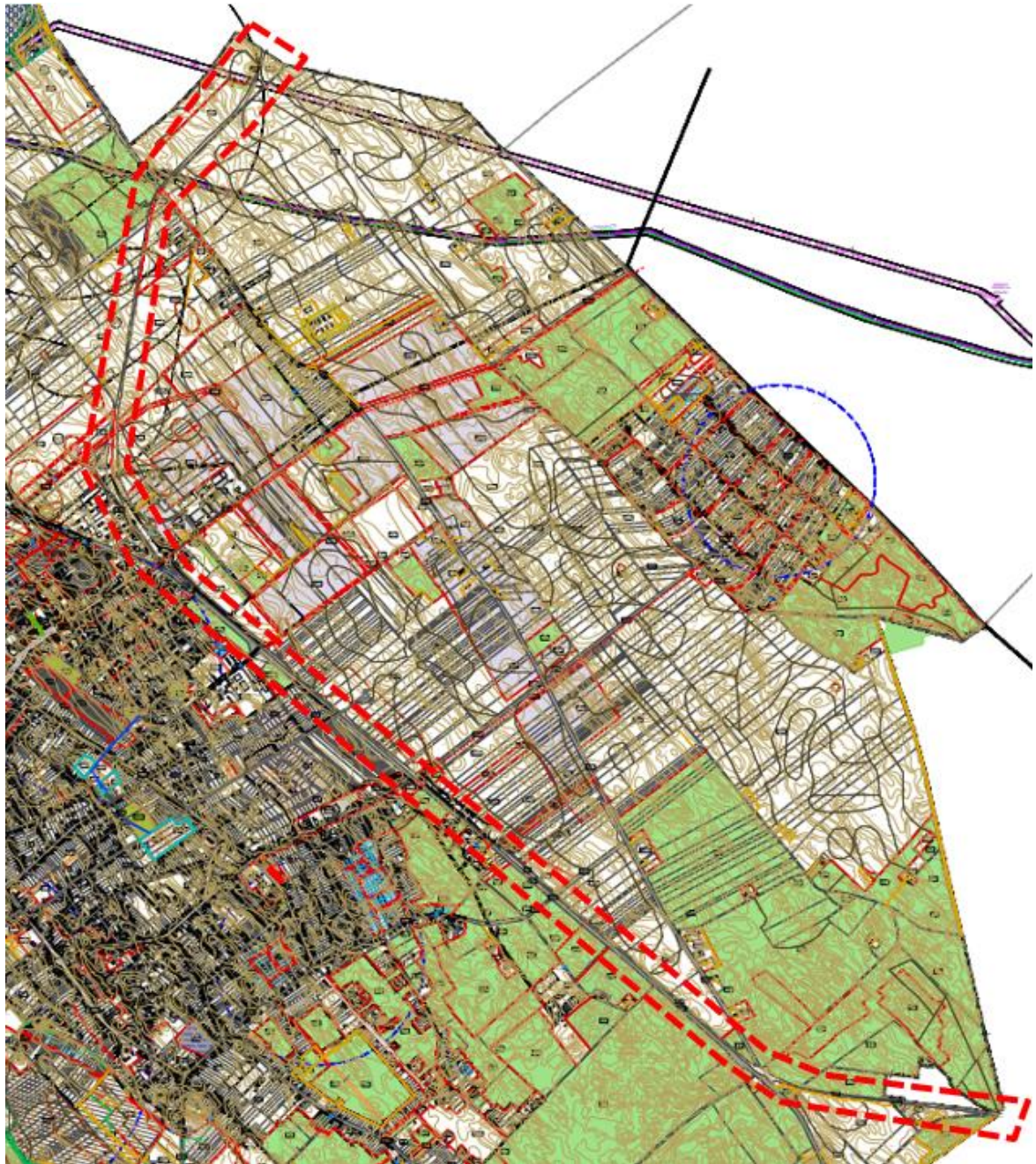
c) épület, építménytől legalább 1,20 m távolságra a tűzrendészeti előírásokkal összhangban helyezhető el,

d) közterületen építmény - műtárgy kivételével - épület bejárata előtt a homlokzati fallal párhuzamos 6,0 méter távolságon belül nem telepíthető,

e) közterületen telefonfülke és hulladékgyűjtő - épület homlokzati falával párhuzamos 3,0 méter távolságon belül - nem telepíthető,

f) árusítópavilon legnagyobb bruttó alapterülete 6 m² lehet.”

A **DÉSZ 1. melléklete** a Szabályozási Terv SZT-1 – SZT-35 jelű és sorszáma M:4000 méretarányú szelvényei, valamint a **DÉSZ 2. melléklete** a Szabályozási Terv SZT-J jelű jelmagyarázata. A fejlesztéssel érintett terület az SZT-9, SZT-13, SZT-18, SZT-19 és SZT-24 jelű Szabályozási tervlapokat érinti, melyek releváns tartalma az alábbiakban látható:



105

	KÖZIGAZGATÁSI HATÁR		GYÜMÖLCSTERMŐHELYI KATASZTERI TERÜLET
	BELTERÜLET HATÁR		BORSZÓLÓ TERMŐHELYI KATASZTERE I-II. OSZTÁLYÚ TERÜLET
	MEGSZŰNŐ BELTERÜLET HATÁR		ORSZÁGOS ERDŐÁLLOMÁNY ADATTÁRI ERDŐTERÜLET
	SZABÁLYOZÁSI VONAL		VÉDŐTÁVOLSÁG, EGYÉB KORLÁTOZÓ SÁV
	SZABÁLYOZÁSI SZÉLESSÉG (m)		NAGYKÖZÉP-NYOMÁSÚ FÖLDGÁZVEZETÉK, 7-7 M-ES BIZTONSÁGI TERÜLETTEL
	ÉPÍTÉSI ÖVEZET, ÖVEZET HATÁRA		132 KV-OS VILLAMOSENERGIA LÉGVÉZETÉK 19-19 M-ES BIZTONSÁGI TERÜLETTEL
	ÉPÍTÉSI ÖVEZET, ÖVEZET JELE		DN 300-AS ÉS DN 150-ES TERMÉKVÉZETÉK SZOMSZÉDOS VEZETÉKEKKEL KÖZÖS 18-18 M-ES BIZTONSÁGI TERÜLETTEL
	SZABÁLYOZÁSI ELEMEKRE VONATKOZÓ MÉRLET (m)		DN 300-AS KÖLA/VEZETÉK SZOMSZÉDOS VEZETÉKEKKEL KÖZÖS 18-18 M-ES BIZTONSÁGI TERÜLETTEL
	TELKEN BELÜLI ZÖLDFELÜLET		SZENNYVÍZTISZTÍTÓ TELEP
	KÖZLEKEDÉSI TERÜLET ÖVEZETE (KÖZÚT - KÖu-1)		KERÉKPÁRÚT TERVEZETT NYOMVONALA
	KÖZLEKEDÉSI TERÜLET ÖVEZETE (KÖZÚT - KÖu-2)		MEGLÉVŐ TANYA, TANYÁS TELKEK
	KÖZLEKEDÉSI TERÜLET ÖVEZETE (KÖZÚT - KÖu-3)		MEGSZŰNTETŐ JEL
	KÖTŐTFÁLYÁS KÖZLEKEDÉSI TERÜLET ÖVEZETE (VASÚT)		

DÉSZ 1. és 2. melléklet részletei a vasútvonal jelölésével

A **DÉSZ 3. melléklet**: A DÉSZ-ben alkalmazott építési övezetek, övezetek és paraméterek című melléklete tartalmazza az érintett építési övezetek és övezetek telekalakítására és beépíthetőségére vonatkozó szabályozási paramétereket.

A DÉSZ-ben alkalmazott KÖk jelű övezet paraméterei:

- a kialakítható telek
 - legkisebb területe: - *(nincs meghatározott szabályozó)*
 - legkisebb telekszélessége: - *(nincs meghatározott szabályozó)*
 - legkisebb telekmélysége: - *(nincs meghatározott szabályozó)*
- az övezetben
 - a beépítési mód: szabadonálló
 - előkert, oldalkert, hátsókert: - *(nincs meghatározott szabályozó)*
 - a beépítettség megengedett legnagyobb mértéke: 5,0 %
 - a terepszint alatti beépítettség megengedett legnagyobb mértéke: § *(DÉSZ előírás szerint)*
 - a beépítési magassági
 - legnagyobb utcai homlokzatmagasság: - *(nincs meghatározott szabályozó)*
 - az épületmagasság megengedett legnagyobb mértéke: 4,5 m
 - a szintterületi mutató: - *(nincs meghatározott szabályozó)*
 - a zöldfelület legkisebb mértéke: - *(nincs meghatározott szabályozó)*
 - a közművesítettség mértéke: - *(nincs meghatározott szabályozó)*
 - a beépítési paraméterhez kapcsolódó egyedi/kivételes követelmény: - *(nincs meghatározott szabályozó)*

A DÉSZ-ben alkalmazott KÖk jelű övezet területén elhelyezhető rendeltetések, melléképítmények, épület és rendeltetési egység számokat a **DÉSZ 4. melléklete** határozza meg.

106

X - elhelyezhető rendeltetés a DÉSZ együttes figyelembevételével

X_F - feltétellel elhelyezhető rendeltetés, a DÉSZ szerint (pl. településrendezési szerződés sajátos jogintézmény alkalmazásával létesíthető rendeltetés)

- - tiltott rendeltetés

A DÉSZ 4.4. Az övezetek területén elhelyezhető rendeltetések, melléképítmények:

1.		KÖZLEKEDÉSI TERÜLETEK
2.		KÖk
3.	Rendeltetés, önálló rendeltetési egység:	
4.	lakás	-
5.	lakás (szolgálati)	X
6.	lakás (tulajdonos)	X
7.	lakás kizárólag vegyes rendeltetésű épületben	-
8.	egészségügyi	-
9.	szociális	-
10.	hitéleti	-
11.	igazgatási	-
12.	iroda	X
13.	Óvoda, bölcsőde	-

Dabas TRE eseti módosítása egy részterületen
véleményezési szakasz dokumentuma a partnerek részére

14.	nevelési	-
15.	oktatási	-
16.	kulturális	-
17.	Közösségi szórakoztató	-
18.	kereskedelmi	X
19.	szolgáltatói	X
20.	vendéglátó	X
21.	Szállás jellegű (szálláshely szolgáltató)	X
22.	diákszállás	-
23.	munkásszállás	-
24.	üdülő	-
25.	kemping	-
26.	sport	-
27.	Nem zavaró hatású gazdasági	-
28.	Nem zavaró hatású ipari	-
29.	Nem zavaró hatású kisipari	-
30.	Zavaró hatású ipari, kisipari	-
31.	Zavaró hatású gazdasági	-
32.	Raktár, tárolás	X
33.	Mező- és erdőgazdasági és kapcsolódó üzemi	-
34.	Állattartási és állattenyésztési	-
35.	Mezőgazdasági termék feldolgozási	-
36.	üzemanyagtöltő	-
37.	Településgazdálkodási, településüzemeltetési	X
38.	Közösségi közlekedést kiszolgáló	X
39.	Pihenést, testedzést szolgáló	-
40.	rekreációs	-
41.	Árusító pavilon	X _F
42.	Bányászati célú	-
43.	Honvédelmi és katonai célú	-
44.	Melléképítmények:	
45.	Közmű-becsatlakozás műtárgy	X
46.	Közműpótló műtárgy	X
47.	Hulladékgyűjtő edénytároló	X _F
48.	Épülettől különálló, építménynek nem minősülő kirakatszekrény	X
49.	Kerti építmény	-
50.	Húsfüstölő, jégverem, zöldségverem	-
51.	Állatól, állatkifutó	-
52.	trágyatároló	-

53.	komposztáló	-
54.	siló	-
55.	Ömlesztett anyag-, folyadék-, gáztároló	-
56.	Építménynek minősülő antennatartó szerkezet, zászlótartó oszlop	-
57.	Közlekedéssel kapcsolatos sajátos (épületnek nem minősülő) építmények	X
58.	Honvédelmi és katonai célú	-
59.	vízgazdálkodási célú	-
60.	Egyéb építmények:	
61.	3,5 t önsúlynál nehezebb gépjárművek számára parkoló, garázs	-
62.	lakókocsi fő vagy kiszolgáló rendeltetésként	-
63.	Egyéb, épületnek nem minősülő, lakás vagy egyéb önálló rendeltetési egység kiváltására szolgáló, huzamos tartózkodásra alkalmas létesítmény	-
64.	Napkollektor, napelem	X
65.	Konténer és más mobilház	-

A DÉS Z 4.5. Az ipari park, ipari területek területére vonatkozó egyedi rendeltetési követelmények melléklete meghatározza a településrendezési szerződés jogintézmény alkalmazásával végezhető tevékenységeket és a működő kiszolgáló rendeltetéseket, valamint meghatározza a nem végezhető tevékenységeket és a működtetéshez kiszolgálásra nem megvalósítható rendeltetéseket, melyet figyelembe kell venni a fejlesztéssel érintett terület vonatkozásában is.

108

A DÉS Z 4.5. Épület, önálló rendeltetési egység és lakásszám építési övezetenként történő meghatározása című mellékletében a KÖk jelű övezet kapcsán nem került meghatározásra épület és önálló egység vagy lakásszám. (A 4.4. táblázat szerint szolgálati és tulajdonosi lakás lehet, itt az összhang biztosítandó.)

A **DÉS Z 5. melléklete** az állattartó építmény, építményrész elhelyezésének szabályait tartalmazza. Jelen fejlesztés nem mezőgazdasági célú, a területen állattartással kapcsolatos építmény elhelyezése nem tervezett.

A **DÉS Z 6. melléklet:** Közművesítési zónák területei alapján a fejlesztéssel érintett terület a közművesítési és az átmeneti zónában található. A zónák tekintetében a DÉS Z 23.§-a tartalmazza a szennyvízelvezetés kapcsán a betartandó előírásokat.

3.3. A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK MÓDOSÍTÁSI JAVASLATA

A 142. vasútvonal fejlesztése részben a vasútvonal jelenlegi telkein, részben azokkal szomszédos telkeket érintve valósul meg. A módosító elemek meghatározása a RING Mérnöki Iroda Kft. által szolgáltatott kisajátítási vonalak, előzetes földrészletek és helyszínrajzok alapján történik a közlekedési infrastruktúra fejlesztés által érintett terület telekrendezésének és a vasútvonal fejlesztésének megvalósíthatósága érdekében. A fejlesztés során elsősorban a vasútvonal villamosítása, részbeni kétvágányúsítása és a pálya átépítése történik.

A vasútvonal fejlesztése során Dabas város közigazgatási területén továbbra is egy vágány kialakítása tervezett, melynek nyomvonala kis mértékben változik. A vasútvonalon 3 szintbeni közúti csomópont, valamint Dabas vasútállomás és Gyón megállóhely kerül átalakításra. A Dabas vasútállomás területén két peron, állomásépület, biztosító berendezés épülete, buszmegálló és pihenőhely, továbbá összesen 104 db férőhellyel rendelkező P+R parkoló kerül kialakításra a meglévő 50 db férőhely mellett. Dabas vasútállomás területétől északra, a vasútvonal nyugati oldalán szikkasztó medence létesítése tervezett. Gyón megállóhelyen utasperon, buszmegálló, parkolók és K+R (KISS&RIDE) létesítmény kerül kialakításra.

A vasútvonalon található jelenlegi 4604. j. út, Szabadság utca és Vasút utca szintbeni közúti kereszteződései átépítésre, míg a Dinnyés Lajos utca és az 5. sz. főút találkozásánál, valamint a 4604 j. út és az 5. sz. főút találkozásánál található csomópontok megszüntetésre kerülnek. A hatályos településrendezési eszközökben jelölt, a tervezett vasútvonalat keresztező közúti csomópontok nem kerülnek megvalósításra. **A vasútvonal fejlesztésének megvalósulását követően új szintbeni csomópont létesítésére nem lesz lehetőség.**

Az átépítésre kerülő csomópontok kapcsán az engedélyezési tervben meghatározott kisajátítással érintett terület mértékével az utak területe kis mértékben nő. Ezen felül a (0803) hrsz.-ú önkormányzati tulajdonú saját használatú út egy része a vasútvonal tervezett nyomvonallevezetése okán megszűnik és a meglévő közlekedési hálózat biztosítása érdekében a 0165/12 hrsz.-ú magántulajdonú telek területéből pótlásra kerül. Továbbá az 5. sz. főutat és a Szabadság utat összekötő tervezett települési gyűjtőút és ahhoz kapcsolódó, valamint környezetében található meglévő és tervezett kiszolgáló utak nyomvonala módosul. A szerkezeti jelentőségű utak kialakítása kapcsán igénybe vett területek a szerkezeti tervben KÖu jelű közlekedési területterületfelhasználásban és a szabályozási tervben KÖu-2 jelű közlekedési terület övezetében kerülnek meghatározásra. A nyomvonal módosulás okán megszűnő szerkezeti jelentőségű közlekedési területek a szomszédos területfelhasználási egységben kerülnek meghatározásra, mellyel új beépítésre szánt terület meghatározása is történik, azonban a módosítás kapcsán összességében a beépítésre szánt területek nagysága csökken.

109

3.3.1. TERVEZETT BEÉPÍTÉS

Dabas állomáson új felvételi épület és perontető létesül. Az üzemi funkciókat ellátó épületek elbontásra kerülnek és újak kerülnek elhelyezésre az állomás területén. Az építészeti tervek alapján 2363/2 hrsz.-ú telken kerül kialakításra a földszintes, lapostetős közösségi, vasúti felvételi épület, valamint a 0840/17 hrsz.-ú telken pedig perontető. A perontető elsődleges rendeltetése fedett-nyitott utasforgalmi tér, földszintes kialakítású, lapostetős. A felvételi épület alapegységei: utasváró (egyidejűleg 15 fő számára), bérleményi terület (1 db wc és mosdóval), utasforgalmi mosdóblokk (női, férfi és akadálymentes kialakítású is), vasútszemélyzeti rövid idejű tartózkodó, gépészeti és kiszolgáló területek, fedett-nyitott terek. Az utasok tájékoztatását és kiszolgálását az épület oldalfalába süllyesztett info panelek, jegypénztárak szolgálják. Az épület tömegét, pedig annak homlokzatain, minden irányban túlnyúló tetőidom határozza meg. A könnyű acélszerkezetes konzolos előtető a peronok felé perontetőként működik, a buszmegálló oldalán esővédő és árnyékoló funkciót lát el. A 2363/1 hrsz.-ú telken földszint kialakítással a biztosító berendezés épülete kerül kialakításra.

Az Engedélyezési terv részeként elkészült műszaki leírás rögzíti a felvételi épület és a perontetők beépített területének nagyságát. Az érintett telkek tervezett beépítése KÖk jelű kötöttpályás közlekedési terület övezeten belül, az alábbiak szerint alakul:

- **KÖk jelű kötöttpályás közlekedési terület övezet**
 - beépítési mód: szabadonálló
 - kialakítható telek legkisebb területe: nincs meghatározva
 - elő-, oldal-, hátsóker: nincs meghatározva

- beépítettség megengedett legnagyobb mértéke: 5%
 - terepszint alatti beépítettség megengedett legnagyobb mértéke: DÉSZ előírás szerint (nincs meghatározva)
 - épületmagasság megengedett legnagyobb mértéke: 4,5 m
 - szintterületi mutató: nincs meghatározva
 - zöldfelületi legkisebb mértéke: nincs meghatározva
- **2363/2 hrsz.-ú telek tervezett beépítése (felvételi épület és perontető)**
- jelenlegi telekterület: 18609,6144 m²
 - beépíthető telekterület: 930,45 m²
 - tervezett terepszint feletti beépítés: 1413,13 m²
 - tervezett épület hasznos alapterülete: 142,82 m²
 - tervezett épület magassága: 4,96 m
- **0840/17 hrsz.-ú telek tervezett beépítése (perontető)**
- jelenlegi telekterület: 3576,1953 m²
 - beépíthető telekterület: 178,8097 m²
 - tervezett terepszint feletti beépítés: 246,17 m²
 - tervezett épület hasznos alapterülete: 145,5 m²
 - tervezett épület magassága: 4,73 m
- **2363/1 hrsz.-ú telek tervezett beépítése (perontető)**
- jelenlegi telekterület: 7246,8636 m²
 - beépíthető telekterület: 362,34318 m²
 - tervezett épület hasznos alapterülete: 188,6 m²
 - tervezett épület magassága: 4,08 m

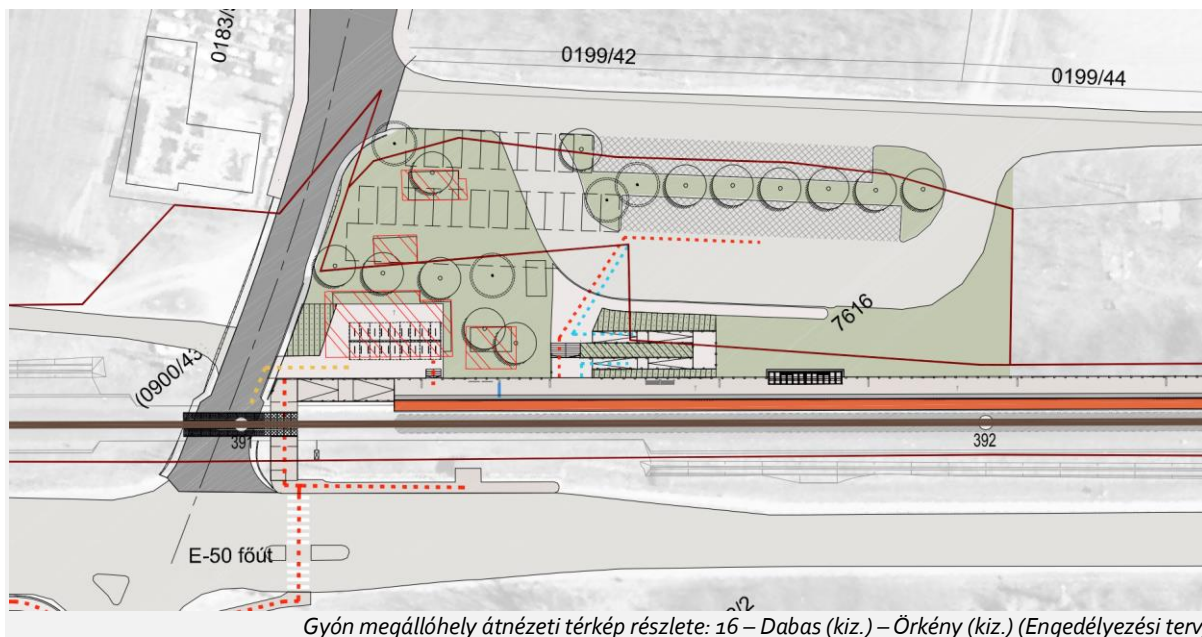
110

A fenti adatok alapján a felvételi épület és a perontető telkeinek bővítése szükséges az alábbiak szerint:

tervezett telekterület	megengedett beépíthetőség	tervezett beépítettség	szükséges terület	tervezett beépítéshez szükséges telekterület
2363/2 hrsz.-ú telek				
18.541,2795 m ²	5 % (927,0639 m ²)	7,62 % (1413,13 m²)	+9721,3205 m ²	28.262,6 m²
0840/17 hrsz.-ú telek				
3576,1953 m ²	5 % (178,8097 m ²)	6,88 % (246,17 m²)	+1347,2047 m ²	4923,4 m²
2363/1 hrsz.-ú telek				
6994,1303 m ²	5 % (349,7065 m ²)	2,69 % (188,6 m²)	0 m ²	3772 m²

Gyón megállóhelyen új peron, továbbá B+R és P+R megállóhelyek létesítése tervezett. A meglévő épületek, építmények elbontásra kerülnek és új épületek létesítése nem tervezett. A peron a 0900/43 hrsz.-ú telek területén kerül kialakításra esőbeállóval.

- **0900/43 hrsz.-ú telek beépíthetősége**
- telekterület: 20.209,4919 m²
 - beépíthető telekterület: 1010,4745 m²



Gyón megállóhely átnézeti térkép részlete: 16 – Dabas (kiz.) – Örkény (kiz.) (Engedélyezési terv)

Fentiek figyelembevételével a 2363/2 és a 0840/17 hrsz.-ú telkek területének növelése, vagy a KÖk jelű övezet megengedett legnagyobb beépítettség mértékének 5%-ról 10%-ra való növelése szükséges.

3.3.2. TERVEZETT TELEKALKAKÍTÁS

111

A 142. vasútvonal rekonstrukciójával érintett terület teljes területe KÖk jelű vasúti terület területfelhasználásban és ezzel összhangban KÖk jelű kötőpályás közlekedési terület övezetben kerül meghatározásra. Az előzetes tájékoztatás alapján, a területen belül telekhatár-rendezésre, abban az esetben kerül sor, ha a meglévő telken kialakítandó beépítés mértéke meghaladja az övezetre előírt maximálisan beépíthető telek területi mértékét. Ebben az esetben a KÖk jelű területen belül a tervezett beépítéssel rendelkező telek területe a szomszédos telkek területéből kerül kipótlásra.

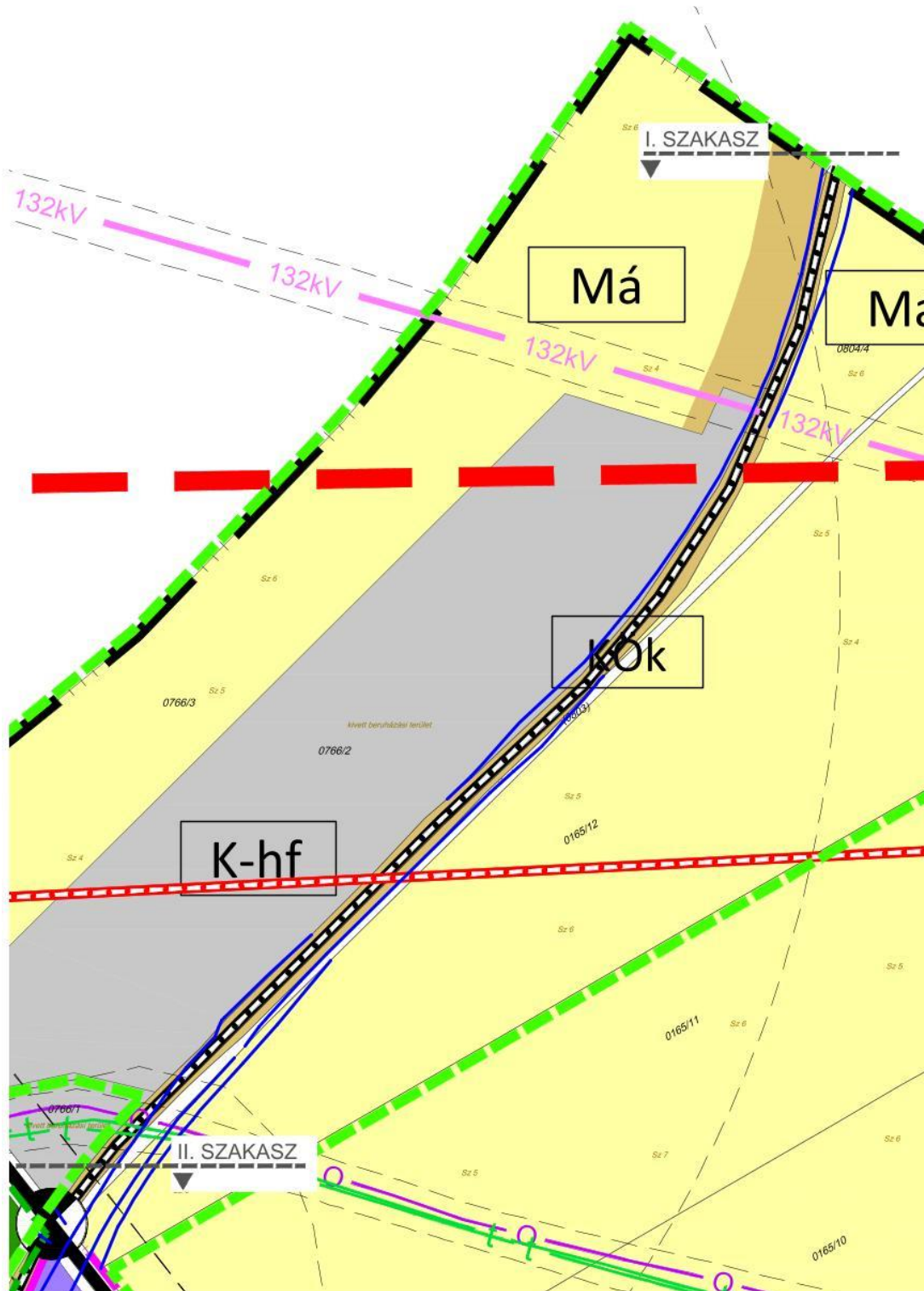
Fentiek alapján a KÖk jelű területfelhasználású területen belül telekhatár-rendezés szükséges, mely a szabályozási terv módosítása nélkül is megvalósítható. A beépítés megvalósításához szükséges minimális telekméret az előző fejezetben kerültek bemutatásra.

A 2024. szeptemberében kapott előzetes földrészleteket tartalmazó átnézeti térkép ezen szükséges telekalakításokat még nem tartalmazza.

3.3.3. TERVEZETT TERÜLETFELHASZNÁLÁS JAVASLATA

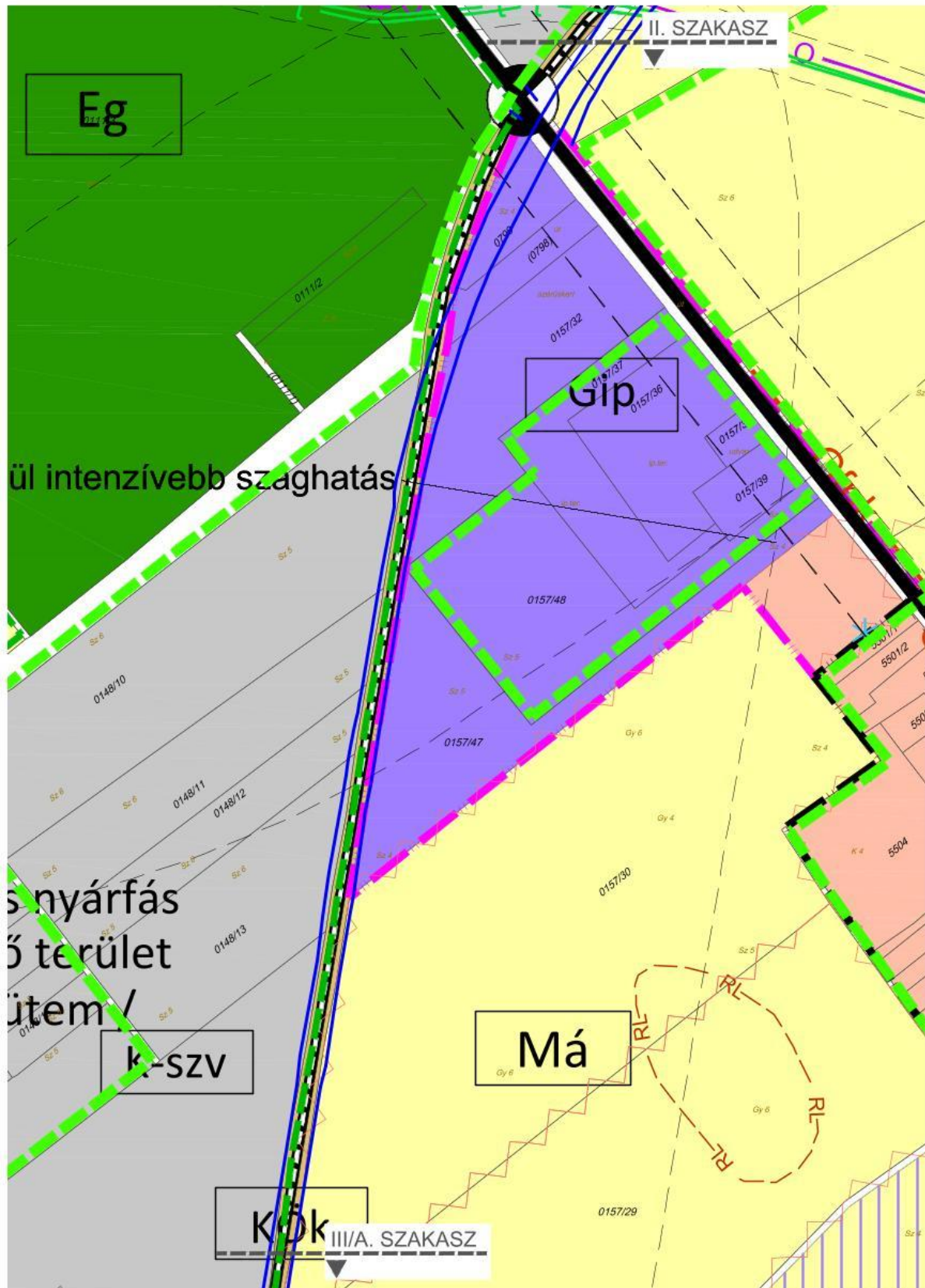
TERÜLETFELHASZNÁLÁS MÓDOSÍTÁS JAVASLATA

A vasútvonal fejlesztése kapcsán meghatározott kisajátítással érintett terület KÖk jelű vasúti terület területfelhasználásban kerül meghatározásra. Más jelű általános mezőgazdasági terület, K-hf jelű különleges beépítésre szánt fémhulladék újrahasznosító terület, KÖu jelű közlekedési terület, Gip jelű ipari-gazdasági terület, K-szv jelű különleges beépítésre szánt szennyvíziszap elhelyezésére szolgáló terület (nyárfás öntözőterület), Gip/T jelű távlati ipari terület, Gksz jelű kereskedelmi, szolgáltató terület, Gksz/T jelű távlati kereskedelmi, szolgáltató terület, Eg jelű gazdasági erdőterület és Lf jelű falusias lakóterület területfelhasználás helyett.

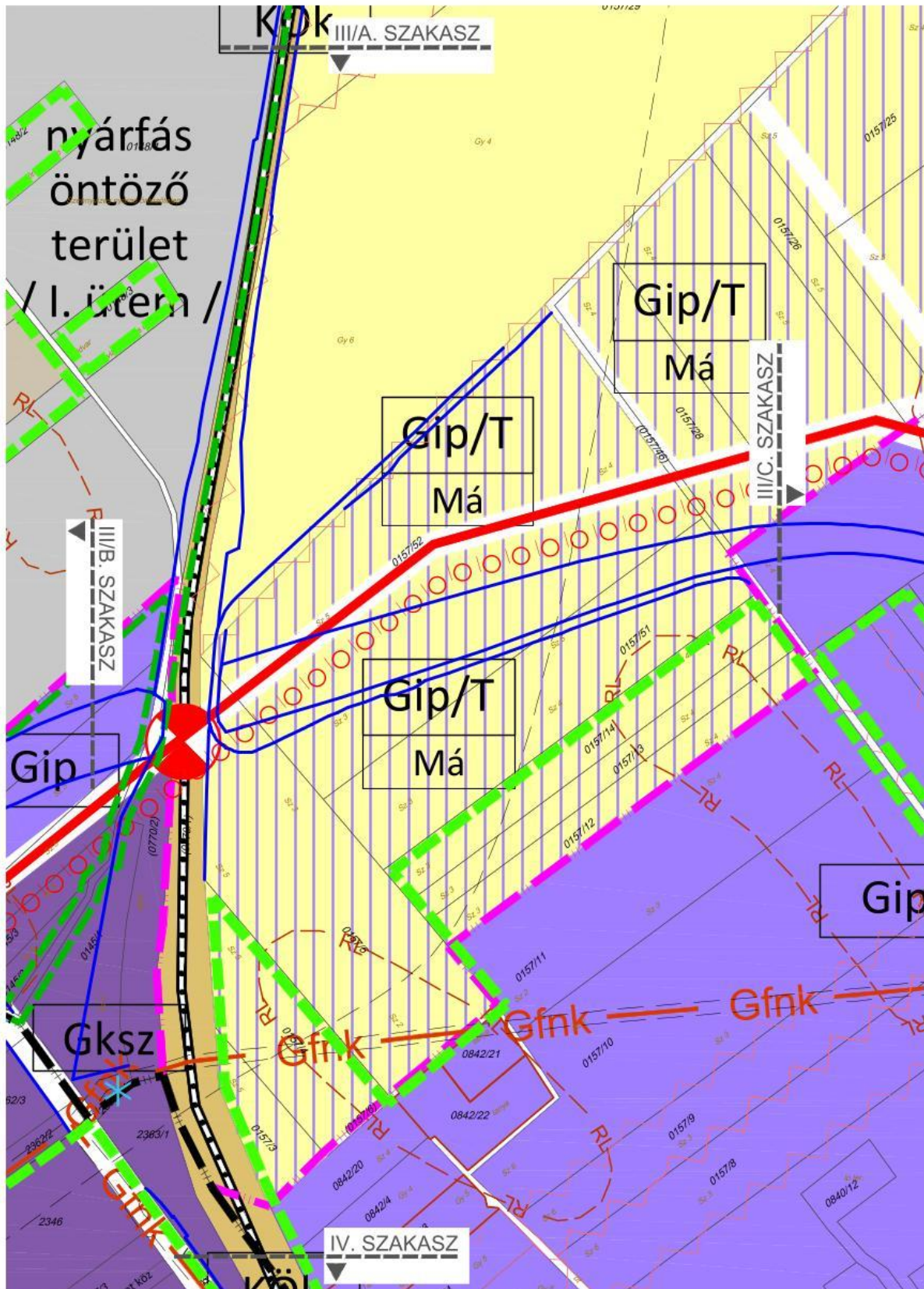


112

előzetes földrészlethatárok ábrázolása a hatályos településszerkezeti terven bemutatva
(I. szakasz)

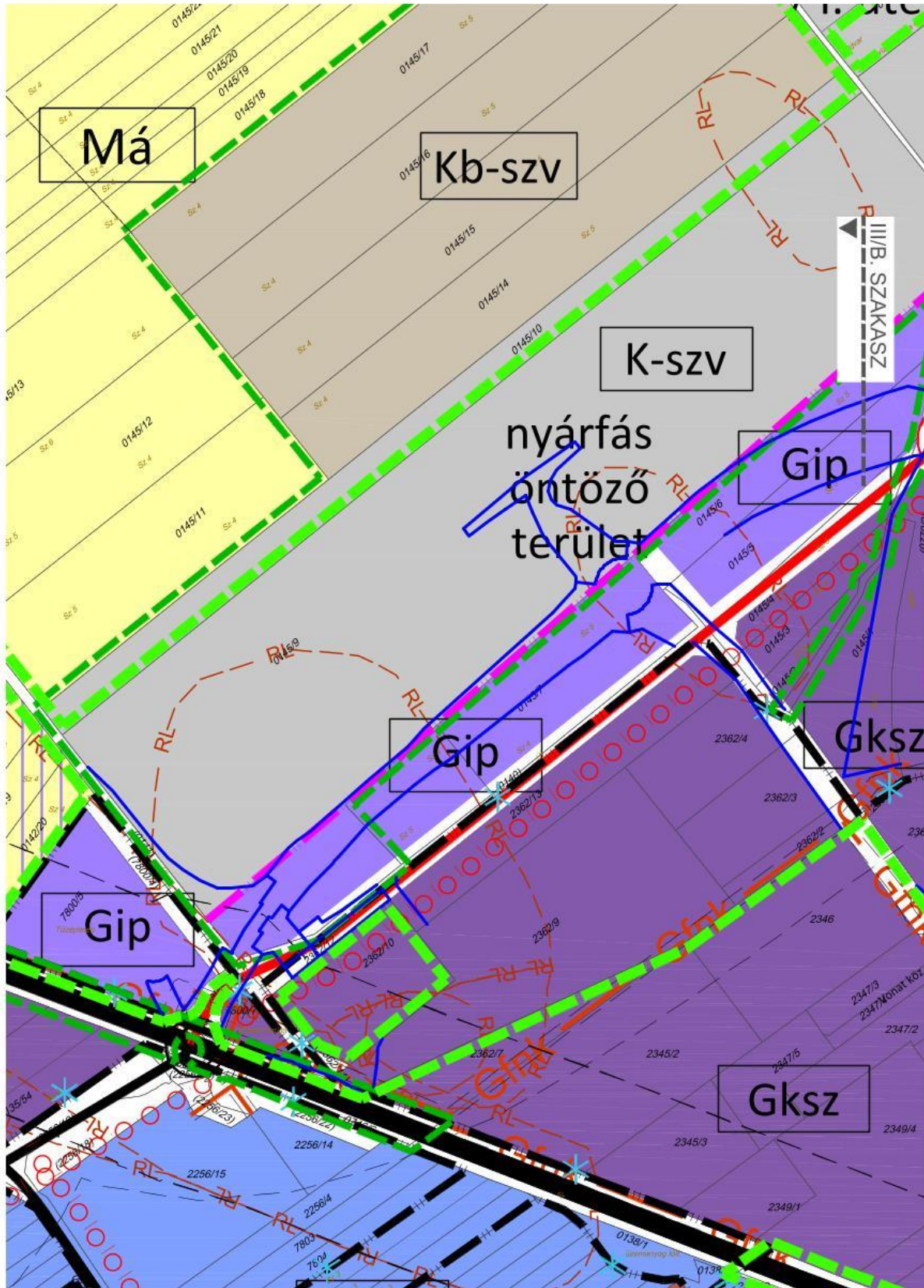


előzetes földrészelethatárok ábrázolása a hatályos településszerkezeti terven bemutatva
(II. szakasz)

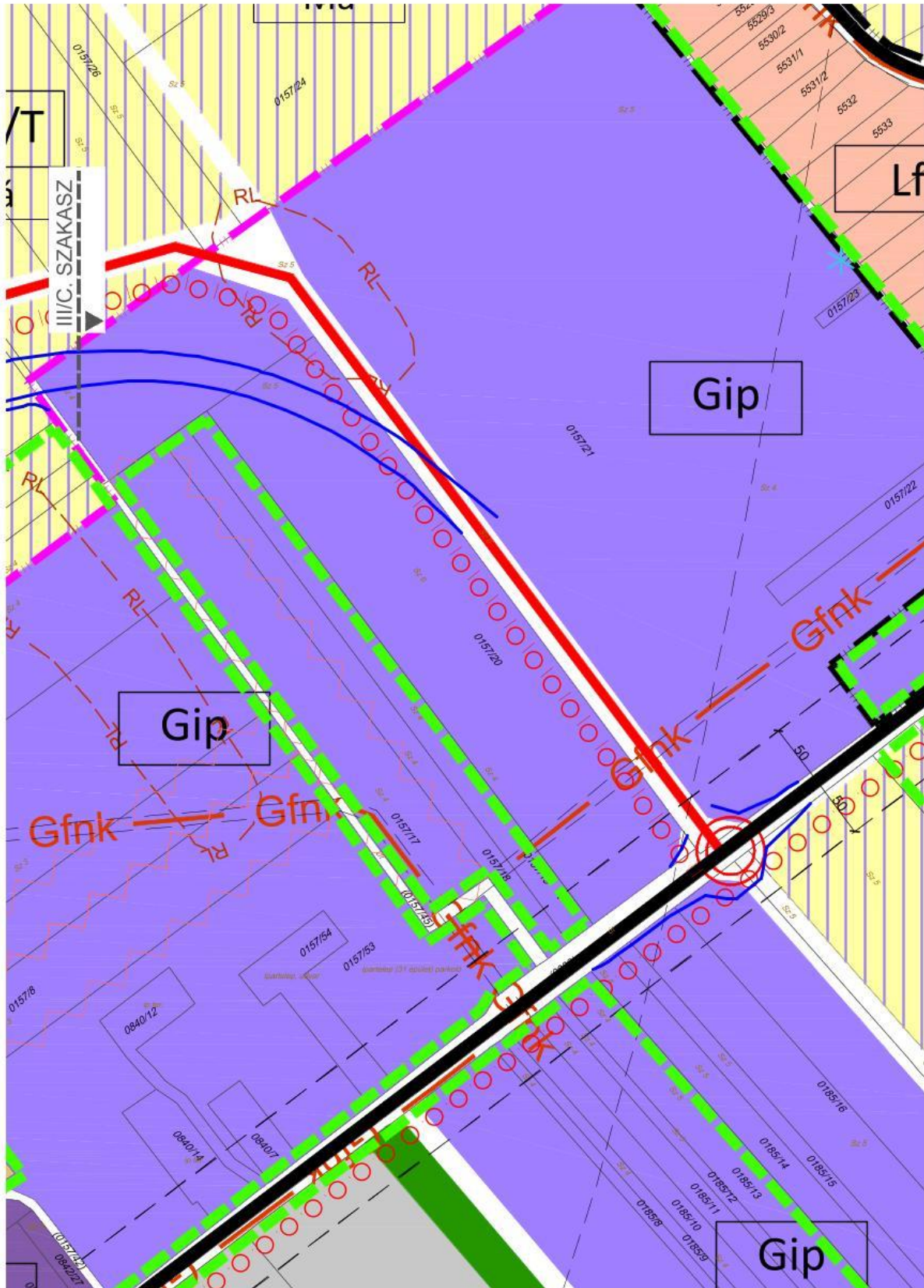


114

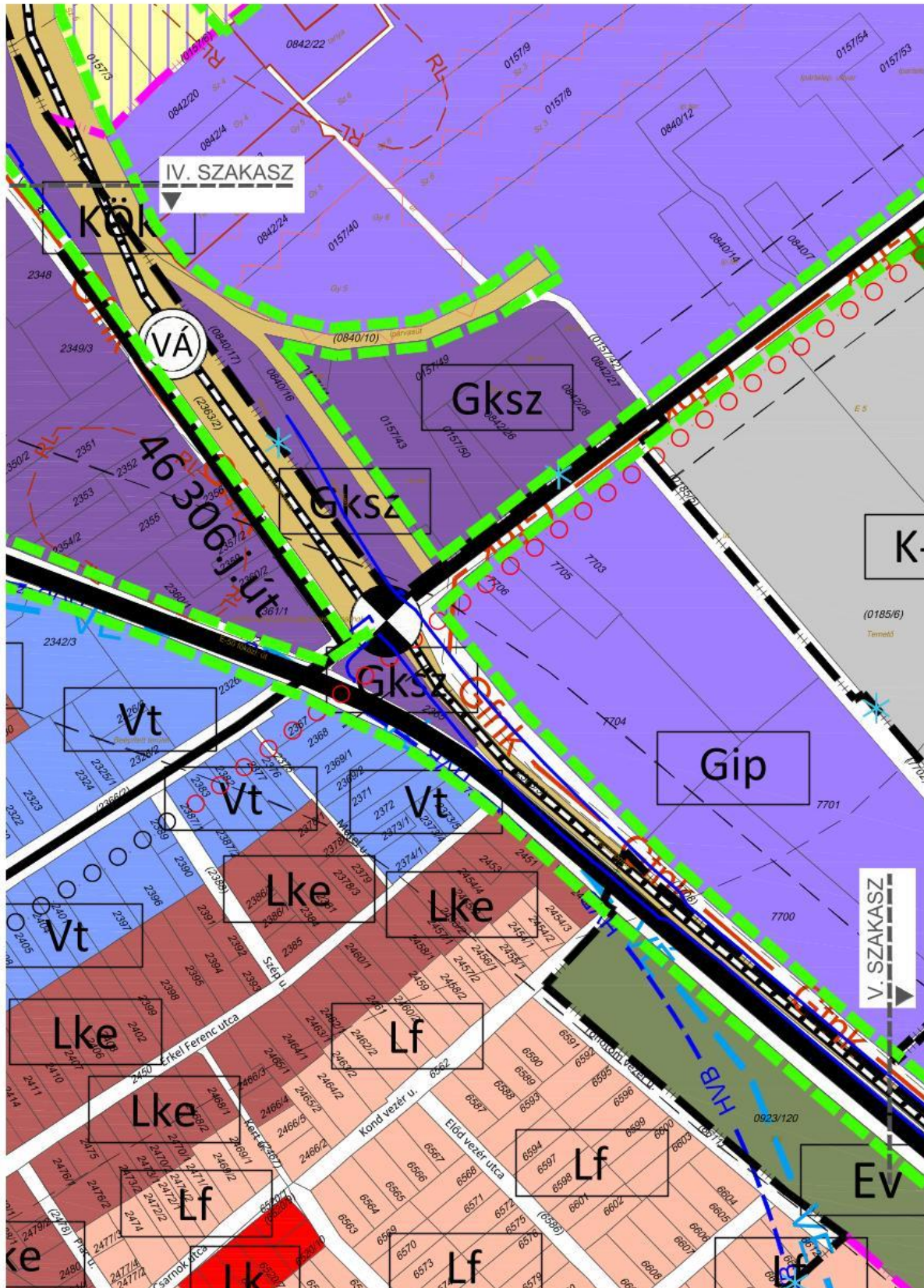
előzetes földrészelhető ábrázolása a hatályos településszerkezeti terven bemutátva
(III/A. szakasz)



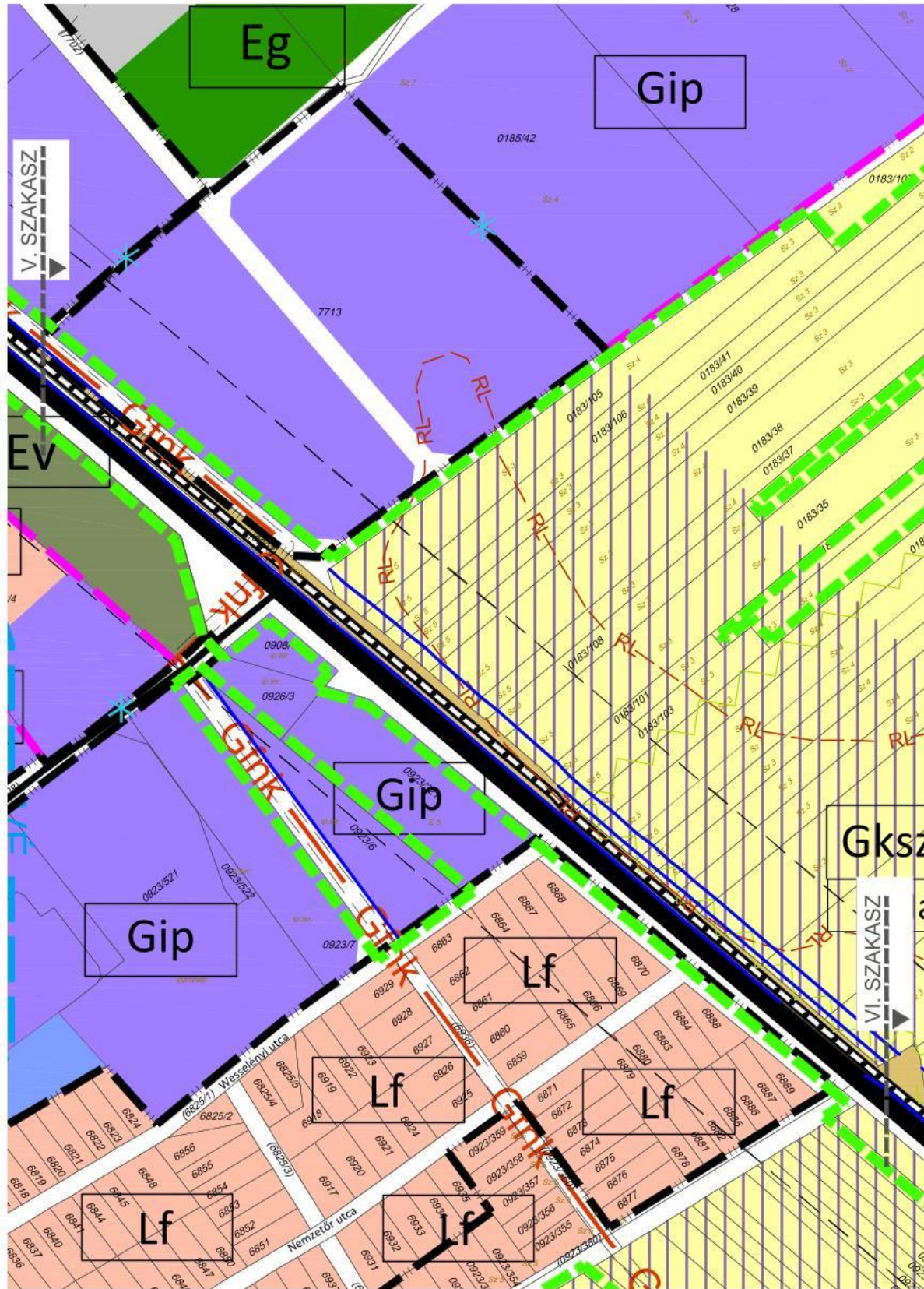
előzetes földrészelhatárok ábrázolása a hatályos településszerkezeti terven bemutva
(III/B. szakasz)



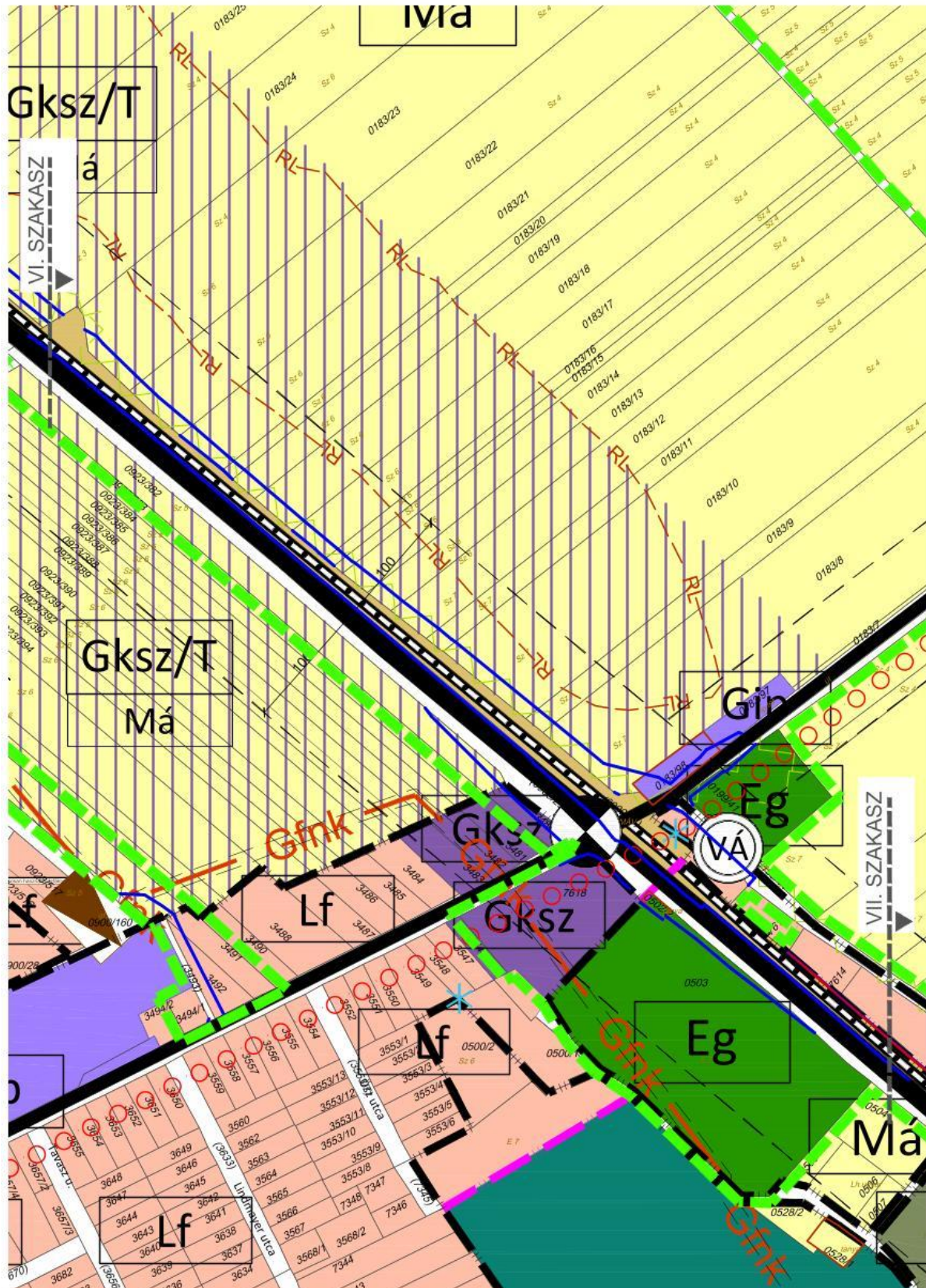
előzetes földrészelethatárok ábrázolása a hatályos településszerkezeti terven bemutatva
(III/C. szakasz)



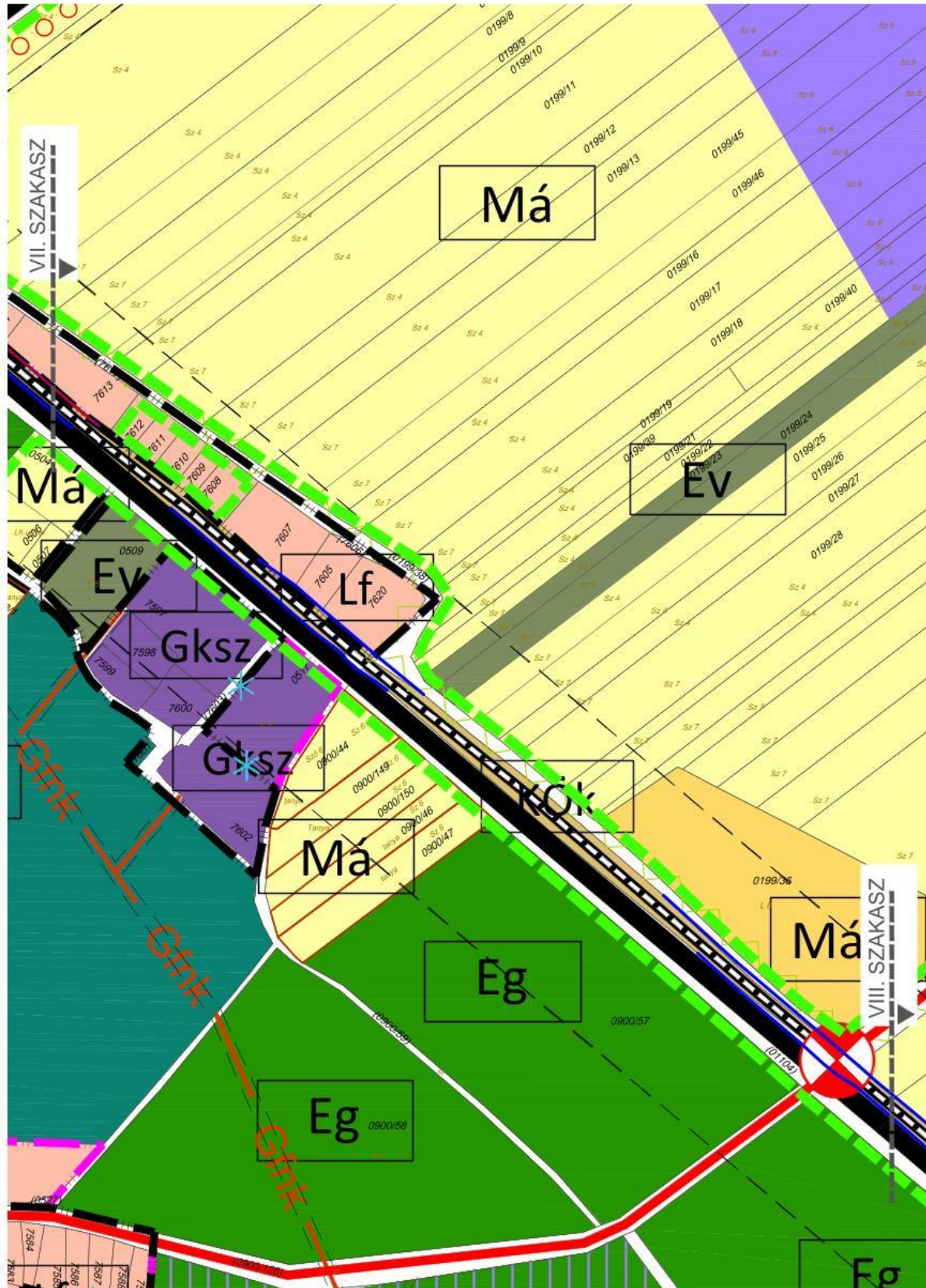
előzetes földrészelhető ábrázolása a hatályos településszerkezeti terven bemutva
(IV. szakasz)



előzetes földrészelhető ábrázolása a hatályos településszerkezeti terven bemutva
(V. szakasz)

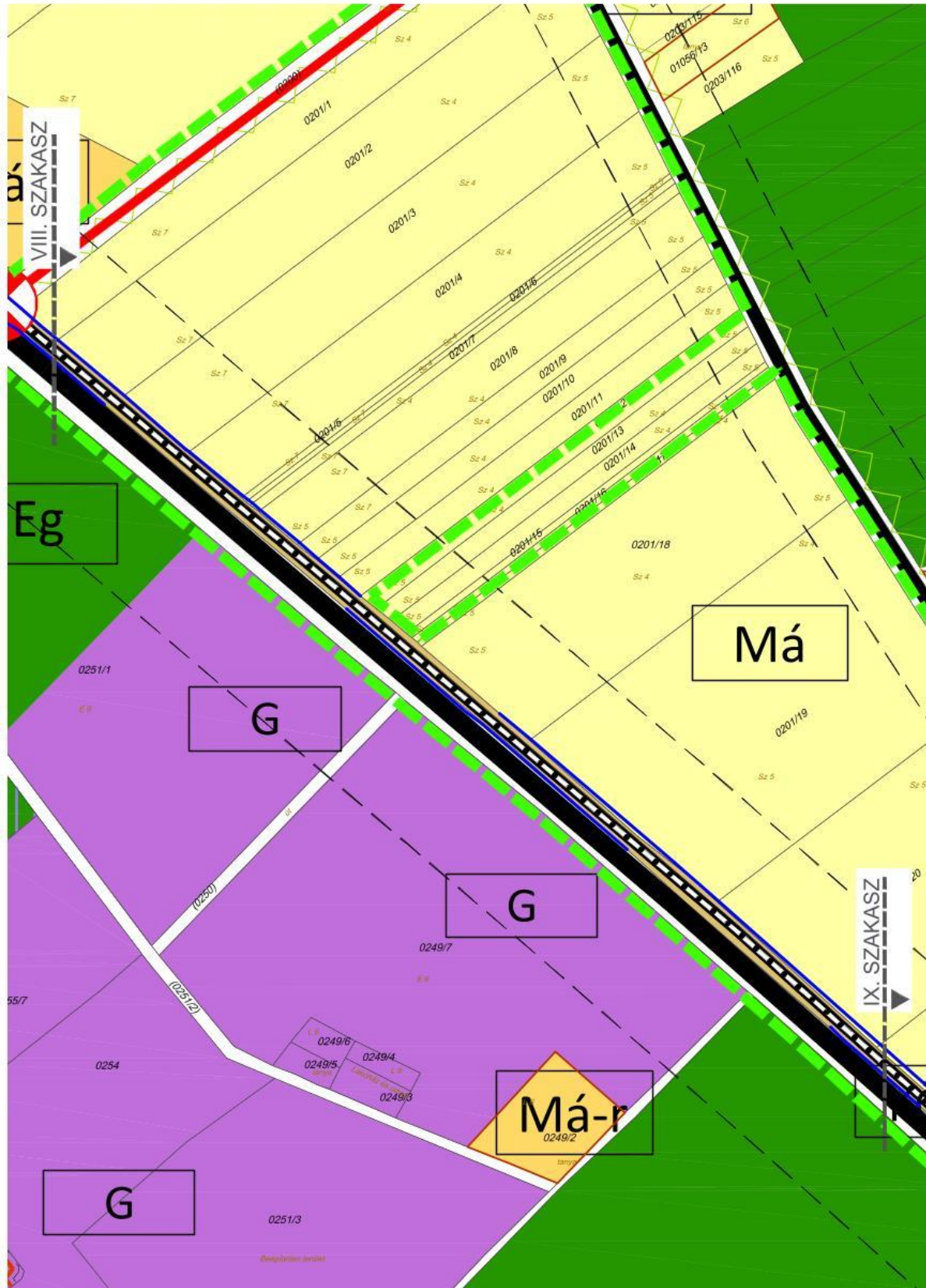


előzetes földrészelhatárok ábrázolása a hatályos településszerkezeti terven bemutva
(VI. szakasz)



120

előzetes földrészelthatárok ábrázolása a hatályos településszerkezeti terven bemutavta
(VII. szakasz)

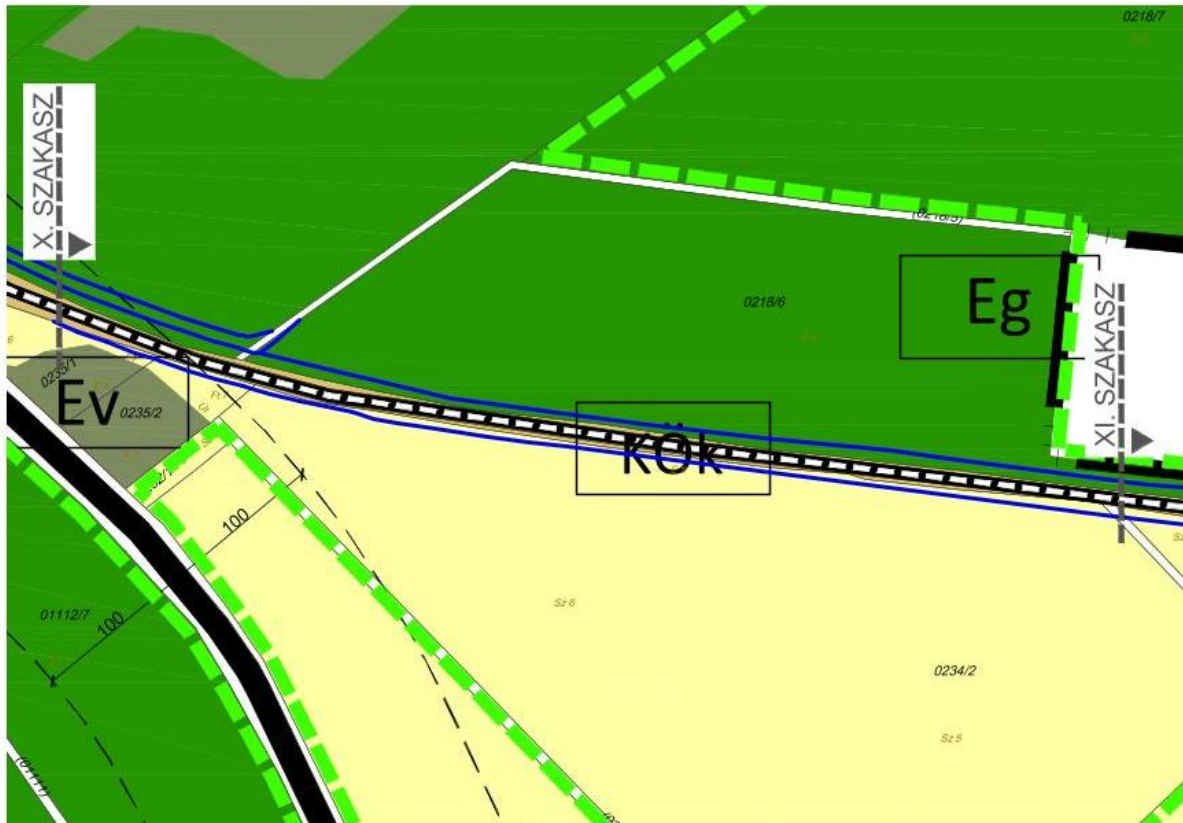


előzetes földrészlethatárok ábrázolása a hatályos településszerkezeti terven bemutátva
(VIII. szakasz)



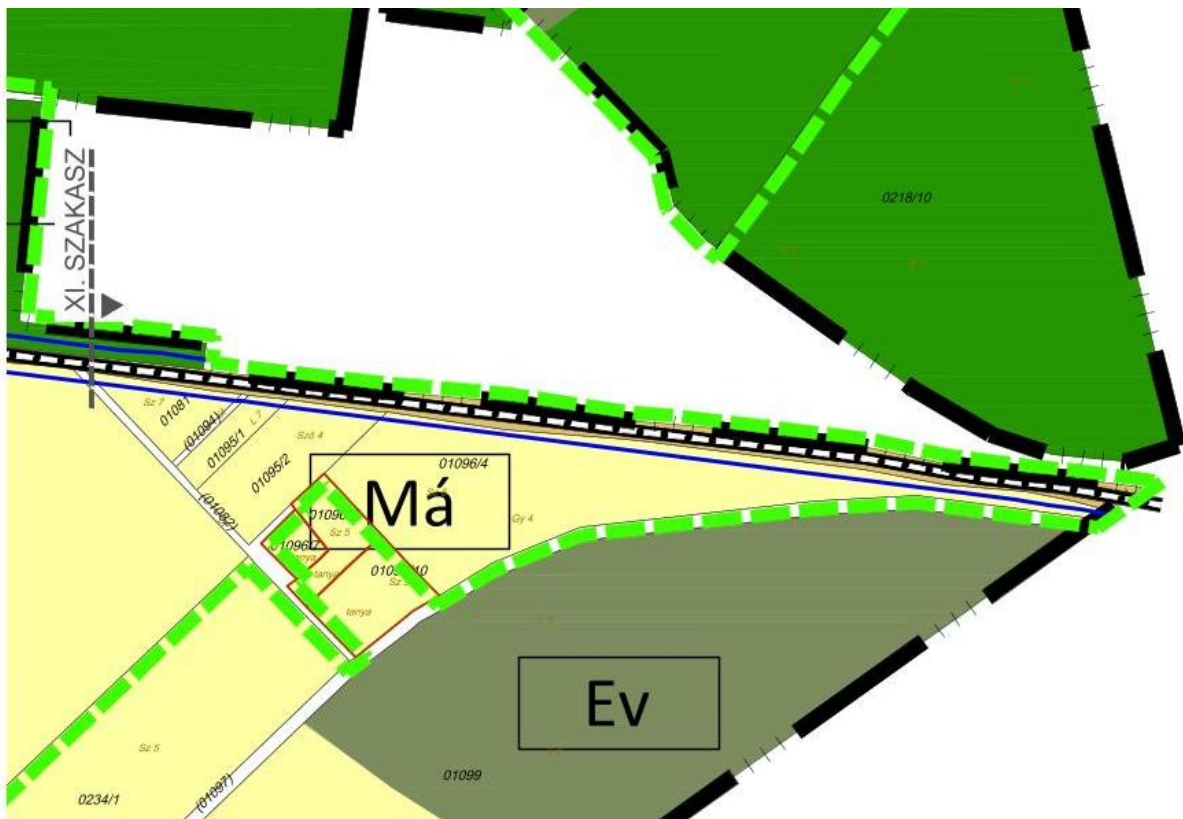
122

*előzetes földrészelhető ábrázolása a hatályos településszerkezeti terven bemutátva
(IX. szakasz)*



előzetes földrészelethatárok ábrázolása a hatályos településszerkezeti terven bemutatva
(X. szakasz)

123



előzetes földrészelethatárok ábrázolása a hatályos településszerkezeti terven bemutatva
(XI. szakasz)

A szerkezeti tervlap alkalmazási szabályai az alábbiakat rögzíti:

„A Köu-á területfelhasználás jelölésének alkalmazása

A szerkezeti tervlapon az egyes területrészek felhasználási módja, továbbá a vonalas szerkezeti elemek kerültek feltüntetésre. A gyűjtőútnál alacsonyabb rendű utak is Köu területfelhasználású területként kerültek megjelenítésre a szerkezeti tervben, a fennálló településszerkezet érvényre juttatása és megjelenítése érdekében.

A szerkezeti tervlap alkalmazásakor, illetve a területi mérleg és a beépítési sűrűség számítása során ezen Köu területfelhasználási kategóriába sorolt – gyűjtőútnál alacsonyabb rendű közlekedési célú – közterületeket azok felező vonaláig kell az érintett szomszédos területfelhasználási egységekhez hozzászámítani. Ennek megfelelően a szerkezeti tervlapon ilyen módon jelölt, és Köu-á területfelhasználásba sorolt, gyűjtőútnál alacsonyabb rendű út, közterület megszüntetése, valamint új kialakítása a településszerkezeti terv módosítását nem teszi szükségessé.”

A fent idézett alkalmazási szabály szerint a gyűjtőútnál alacsonyabb rendű út, közterület megszüntetése, valamint új kialakítása a településszerkezeti terv módosítását nem teszi szükségessé. A tervezett települési gyűjtőút nyomvonal módosítása által érintett közlekedési terület módosuláson kívül a rendezés vonatkozásában a tervezett kiszolgáló utak területi megjelenítése a tervlapról törlésre kerül és az újonnan tervezett kiszolgáló utak megjelenítésére nem kerül sor a tervlap könnyebb olvashatósága érdekében. (Ezen kiszolgáló utak tekintetében csupán a szabályozási tervlap módosul.) A gyűjtőutakat érintően a vasútvonalon található és átalakításra kerülő szintbeni vasúti csomópontok kapcsán KÖu jelű közlekedési terület területfelhasználás kerül kijelölésre Gksz jelű kereskedelmi, szolgáltató terület, Gip jelű ipari-gazdasági terület és Eg jelű gazdasági erdőterület területfelhasználások helyett.

A tervezett települési gyűjtőút (a vasútvonalat külön szintű csomóponttal keresztező út) nyomvonalának módosításával és annak szükséges területi biztosításával új beépítésre szánt terület kijelölése történik, azonban összességében a KÖu jelű közlekedési terület területfelhasználás területi mértéke nő a különleges beépítésre szánt szennyvíziszap elhelyezésére szolgáló terület (nyárfás öntözőterület), valamint a távlati és meglévő gazdasági területfelhasználású területek területének csökkentésével.

124

Az átalakításra kerülő szintbeni vasúti csomópontokon kívül további szintbeni vasúti csomópontok kialakítására a jövőben nem lesz lehetőség, így a hatályos településszerkezeti tervben szereplő tervezett szintbeni vasúti csomópontok jelölése helyett tervezett közúti híd kerül feltüntetésre.

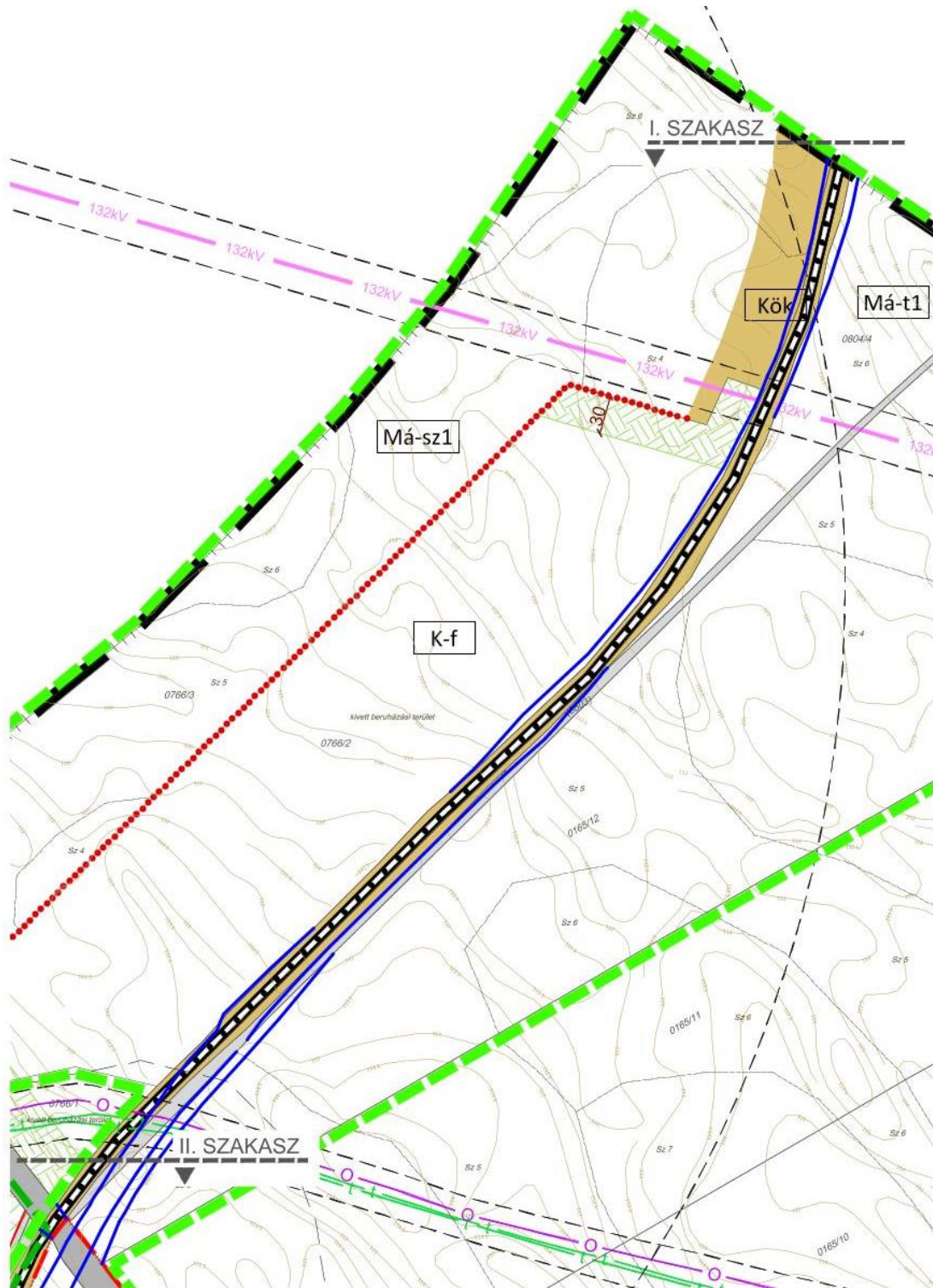
A meglévő 4604 j. út és az 5. sz. főút csatlakozásánál található meglévő szintbeni közúti csomópont a tervek szerint megszűnik, ezért tervezett közúti híd és tervezett országos mellékút kerül feltüntetésre a vasútvonalat keresztező szakaszon.

MEGLÉVŐ SZABÁLYOZÁSI ELEMEK ÉS A MÓDOSÍTÓ JAVASLAT

A hatályos terv a 142. vasútvonal területét KÖk jelű kötőpályás közlekedési terület övezetben határozza meg, kivéve a MÁV területébe tartozó (0770/2), 0799, (0840/17), 2363/1 és 7616 hrsz.-ú telkek területét. Ezen telkek a vasútvonal területéhez tartoznak, azokon jelenleg a vasútvonal működéséhez szükséges rendeltetések működnek, illetve a fejlesztés során ezeken a területeken a vasútvonalhoz kapcsolódó rendeltetések kerülnek kialakításra, így ezen telkek KÖk jelű övezetben történő meghatározása szükséges.

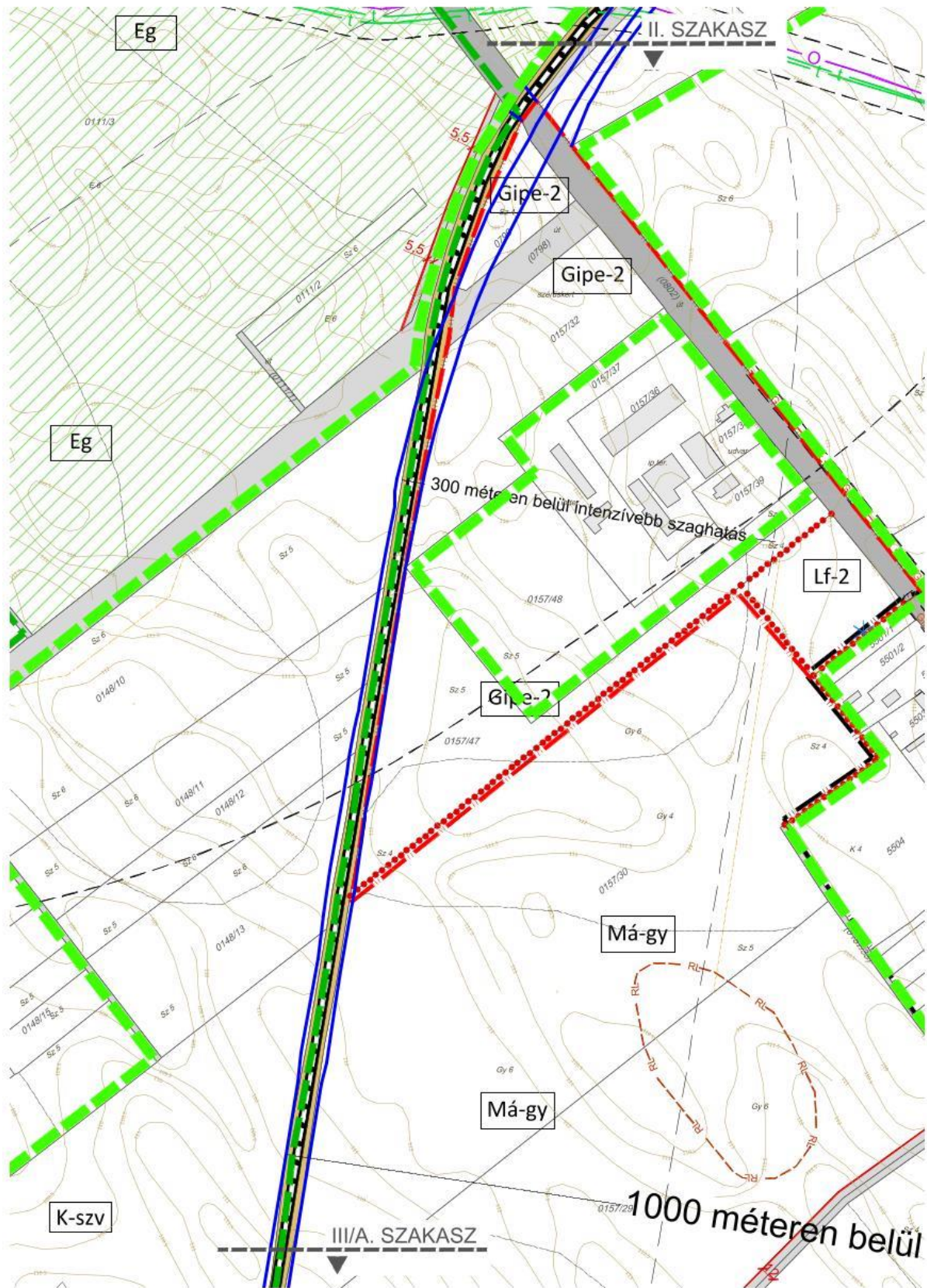
A zöldterületek, a vízgazdálkodási terület, a közlekedési területek és a kötőpályás közlekedési terület övezeteinek területe és határa a Szabályozási tervben felületi szabályozóval kerültek kijelölésre, így ezen övezetek közös határán övezethatár megjelenítése nem indokolt, a felületi szabályozó határát úgy kell tekinteni, mintha az egyben övezethatár is lenne. Ezt az alkalmazási módot figyelembe véve, az engedélyezési tervben meghatározott kisajátítási vonalak mentén szabályozási vonal kerül

meghatározásra, míg a tervezett KÖk és KÖu jelű övezetek közös határán javasolt telekhatár kerül feltüntetésre.

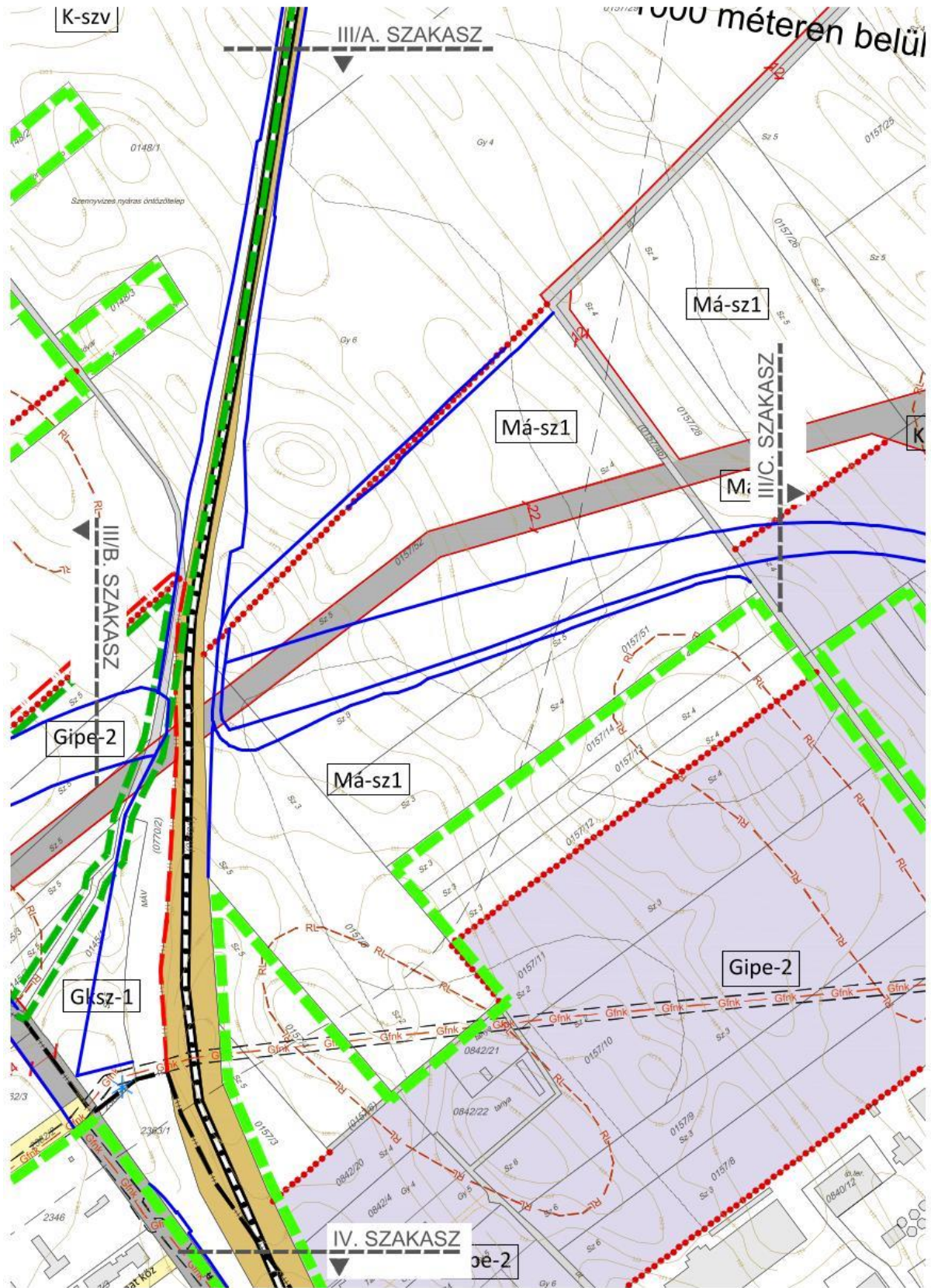


125

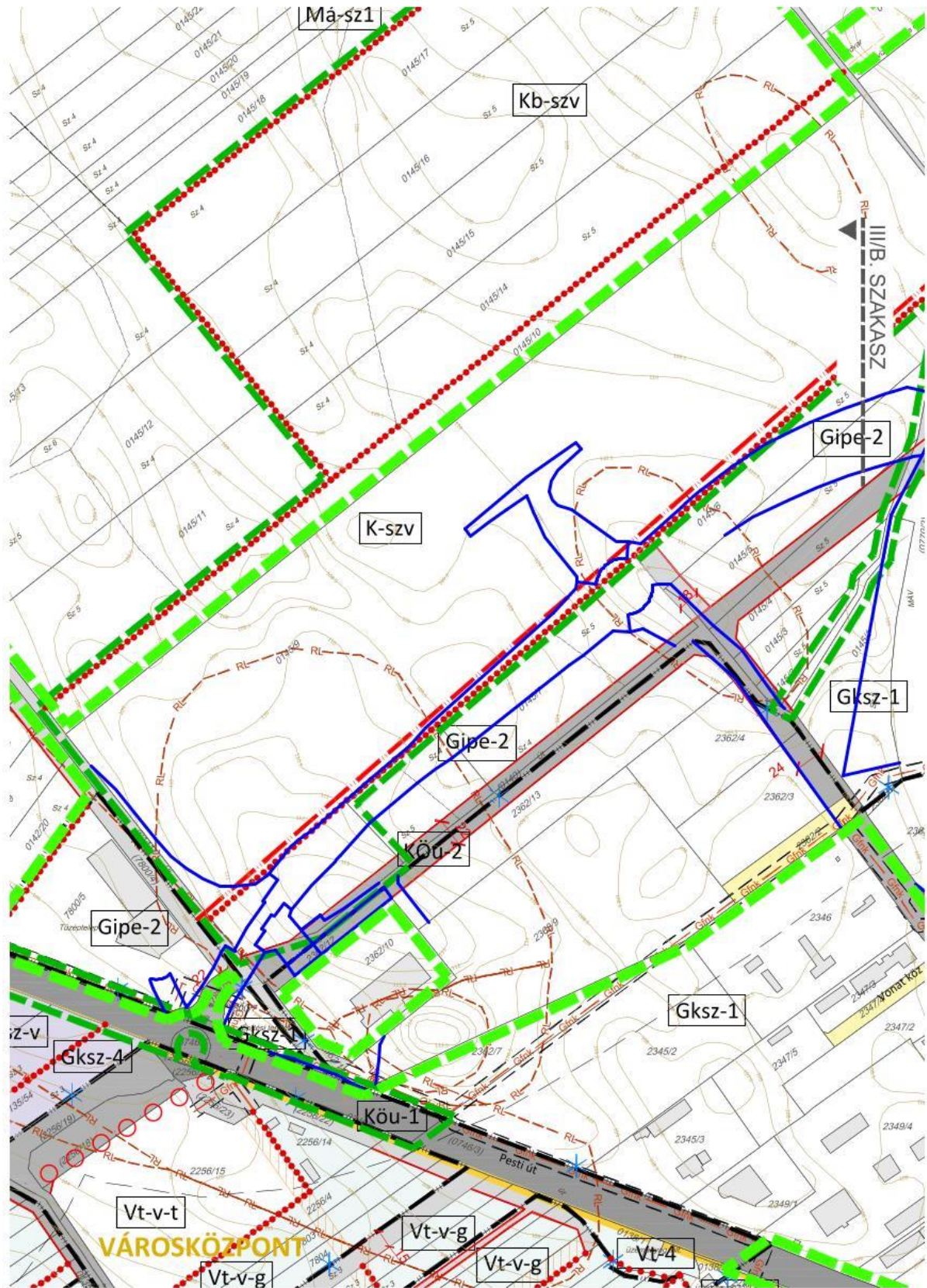
előzetes földrészlethatárok ábrázolása a hatályos szabályozási terven bemutatva
(I. szakasz)



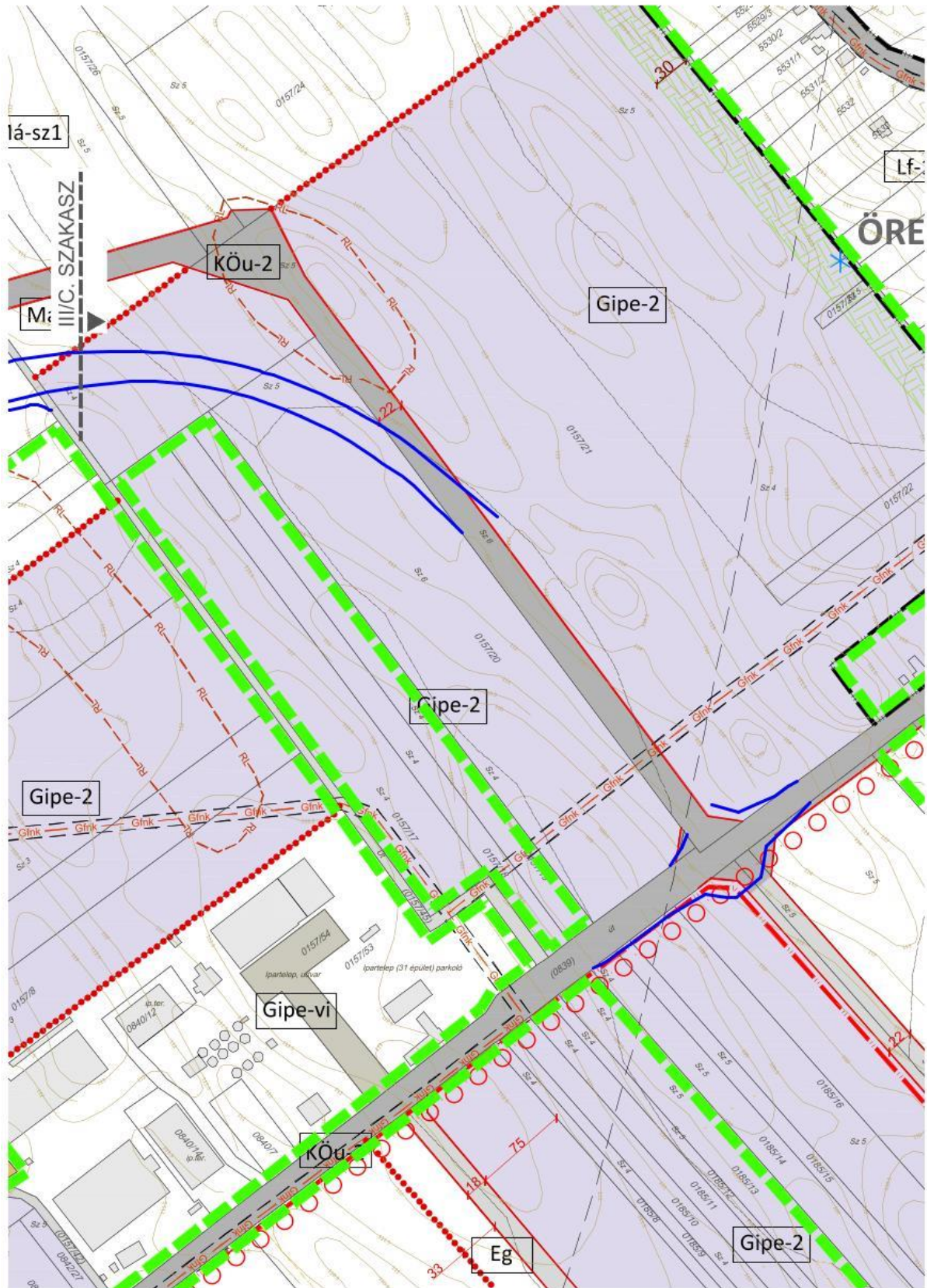
előzetes földrészelethatárok ábrázolása a hatályos szabályozási terven bemutatva
(II. szakasz)



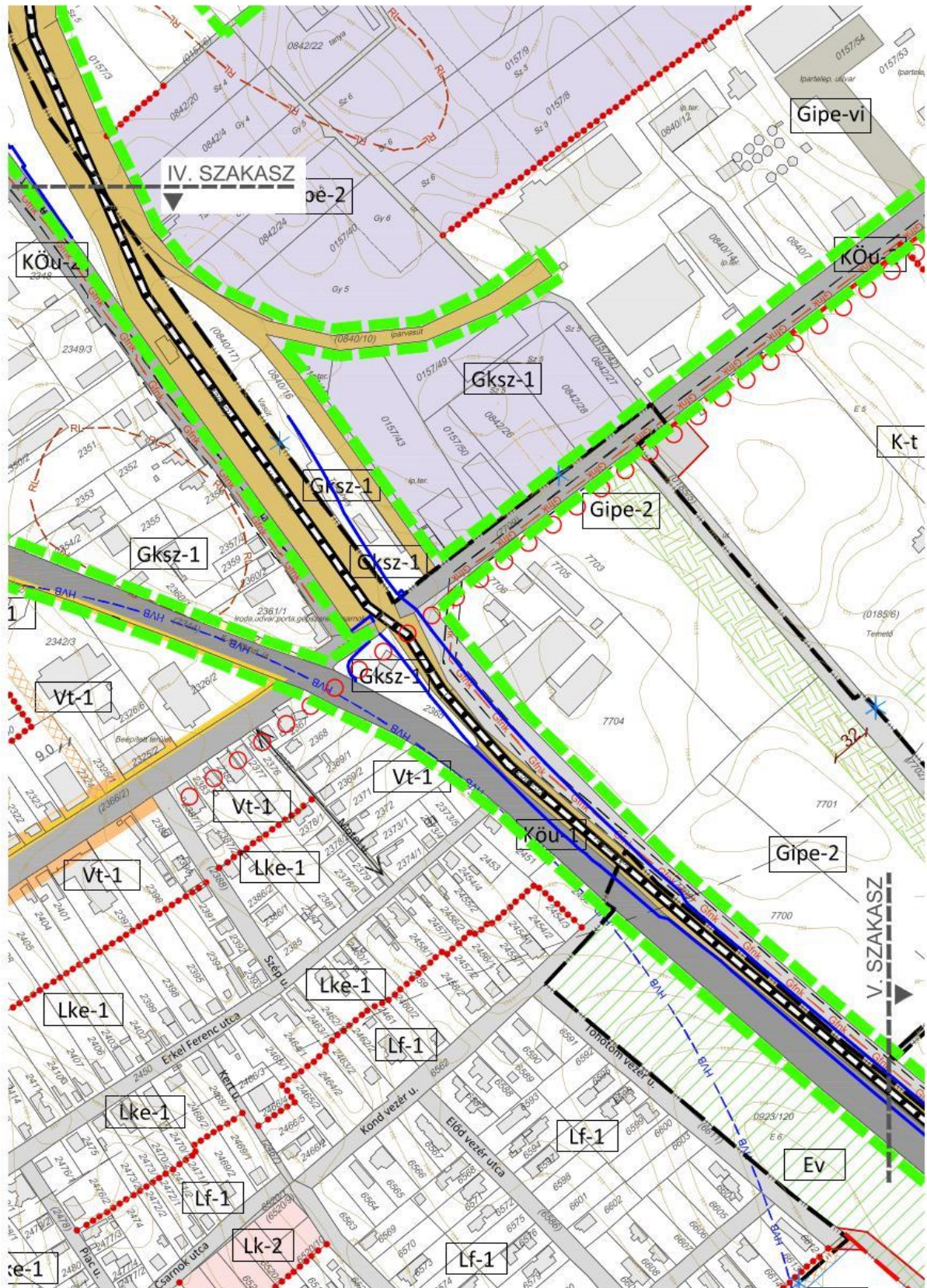
előzetes földrészlethatárok ábrázolása a hatályos szabályozási terven bemutatva
(III/A. szakasz)



előzetes földrészlethatárok ábrázolása a hatályos szabályozási terven bemutatva
(III/B. szakasz)



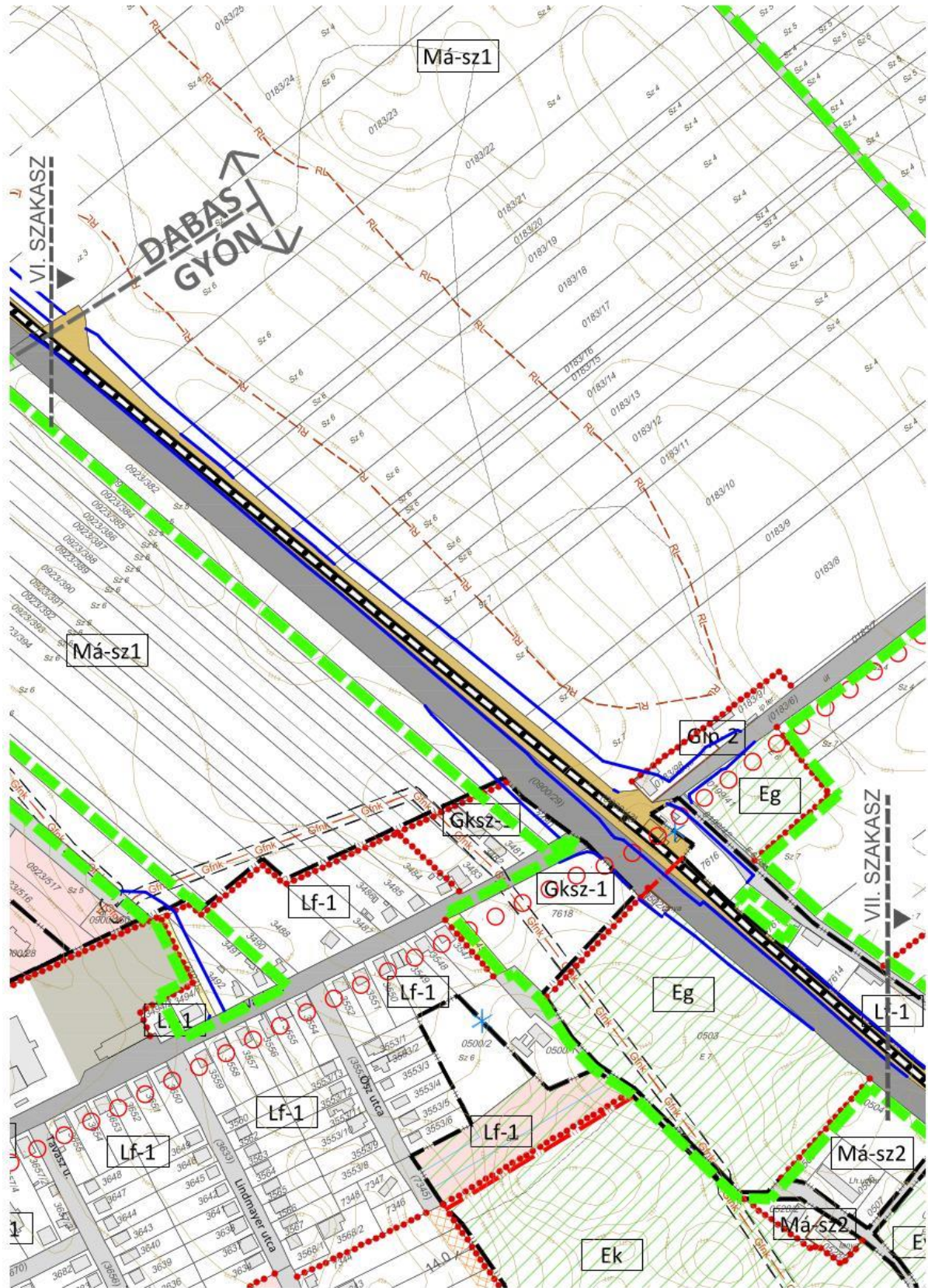
előzetes földrészelhatárok ábrázolása a hatályos szabályozási terven bemutatva
(III/C. szakasz)



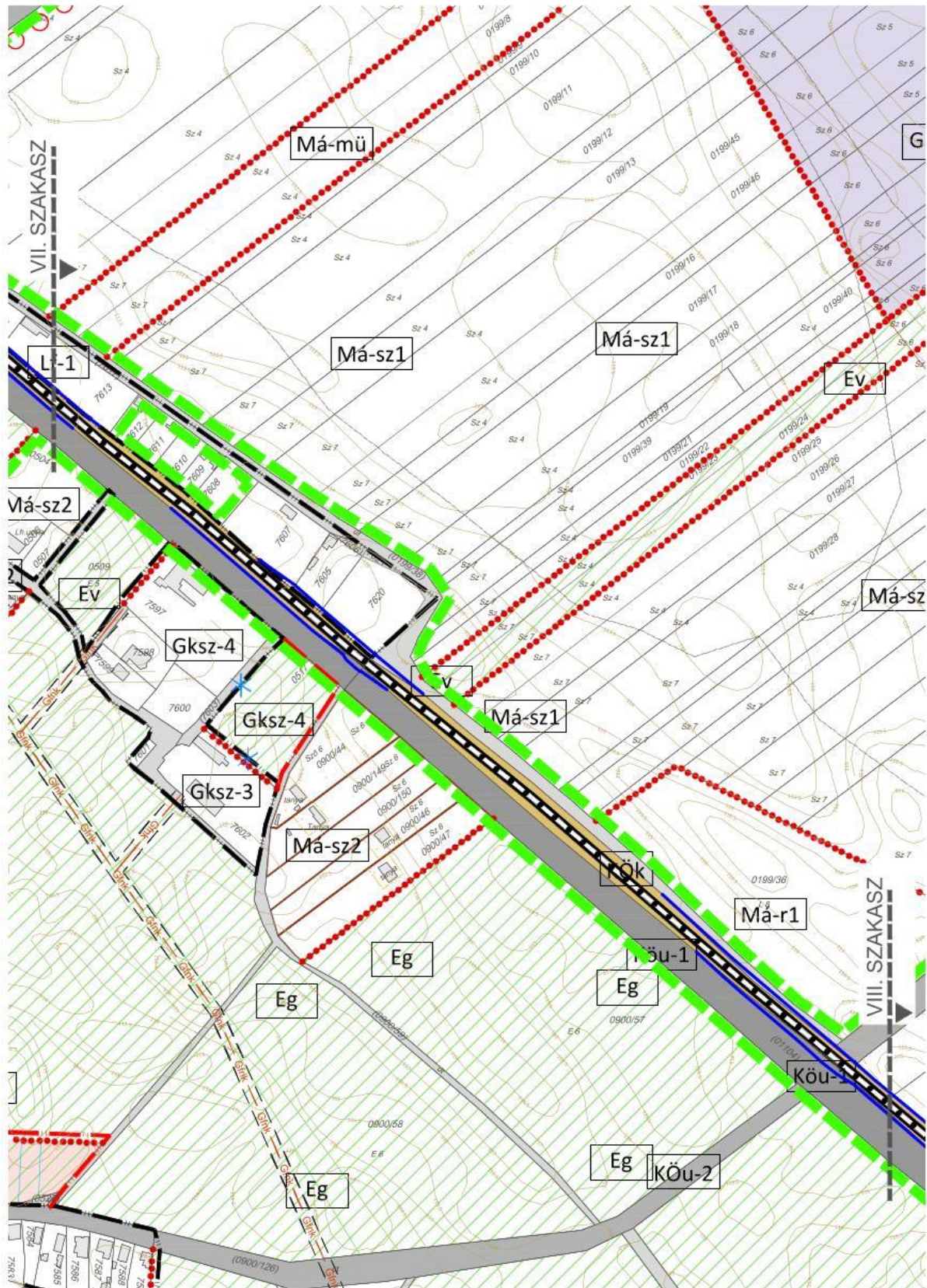
előzetes földrészlethatárok ábrázolása a hatályos szabályozási terven bemutatva
(IV. szakasz)



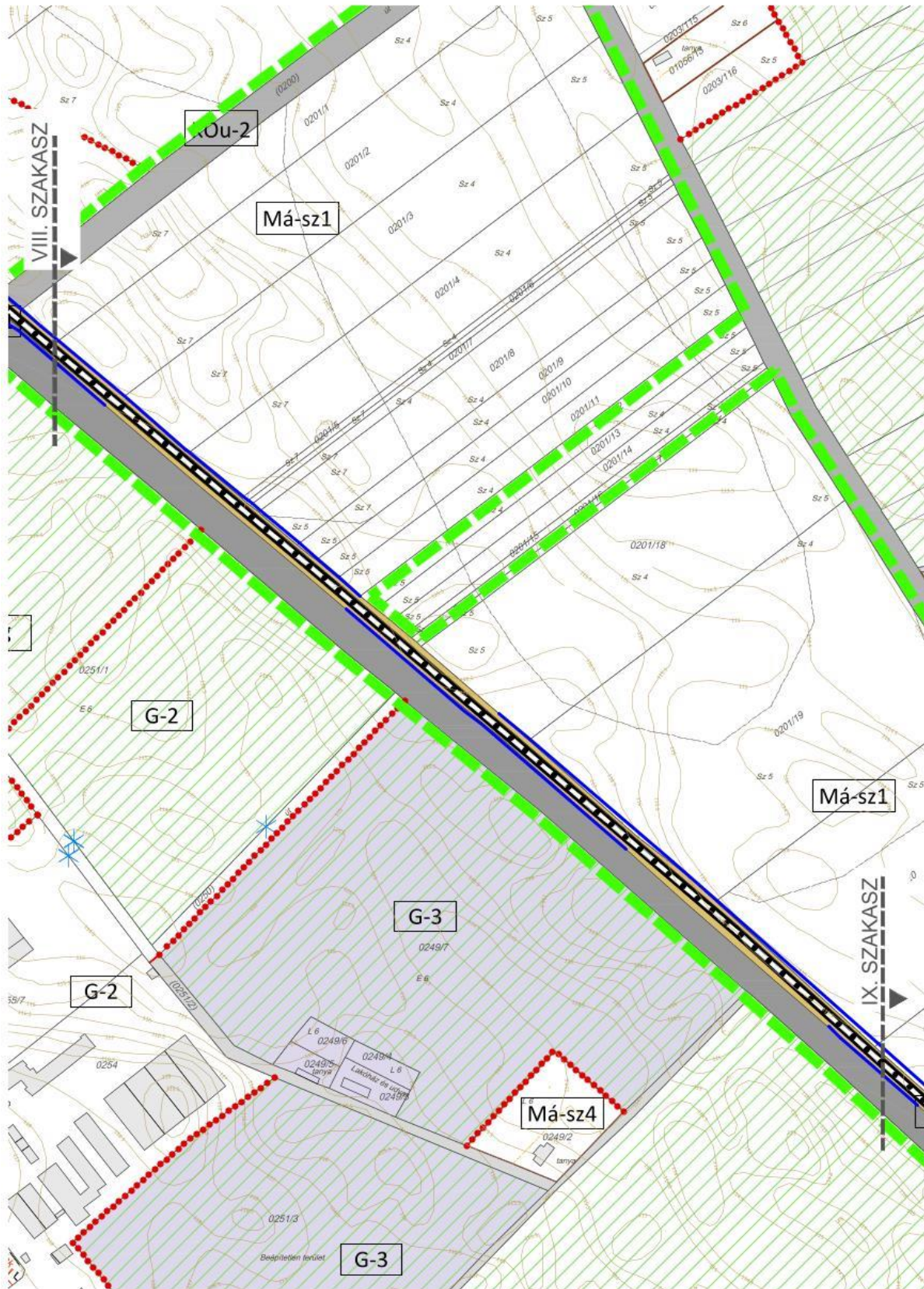
előzetes földrészelethatárok ábrázolása a hatályos szabályozási terven bemutatva
(V. szakasz)



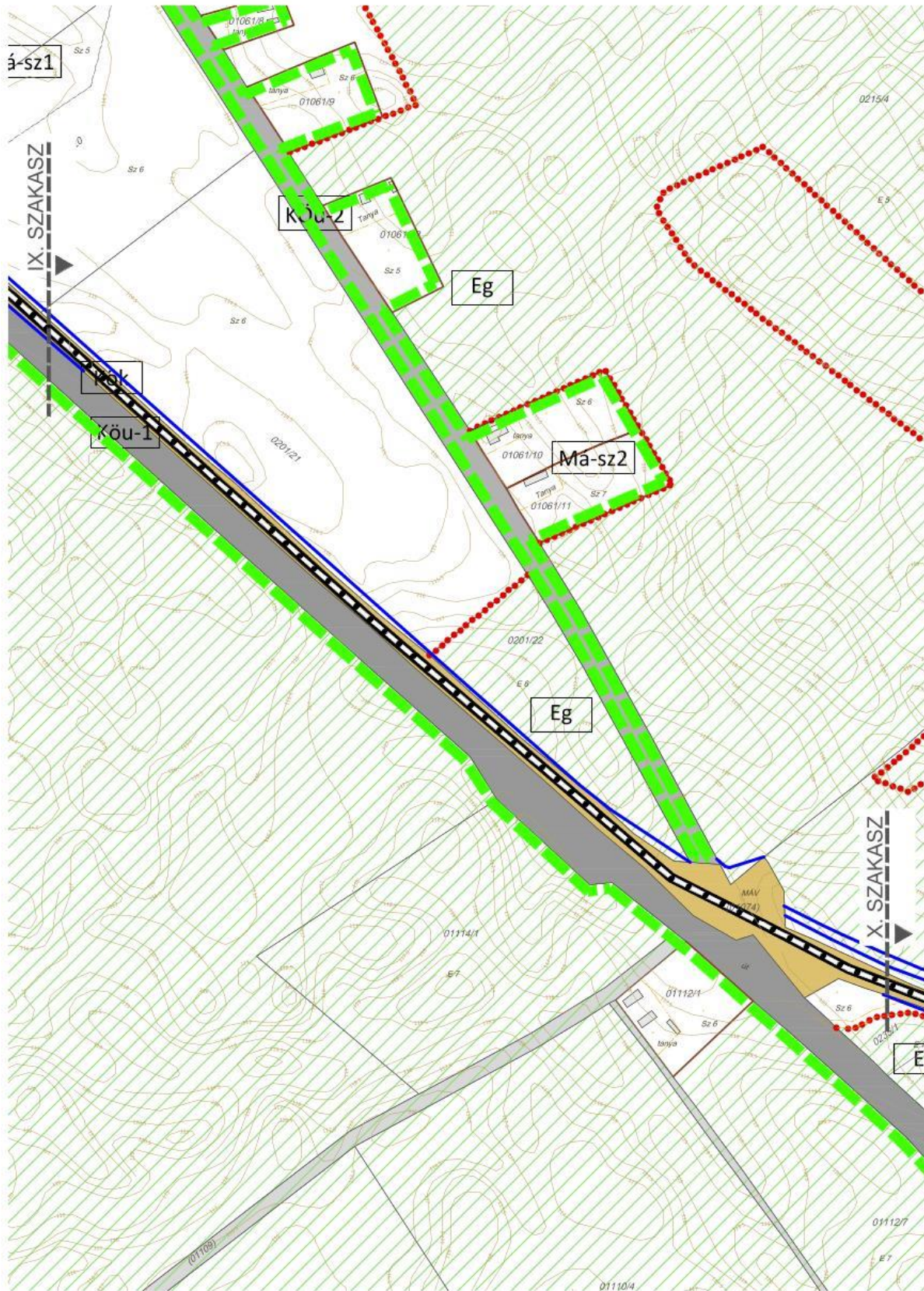
előzetes földrészlethatárok ábrázolása a hatályos szabályozási terven bemutva
(VI. szakasz)



előzetes földrészelethatárok ábrázolása a hatályos szabályozási terven bemutatva
(VII. szakasz)

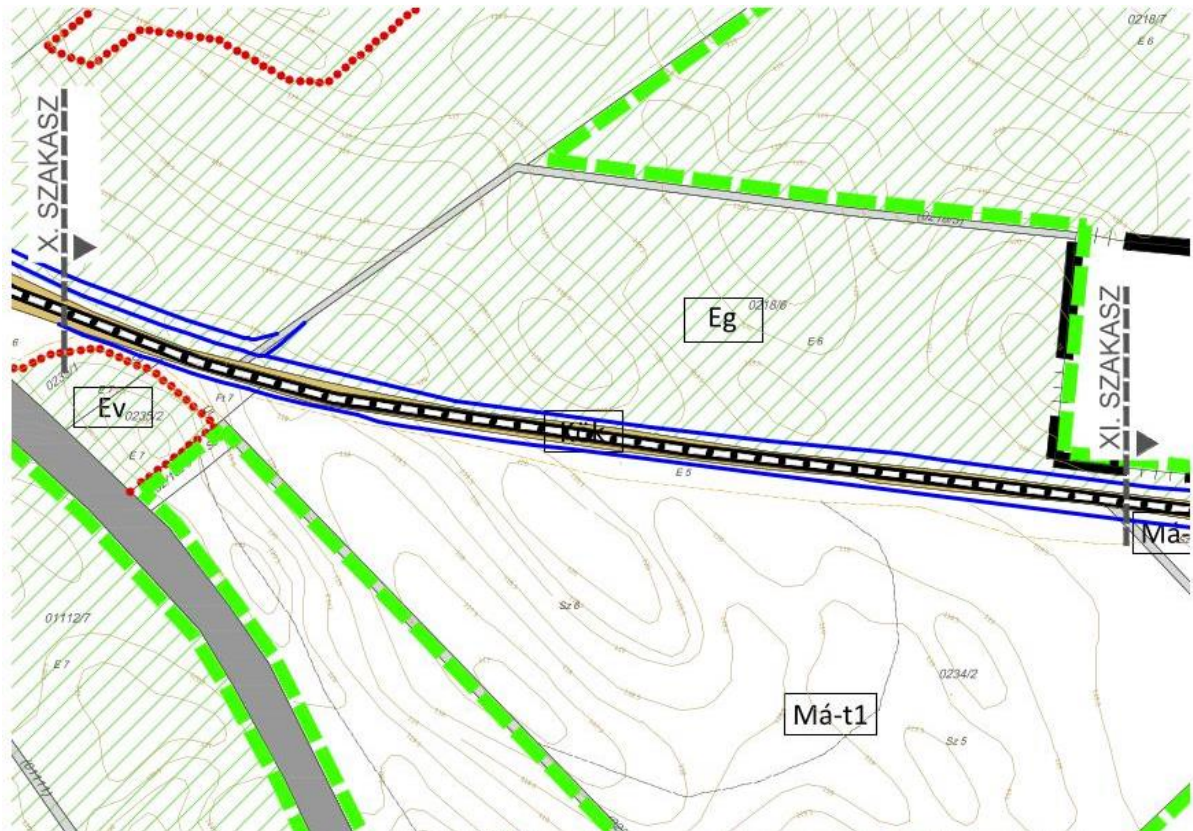


előzetes földrészlethatárok ábrázolása a hatályos szabályozási terven bemutatva
(VIII. szakasz)



135

előzetes földrészlethatárok ábrázolása a hatályos szabályozási terven bemutatva
(IX. szakasz)



előzetes földrészelethatárok ábrázolása a hatályos szabályozási terven bemutatva
(X. szakasz)

136



előzetes földrészelethatárok ábrázolása a hatályos szabályozási terven bemutatva
(XI. szakasz)

A KÖk jelű övezet bővítése kapcsán a tervezett belterülethatár pontosítása is szükséges.

A szerkezeti tervlappal összhangban a szabályozási terv tartalmazza a gazdasági területek feltárását, megközelíthetőségét biztosító tervezett KÖu-2 jelű közúti közlekedési területet, mely nyomvonalának korrekciója szükséges a kötöttpályás közlekedési terület bővítése kapcsán.

KLÍMAVÁLTOZÁS MÉRSÉKLÉSÉNEK ELŐSEGÍTÉSE

A Pest Megyei Területrendezési Terv (PMTrT) Dabas várost a klímaváltozásnak fokozottan kitett területek övezetébe sorolja. A PMTrT 12.§-a szerint a településrendezési eszközök módosítása során előírásokat kell megfogalmazni a vizek helyben tartására és felhasználására, a zöldfelületek bővítésére, az árnyékolt felületek növelésére. Ezen szempontokat a terület szabályozása során érvényesíteni szükséges, azonban jelen módosítás meglévő vasútvonal rekonstrukciójának megvalósítását segíti elő, mely beruházás során a teljes vasútvonal részbeni kétvágányúsításával, villamosításával és a pálya korszerűsítésével a kötöttpályás közlekedés használatát kedvezőbb helyzetbe hozza, mely környezetbarátabb közlekedési forma a közúti közlekedéssel szemben.

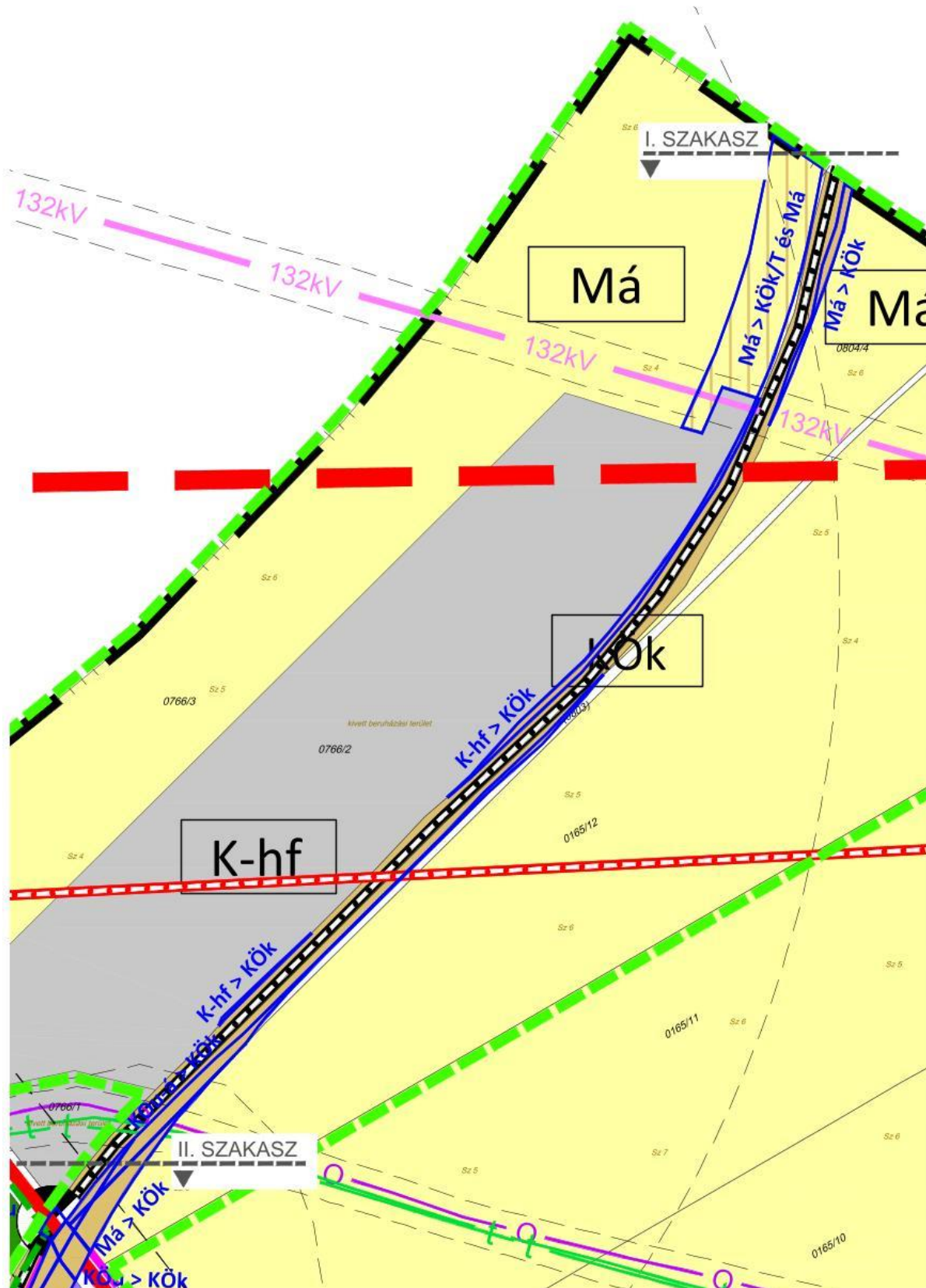
A hatályos DÉSZ tartalmaz előírásokat a vizek helybentartására, az egyes övezetekben belül kialakítandó minimális zöldfelületek mértékére, míg a zöldfelületek kialakításának módjáról a településképi rendelet rendelkezik. Az engedélyezési terv tartalmazza a tervezett közlekedési létesítmény kialakításának részletes műszaki terveit, a DÉSZ előírásainak kiegészítése, módosítása a beruházás megvalósítása kapcsán nem indokolt.

3.3.4. SZERKEZETI TERVLAP MÓDOSÍTÓ JAVASLATA

A Településszerkezeti terv mellékletének kiegészítése és módosítása szükséges a tervezett területfelhasználás váltással, valamint a megszüntetésre kerülő meglévő szintbeni közúti csomópontok és a tervezett szerkezeti jelentőségű települési gyűjtőút nyomvonalának módosítása kapcsán.

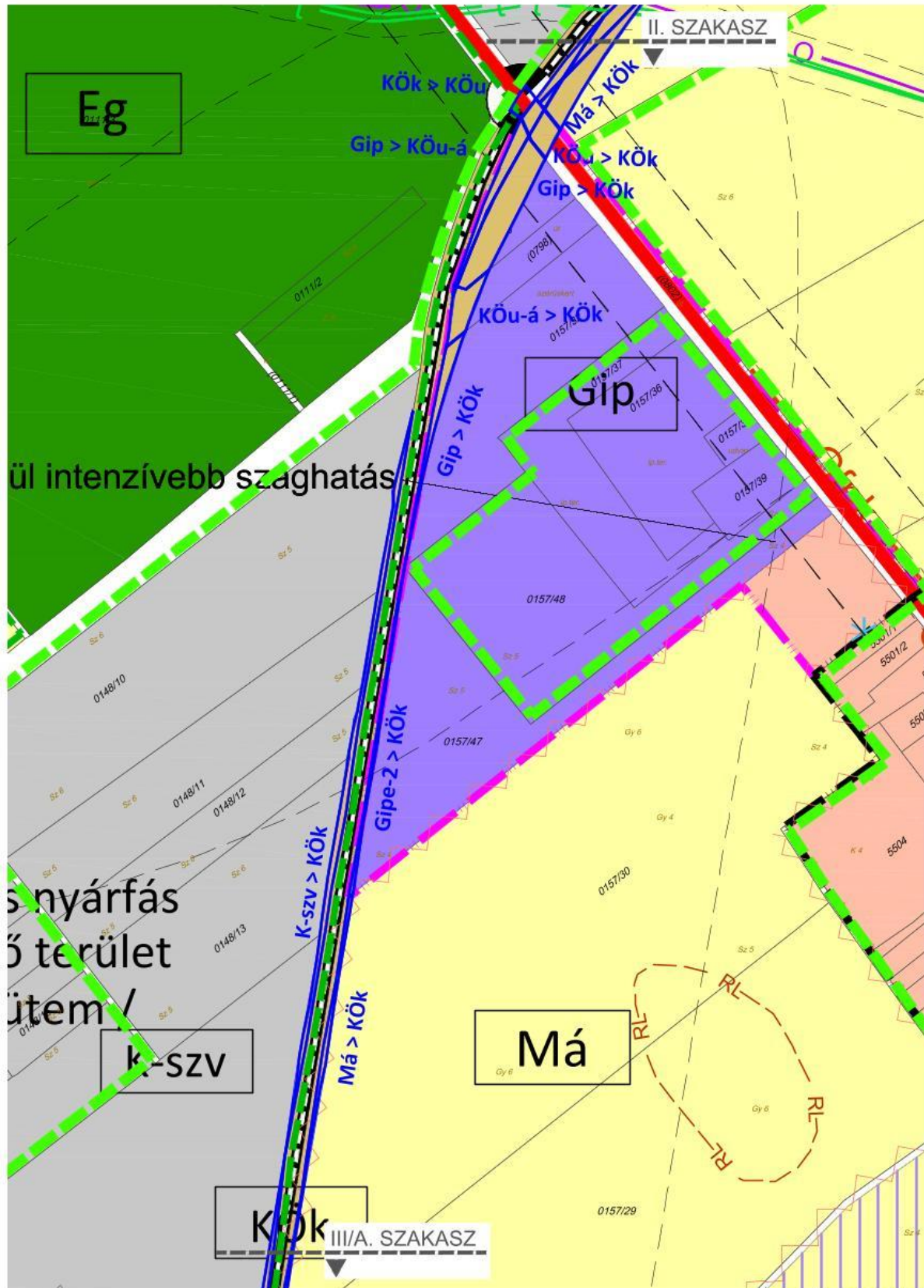
A következő oldalakon bemutatott térképrészletek szerint módosul a településszerkezeti terv 1. mellékletét képező Szerkezeti tervlap, melyek tervlap részletek tartalmazzák az érintett területek területfelhasználás váltását. A tervlapon világos zölddel került lehatárolásra jelen módosítással érintett területek határa, míg sötét zölddel került lehatárolásra a folyamatban lévő szennyvíztisztító fejlesztésével érintett terület, melyen belül a még el nem fogadott, tervezett szerkezeti elemek láthatók.

137

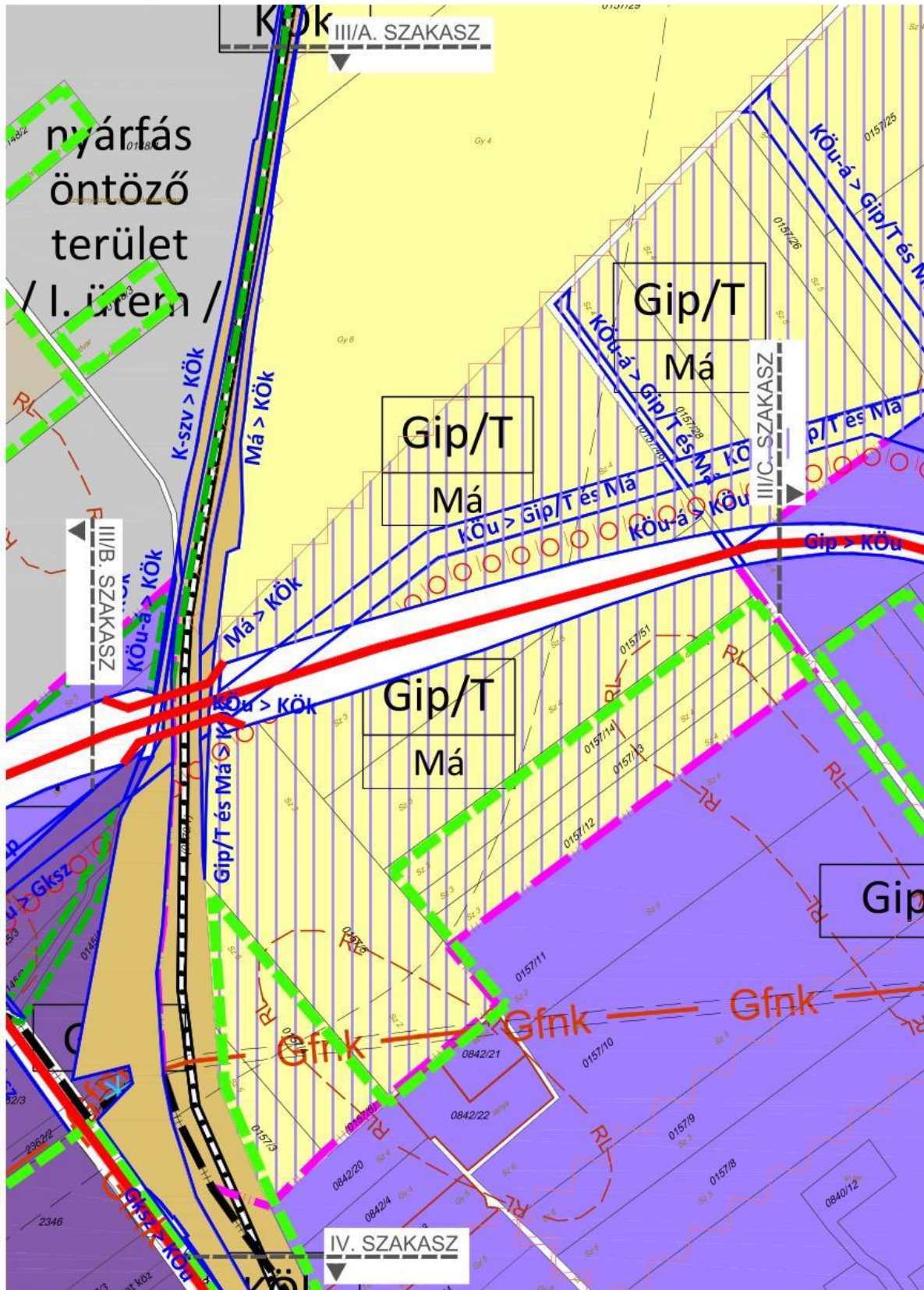


138

a tervezett szerkezeti tervlap kivonata a TFH váltással megjelenítve
(I. szakasz)

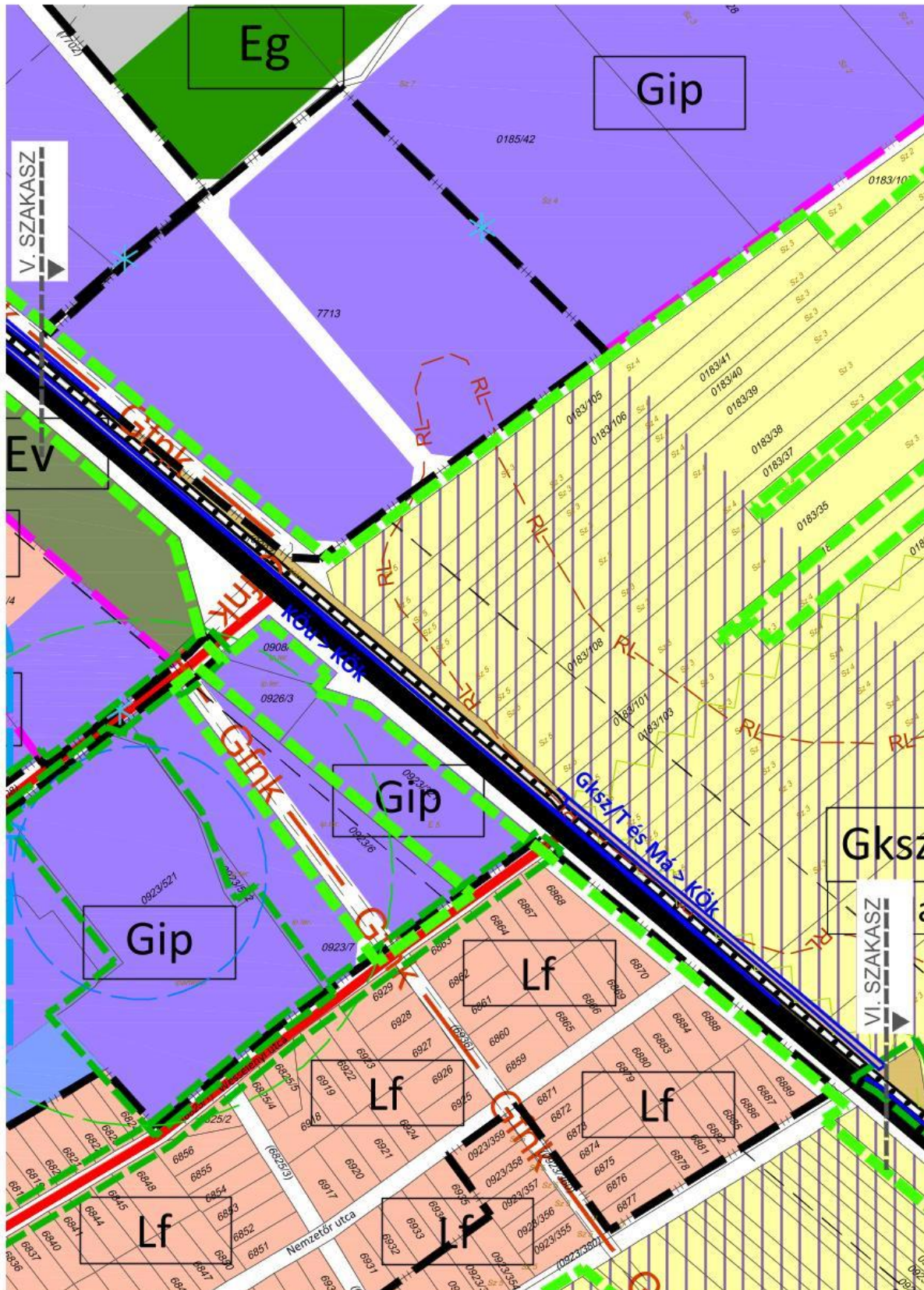


a tervezett szerkezeti tervlap kivonata a TFH váltással megjelenítve
(II. szakasz)



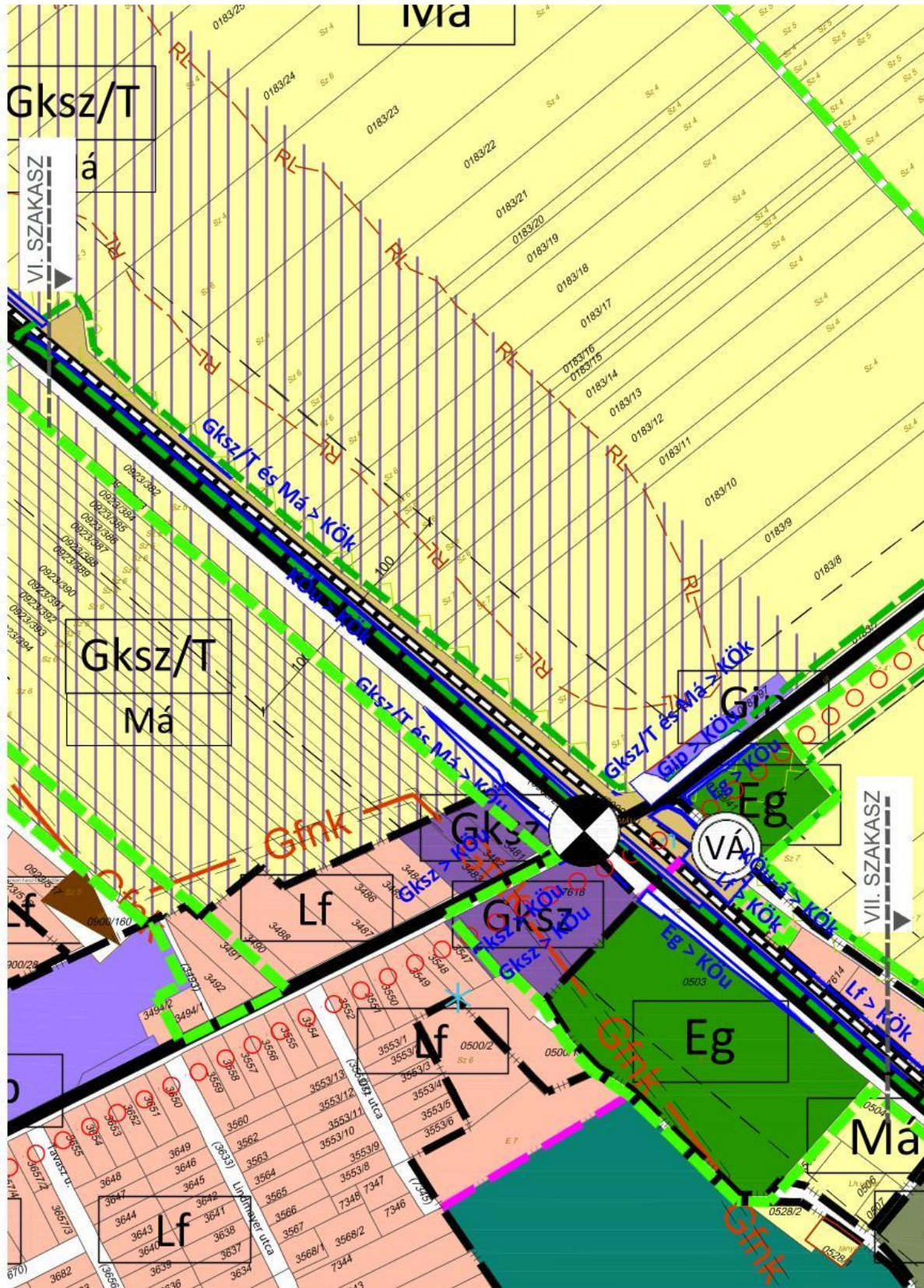
140

a tervezett szerkezeti tervlap kivonata a TFH váltással megjelenítve
(III/A. szakasz)

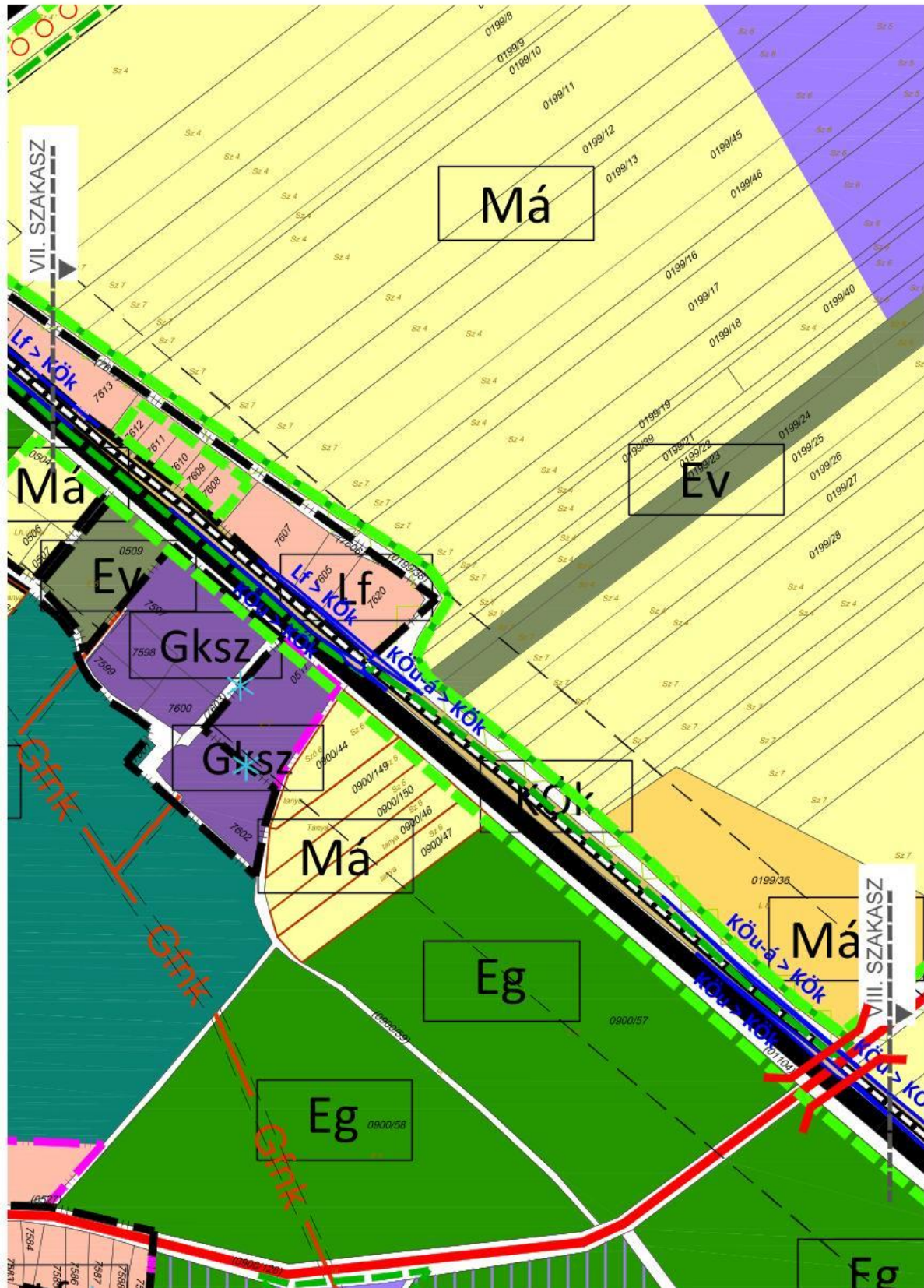


144

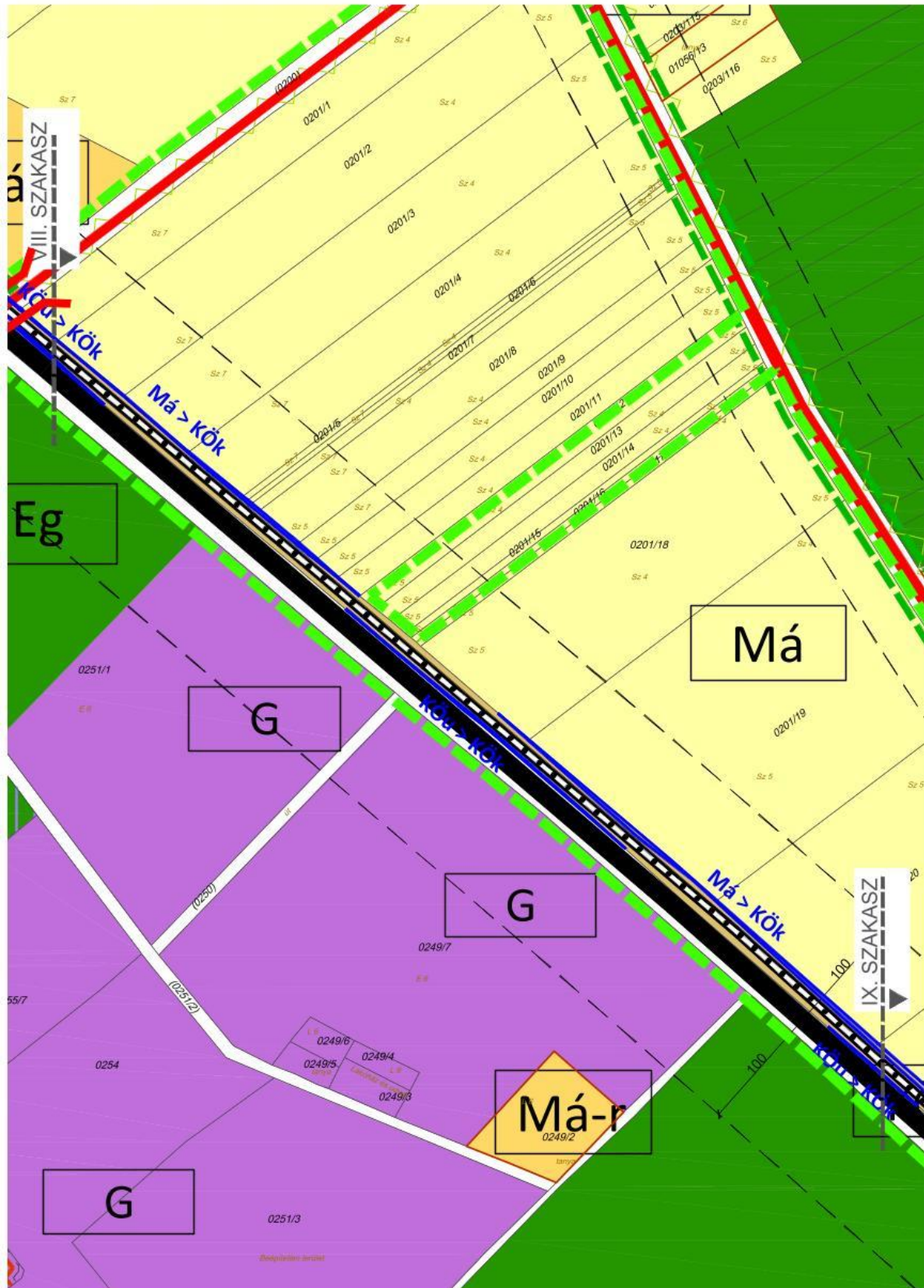
a tervezett szerkezeti tervlap kivonata a TFH váltással megjelenítve
(V. szakasz)



a tervezett szerkezeti tervlap kivonata a TFH váltással megjelenítve
(VI. szakasz)



a tervezett szerkezeti tervlap kivonata a TFH váltással megjelenítve
(VII. szakasz)



a tervezett szerkezeti tervlap kivonata a TFH váltással megjelenítve
(VIII. szakasz)

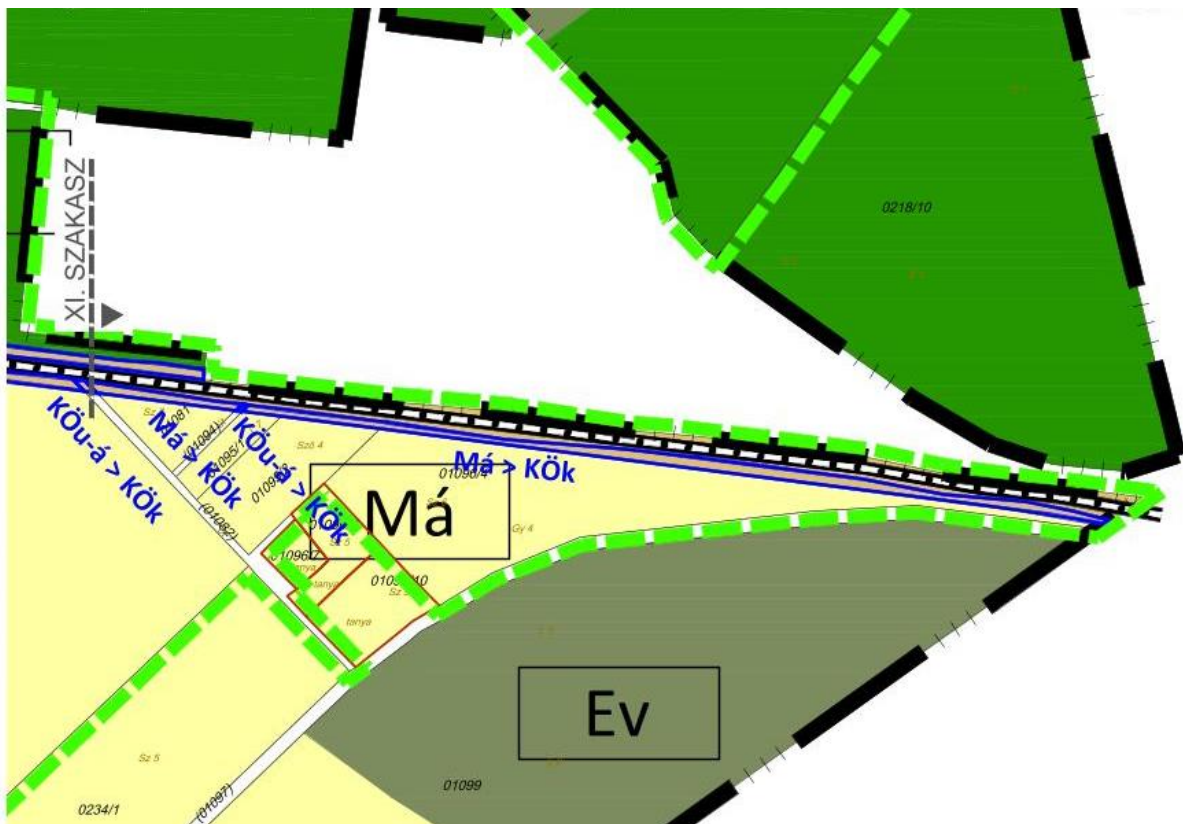


a tervezett szerkezeti tervlap kivonata aTFH váltással megjelenítve
(IX. szakasz)



a tervezett szerkezeti tervlap kivonata aTFH váltással megjelenítve
(X. szakasz)

149



a tervezett szerkezeti tervlap kivonata aTFH váltással megjelenítve
(XI. szakasz)

3.3.5. HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT ELŐÍRÁSAINAK MÓDOSÍTÓ JAVASLATA

A fejlesztés megvalósíthatósága érdekében a Helyi Építési Szabályzat előírásainak az alábbi szempontok szerinti módosítása szükséges:

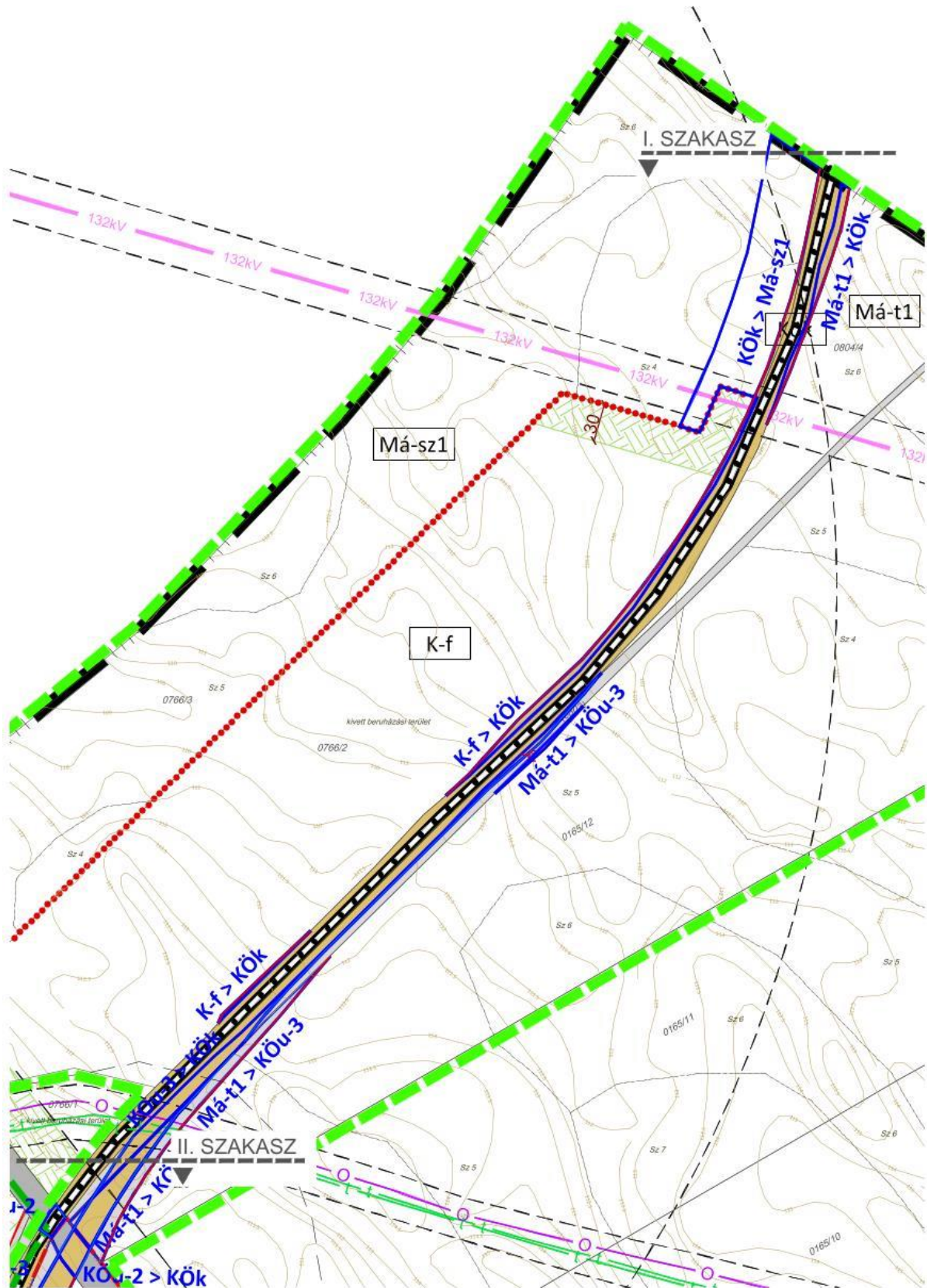
- Azon művelés alatt álló ingatlanok, melyek a vasútreakstrukcióval érintettek, a fejlesztés megvalósításáig a meglévő művelési ágának megfelelően továbbra is hasznosíthatók legyenek.
- Telekalakításra vonatkozó előírások módosítása a tervezett telekalaktás megvalósíthatósága érdekében úgy, hogy a kisajátítással jelenleg is hatályos építési övezetben, övezetben fennmaradó telekrész tervezett területe megfeleljen az övezeti előírások szerinti telekalakítási paramétereknek.
- Azon területek tekintetében, ahol a vasútreakstrukció szerinti kisajátítással érintett terület kisebb, mint az önkormányzati szándéknak megfelelő közlekedési terület lehatárolása, ott az Önkormányzat által megvalósításra kerülő terület rész „közlekedés céljára fenntartott” területként kerül megjelenítésre a telekalakítás megvalósíthatósága érdekében.

3.3.6. SZABÁLYOZÁSI TERVLAP MÓDOSÍTÓ JAVASLATA

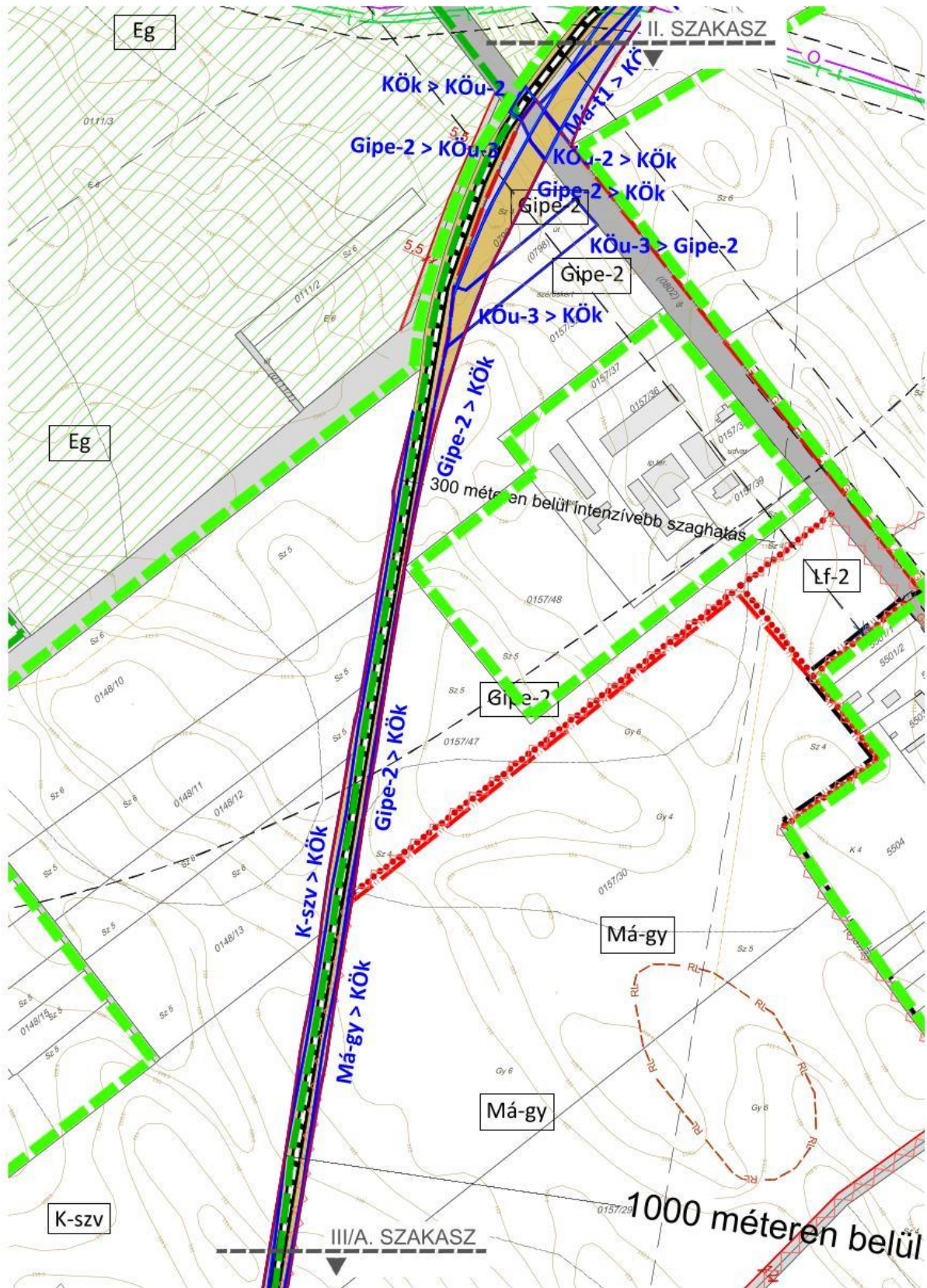
DÉSZ MELLÉKLET EINEK MÓDOSÍTÁSA

A DÉSZ 1. mellékletének SZT-9, SZT-13, SZT-18, SZT-19 és SZT-24 jelű szabályozási tervlapjainak a módosítása javasolt a következő oldalakon bemutatott térképrészletek szerint, melyek tartalmazzák az érintett területek övezetváltását. A tervlapon világos zölddel került lehatárolásra jelen módosítással érintett telkek területének határa, míg sötét zölddel kerültek lehatárolásra a folyamatban lévő módosítással érintett területek, melyeken belül a még el nem fogadott, tervezett szabályozási elemek láthatók.

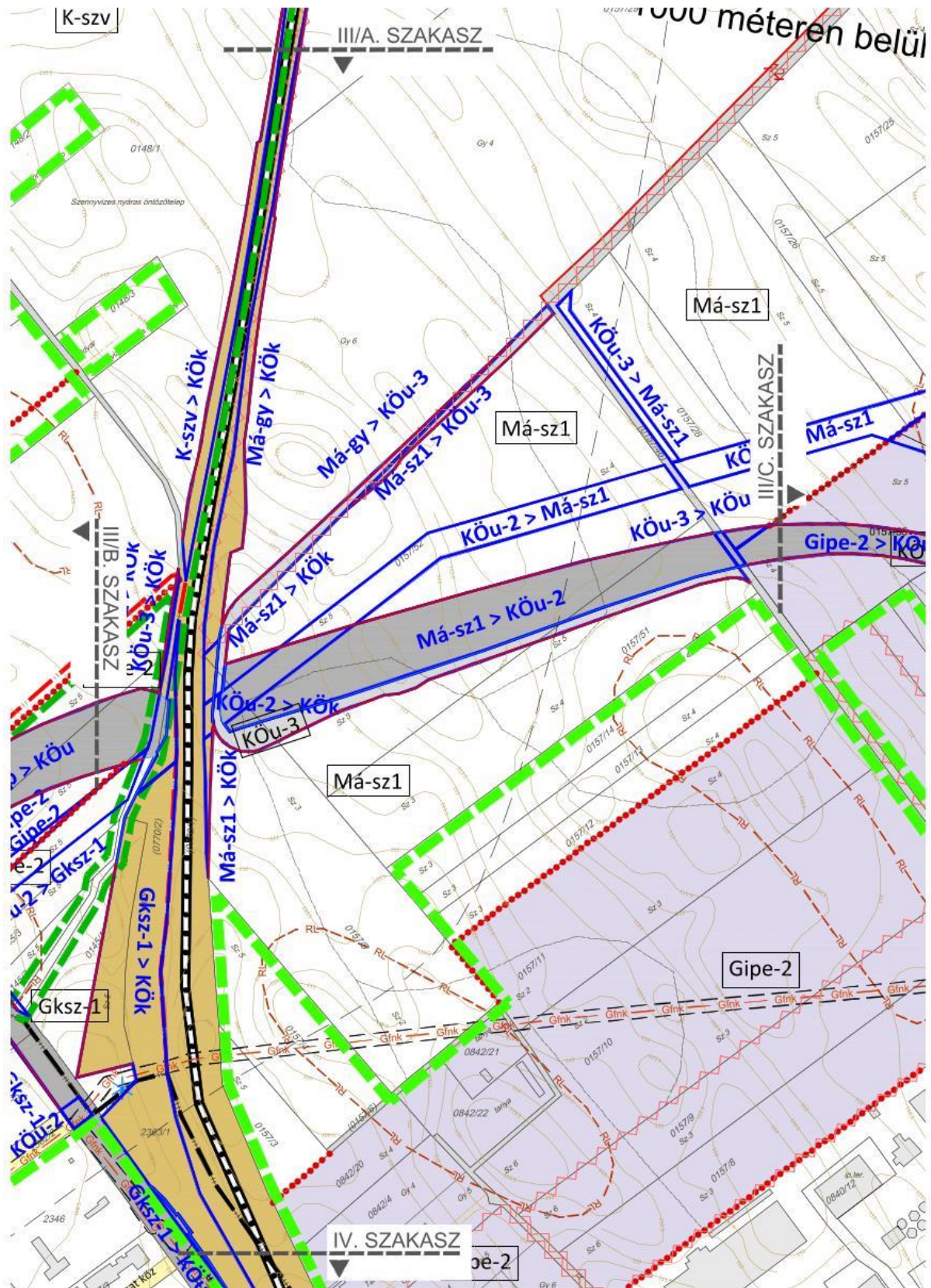
150



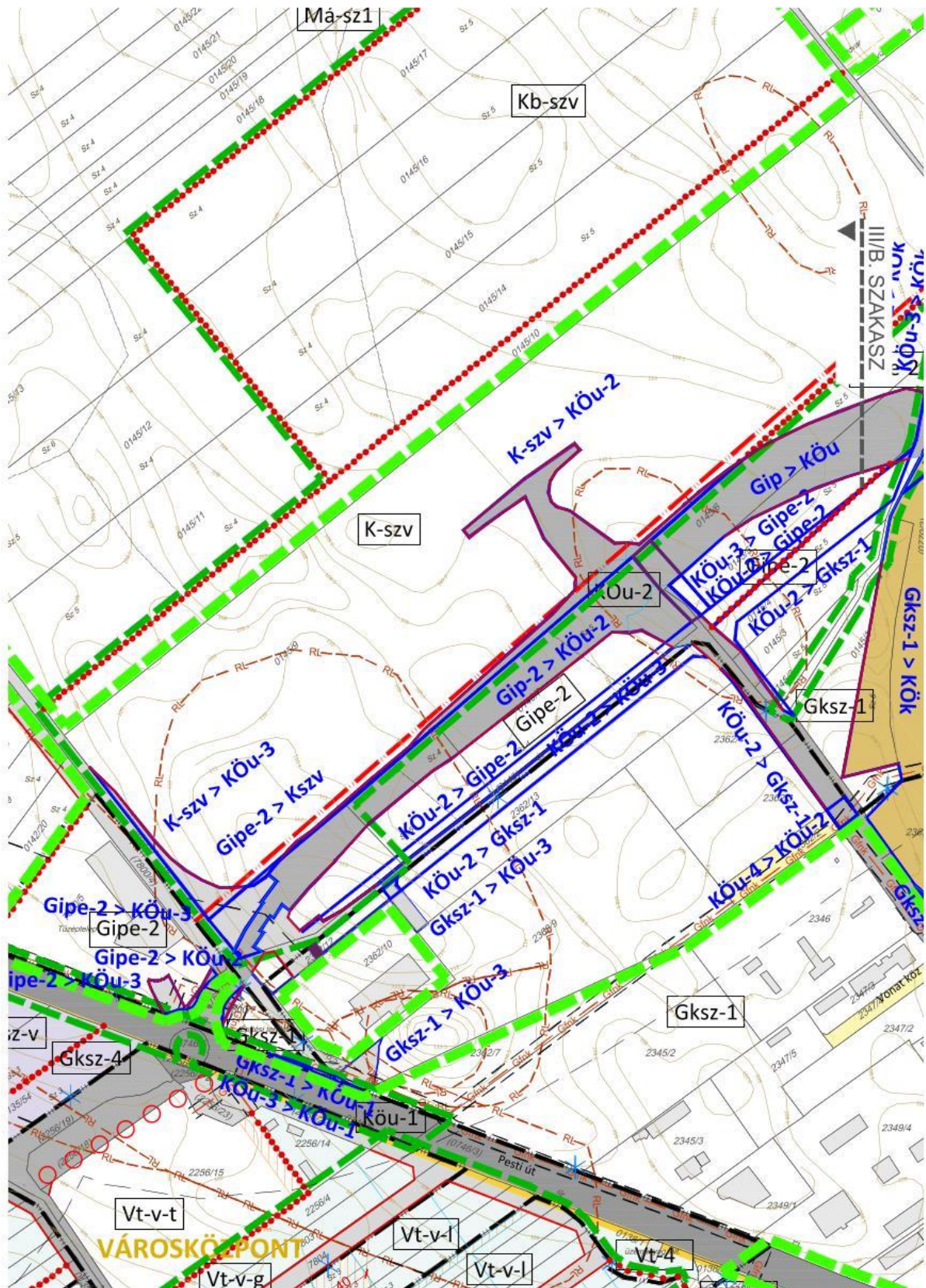
a tervezett szabályozási tervlap kivonata az övezeti váltással megjelenítve
(I. szakasz)



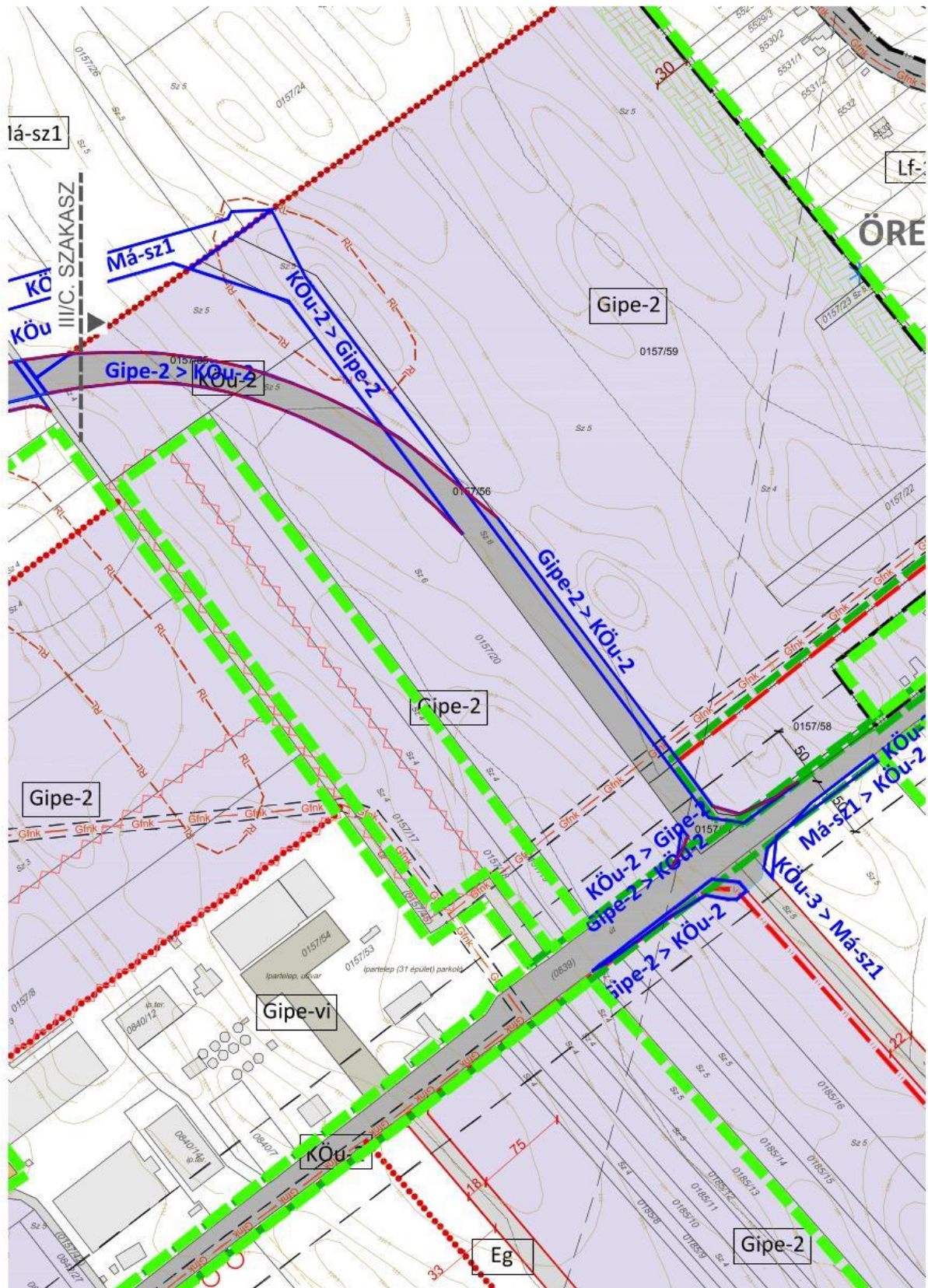
a tervezett szabályozási tervlap kivonata az övezeti váltással megjelenítve
(II. szakasz)



a tervezett szabályozási tervlap kivonata az övezeti váltással megjelenítve
(III/A. szakasz)



a tervezett szabályozási tervlap kivonata az övezeti váltással megjelenítve
(III/B. szakasz)

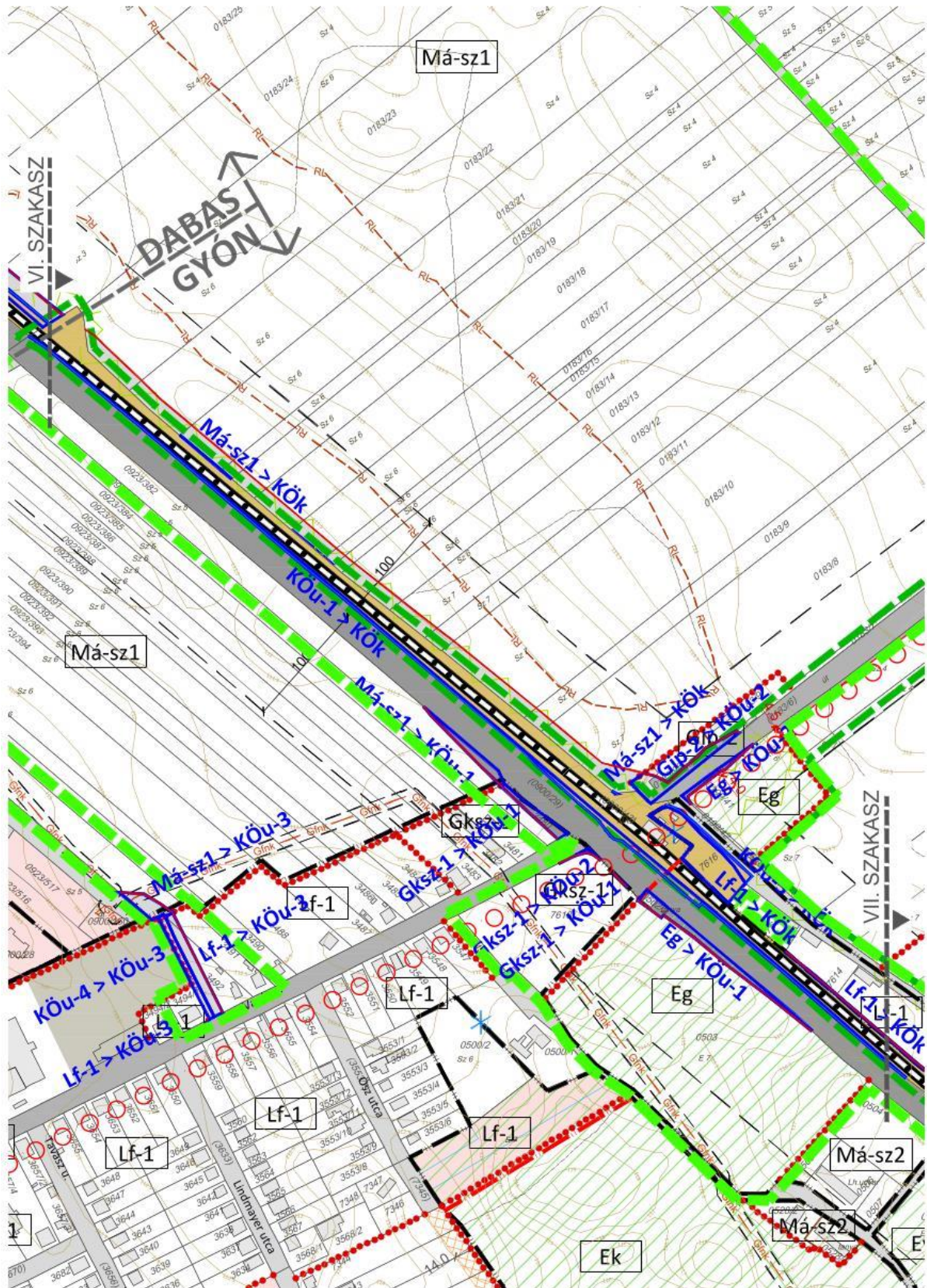


155

a tervezett szabályozási tervlap kivonata az övezeti váltással megjelenítve
(III/C. szakasz)



a tervezett szabályozási tervlap kivonata az övezeti váltással megjelenítve
(V. szakasz)



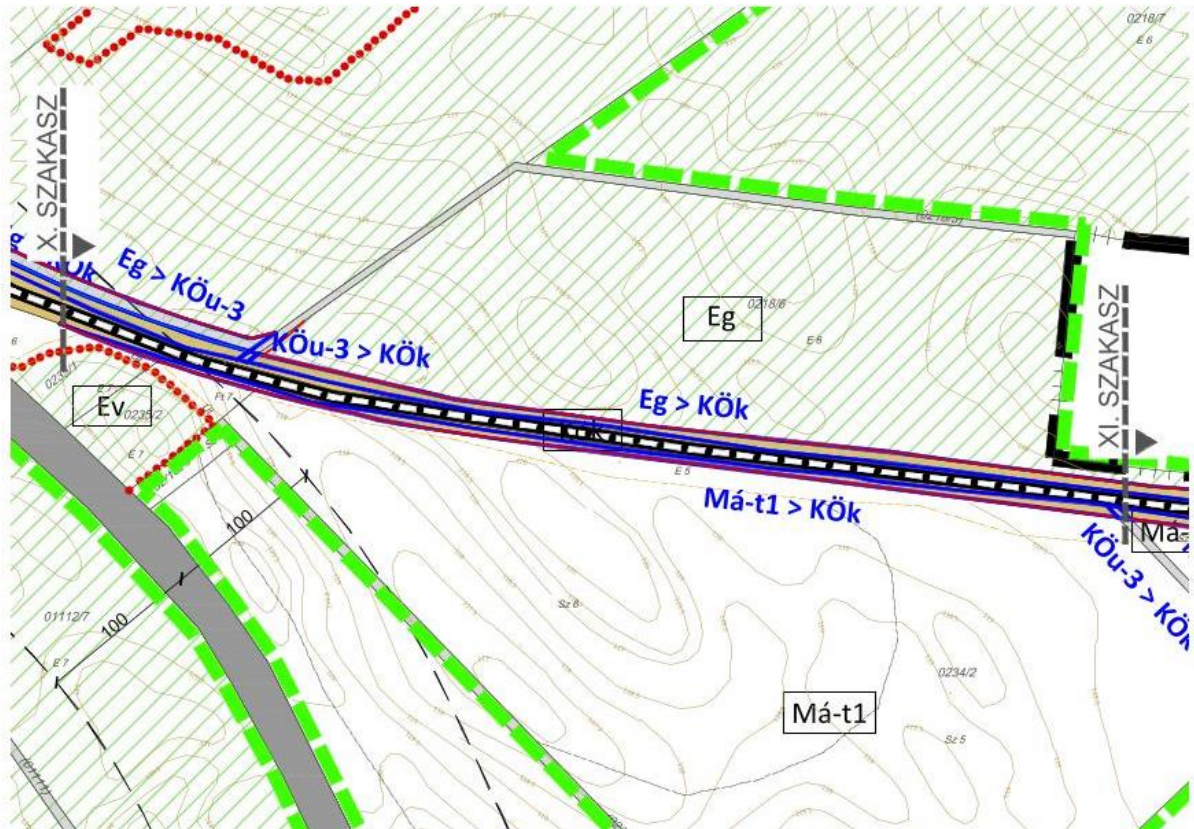
a tervezett szabályozási tervlap kivonata az övezeti váltással megjelenítve
(VI. szakasz)



a tervezett szabályozási tervlap kivonata az övezeti váltással megjelenítve
(VII. szakasz)

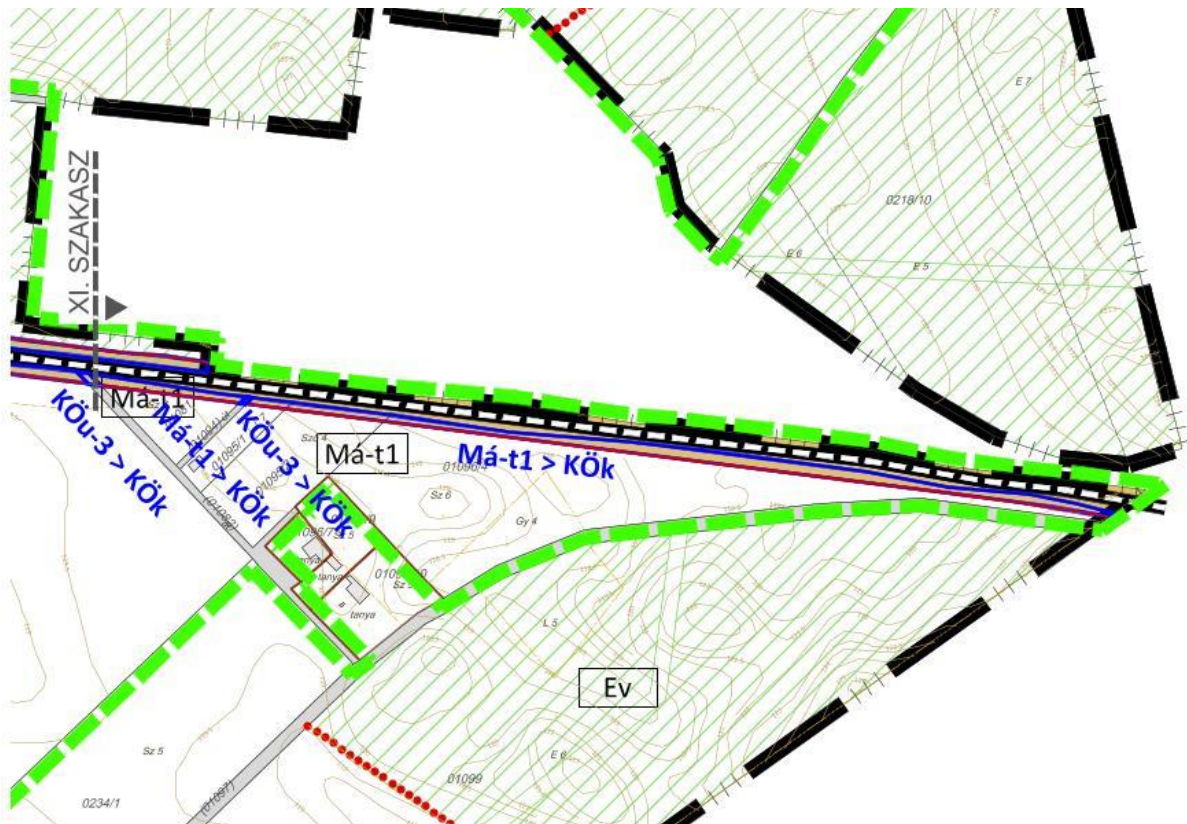


a tervezett szabályozási tervlap kivonata az övezeti váltással megjelenítve
(IX. szakasz)



a tervezett szabályozási tervlap kivonata az övezeti váltással megjelenítve
(X. szakasz)

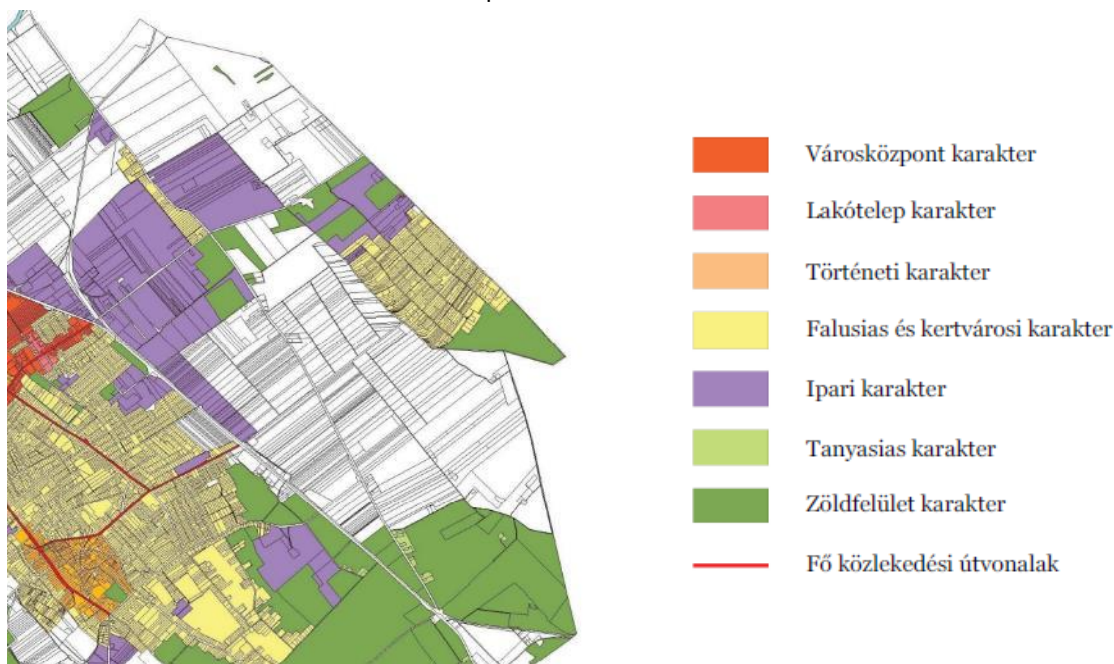
162



a tervezett szabályozási tervlap kivonata az övezeti váltással megjelenítve
(XI. szakasz)

3.4. DABAS VÁROS TELEPÜLÉSKÉPI ARCULATI KÉZIKÖNYVE

A 2018-ban készített Dabas Város Településképi Arculati Kézikönyve (TAK) a település közigazgatási területét 8 eltérő karakterű településrészre bontja. A fejlesztéssel érintett terület Ipari, Zöldfelület karakter elnevezésű eltérő karakterű településrész területébe tartozik.



eltérő karakterű településrészek (TAK)

163

A TAK vonatkozó leírása az érintett Ipari és Zöldfelületi karakter területre vonatkozóan:

„Dabason az ipari jellegű létesítményeknek, épületeknek az Ipari park ad helyet. Ez a Sári településrészen található, amely a körforgalomból közelíthető meg. Ez a város legfiatalabb ipari területe és egyben a legnagyobb kiterjedésű is. Az ide települt vállalkozások építései vegyes megjelenési arculatot eredményeztek. Leginkább a funkcionalitás jellemző az itt felépült épületekre. Gazdasági, kereskedelmi, szállítmányozási funkcióval rendelkező csarnokok, szerelő üzemek, raktárak, lerakatok és kiszolgáló épületek alkotják az érintett területet. A terület további beépülése a jövőben várható.

Közterület

- Jó megközelíthetőség.
- Tervezett egyes vonalvezetésű és megfelelő szélességű utak.
- Megfelelő árokrendszer, vízvezetés.

Telek

- Szabadon álló beépítési mód.
- Belső technológiai rend által meghatározott (útvonalak, depó, stb.)
- Változó területű zöldterületek.
- A telkek mérete változó, többnyire kis és nagyméret között változik.

Épület

- Funkcionalista tömegalakítás.
- Lapos és alacsony hajlásszögű tetők megjelenése.
- Technológia által meghatározott épületmagasság.
- Anyaghasználatra a téglá, fém, üveg a meghatározó.
- Színekben a kerámia, szürke, zöld és kék szín jellemző.

(...)

Dabas zöldterületei lehetőséget biztosítanak a kikapcsolódásra, szórakozásra.

Legjelentősebb területek:

- Sári - Zarándok út, pihenő erdő.
- Felsődabas - kegyeleti parkok.
- Alsódabas - Szent István tér, Jubileumi park, kegyeleti parkok.
- Gyón - Főtér, Evangélikus templomudvar, kegyeleti parkok.

Érdeemes tájékozódni, hogy az említett helyszíneken milyen történeti emlékek, növény különlegességek és állatfajok élnek. Izgalmas és kellemes időtöltést jelent, ha természetes környezetben töltjük a szabad időnket."

A TAK általános ajánlásokat tartalmaz az építészeti jellemzőkre, a táji és zöldfelületekre, a közlekedési területekre, a közművekre, a reklámokra és a tájékoztató táblákra. Az Ipari karakterű területekre önálló építészeti útmutató nem készült.

A területrendezési eszközök módosítás során a 142-es vasútvonal fejlesztésének megvalósíthatósága érdekében területfelhasználás váltás történik. **A gazdasági területek területi mértékének csökkenése kapcsán a településképi arculati kézikönyv módosítása javasolt, az eltérő karakterű településrészek terület lehatárolásának pontosításával.**

A TAK módosítása külön tervezési feladatként valósítható meg, jelen tervezési feladat során csak a településrendezési eszközök módosítására van lehetőség.

3.5. TELEPÜLÉSKÉP VÉDELMEÉRŐL SZÓLÓ RENDELET

A településképi követelmények tekintetében a településkép védelméről szóló önkormányzati rendelet az irányadó. A TKR általánosságban és külön az egyes övezetekre vonatkozóan határoz meg településképi követelményeket. A vasútvonal lakóterületek, gazdasági-, ipari területek, különleges területek, mezőgazdasági- erdő-, zöldterületek és tanya telkek területei között halad el, érintve ezen területeket a vasútvonal rekonstrukciója során (kisajátítással érintett területek). A fejlesztés kapcsán a településrendezési eszközökben KÖK jelű vasúti terület területfelhasználás és övezet kerül kijelölésre, mely övezet kapcsán egyedi, csak erre az övezetre vonatkozó településképi követelményeket a TKR nem határoz meg, így a rekonstrukció által érintett területen belül az általános és a műszaki berendezésekre vonatkozó településképi követelményeket kell figyelembe venni.

164

„IV. Fejezet

ÁLTALÁNOS TELEPÜLÉSKÉPI KÖVETELMÉNYEK

12. § (1) Az egész város területén az épületek átalakítása, bővítése, felújítása, utólagos hőszigetelése esetén a homlokzatok egységes anyag és színhasználattal képezhetők a megfelelő építészeti összhang megteremtésével. Nem megengedett a közterületről látható eltérő anyaghasználat és színezés, eltérő anyagú és osztású nyílászáró csere, erkély vagy loggia eltérő beépítése, eltérő tetőhéjazat alkalmazása.

(2) Új épületek építése, a meglévő épületek bővítése, felújítása, helyreállítása, átalakítása és korszerűsítése csak a település építési hagyományainak megfelelő megjelenéssel és a környezetükkel összhangban történhet.

(3) A fő funkciójú épület homlokzatain nem alkalmazható anyagok:

a. bitumenes hullámlemez,

b. hullámpala

(4) Az épületek homlokzatán és tetőfelületén a tájidegen színeket (kék, lila, piros, rikító sárga, rózsaszín stb.) tilos alkalmazni.

(5) Saroktelken elhelyezendő épület esetében mindkét közterület felé néző homlokzatot főhomlokzatként kell kialakítani.

(6) A 16 méternél kisebb szabályozási szélességű közterületek kereszteződéseinél a telek sarokpontjától számított 6-6 méteren belül – az ún. „látóháromszögbe” eső szakaszon – a kerítéseket 0,8 méter feletti teljes magasságukban átláthatóan, nem tömör kivitelben kell kialakítani. Ezen szakaszokon legfeljebb 80 cm magasra nyírt sövény tartható fenn.

(7) Egy ingatlanra egynél több gépkocsi behajtó csak indokolt esetben lehet.

- (8) Az ingatlan előtti közterületen bármilyen bontási vagy építési, burkolási munkát (árok, kapubeálló, járda, parkoló kialakítás, stb.) a közút kezelőjével előzetesen egyeztetni kell, és tulajdonosi, közútkezelői engedélyt kell kérni a 10. számú melléklet alapján.
- (9) Közterületen az ingatlanok előtt korábban engedéllyel vagy engedély nélkül épült járdák, kapubejárók, burkolt árkok, parkolók a közösségi cél (egységes járda, kerékpárút, vízelvezetés stb.) érdekében, az Önkormányzat átépítheti, elbonthatja, átalakíthatja.
- (10) Ablakklíma és klíma-berendezés és kültéri egysége meglévő és új épület, épületrész építésének esetében csak a településképet nem zavaró módon helyezhető el.
- (11) Síktáblás napelen, vákuumsöves-, valamint síkkollektorok az építészeti környezethez illeszkedve:
- homlokzaton csak integrált módon, aktív építészeti elemként, a városképi megjelenést az épület egészébe komponálva,
 - magastető épületeken az épület ferde tetősíkjában (azzal megegyező dőlésszögben),
 - lapostető épületeken elsősorban az épület attikájának takarásában, vagy az épület formálásába építészetiileg beillesztve.
- (12) Kerítés utcai oldalon csak áttört kivitelű lehet, az utcai burkolt terepszinttől (útkoronától) mérve max. 80 cm lábazattal, max. 2,00 m magassággal.
- (13) Utcafronti pincegarázs max 15%-os meredekségű lejtővel létesíthető. Kiemelt földszinti garázs max 5 % emelkedővel létesíthető.
- (14) Előkert építési vonalát a környezethez igazítva kell meghatározni. Fontos a környezetbe illeszkedés.
- (15) Új telekosztások esetében az előkert mérete minimum 5 m, de maximum 10 m lehet.
- (16) Közterületen telepítendő növények esetében a 31/2017 (VIII.10.) a fás szárú növények védelméről, ültetéséről, gondozásáról szóló rendelet előírásait kell betartani. Tájidegen növények listája a 7. sz. mellékletben található meg.
- (...)

Reklámhordozóra, cégtáblára, üzletfelíratra, cégérre és egyéb műszaki berendezésekre vonatkozó településképi követelmények

165

- 18.§ (1) A vállalkozás használatában álló ingatlanon elhelyezett cégtábla, üzletfelirat, a vállalkozást népszerűsítő egyéb felirat és más grafikai megjelenítés (továbbiakban: üzletfelirat) az alábbi feltételek figyelembevételével helyezhető el:
- (2) Az üzletfelirat méretét, színét és elhelyezését az utcai homlokzaton a teljes homlokzattal együtt, egy egységként kell tervezni és kialakítani úgy, hogy azok szervesen illeszkedjenek a meglévő és tervezett épületek vízszintes és függőleges homlokzati tagolásához, a nyílászárók kiosztásához, azok ritmusához úgy, hogy együttesen összhangban legyenek az épület építészeti részletképzésével, színezésével, építészeti hangsúlyaival.
- (3) Új épület elhelyezésénél, meglévő épület átalakításánál, funkcióváltásánál, homlokzati felújításánál az intézmények cégereinek, hirdetőtábláinak méretét és elhelyezését a homlokzattal együtt kell kialakítani. Utólagosan cégér vagy hirdetőtábla a már kialakított homlokzat architektúráját figyelembe véve helyezhető csak el.
- (4) Kerítésen csak annak tagozásával összhangban, egységes elrendezéssel szabad elhelyezni.
- (5) A kihelyezett üzletfeliratok összfelületének nagysága nem haladhatja meg az érintett homlokzat, vagy kerítés felület 10%-át.
- (6) Üzletfelirat lombhullató és örökzöld fán nem helyezhető el.
- (7) Reklámhordozó, cégtábla, üzletfelirat, cégér és egyéb műszaki berendezés elhelyezését a közúti jelzésekkel, azok színével és formájával nem összetéveszthető módon kell kialakítani.

Közvilágításra és egyéb műszaki berendezésekre vonatkozó településképi követelmények

- 19.§ (1) El kell kerülni a hideg fehér fényű világítást, amely 500 nanométernél rövidebb hullámhosszúságú fényt tartalmaz: ennek megfelelően 3000K alatti érték javasolt a kültéri világítás színhőmérsékletére.
- (2) A világítótestek ernyőzése olyan legyen, hogy a fényt oda irányítsa, ahol arra szükség van. A fényeknek – még a díszvilágítás esetén is – lefelé kell irányulniuk. Így például a talajszintbe épített fényvetőket, melyek felfelé sugároznak el kell kerülni.

- (3)Az utcákat amennyire csak lehet egyenletesen, és amennyire csak lehet alacsony intenzitással világítsuk meg. Vidéki utakon a 0,3 cd/m³ fényűrűség elegendő, amely kb. 4 lux megvilágítással elérhető. Ez az EU útvilágítási szabványoknak (EN13201) megfelelő legalacsonyabb útosztály.
- (4)A Luther- és Kulturális negyedben törekedni kell a légkábelek földkábelre való cserélésére.”

A tervezett új vasúti pálya által érintett terület KÖk jelű területfelhasználásban kerül meghatározásra. A fejlesztési terület tekintetében a korábbiakban ismertetett általános és műszaki berendezésekre vonatkozó előírásokat kell továbbra is figyelembe kell venni.

A vasútvonal rekonstrukciójával összefüggésben a településrendezési eszközök módosítása kapcsán a TKR előírásainak kiegészítése, módosítása nem indokolt.

4. TERÜLETRENDEZÉSI TERVEKEL VALÓ ÖSSZHANG IGAZOLÁSA

Dabas Város településrendezési eszközeinek eseti módosítása kapcsán figyelembe kell venni a magasabb szintű területrendezési követelményeket, így vizsgálni szükséges az országos és a megyei területrendezési terveket, ezek:

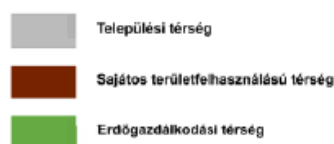
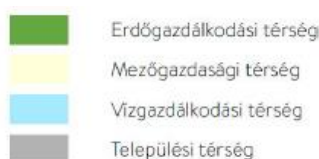
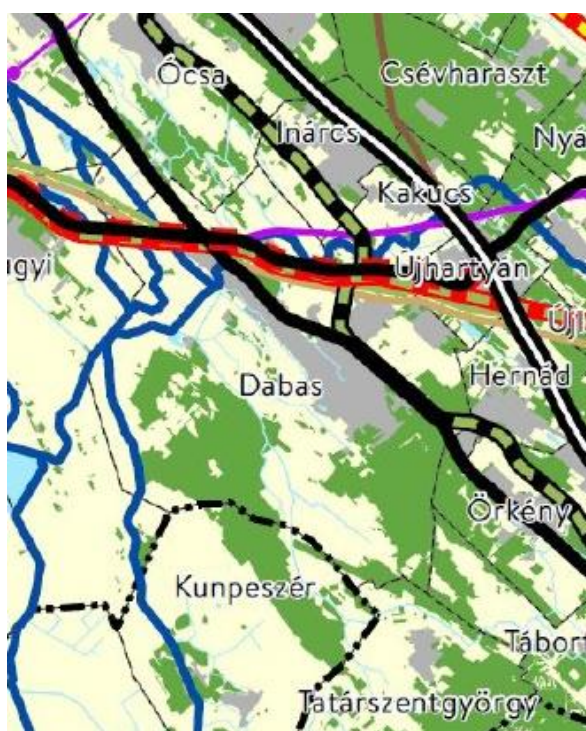
- A Magyarország és kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (a továbbiakban: Trtv.), melynek második része foglalja magába az Országos Területrendezési Tervet (OTrT).
- Pest Megye Önkormányzatának Közgyűlése 10/2020. (VI. 30.) önkormányzati rendelettel (PMTrT) fogadta el Pest megye területrendezési tervét, melyet szintén figyelembe kell venni Dabas vonatkozásában.
























A Trtv.-vel és a PMTrT-vel 2022-ben elkészült az összhang igazolás Dabas Város teljes közigazgatási területére, melyet a Településszerkezeti terv 5. melléklete tartalmaz.

4.1. A FEJLESZTÉSSEL ÉRINTETT TERÜLET ÖSSZEFOGLALÓ VIZSGÁLATA A TERÜLETRENDEZÉSI TERVEK VONATKOZÁSÁBAN

Az érintett vasútvonalat a területrendezési tervek tartalmazzák, mint 142-es számú egyéb országos törzshálózati vasúti pálya. A vasútvonal rekonstrukciójával érintett fejlesztési terület az OTrT és a PMTrT szerkezeti tervlapja szerint települési, mezőgazdasági és erdőgazdálkodási térség, valamint sajátos területfelhasználású térség területfelhasználási kategórián belül helyezkedik el.

167



	Gyorsforgalmi út (meglévő)		Mezőgazdasági térség
	Gyorsforgalmi út (tervezett)		Vízgazdálkodási térség
	Főút (meglévő)		Főút (meglévő)
	Főút (tervezett)		Főút (tervezett)
	Nagysebességű vasútvonal (tervezett)		Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya (meglévő)
	Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya (meglévő)		Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya (tervezett)
	Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya (tervezett)		Térségi kerékpárút-vonal (meglévő)
	Kőolajszállító vezeték (meglévő)		Térségi kerékpárút-vonal (tervezett)
	Termékvezeték (meglévő)		Országos jelentőségű csatorna (meglévő)
	Országos jelentőségű csatorna (meglévő)		400 kV-os átviteli hálózati távvezeték (meglévő)
			Termékvezeték (meglévő)
			Földgázszállító vezeték (meglévő)
			Térségi hulladék-kezelő (meglévő)

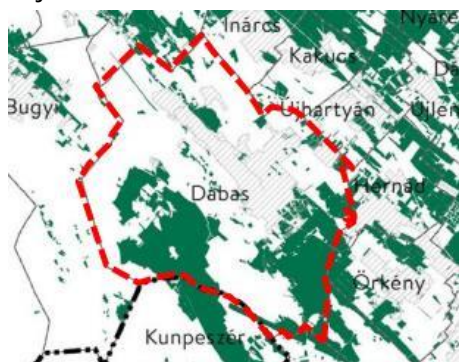
OTrT Szerkezeti Tervlap kivonata

PMTTrT Szerkezeti Tervlap kivonata

A fejlesztési területen belül az országos és a térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózat elemei közül az alábbiak érintettek:

- tervezett egyéb országos törzshálózati vasúti pályát (Budapestet délről kerülő vasútvonal (Vo): Szárliget – Szár – Bodmér – Vértesacsa – Vereb – Baracska – Ercsi – Szigetmonostor – Kiskunlacháza – Bugyi – Dabas – Újhartyán - Ceglédbercel),
- meglévő 5. sz. főutat (Budapest – Dabas – Kecskemét – Kiskunfélegyháza – Szeged – Röske – (Szerbia),
- tervezett 100. sz. főutat (Bicske térsége (M1) – Százhalombatta – Újhartyán (M5),
- meglévő 4604 j. mellékút ((Budapest – Ócsa) – Inárcs – Dabas),
- meglévő 4606 j. mellékút (Káva – Pilis – Újlengyel),
- meglévő 52108 j. mellékút (Dabas – Belsőmántelek),
- meglévő térségi ellátást biztosító 132 kV-so elosztó hálózat ((Ócsa) – Újhartyán – (Lajosmizse)),
- meglévő kőolajszállító vezeték (Algyő – Pálmonostora – Kecskemét – Pusztavacs – Százhalombatta),
- meglévő termékvezeték (Százhalombatta – Ócsa – Cegléd – Szajol),
- meglévő földgázelosztó vezeték (Újhartyán – Dabas).

A fejlesztéssel érintett területet az alábbi országos és megyei övezetek érintik:



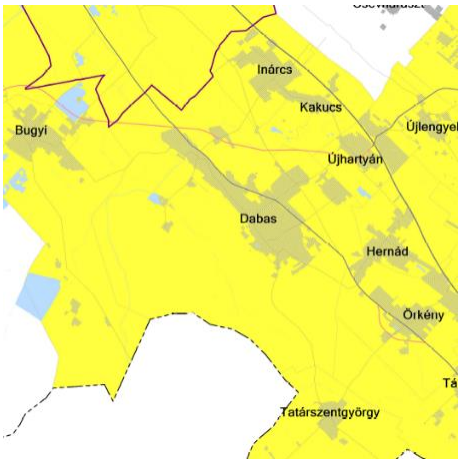
3. Erdők övezete
(Trtv. 29.§)

Érinti a 0199/41, 0199/42, 0201/22, 0215/4, 0218/11 és a 0218/6 hrsz.-ú telkeket.



3. Erdőtelepítésre javasolt terület övezete
(MvM rendelet 3.§)

Érinti a 01074, 0183/31-32, 0201/19-21 hrsz.-ú telkeket.



5. Klímaváltozásnak fokozottan kitett területek övezete
(PMT rT 12. §)

A település teljes területét érinti.

169

4.2. A TERÜLETRENDEZÉSI TERVEKNEK VALÓ MEGFELELÉS

Az érintett térségi területfelhasználások, valamint térségi és megyei övezetek területén belül többek között KÖk jelű kötöttpályás közlekedési terület és KÖu jelű közúti közlekedési terület területfelhasználás kerül kijelölésre, mely területfelhasználás módosítás tekintetében önálló, a területrendezési tervekkel való összhang igazolás fejezet kerül elkészítésre a záró szakmai véleményezési szakaszra.

II. MELLÉKLETEK

5. 227/2023. (VII. 20.) KT. HATÁROZAT ÉS FŐÉPÍTÉSZI FELJEGYZÉS

DABAS VÁROS ÖNKORMÁNYZATÁNAK KÉPVISELŐ TESTÜLETE Dabas, Szent István tér 1/b.

Szám: HIV/12-208/2023.

KIVONAT

Készült: Dabas Város Önkormányzatának Képviselő- testülete 2023. július 20-án megtartott ülésének jegyzőkönyvéből

Kihagyva a kihagyandót.

A Képviselő-testület 7 igen (egyhangúlagos) szavazattal az alábbi határozatot hozza:

227/2023. (VII.20.) számú ÖK. HATÁROZAT

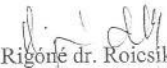
Dabas Város Önkormányzat Képviselő-testülete, az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. melléklet 2.1.26. pontja szerint **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közigazgatási hatósági ügyé nyilvánított, „A 142. számú vasútvonal, Kőbánya-Kispest-Lajosmizse-Kecskemét szakasz rekonstrukciója.”** című projekt megvalósítás érdekében az alábbiakról dönt:

1. a 1997. évi LXXVIII. törvény (Étv.) 60.§ (9) bekezdése figyelembevételével Dabas hatályos településrendezési eszközeinek eseti módosítása szükséges,
2. az Étv. 7. § (3) bekezdés e) pontjában foglalt kötelezettségnek eleget téve dönt arról és igazolja, hogy amennyiben az 1. pont szerinti településrendezési eszköz módosítás során – kizárólag a projekttel összefüggésben - új beépítésre szánt terület kijelölés válik indokolttá, amnyiban az új beépítésre szánt területeit csak olyan *használati célra növeli, amilyen célra a település már beépítésre kijelölt területén belül nincs megfelelő terület, mivel az új beépítésre szánt terület kijelölése nemzetgazdasági szempontból kiemelt projekt megvalósításával összefüggésben vált indokolttá.* Az új beépítésre szánt területek kijelölésének részletes indokolását és alátámasztását a településrendezési eszközök tervezete kell, hogy tartalmazza.
3. az 1. pont szerinti településrendezési eszköz megalapozó vizsgálatának és alátámasztó javaslatának tartalmát a határozat 1. mellékletét képező Főépítési Feljegyzés szerint elfogadja.

A Képviselő-testület felkéri a Polgármestert az 1. pontban meghatározott településrendezési eszközök eseti módosításával kapcsolatban, Dabas Város Önkormányzata (mint Megrendelő), a **RING Mérnöki Iroda Tervező, Szolgáltató Kft.** (mint célmegvalósító és költségviselő) és az **APERTE Studio Kft.** (mint Tervező) közötti háromoldalú tervezési szerződés megkötésével, továbbá a kapcsolódó településrendezési feladatok ellátásával, ezen belül kiemelten a településrendezési eljárás kezdeményezésével.

Felelős: polgármester
Határidő: azonnal

Kmft.


Rigóné dr. Roicsik Renáta
jegyző




Kőszegi Zoltán
polgármester