



Váci Polgármesteri Hivatal
Műszaki Osztály – Főmérnöki Iroda

Napirend:

ELŐTERJESZTÉS

Vác Város Önkormányzat Képviselő-testület Gazdasági és Városfejlesztési Bizottság
2024. év szeptember 11. napi ülésére

Szám: 12/65-11/2024.
Tárgy: Vác, Deákvár városrész tehergépjármű-forgalom korlátozás
bevezetése az elkészült döntés előkészítő tanulmányterv alapján

Melléklet: GVB határozat 1 oldal + 38 oldal (docadmin)

Előterjesztő: Csontó Judit Mónika osztályvezető
Készítette: Kovacsics József műszaki ügyintéző
Előadó: -

Előzmény/korábbi
döntés: 151/2024.(V.08.) sz. GVB határozat
Terjedelem: 41 oldal

Bizottsági tárgyalások: -

Döntéshozatal módja: nyilvános ülés (Mötv. 46. § (1))
egyszerű többség (Mötv. 47. § (2))

Törvényességi
véleményezésre bemutatva

dr. Bartók-Palotai Hajnalka
Jogi osztály ov.

Törvényességi észrevétel: dr. Zsida Szilvia Jegyző

Nincs / az alábbi:

Véleményezésre
megkapta:

Kökény Szabolcs Pénzügyi és Adó Osztály
osztályvezető

Véleményezésre
megkapta:

Matkovich Ilona Zsuzsanna Polgármester

V á c a D u n a k a n y a r s z í v e

Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Bizottság!

A Váci Polgármesteri Hivatal Műszaki Osztálya megrendelésére elkészült a Vác Deákvár városrész és környezetében bevezetendő átmenő teherforgalom korlátozására vonatkozó javaslatokat tartalmazó, 2/2023 munkaszámú döntéselőkészítő tanulmányterv. A tanulmány jelen előterjesztés mellékletét képezi.

A súlykorlátozás célja a deákvári utak megóvása, a jelentős por- és zajszenyezés megakadályozása, a Deákváron áthaladó teherforgalom csökkentése, valamint az erre a területre célforgalom nélkül behajtani szándékozó tehergépjárművek kitiltása.

A tanulmány a Deákváron kialakítandó teherforgalmi korlátozások három ütemben történő bevezetését javasolja. A Közlekedési Munkacsoport több ülésén foglalkozott a tehergépjármű forgalom korlátozásával és javaslatokat tett, melyek többsége bekerült a tanulmányba.

Az első ütem előre lett hozva az elkészült Deákvári főtéren elkészült új útszakasz megóvására. A 151/2024.(V.08.) sz. GVB határozat alapján a város három pontjára került ki 12 tonna feletti tehergépkocsival behajtani tilos és kivéve célforgalom kiegészítő tábla. Javasoljuk a terv szerint a súlykorlátozások további ütemezett bevezetésének elfogadását.

Kérem a Tisztelt Gazdasági és Városfejlesztési Bizottságot a határozati javaslat elfogadására.

Vác, 2024. augusztus 26.

Tisztelettel:

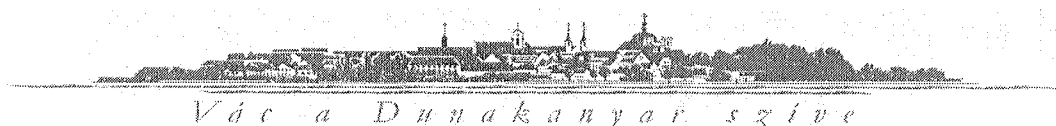

Csontó Judit Mónika
osztályvezető

Határozati javaslat

Vác Város Önkormányzat Képviselő-testület Gazdasági és Városfejlesztési Bizottsága átruházott hatáskörében elfogadja a Vác Város közigazgatási területén Deákvár városrészre és környezetére vonatkozó 2/2023 munkaszámú döntéselőkészítő tanulmányterv szerinti teherforgalom-korlátozási javaslatokat, és dönt az ütemezett bevezetéséről.

Határidő: 2026. II. félév

Felelős: Műszaki Osztály vezetője



Nagycsaládosok Országos Egyesülete Díj 2019
Az Év Felelős Foglalkoztatója 2018
Tehetségbarát Önkormányzat 2018
Befogadó magyar település 2016
A Holnap Városáért Díj 2015
Családbarát Munkahely 2015-2016-2017-2018-2019



Raoul Wallenberg-díj 2015
Kerékpárosbarát Település 2014-2015-2016
Etilde János-díj 2014
Idősbarát Önkormányzat 2013-2019
Kultúra Magyar Városa 2010
A Nemzet Sportvárosa 2003

Vác Város Önkormányzat
Gazdasági és Városfejlesztési Bizottság

K I V O N A T
a Gazdasági és Városfejlesztési Bizottság
2024. május 08-án megtartott üléséről készült jegyzőkönyvből

Tárgy: Vác, Deákvári főtér főútjának felújítás utáni tehergépjármű-forgalom korlátozásának bevezetése

151/2024.(V.08.) sz. Gazdasági és Városfejlesztési Bizottság határozata

Vác Város Önkormányzat Képviselő-testületének Gazdasági és Városfejlesztési Bizottsága átruházott hatáskörében hozzájárul a Deákvári főtér Gombási út és Lehár Ferenc utca közötti szakaszának védelme érdekében teherforgalom-korlátozás bevezetéséhez az alábbiak szerint.
A Lehár Ferenc utca – Kosdi út kereszteződéséhez, a Kodály Zoltán út – Árpád út kereszteződéséhez és a Sejcei lakótelep utáni útkereszteződéshez kihelyezésre kerül a „12 tonna feletti tehergépkocsival behajtani tilos” (KRESZ 44. ábra) tábla a „kivéve célforgalom” kiegészítő táblával.

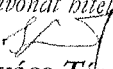
Határidő: 2024. június 15.

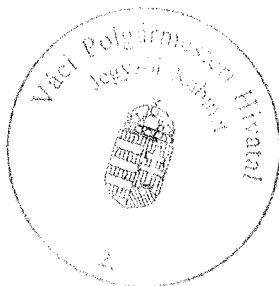
Felelős: Műszaki Osztály vezetője

K.m.f.

Molnár Nándor s.k.
bizottság elnök

A kivonat hitelesül:


Kovács Tímea



Vác a Duna kegye szíve



VÁC DEÁKVÁR VÁROSRESZ ÉS KÖRNYEZETE TEHERFORGALMI RENDJÉNEK FELÜLVIZSGÁLATA DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV



2024. február



**VÁC DEÁKVÁR VÁROSRÉSZ
ÉS KÖRNYEZETE TEHERFORGALMI RENDJÉNEK
FELÜLVIZSGÁLATA
DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV**

Megbízó: VÁC VÁROS ÖNKORMÁNYZATA

Tervező: MOBIL CITY Mérnöki Tanácsadó Bt.

Macsinka Klára okl. építőmérnök, ügyvezető

13-1017: KÉ-K, Tkö

Boldizsár Attila okl. építőmérnök

Szücs Gergely okl. építőmérnök

Koroknai Ádám építőmérnök

Munkaszám: 2/2023.

Dátum: 2024. február

TARTALOM

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

- 1) Előzmények, munka tárgya és célja
- 2) Vác, Deákvár városrész közlekedéshálózati jellemzőinek vizsgálata
- 3) Előtervek, jogszabályi háttér
- 4) Forgalmi vizsgálatok
- 5) Javaslatok
- 6) Összegzés

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Jelenlegi megbízásunk tárgya Vác város Deákvár városrészén a teherforgalmi rend felülvizsgálata és javaslatok kidolgozása a teherforgalom korlátozására, az egyes területek és létesítmények gazdasági kiszolgálhatóságának fenntartásával. A munka során megvizsgáltuk a város közlekedési hálózatát, a meglévő közlekedési és ellátási igényeket. Egyeztettük megbízónkkal a lehetséges megoldásokat, forgalomtechnikai eszközök alkalmazhatóságát és a korlátozások ütemezett bevezetését, a lehetséges és elvárt fejlődési irányokat. Figyelembe vettük az előzménytervek önkormányzat által elfogadott elveit és megoldásait is.

A tervben javasolt alapelvek és megoldási irányok, illetve javaslatok mindegyike megfelel a korszerű közlekedéstervezés elvárásainak, valamint a hatályos jogszabályokban és a releváns Ütügyi Műszaki Előírásokban található szabályoknak.

Vác, Deákvár városrész teherforgalmi rendjének felülvizsgálatánál alapelveként vettük figyelembe, hogy a lakóterületek védelme prioritás, de az engedélyezett telephelyek és üzletek működőképességének is meg kell maradni, nem csupán a jelenlegi úthálózati kiépítettség esetén, de hosszú távon is.

Ennek megfelelően javasoltunk intézkedéseket a teherforgalom lehetséges útvonalainak és súlykorlátozásának meghatározása során.

Mivel a város közlekedési hálózata és területhasználati funkciói is fejlesztés alatt állnak és a távlati fejlesztési célokat is figyelembe kellett venni, a Deákvár területére vonatkozó teherforgalmi korlátozási rendszer három ütemben történő kiépítését javasoltuk.

Alapelvek

A teherforgalom korlátozásának tervezése, a Megbízóval való megbeszélés szerint az alábbi elvek szerint történt:

- A lakóterületek védelme prioritás kell legyen a tervezés során.
- A meglévő gazdasági és ipari létesítmények, telephelyek maradjanak megközelíthetők a teherforgalmi korlátozások bevezetése után is.
- Az ismert településfejlesztési és közlekedési hálózatfejlesztési elképzeléseknek megfelelően ütemezett kialakítás tervezendő.
- A meglévő állapotra (bármilyen úthálózati fejlesztés figyelembe vétele nélkül) kell megtervezni az I. ütemű korlátozásokat, intézkedéseket.
- Alkalmazkodni szükséges a 2. sz. főútra vonatkozó teherforgalmi korlátozási terv V. változatához.
- Ahol lehet, a „Kivéve célforgalom” kiegészítő tábla helyett az „Kivéve áruszállítás”, illetve a „Kivéve engedéllyel” kiegészítő táblát kell alkalmazni a súlykorlátozások mellett, mert a kötelező fuvarlevél és az engedélyek miatt könnyebben ellenőrizhető a teherforgalom.
- Hosszú távon Deákvár teljes területe 3,5 t súlykorlátozás alá esik majd (kivéve az áthaladó helyi főutak nyomvonalát), mivel a beszállítók és a telephely tulajdonosok külső telephelyeken a nagyobb tehergépjárművel érkező árut kisebb (3,5 t) tehergépjárművekkel, furgonokkal szállítják majd ki az üzletekbe.
- A telephely-engedélyeket felül kell vizsgálni és a tehergépjárművek parkolását, tárolását, csak az ipari-gazdasági zónákban lehet megengedni.

A fenti alapelvek elfogadása és betartása lehetővé teszi egy olyan teherforgalmi korlátozó rendszer ütemezését a Deákvárosban, amely rövid távon is előnyös, de hosszú távon a teljes idetartozó lakóterület teherforgalom alóli mentesítése is elérhető általa. Ehhez természetesen a tervezett úthálózati fejlesztések egy részének megvalósulása elengedhetetlen.

Javasolt intézkedések, ütemezés:

A fenti alapelveknek megfelelően, a Deákváron kialakítandó teherforgalmi korlátozások három ütemben történő bevezetését javasoljuk:

- I. Ütemben az átmenő teherforgalom korlátozása mellett lehetőséget kell biztosítani a Lehár Ferenc utca – Deákvári főter – Újhegyi út – Hóman Bálint út útvonalon a tehergépjárművek áthaladására 12 t súlykorlátozás mellett (kivéve engedéllyel). A terület többi része a 3,5 t súlykorlátozott zónában lesz. Ebben az ütemben úthálózati fejlesztéssel nem számoltunk.

A korlátozások bevezetése után 1 évvel felül kell vizsgálni a bevezetett rendszer működőképességét és hatékonyságát, közben egyeztetést kell kezdeményezni a zónán belüli telephelyek tulajdonosaival, hogy felkészülhessenek a további korlátozásokra, m elő tudják készíteni a szükséges működési változtatásaikat (pl. áruk átrakodása, telephelyek elköltöztetése, járműpark bővítése kisebb járművekkel, stb.).

Amennyiben a felülvizsgálat nem mutat hatékony eredményt, sor kerülhet a súlykorlátozások II. ütemére.

- II. Ütemben a Lehár Ferenc utcán és a Deákvári főtéren megmarad a 12 t súlykorlátozás, de a kelet-nyugati irányú átvezetés további útvonalain 7,5 t korlátozás jelenik meg. Megmaradnak a „Kivéve engedéllyel” kiegészítő táblák.
- III. Ütemben jelentős közúthálózati fejlesztéssel számolunk, az M2 Gombási úti csomópontjának és a Törköly köz nyomvonalán kiépítendő városi gyűjtőútnak megjelenésével, ami a város forgalmi viszonyait is várhatóan átrendez majd. Ebben az ütemben a Naszály út – Gombási út nyomvonalon 12 t súlykorlátozás helyezhető ki (kivéve engedéllyel). Az új nyomvonalak mentén újabb forgalomgeneráló területfejlesztések várhatók (pl. a volt laktanya területén).



K1. I. Ütemű teherforgalmi szabályozás (meglévő úthálózat figyelembe vétele)

A teherforgalmi korlátozások csak akkor érhetik el a céljukat, ha az egyes ütemek bevezetését megelőzi a lakosság és a tehergépjárműveket üzemeltető vállalkozások tájékoztatása a forgalomtechnikai változások bevezetésének okával és módjával kapcsolatban, valamint folyamatos ellenőrzések segítik (szükség esetén szankcionálással) az új forgalmi rend fenntartását és hatékony működését. Az egyes ütemek között kommunikálni szükséges az ipari és gazdasági telephelyek beruházóival, ellenőrizni szükséges a telephelyek engedélyét, a keltett teherforgalom mértékét és a gépjárművek éjszakai tárolásának helyét.

Javasoljuk az Önkormányzat teherforgalom rendjével kapcsolatos rendeletének felülvizsgálatát, kiegészítését a bevezetendő intézkedések leírásával.

A teherforgalom korlátozásának bevezetése, illetve egységes rendszerbe foglalása elősegíti a város élhetőségének fejlődését. A teherforgalom szabályozása a fenntartható közlekedési rendszer egyik alapeleme, amely működése nélkül a fenntartható, minőségi városi lét elképzelhetetlen.

1) Előzmények, munka tárgya

Jelenlegi megbízásunk tárgya Vác város Deákvár városrészén a teherforgalmi rend felülvizsgálata és javaslatok kidolgozása a teherforgalom korlátozására, az egyes területek és létesítmények gazdasági kiszolgálhatóságának fenntartásával. A munka során megvizsgáljuk a város közlekedési hálózatát, a meglévő közlekedési és ellátási igényeket. Egyeztetünk megbízónkkal a lehetséges megoldásokat, forgalomtechnikai eszközök alkalmazhatóságát és a korlátozások ütemezett bevezetését, a lehetséges és elvárt fejlődési irányokat. Figyelembe vettük az előzménytervek önkormányzat által elfogadott elveit és megoldásait is.

A tervben javasolt alapelvek és megoldási irányok, illetve javaslatok mindegyike megfelel a korszerű közlekedéstervezés elvárásainak, valamint a hatályos jogszabályokban és a releváns Útügyi Műszaki Előírásokban található szabályoknak.

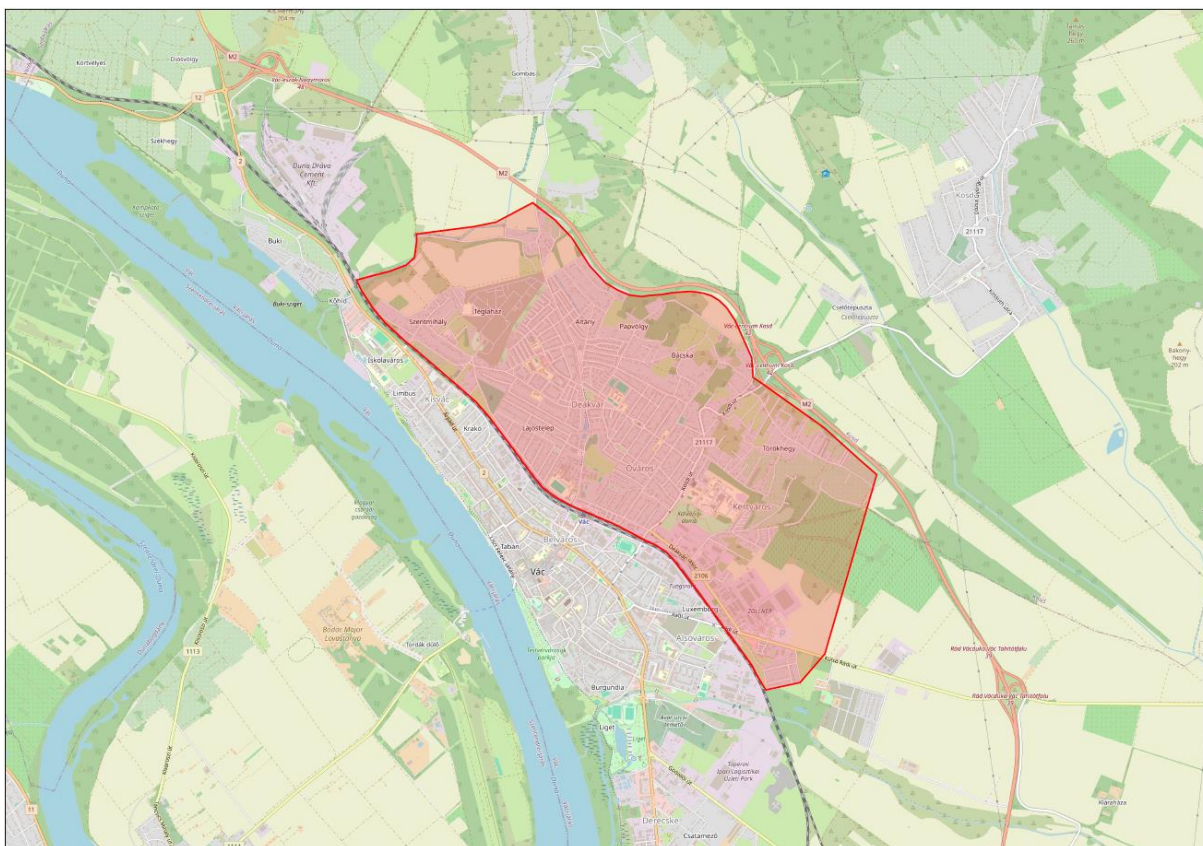
2) Vác, Deákvár városrész közlekedéshálózati jellemzőinek vizsgálata

2.1 Városszerkezet:

Vác Pest megye északi régiójának központja, térségi centrum. Mind világi, mind egyházi szerepe jelentős, így a közlekedési hálózatnak nem csupán a város lakóinak belső forgalmát, de az ide ügyet intézni jövő térségi forgalmat is be kell fogadnia és kezelnie szükséges. Jelentős gazdasági fejlettsége, megjelenő kereskedelmi és ipari beruházásai mellett a térségi oktatás és kultúra központja is a város.

Vác város belső közlekedési igényeit és szokásait alapvetően határozza meg a városrészek elhelyezkedése, közlekedési kapcsolataik a legnagyobb forgalmat vonzó Belvárossal, Duna-parttal és a legnagyobb bevásárlási lehetőséget jelentő délkeleti városrészsel, valamint a nagy lakossűrűségű lakótelepekkel a város északi és keleti részén (Deákvár).

A város földrajzilag (topográfiai viszonyok által) meghatározott alakja és a lakóterületek szétszórtsága miatt a városon átvezető főutak jelentős belső forgalmat is viselnek a térségi cél- és átmenő forgalom mellett. A Belváros és a hozzá közvetlenül kapcsolódó vasútállomás elhelyezkedése okozza a sugárirányú forgalmi áramlatok nagyságát.



K2. Átnézetű térkép (Deákvár)

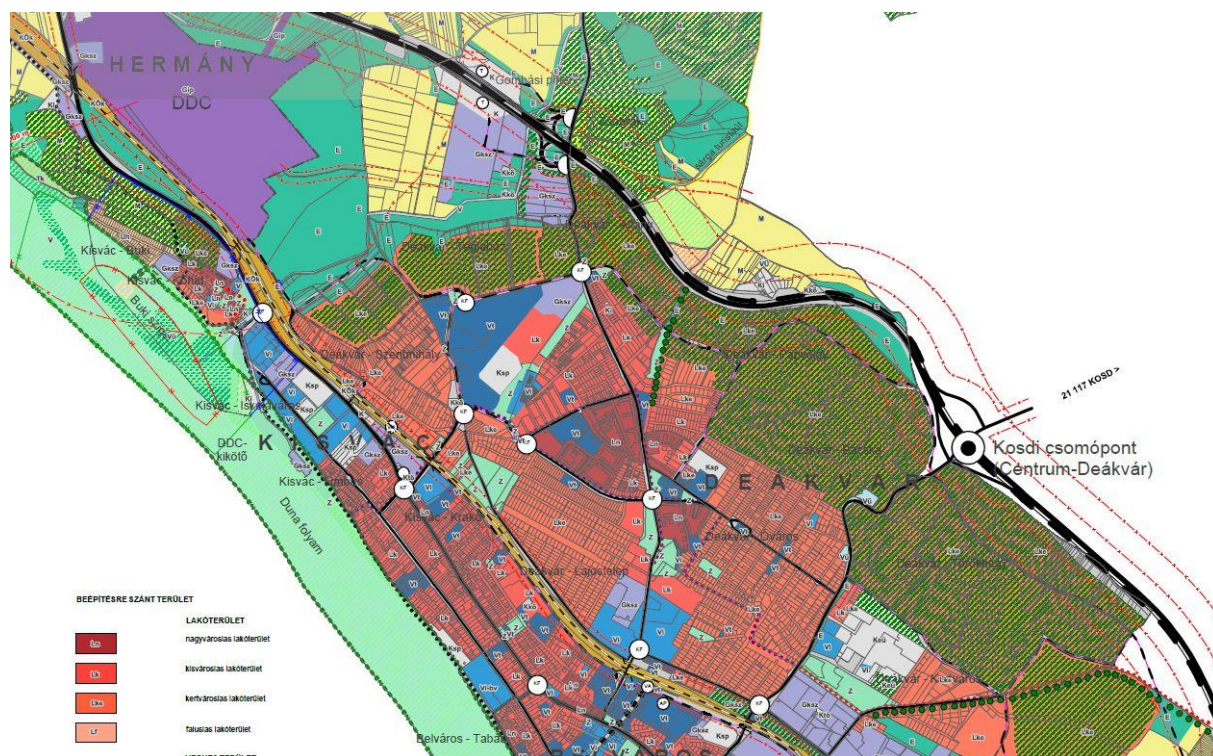
Deákvár városrész gyorsforgalmi útkapcsolatát az M2 autópályát jelenti. A főváros rövid elérhetőségét biztosító, nemrég kapacitásában és szolgáltatási szintjében is fejlesztett autópályát a városi úthálózathoz – összeköttetése a városi úthálózattal 5 csomópontban kapcsolódik. Az M2 gyorsforgalmi út a város lakói számára nem csupán a főváros, de az ország jelentősebb pontjai felé is gyors közúti összeköttetés ad a gyorsforgalmi úthálózat más elemein keresztül. A közúti megközelíthetőség javulása, a fővároshoz és az északi határhoz való közelsége miatt további gazdasági növekedés prognosztizálható a városban, amely többlet-forgalmat vonz majd és az eddiginél is szükségesebbé teszi a város közlekedési hálózatának fejlesztését, kiterjesztését, biztonságosabbá tételét, a parkolási kapacitások hatékonyabb használatát és a fenntartható közlekedési módok terjesztését.

Vácot a fejlődő gazdaság, növekvő ipari és gazdasági zónák (különösen a déli területeken), a nagyméretű rekreációs és lakóterületek jellemzik. A közlekedési hálózat szempontjából rendkívül fontos, hogy a térség meghatározó középiskolái is itt találhatóak.

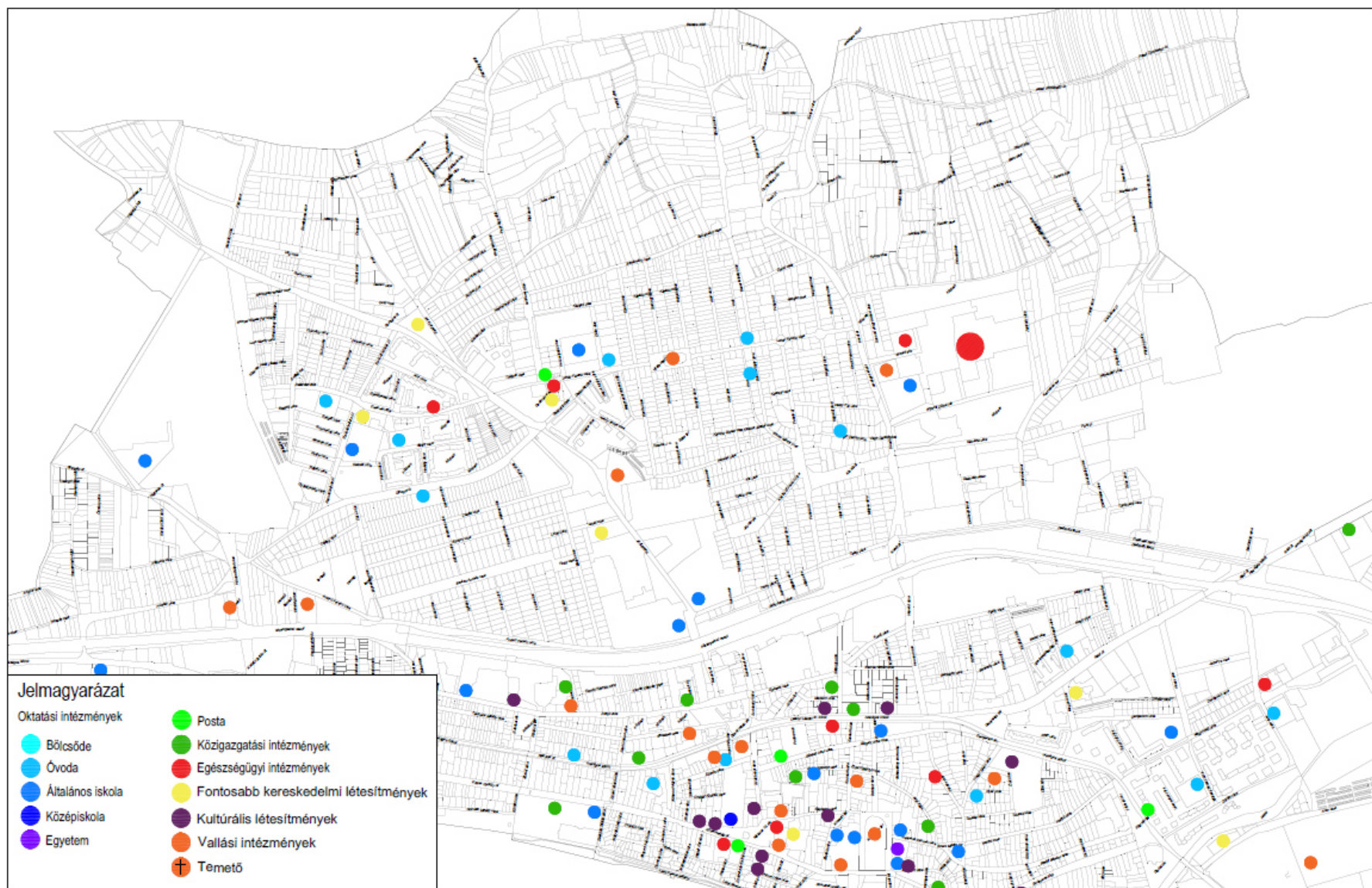
A közúthálózatot alapvetően meghatározzák az országos fő- és mellékutak átkelési szakaszai. Megfigyelhető a városban a fő- és gyűjtőút-hálózatot terhelő forgalom jelentős nagysága és a túlzott parkolóhely-igény. A közterületi parkolási lehetőségek túlnyomó része felszínen található. A gyalogosközlekedés körülményei általánosan megfelelőnek ítélték. A kerékpáros infrastruktúra egyre kiterjedtebbé, biztonságosabbá válik.

Városrész szerkezete, forgalomvonzó létesítmények

Deákvár jelenlegi beépítettségét főleg a kisvárosi és kertvárosi lakóterületek jellemzők, kereskedelmi létesítményekkel, intézményekkel vegyesen. Jelentősebb gazdasági tevékenység csak a volt laktanyaterületen tervezett. A városrész szerkezetét jellemzően határozzák meg az átvezető gyűjtőúti kapcsolatok, amelyek a forgalom átvezetését is szolgálják.



K3. Szerkezeti terv

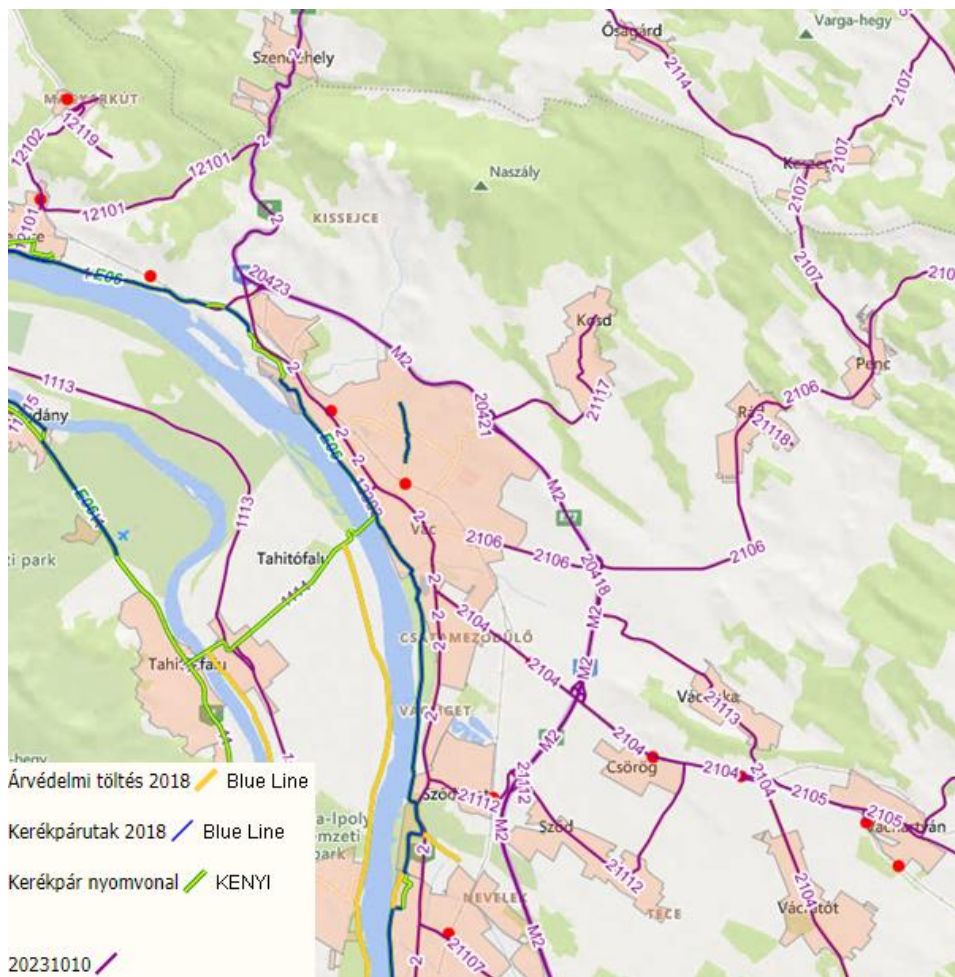


K4. Forgalomvonzó létesítmények

2.2 Közúti közlekedés

Országos és térségi kapcsolatok

Vác jelentős térségi központ, ennek megfelelő intézményrendszerrel és belső közlekedési hálózattal. A város közúton való megközelíthetőségét, fő országos és térségi kapcsolatait az észak-déli irányú M2 autópályát, a vele közel párhuzamos, a városi belterületeken áthaladó 2. sz. és a velük összeköttetésben álló, a szomszédos települések felé közvetlen kapcsolatot jelentő országos mellékutak biztosítják. Ezek az országos úthálózati elemeken közlekednek a távolsági és helyközi kapcsolatokat bonyolító menetrendszerinti autóbuszjáratok is.



A városközpont keleti oldalán haladó 70. sz. Budapest – Szob vasútvonal jelentős közúti akadályként van jelen a városközpont és a keleti városrészek között. Különszintű közúti keresztezés található a Honvéd utcánál és a Naszály útnál (szűk közúti aluljárók), de minden más keresztezés szintben, jelzőlámpás biztosítás mellett sorompóval üzemel a nagyforgalmú, nemzetközi jelentőségű vasútvonalon keresztül.

A Belváros forgalmi rendjét alapvetően határozzák meg intézményei és munkahelyei, valamint a nagymértékű parkolási igény. A nagyszámú parkolóhely megközelítését, a fizető parkolási zónák jelölését, az egyirányú és a korlátozott forgalmi rendet, valamint a turisztikai célpontok irányát számos jelzőtábla jelöli. A városi forgalom a főutakon általában jelzőlámpás csomópontokon halad keresztül, de nagyszámú, jelzőtáblák által irányított kereszteződés is található az úthálózaton. Nem minden csomópont geometriai kialakítása és áttekinthetősége felel meg a csomópontot terhelő forgalom nagyságának és irányának. A városban több körforgalmi csomópont is kiépült, amelyek biztonságosabb áthaladást és a forgalomlefolys egyenletességét eredményezik. A forgalomcsillapított övezetekben a sebesség csökkentését előidéző, térkőburkolatú forgalomcsillapító küszöbök is találhatók.

Úthálózati elemek

Főutak

I. rendű főutak:

- 2. sz. (Budapest-Vác-Rétság-Hont) I. rendű főút

Országos mellékutak:

- 2104. j. (Vác-Gödöllő) összekötő út
- 2106. j. (Vác-Acsa-Verseg) összekötő út
- 21117. j. (Kosd) bekötő út
- 12303. j. (Vác-Tahitótfalu) komphoz vezető út

Mellékutak

Gyűjtőutak:

- Gombási út
- Lehár Ferenc utca
- Szélső sor
- Deákvári főút
- Radnóti Miklós út
- Újhegyi út
- Huszár utca
- Ambró Ferenc utca
- Telep utca
- Hóman Bálint út
- Kodály Zoltán út
- Rádi út
- Kazinczy Lajos utca
- Németh László utca
- Buki sor
- Dózsa György út
- Köztársaság út

- Ady Endre sétány
- Petróczy László utca
- Schusztér Konstantin tér
- Báthori Miklós utca
- Budapesti főút

Forgalmi terhelés

Az országos közúthálózat kezelőjének, a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-nek 2022. évre vonatkozó forgalomszámlálási eredményei szerint a városban a 2. sz. főút belterületi átkelési szakasza viseli a legnagyobb forgalmi terhelést. Bár a teherforgalom aránya alacsony, a személygépjármű-forgalom lassan kimeríti az útszakasz kapacitását, különösen 2x1 forgalmi sávok szakaszán. Az országos mellékutak közül a Deákvarra és a Törökhegyre vezető Honvéd utca – Kosdi út nyomvonal a legforgalmasabb, a rajta haladó forgalom meghaladja a többi országos mellékút forgalmának kétszeresét is. Az útszakasz szolgáltatási szintje egyre alacsonyabb, mivel kapacitása kezd kimerülni. Ez az útszakasz biztosítja a városi kórház megközelítését is.

2. sz. (Budapest-Vác-Rétság-Hont) I. rendű főút

(34+006 – 36+514 km szelvények között: Rádi út – Kodály Zoltán út)

Szgj	Kistgj	Szóló busz	Csuklós busz	Középtgj	Nehézt	pótkocsi	nyerges	speciális	Mkp	Kp	Lassú jmű	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	Ejm/nap
17681	2220	322	66	135	60	6	12	0	348	78	9	21281

21117. j. (Kosd) bekötő út

(városon kívüli szakasz)

Szgj	Kistgj	Szóló busz	Csuklós busz	Középtgj	Nehézt	pótkocsi	nyerges	speciális	Mkp	Kp	Lassú jmű	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	Ejm/nap
2097	428	53	0	11	15	1	2	0	55	7	5	2722

Meglévő teherforgalmi korlátozások Deákvár területén

A vizsgált területen pontszerűen, rövid útszakaszokra vonatkozó közúti súlykorlátozások vannak hatályban, egységes rendszer nem figyelhető meg bennük.

Ezek a következők:

3,5 tonnás súlykorlátozás

- Naszály út (Újhegyi út – Levél utca közötti szakasza)
- Levél utca (LIDL – Bimbó utca közötti szakasza)
- Telep utca (Naszályi úthoz kapcsolódó szakaszán)
- Váczy Pál utca (Kosdi út – Deák Ferenc utca közötti szakasza)

7,5 tonnás súlykorlátozás

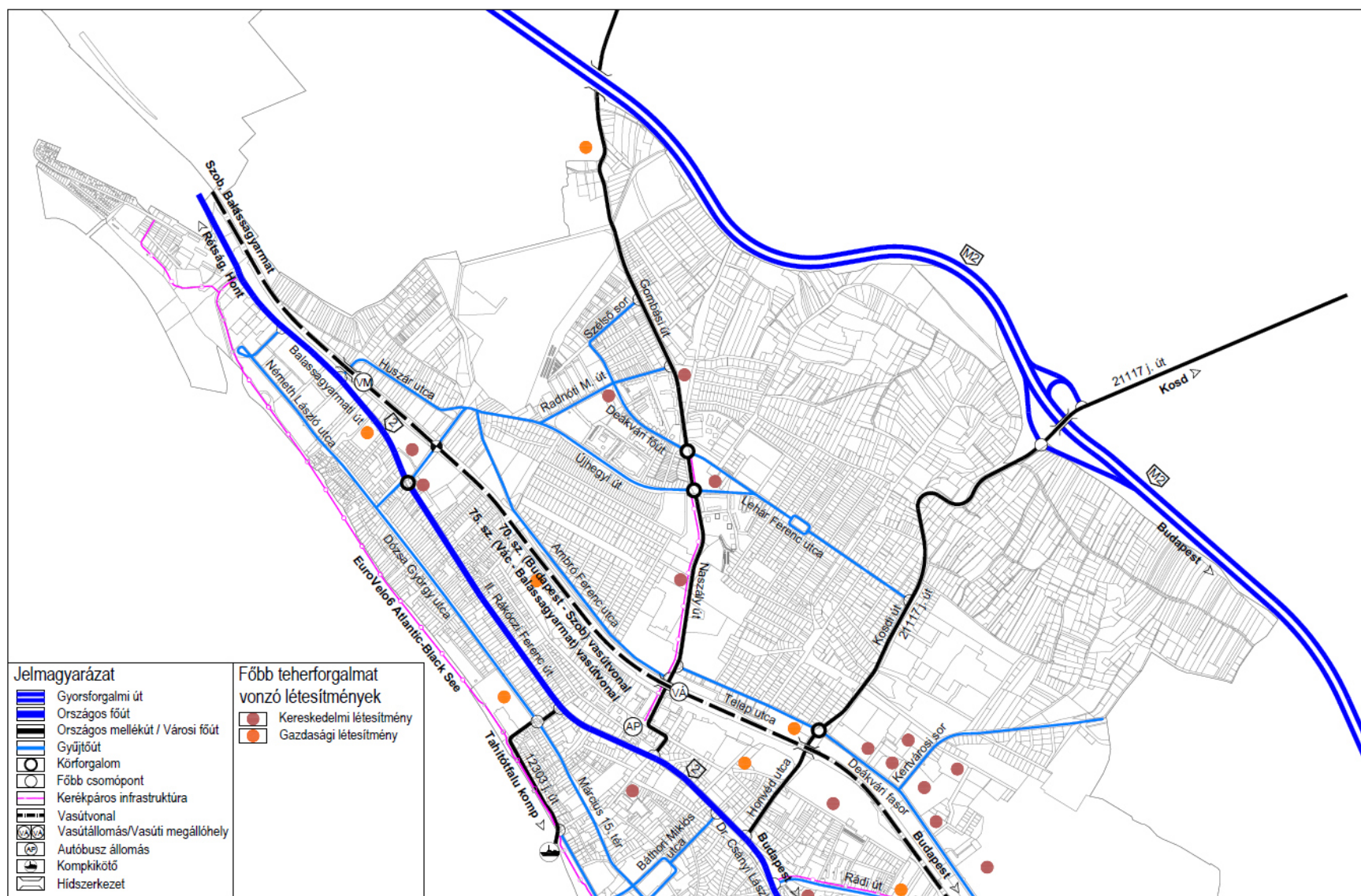
- Felső törökhegy út (Kosdi úthoz kapcsolódó szakasza)
- Basa köz (Kosdi úthoz kapcsolódó szakasza)
- Alsó törökhegy út (Szent Györgyi Albert utca – Kopja utca közötti szakasza)

12 és 12,5 tonnás súlykorlátozás

- Nógrádi utca (Lehár F. út – Domb utca és Lehár F. út – Váczy Pár utca közötti szakasza)
- Fekete utca (Lehár F. út – Domb utca és Lehár F. út – Váczy Pár utca közötti szakasza)
- Bauer Mihály utca (Lehár F. út – Wolkóber János utca közötti szakasza)
- Alsó utca (Lehár F. út – Katona József utca közötti szakasza)
- Eperfa utca (Lehár F. út – Negyvennyolcasok útja közötti szakasza)

Van továbbá még két Lakó Pihenő Övezetként kijelölt terület a Telep utcához és a Szélső sorhoz kapcsolódóan, ez magába foglalja a 3,5 t súlykorlátozást is.

A meglévő súlykorlátozások a csatolt KV-1 tervlapon láthatók.



K6. Meglévő közlekedési hálózat

2.3 Parkolás

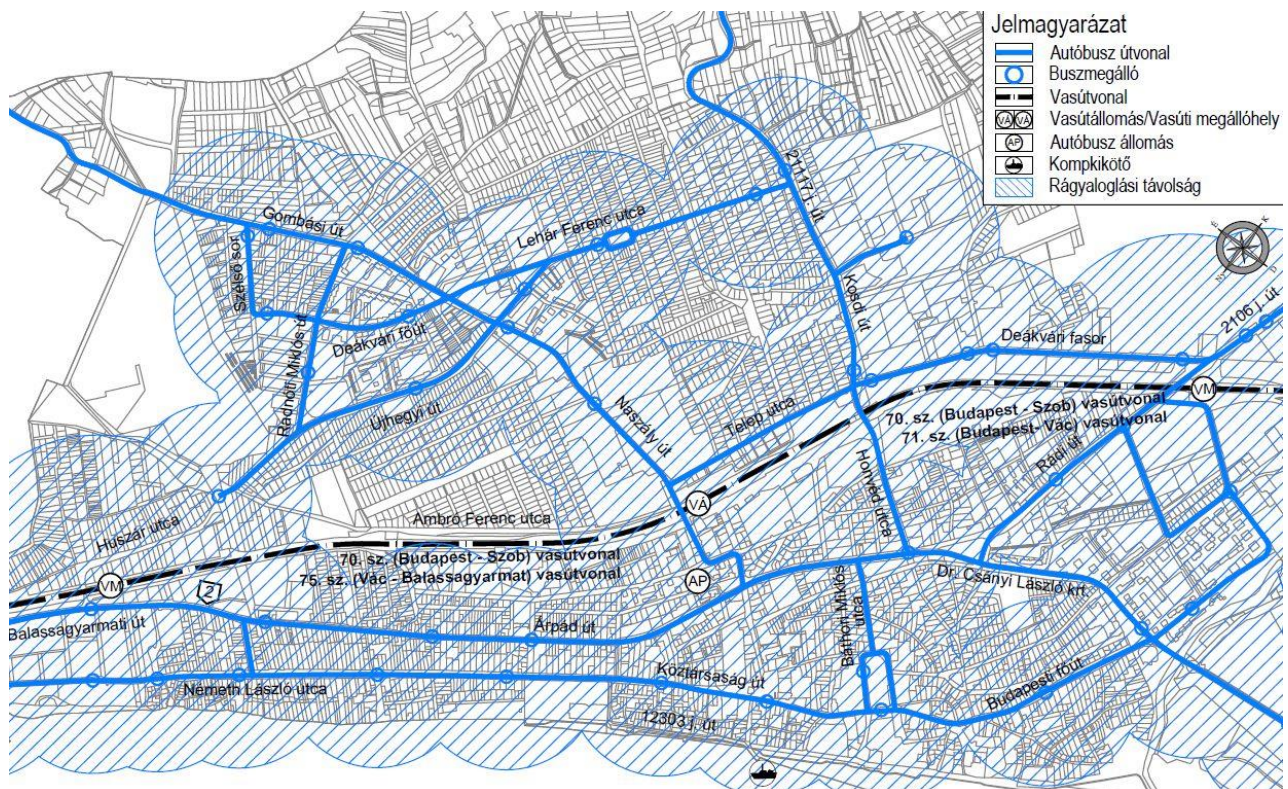
Deákvár területén a közterületi parkolás egyes kereskedelmi létesítményekhez, intézményekhez épített parkolófelületeken jellemző. A gyűjtő- és kiszolgáló utak jelentős részén a burkolatfelület nem elegendő parkolósávok kijelölésére, illetve várakozásra

Pontos adatok hiányában csupán közelítőleg állapítható meg a parkolási igények és lehetőségek aránya. Lakótelepeken a lakásszám ismerete nélkül, kb. feltételezhető a hasonló méretű városokban végzett vizsgálatok alapján a 30-60 %-os parkolási mérleg, vagyis a parkolási lehetőségek hiánya.

2.4 Községi közlekedés

A város helyi (és térségi) közösségi közlekedési ellátását menetrendszerinti buszjáratok biztosítják, amelyek jó ellátottságot adnak a város beépített területein. A hálózat központja a buszpályaudvaron található, a Széchenyi utca és a vasútállomás közelében. A hálózat és szolgáltatási színvonala felülvizsgálatra szorul, mivel a közlekedési módok megoszlásában a buszközlekedés mindössze 17 %-ot képvisel.

A modern közlekedésszervezési elvek szerint az utasoknak kedvező intermodalitás (a közlekedési módok váltásának segítése) érdekében a buszpályaudvarnak a vasútállomás mellé kellene kerülnie. A közlekedési koncepció számol is ezzel, kimozdítva a buszpályaudvart a rosszul megközelíthető, inkább közösségi funkcióra alkalmas jelenlegi helyéről. Érdemes lenne kihasználni a vasútállomás közelében lévő, rossz állapotú ipari zónát (vasútvonal és a Gálcsek György utca között) és modernizált, városközpont közeli intermodális csomópontot kiépíteni a buszállomás áthelyezésével, a P+R parkoló bővítésével és kerékpártárolók kiépítésével.



2.5 Kerékpáros és gyalogos közlekedés

Kerékpáros infrastruktúra

A városban jelenleg a kerékpáros infrastruktúra mindenképpen bővítésre szorul. Jellemző a Duna-parti kerékpárút és a ráhordó kerékpáros infrastruktúra elemeinek megléte.

Vácon a kerékpáros infrastruktúrai elemek kerékpárutak (fizikailag el és el nem választottak egyaránt) formájában jelennek meg, amelyek a következők:

- EuroVelo 6 – az Építőök útját, a Liszt Ferenc sétányt, az Ady Endre sétányt és a József Attila sétányt érintve a Duna-part mentén végighalad a városon
- Gombási út és Naszály út mentén haladó kerékpárút – Tölgyfa utca-Levél utca és a Telep utca - Gálcsék utca közötti szakaszon
- Rádi út mentén haladó kerékpárút – a Dr. Csányi László körút (2. sz. főút) és a Vám utca közötti szakaszon

Gyalogosfelületek

A városban jellemzően adottak a szükséges gyalogosfelületek a biztonságos gyalogosközlekedés számára (kivéve a gépjárműforgalommal terhelt, szűk szabályozási szélességű belvárosi utcákat). A nagyforgalmú útszakaszok keresztezése a gyalogosok számára általában jelzőlámpás biztosítású kijelölt gyalogos átkelőhelyeken lehetséges, de számos esetben az irányonként több sávós főutakon csak felfestett átkelőhely található, amelyen a gyalogosok számára nem könnyű az átgátlás.

A Március 15. tér és a Széchenyi utca egyik szakaszának gyalogosfelületté átépítése jelentős nagyságú közösségi teret hozott létre a városközpontban.

3) Előtervek, jogszabályi háttér

Az alábbiakban a közlekedéssel, városfejlesztéssel és településrendezéssel kapcsolatos előzetes tervek teherforgalommal és annak korlátozásával kapcsolatos megállapításait és javaslatait ismertetjük.

3.1 Integrált Településfejlesztési Stratégia, 2014.

A 2015-ben elkészült ITS-ben meghatározott jövőkép a közlekedésre vonatkozó célkitűzéseket is előrevetíti.

„Jövőkép: Vác hangulatos, nyitott kisváros, a Dunakanyar bal partjának szellemi, ipari, kereskedelmi és idegenforgalmi központja.”

Városi tematikus célok (közlekedési vonatkozásokkal):

- Beruházásbarát város (ipari és kereskedelmi területek fejlesztése, barnamezős fejlesztések)
- Turisztikai és közlekedési fejlesztések
- A városi életminőség javítása

Deákvár városrész fejlesztési céljai:

„Deákvár:

A városrész **rövid távú célja, olyan települési alközpont kialakítása**, amellyel a városrészben élők számára új közösségi helyet, fejlődő gazdasági életet és **javuló városrész képet** eredményez, továbbá a **lakófunkció erősítése**. Hosszabb távon cél a volt középvárosi temetőből kegyeleti park kialakítása.”

Fentiek megvalósítása érdekében a Deákvár közvetlen szomszédságában található laktanya területét akcióterületként jelöli meg.

További általános célok a közlekedési infrastruktúra fejlesztése és a városrészek életminőség-növelő rehabilitációja.

A fenti fejlesztési célok kapcsolatban vannak a teherforgalommal, hiszen minden egyes fejlesztést (különösen a gazdasági területeket) gazdasági forgalommal is ki kell szolgálni, a áruszállítást meg kell oldani. A városon kívülről érkező forgalom biztosan parkolóhelyet keres célja közelében és valószínűsíthető, hogy e forgalom jelentős része közterületen kényszerül várakozni - még a gazdasági forgalom tehergépjárművei is.

3.2 Vác Város Településfejlesztési Konceptiója, 2017.

Vác Város 2017. évben készült Településfejlesztési Konceptiója az alábbi főbb (közlekedési rendszert is érintő) célokat határozza meg:

„A településfejlesztési koncepció alapvető célja az itt élők életminőségének javítása.”

A koncepció által felvázolt jövőkép megegyezik az ITS-ben megfogalmazottakkal.

Átfogó célok:

- Gazdaságfejlesztés, új beruházások létesítése, munkahelyteremtés
- Magas színvonalú közszolgáltatások biztosítása, élhető élettér
- Turisztikai és közlekedési fejlesztések
- A városi életminőség javítása (A városrészek életminőség-növelő rehabilitációja)

Belváros fejlesztési céljai:

- élhető városközpontot, kulturális és rekreációs teret és események
- a sétálóutca Vasútállomásig történő kialakítása
- szükségszerű egy magas minőségű szálloda építése
- szállodahajó elhelyezése és jacht-kikötő létesítése.

Más városrészek fejlesztési céljai:

- a barnamezős területeken elsősorban közösségi, kisebb részt lakáscélú fejlesztések fognak megvalósulni
- új vásártér megvalósítása
- kikötő létesítés Vácott, amely a Dunakanyar déli kapuvárosában nélkülözhetetlen létesítmény. A kikötők fejlesztésének legfontosabb eleme a DDC új kikötője lesz, amely valószínűleg egy északi logisztikai centrum közelében kerül majd kialakításra (a vízi, a közúti, a vasúti szállítási útvonalak közelsége miatt). További tervezés alatt áll még egy szállodahajó kikötő és egy jachtkikötő is.
- Közlekedési infrastruktúra fejlesztése

Vác központi szerepéből adódóan is elengedhetetlen a közlekedési infrastruktúra fejlesztése, így a város a Közép-magyarországi régió szellemi, kereskedelmi és idegenforgalmi központjává nőhet és ezáltal javíthatja vonzerejét a térségben. A Váchoz kapcsolódó regionális közlekedés fejlesztése mindenekelőtt Vác és Gödöllő közlekedési kapcsolatának fejlesztését jelenti, ez a kapcsolat nélkülözhetetlen a város és a térség fejlődése szempontjából. Ezen kívül a váci Duna-híd megvalósítása is segíti a térségi kapcsolatok fejlődését.

3.3 Vác város Szerkezeti és Szabályozási Terve

3.3.1 Szerkezeti terv

Vác közúthálózatának távlati fejlesztése látható a hatályos szerkezeti tervlapon, amely jelentős részben Deákvár városrészt érinti. Térségi kapcsolatok szempontjából a legfontosabb fejlesztést az M2 autótűt Gombási úttal alkotott új csomópontja jelenti, ez további belső úthálózati (és területi) fejlesztéseket generál. Fontos gyűjtőúti elemként jelenik meg a Törkölj köz nyomvonala és annak kapcsolata a Hóman Báint utcával és azon keresztül a 2. sz. főúttal. Új elem az Újhegyi út Radnóti Miklós utca és új gyűjtőút közötti tervezett szakasza is, amely kiváltja a gyűjtőút jelenlegi, szűk közterületi szélességű nyomvonalát. Mindezen fejlesztések jelentős és kedvező hatással lesznek a Deákvárt terhelő teherforgalom csökkenésére, a terület mentesítésére.

A város távlatban tervezett úthálózatát a csatolt KT-1. tervlap mutatja.

3.3.2 Szabályozási Terv

A városi Helyi Építési Szabályzatának teherforgalomra vonatkozó legfontosabb általános szabályai az alábbiak:

„4. Általános közlekedési előírások

4. §

(5) Beépítésre szánt területeken az új építmények esetében az azok rendeltetésszerű használatához szükséges parkoló és rakodó helyeket, járműtároló épületeket telken belül kell biztosítani.

21. Nagyvárosias lakóövezetek (Ln)

27. §

(3) Az Ln jelű építési övezetek területén önálló parkolóterület és garázs a 3,5 t önsúlynál nehezebb teher- és szállító gépjárművek részére nem helyezhető el.

22. Kisvárosias lakóövezetek (Lk)

28. §

(3) A kisvárosias lakóterületen nem helyezhető el

c) önálló parkolóterület és garázs a 3,5 t önsúlynál nehezebb teher- és szállító gépjárművek részére.

23. Kertvárosias lakóövezetek (Lke)

29. §

(3) A kertvárosias lakóterületen nem helyezhető el

a) önálló parkolóterület és garázs a 3,5 t önsúlynál nehezebb teher- és szállító gépjárművek részére,

b) ipari rendeltetést szolgáló épület.

XIII. Fejezet

Üdülőterületek

37. §

(4) Az övezetben üdülőépületeken kívül nem helyezhetők el

e) önálló parkolóterület és garázs a 3,5 t önsúlynál nehezebb teher- és szállító gépjárművek részére.

XIV. Fejezet

Különleges területek

31. Általános előírások

38. §

(2) Az övezetekben önálló parkolóterület és garázs a 3,5 t önsúlynál nagyobb teher- és szállító gépjárművek számára elhelyezhető, kivéve a K-Šp-gő, K-Ke, K-Ká és K-Ám övezeteket.

Fentiek alapján a HÉSZ támogatja a lakó- és üdülőövezetekben a 3,5 t súlykorlátozást, de biztosítva minden terület gazdasági kiszolgálhatóságát is – könnyű tehergépjárművek forgalmának engedésével.

3.4 Közlekedési koncepció, 2014-2030.

A 2014-ben készült közlekedési koncepció részletesen vizsgálta a város közlekedési hálózatának jellemzőit, erősségeit, hiányosságait, minden közlekedési mód esetében. A koncepció célkitűzései a Városfejlesztési koncepcióban és az Integrált településfejlesztési Stratégiában meghatározottakat követik:

1. Vác térségi elérhetőségének javítása (külső közlekedési kapcsolatok fejlesztése és intermodális kapcsolatok erősítése)
2. Intézmények megközelíthetőségének javítása (különös tekintettel az oktatási centrumra és a kórházra – közösségi közlekedési elérhetőség és parkolási lehetőségek fejlesztése)
3. Belváros tehermentesítése, elérhetőségének javítása (forgalomcsillapítás rendszerbe foglalása, parkolási, rakodási, célforgalom szabályozása)
4. Fenntartható közlekedési módok versenyképességének, szerepének erősítése
5. Közlekedésbiztonság javítása

A fent meghatározott célok és javasolt intézkedések mindegyike érinti a város teherszállítási rendszerét. Tekintettel arra, hogy ez a 10 évvel ezelőtt készített közlekedési koncepció a város utolsó jóváhagyott közlekedésfejlesztési irányát meghatározó dokumentuma, **ennek alapelveit követi jelen terv is.**

A teherforgalommal kapcsolatban a koncepció megállapította, hogy a teherforgalom súlykorlátozásának elve jó, de a táblázása és övezeti rendszere nem egységes és nem következetes. Különösen igaz ez a gyűjtőutakon lévő, vonali szabályozást adó táblákra.

A belvárosi rakodóhelyek hiánya és ebből következően az árufeltöltés megoldatlansága szintén fontos megállapítás volt a koncepcióban.

A koncepció felsorolja a 2006. évben elkészült közlekedési koncepció teherforgalomra vonatkozó javaslatait is:

„A város(rész)központok területén a maximális 3,5 t össztömegkorlátozás kijelölése a cél. Ennek feltételei:

- a területen levő teherforgalmi telephelyek megszüntetése, kitelepítése a vállalkozási és ipari területekre
- a city-logisztika rendszerének létrehozása, a város déli ipari zónájában a nehéz járművek számára átrakó telepen biztosítja a 3,5 t alatti elosztó járművekre történő átrakódást.
- A korlátozási övezeten belüli közterületi rakodóhelyek kijelölése szükséges, a jelentősebb szállítás igényes létesítmények környezetében.

A vasútvonal és a 2/A út közötti területek jelentősebb teherszállítási célpontjainak megközelítésére kijelölt teherforgalmi útvonalak:

- Kosdi út
- Gombási út – Naszály út
- Telep utca.

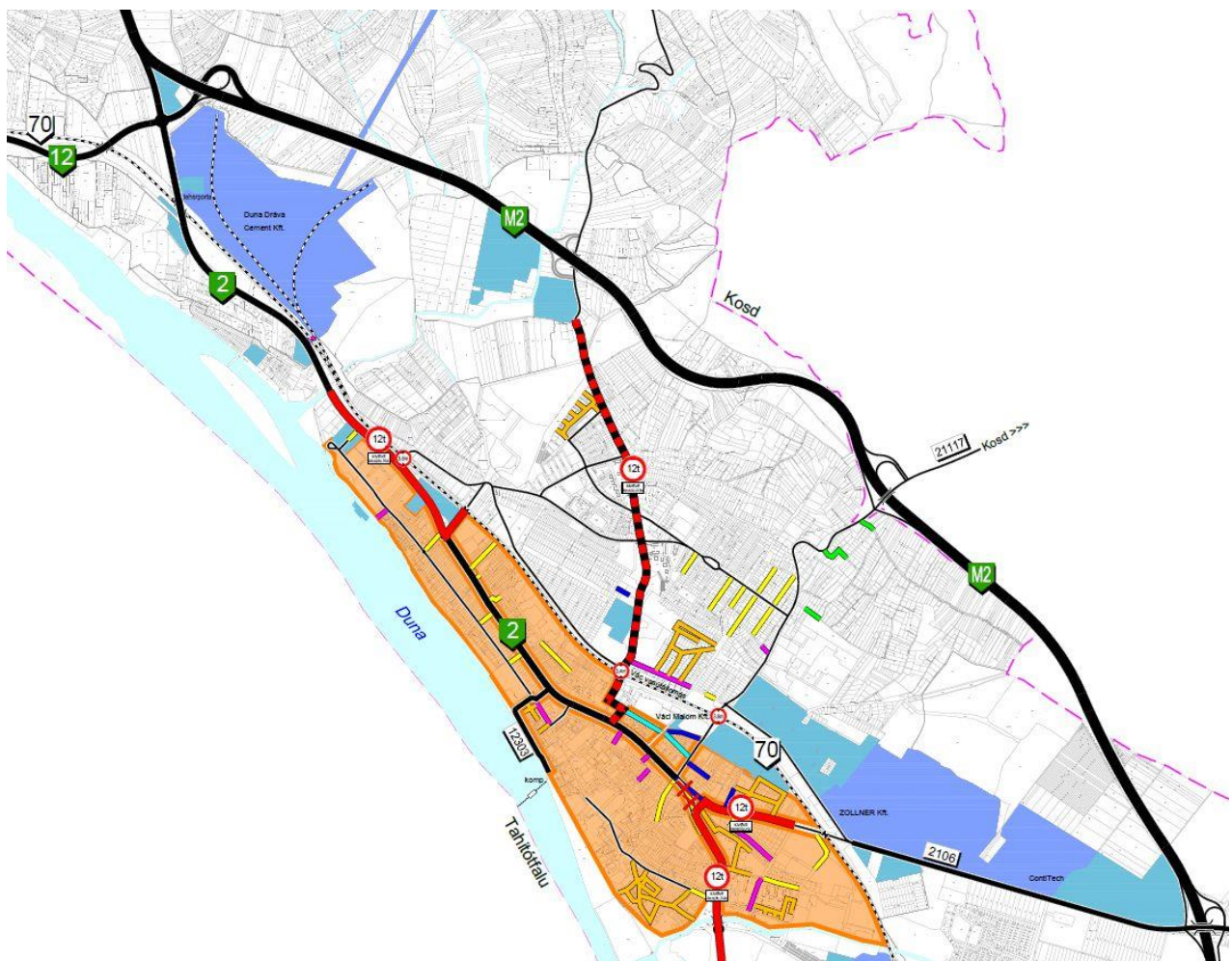
A forgalomszabályozás hatékonyságának növelése, a közlekedési morál további romlásának megakadályozása érdekében az ellenőrzés feltételeit javítani kell (traffipax, térfigyelő kamerák).

„

3.6. VÁC VÁROS KÖZIGAZGATÁSI TERÜLETÉRE VONATKOZÓ, AZ ÁTMENŐ TEHERFORGALOM TILTÁSÁT ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV

Az Ozsváth György által készített előkészítő tanulmány, megbízó által elfogadott V. változatában szereplő javaslatokhoz igazodtunk jelen tervezésünk során. A tervezési területünket érintő részeit a távlati, III. ütemi tervlapunkon átvezettük és folytattuk. Ez pontosan a Gombási útra vonatkozó 12 tonnás súlykorlátozás bevezetését tartalmazza (kivéve engedéllyel), bár a korábban elkészült tanulmányban kivéve áruszállítás szerepelt. Az Önkormányzattal tartott egyeztetések során inkább a „Kivéve engedéllyel” tábla alkalmazása mellett döntöttünk.

A Hóman Bálint utca vasúttól délre eső szakaszára a kolléga 12 t súlykorlát kivéve áruszállítás korlátozás bevezetését javasolja, azonban ez abban az esetben szerintünk elvetendő, ha az M2 gyorsforgalmi út új Gombási úti csomópontja és a Törköly köz kiépülne, mert akkor egy észak-dél irányú kapcsolat létesülhetne, amelyen keresztül elérhetővé válna a közeli területek közvetlen megközelítése és nem kellene igénybe venni a 2. sz. főút északi, vagy a Kosdi út szakaszait.



K8. Az előkészítő tanulmányterv V. változata a teherforgalmi korlátozásokra

4) Forgalmi vizsgálatok

Annak érdekében, hogy a Deákvárt érintő teherforgalmi terhelést meg tudjuk határozni, forgalomszámlálást végeztünk egy tavaszi hétköznapon Deákvár úthálózatának három, a külső közúti kapcsolatok szempontjából fontos csomópontjában:

- Kosdi utca és Lehár Ferenc utca csomópontjában
- Hóman Bálint utca - Újhegyi út - Huszár utca - Kápolna utca csomópontjában
- Deákvári főter - Újhegyi út - Naszály út - Gombási út csomópontjában

A számlálásokra egy időben, a reggeli csúcsórákban 7.00 h és 9.00 h között került sor. A számlálás során járműkategóriánként rögzítettük a csomópontokba egyes irányokból érkező járműveket és feljegyeztük továbbhaladásuk irányát.

A jegyzett járműkategóriák:

- Személygépjárművek
- Könnyű tehergépjárművek
- Nehéz tehergépjárművek
- Szerelvények
- Szóló buszok
- Csuklós buszok
- Motorkerékpárok
- Kerékpárok

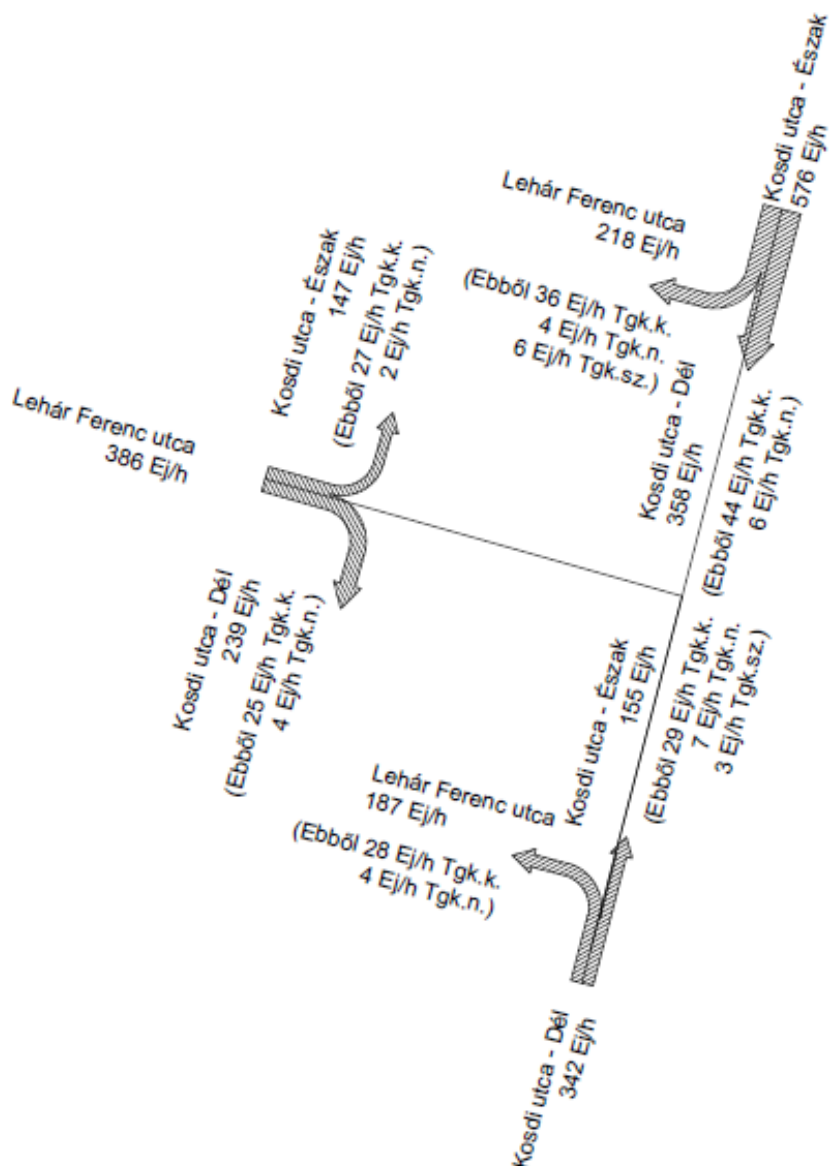
Az egyes csomópontokban mért forgalmi volumenek az alábbiakban láthatók:

- Kosdi utca és Lehár Ferenc utca csomópontja

Kosdi utca és Lehár Ferenc utca csomópontja	Kosdi utca - Észak	Kosdi utca - Dél	Lehár Ferenc utca	Σ Ej (bejövő)
Kosdi utca - Észak	-	358	218	576
Kosdi utca - Dél	155	-	187	342
Lehár Ferenc utca	147	239	-	386
Σ Ej (elmenő)	302	597	405	

Kosdi utca - Észak	878	Ej/h
Kosdi utca - Dél	939	Ej/h
Lehár Ferenc utca	791	Ej/h
Σ Csomópont forgalom	1304	Ej/h

Kosdi utca és Lehár Ferenc utcai csomópont



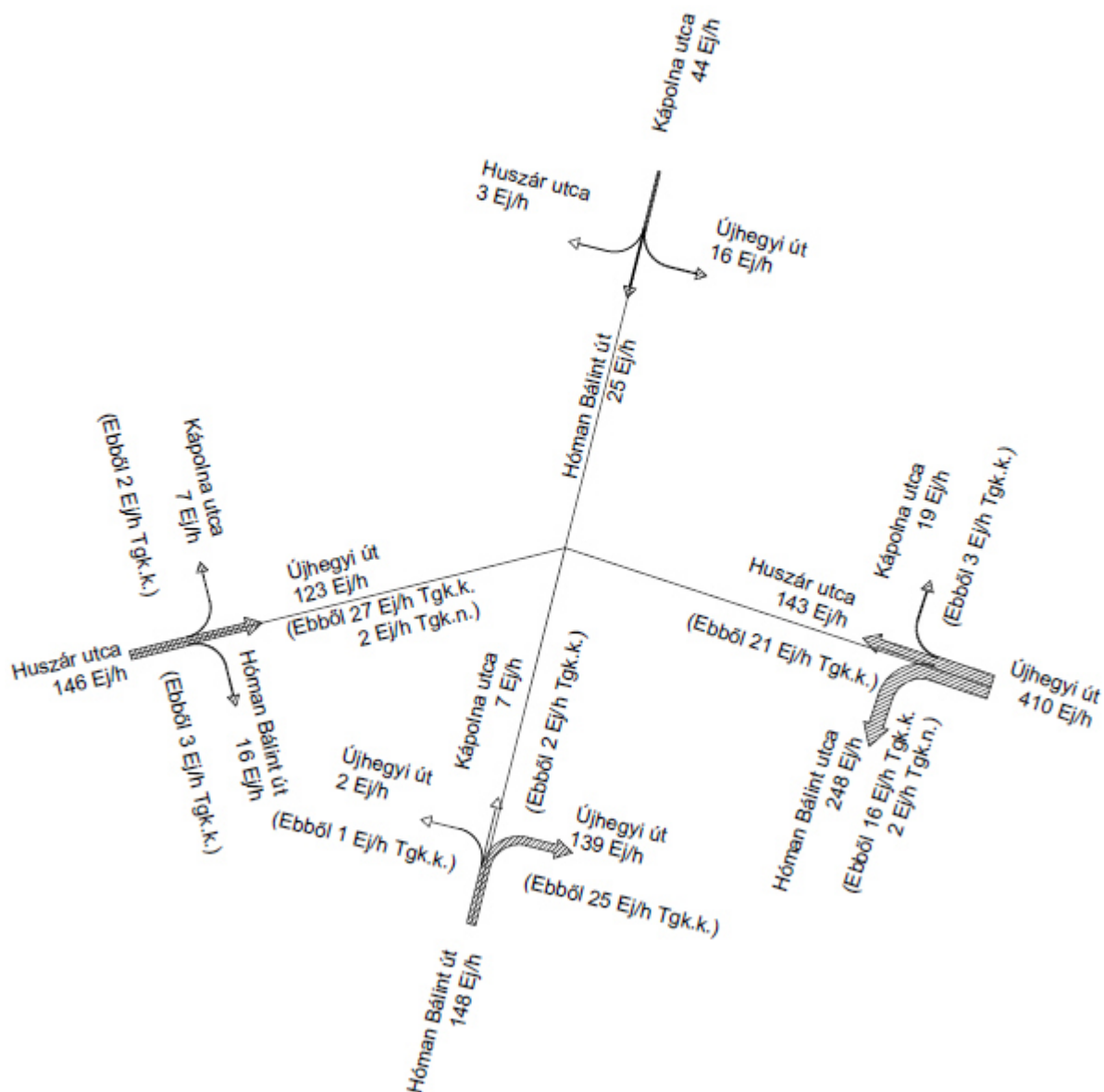
K9. Kosdi utca és Lehár Ferenc utca csomópontja forgalmi ábra

- Hóman Bálint utca - Újhegyi út - Huszár utca - Kápolna utca csomópontja

Hóman Bálint utca - Újhegyi út - Huszár utca - Kápolna utca csomópontja	Hóman Bálint utca	Újhegyi út	Huszár utca	Kápolna utca	Σ Ej (bejövő)
Hóman Bálint utca	-	139	2	7	148
Újhegyi út	248	-	143	19	410
Huszár utca	16	123	-	7	146
Kápolna utca	25	16	3	-	44
Σ Ej (elmenő)	289	278	148	33	

Hóman Bálint utca	437	Ej/h
Újhegyi út	688	Ej/h
Huszár utca	294	Ej/h
Kápolna utca	77	Ej/h
Σ Csomópont forgalom	748	Ej/h

Hóman Bálint utca - Újhegyi út - Huszár utca - Kápolna utcai csomópont



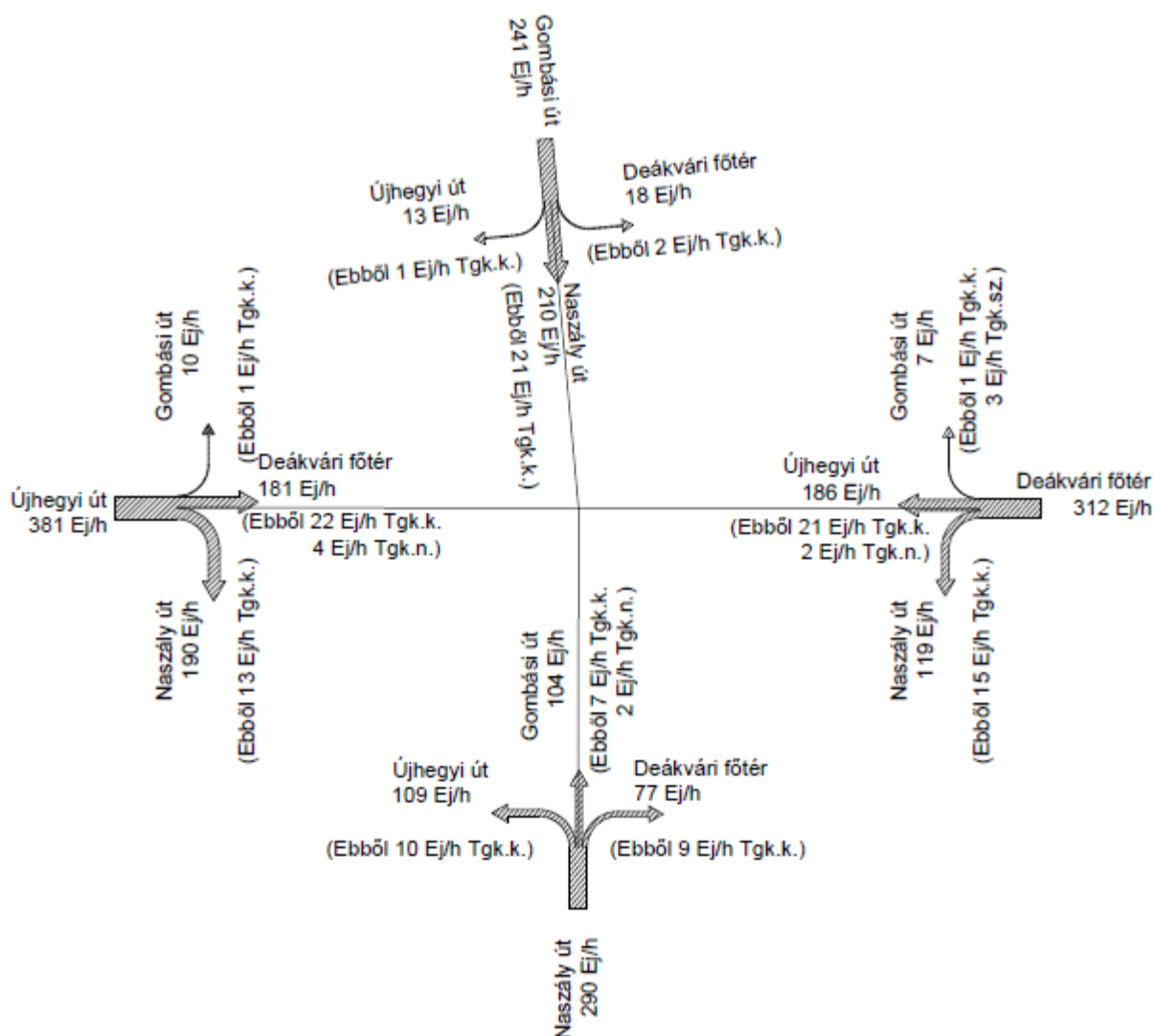
K10. Hóman Bálint utca - Újhegyi út - Huszár utca - Kápolna utca csomópontja forgalmi ábra

- Deákvári főtér - Újhegyi út - Naszály út - Gombási út csomópontja

Deákvári főtér - Újhegyi út - Naszály út - Gombási út csomópontja	Deákvári főtér	Újhegyi út	Naszály út	Gombási út	Σ Ej (bejövő)
Deákvári főtér	-	186	119	7	312
Újhegyi út	181	-	190	10	381
Naszály út	77	109	-	104	290
Gombási út	18	13	210	-	241
Σ Ej (elmenő)	276	308	519	121	

Deákvári főtér	588	Ej/h
Újhegyi út	689	Ej/h
Naszály út	809	Ej/h
Gombási út	362	Ej/h
Σ Csomópont forgalom	1224	Ej/h

Deákvári főter - Újhegyi út - Naszály út - Gombási úti csomópont



K11. Deákvári főter - Újhegyi út - Naszály út - Gombási út csomópontja forgalmi ábra

A vizsgált közlekedéshálózati elemek biztosítják a főbb kereskedelmi és gazdasági területek megközelítését közvetlenül vagy közvetetten. Bár megjelentek az útszakaszokon nehéz tehergépjárművek (a Kosdi utcán több, mint egyéb útszakaszokon), a Deákvár városrész felé, illetve ott közlekedő nehéz tehergépjárművek száma óránként 1-4 volt. Bár ez a volumen egy városi főút esetén nem számít jelentősnek, a lakóterületek mellett elhaladva nagyobb zavaró (és káros) hatást kell figyelembe venni.

5) Javaslatok

5.1 Alapelvek

A teherforgalom korlátozásának tervezése, a Megbízóval való megbeszélés szerint az alábbi elvek szerint történt:

- A lakóterületek védelme prioritás kell legyen a tervezés során.
- A meglévő gazdasági és ipari létesítmények, telephelyek maradjanak megközelíthetők a teherforgalmi korlátozások bevezetése után.
- Az ismert településfejlesztési és közlekedési hálózatfejlesztési elképzeléseknek megfelelően ütemezett kialakítás tervezendő.
- A meglévő állapotra (bármilyen úthálózati fejlesztés figyelembevétele nélkül) kell megtervezni az I. ütemű korlátozásokat, intézkedéseket.
- Alkalmazkodni szükséges a 2. sz. főútra vonatkozó teherforgalmi korlátozási terv V. változatához.
- Ahol lehet, a „Kivéve engedéllyel”, illetve a „Kivéve célforgalom” kiegészítő tábla helyett az „Kivéve áruszállítás” kiegészítő táblát kell alkalmazni a súlykorlátozások mellett, mert a kötelező fuvarlevél miatt könnyebben ellenőrizhető a teherforgalom.
- Hosszú távon Deákvár teljes területe 3,5 t súlykorlátozás alá esik majd (kivéve az áthaladó helyi főutak nyomvonalát), mivel a beszállítók és a telephely tulajdonosok külső telephelyeken a nagyobb tehergépjárművel érkező árut kisebb (3,5 t) tehergépjárművekkel, furgonokkal szállítják majd ki az üzletekbe.
- A telephely-engedélyeket felül kell vizsgálni és a tehergépjárművek parkolását, tárolását, csak az ipari-gazdasági zónákban lehet megengedni.

A fenti alapelvek elfogadása és betartása lehetővé teszi egy olyan teherforgalmi korlátozó rendszer ütemezését a Deákvárosban, amely rövid távon is előnyös, de hosszú távon a teljes idetartozó lakóterület teherforgalom alóli mentesítése is elérhető általa. Ehhez természetesen a tervezett úthálózati fejlesztések egy részének megvalósulása elengedhetetlen.

5.2 Ütemezés

A fenti alapelveknek megfelelően, a Deákváron kialakítandó teherforgalmi korlátozások három ütemben történő bevezetését javasoljuk:

- I. Ütemben az átmenő teherforgalom korlátozása mellett lehetőséget kell biztosítani a Lehár Ferenc utca – Deákvári főtér – Újhegyi út – Hóman Bálint út útvonalon a tehergépjárművek áthaladására 12 t súlykorlátozás mellett (kivéve engedéllyel). A terület többi része a 3,5 t súlykorlátozott zónában lesz. Ebben az ütemben úthálózati fejlesztéssel nem számoltunk.

A korlátozások bevezetése után 1 évvel felül kell vizsgálni a bevezetett rendszer működőképességét és hatékonyságát, közben egyeztetést kell kezdeményezni a zónán belüli telephelyek tulajdonosaival, hogy felkészülhessenek a további korlátozásokra, m.elő tudják készíteni a szükséges működési változtatásaikat (pl. áruk átrakodása, telephelyek elköltöztetése, járműpark bővítése kisebb járművekkel, stb.).

Amennyiben a felülvizsgálat nem mutat hatékony eredményt, sor kerülhet a súlykorlátozások II. ütemére.

- II. Ütemben a Lehár Ferenc utcán és a Deákvári főtéren megmarad a 12 t súlykorlátozás, de a kelet-nyugati irányú átvezetés további útvonalain 7,5 t korlátozás jelenik meg. Megmaradnak a „Kivéve engedéllyel” kiegészítő táblák.

- III. Ütemben jelentős közúthálózati fejlesztéssel számolunk, az M2 Gombási úti csomópontjának és a Törkölly köz nyomvonalán kiépítendő városi gyűjtőútnak megjelenésével, ami a város forgalmi viszonyait is várhatóan átrendezi majd. Ebben az ütemben a Naszály út – Gombási út nyomvonalon 12 t súlykorlátozás helyezhető ki (kivéve engedéllyel). Az új nyomvonalak mentén újabb forgalomgeneráló területfejlesztések várhatók (pl. a volt laktanya területén).

5.3 Az egyes ütemekben javasolt korlátozások

Fentiek szerint fontosnak tartjuk a főbb teherforgalmat vonzó létesítmények akadálytalan megközelítésének biztosítását a gyorsforgalmi és országos főúthálózati elemek irányából oly módon, hogy a lakóterületeket a lehető legkevésbé, vagy egyáltalán ne érintsék a teherforgalmi útvonalak.

Ezt a szemléletet a vizsgált területre jelenleg csak korlátozottan lehet érvényesíteni, tekintettel a közlekedési infrastruktúra hiányosságaira. A vasút és az M2 gyorsforgalmi út közötti terület számára szükséges főhálózati elemek és gyorsforgalmi csomópont még csak tervezett állapotban van, így a jelenleg alkalmazható korlátozások tervezése során kompromisszumos megoldásokat kell alkalmaznunk a tervezett, jelentős infrastruktúra-elemek kiépüléséig.

I. ütem

Jelenleg az M2 gyorsforgalmi út felől csak a Kosdi úton keresztül lehet megközelíteni a vasúttól északra eső területeket úgy, hogy a forgalom a lehető legkevésbé érintse a lakott és központi területeket. Emiatt biztosítanunk szükséges egy, a Kosdi út – Naszály út közötti kelet-nyugati átközlekedési lehetőséget.

Ezt a kapcsolatot két útszakasz tudja biztosítani hálózati szempontból meglévő állapotában: a Lehár Ferenc utca és a Telep utca. Előbbi a szomszédos lakóterületek által generált közúti forgalom gyűjtőútként üzemel, így főleg a csúcsidőben viszonylag nagy forgalom jellemzi és a mellette lévő lakóingatlanok miatt a teherforgalomra érzékenynek tekinthető. Míg utóbbi a vasúttal párhuzamosan egy kevésbé érzékeny, vegyes funkciójú beépítéssel határolt útszakasz.

Fentiek szerint logikus lenne a Telep utcát kijelölni a teherforgalom átközlekedése számára és így módon mentesíteni az egyébként is nagy forgalommal terhelt, a közlekedés káros hatásaira érzékeny Lehár Ferenc utcát. Azonban a Telep utca meglévő burkolati szélessége és a keresztmetszeti kialakítása nem teszi lehetővé a kétirányú teherforgalom átbocsájtását, ezért a Lehár Ferenc utcai nyomvonal az egyetlen lehetőség jelenleg a tehergépjárművek átengedésére. Ezt az útszakaszt az ott élők védelme érdekében 12 tonnás súlykorlátozásra javasoljuk kijelölni és csakis az engedéllyel rendelkezők hajthatnak be ezt meghaladó súlyú járművel. Így az útszakasz forgalmi terhelése kontrollálható az Önkormányzat számára.

Szükség lenne még a vasúti útvonalon való akadálytalan (magassági korlátozásoktól mentes) keresztezési lehetőségre is, amely biztosítaná a 2. sz. főút felé való átjutást. Erre a Hóman Bálint úti szintbeni vasúti keresztezése lenne egyedül alkalmas, amely megközelítését a Naszály út felől csakis az Újhegyi út tudja a meglévő úthálózati kiépítettségben biztosítani. Ezért szükséges a tárgyi útszakaszt is a Lehár Ferenc utcához hasonlóan 12 t súlykorlátozással ellátni, kivéve engedéllyel.

Az említett teherforgalmi közlekedési tengelyeken kívül eső (szinte csak lakó) területekre egy egységes 3,5 t súlykorlátozású zóna kijelölését javasoljuk.

A Naszály úton és az egész javaslattal érintett területen a tervezett súlykorlátozott zónákon belüli meglévő súlykorlátozásokat javasoljuk megszüntetni, mivel a súlykorlátozás egységesítése a javaslatok szerint létrejön.

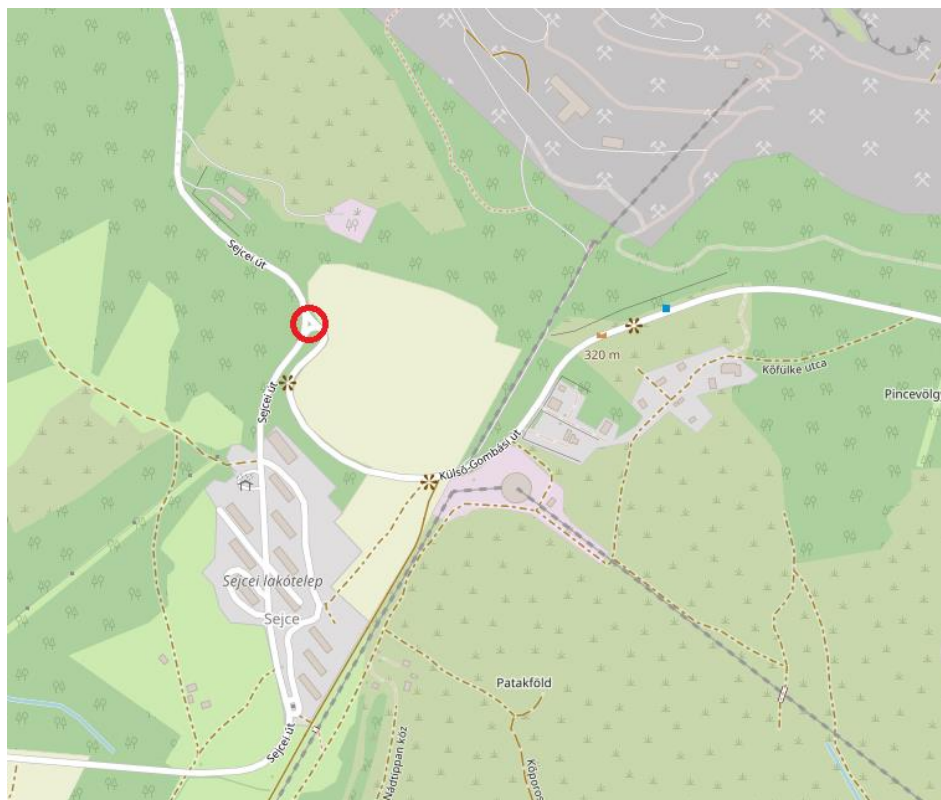
A javasolt súlykorlátozási övezetek:

3,5 t súlykorlátozott zónák:

- Gombási út – Lehár Ferenc utca – Kosdi út – Domb utca – Bauer Mihály utca – Szivárvány utca – Papvölgy utca – Szőlővessző utca – Hordó utca – Hegymester utca – Fürt utca
- Naszály út – 70. sz. vasútvonal – Kosdi út – Lehár Ferenc utca
- Gombási út – Újhegyi út – Hóman Bálint utca – 70. sz. vasútvonal – északra fekvő lakóterületek határa
- Hóman Bálint utca – 70. sz. vasútvonal – Naszály út – Újhegyi út

Az I. ütemként javasolt súlykorlátozások a KT-2.1 tervlapon láthatók.

Már az I. ütemben kezelni lehet, egy fennálló, teherforgalmat érintő problémát is: a tehergépjármű-forgalom egy része (megpróbálva a díjfizetéses útszakaszok elkerülését) a Sejce dűlő – Gombási út nyomvonalon közelíti meg a várost északi irányból, jelentősen terhelve ezzel a környező lakóterületeket és a természeti környezetet. Ennek a teherforgalomnak a kiszűrése lehetséges egy, a Sejce dűlő és Külső-Gombási út csomópontjában, a Vác felé vezető irányba kihelyezett 3,5 t súlykorlátozó táblával, amelyet egy „Kivéve VOLÁN” kiegészítő táblával kell ellátni.



K12. Sejce dűlő – Külső Gombási út csomópontjának átnézeti térképe

II. ütem

Az I. ütem I. változatától ez a kialakítás annyiban tér el, hogy az Újhegyi út – Hóman Bálint út jelentette teherforgalmi közlekedési tengely korlátozását tovább szigorítanánk az I. ütemű 12 tonna helyett 7,5 tonnára. Ennek viszont egy előzetes egyeztetés és a telephelyek engedélyeinek esetleges bevonása szükséges. Ezt az intézkedést mindenképp meg kell, hogy előzze egy részletes vizsgálat és felmérés az Önkormányzat részéről, amely megállapítja, hogy hova mennyi és mekkora méretű teherautó kért korábban behajtási engedélyt.

3,5 t súlykorlátozott zónák:

- Gombási út – Lehár Ferenc utca – Kosdi út – Domb utca – Bauer Mihály utca – Szivárvány utca – Papvölgy utca – Szőlővessző utca – Hordó utca – Hegymester utca – Fürt utca
- Naszály út – 70. sz. vasútvonal – Kosdi út – Lehár Ferenc utca
- Gombási út – Újhegyi út – Hóman Bálint utca – 70. sz. vasútvonal – északra fekvő lakóterületek határa
- Hóman Bálint utca – 70. sz. vasútvonal – Naszály út – Újhegyi út

Az II. ütemként javasolt súlykorlátozások a KT-2.2 tervlapon láthatók.

III. ütem

A II. ütem egy hosszú távra vonatkozó teherforgalmi korlátozási rendszer kialakítását foglalja magába, amely során a tervezett infrastruktúra elemek közül megépül legalább az M2 – Gombási úti csomópontja, és a volt laktanya területe felé egy a meglévő lakóterületeket elkerülő útszakasz, amely a szintbeni vasúti keresztezéshez tudja vezetni a tehergépjárműveket.

Az M2 gyorsforgalmi út új, Gombási úti csomópontja megvalósulása esetén a Telep utcai átkötés szükséglettel válna, mivel a két észak-déli közlekedési tengely rendelkezne saját gyorsforgalmi csomóponttal, így nem lenne szükséges a tehergépjárművek Deákváron belüli kelet-nyugati átközlekedése. Továbbá a Hóman Bálint utcához kapcsolódó tervezett északi gyűjtőút, Törköly köz és a Naszály út csomópontjától délre alkalmazni lehetne egy „12 t kivéve engedéllyel” korlátozást, ezzel a városi főútként üzemelő útszakaszból lekerülne az a teherforgalom, amit az I. ütemben kényszerűségből megengedtünk. A Lehár Ferenc utca is bekerülne a 3,5 t súlykorlátozott zónába, így kialakulna a Naszály út és a Kosdi út között egy egységesen korlátozott terület.

A 3,5 t súlykorlát zóna az új észak-déli irányú Hóman Bálint utcai tengely esetében változna.

3,5 t súlykorlátozott zónák:

- Gombási út (és Naszály út) – 70. sz. vasútvonal – Kosdi út – Domb utca – Bauer Mihály utca – Szivárvány utca – Papvölgy utca – Szőlővessző utca – Hordó utca – Hegymester utca – Fürt utca
- Törköly köz – Téglaház út – Hóman Bálint utca – 70. sz. vasútvonal – Naszály út (és Gombási út)
- Gombási út – Újhegyi út – Hóman Bálint utca – 70. sz. vasútvonal – Angyal utca – Téglaház út

Az III. ütemként javasolt súlykorlátozások a KT-2.3 tervlapon láthatók.

6) Összegzés

Vác, Deákvár városrész teherforgalmi rendjének felülvizsgálatánál alapelveként vettük figyelembe, hogy a lakóterületek védelme prioritás, de az engedélyezett telephelyek és üzletek működőképességének is meg kell maradni, nem csupán a jelenlegi úthálózati kiépítettség esetén, de hosszú távon is.

Ennek megfelelően javasoltunk intézkedéseket a teherforgalom lehetséges útvonalainak és súlykorlátozásának meghatározása során.

Mivel a város közlekedési hálózata és területhasználati funkciói is fejlesztés alatt állnak és a távlati fejlesztési célokat is figyelembe kellett venni, a Deákvár területére vonatkozó teherforgalmi korlátozási rendszer három ütemben történő kiépítését javasoltuk.

A teherforgalmi korlátozások csak akkor érhetik el a céljukat, ha az egyes ütemek bevezetését megelőzi a lakosság és a tehergépjárműveket üzemeltető vállalkozások tájékoztatása a forgalomtechnikai változások bevezetésének okával és módjával kapcsolatban, valamint folyamatos ellenőrzések segítik (szükség esetén szankcionálással) az új forgalmi rend fenntartását és hatékony működését. Az egyes ütemek között kommunikálni szükséges az ipari és gazdasági telephelyek beruházóival, ellenőrizni szükséges a telephelyek engedélyét, a keltett teherforgalom mértékét és a gépjárművek éjszakai tárolásának helyét.

Javasoljuk az Önkormányzat teherforgalom rendjével kapcsolatos rendeletének felülvizsgálatát, kiegészítését a bevezetendő intézkedések leírásával.

A teherforgalom korlátozásának bevezetése, illetve egységes rendszerbe foglalása elősegíti a város élhetőségének fejlődését. A teherforgalom szabályozása a fenntartható közlekedési rendszer egyik alapeleme, amely működése nélkül a fenntartható, minőségi városi lét elképzelhetetlen.



Macsinka Klára tervező
13-1017, KÉ-K, Tkö
MOBIL CITY Mérnöki Tanácsadó Bt.

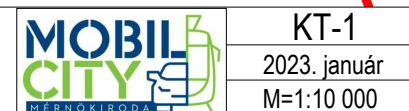


Jelmagyarázat

- Gyorsforgalmi út
- Országos főút
- Országos mellékút / Városi főút
- Gyűjtőút
- Főbb csomópont
- Vasútvonal
- Vasútállomás/Vasúti megállóhely
- Autóbusz állomás
- Kompkikötő
- Hídszerkezet
- Lakó- Pihenő Övezet
- 3,5 t súlykorlátozás
- 5 t súlykorlátozás
- 7,5 t súlykorlátozás
- 12 és 12,5 t súlykorlátozás

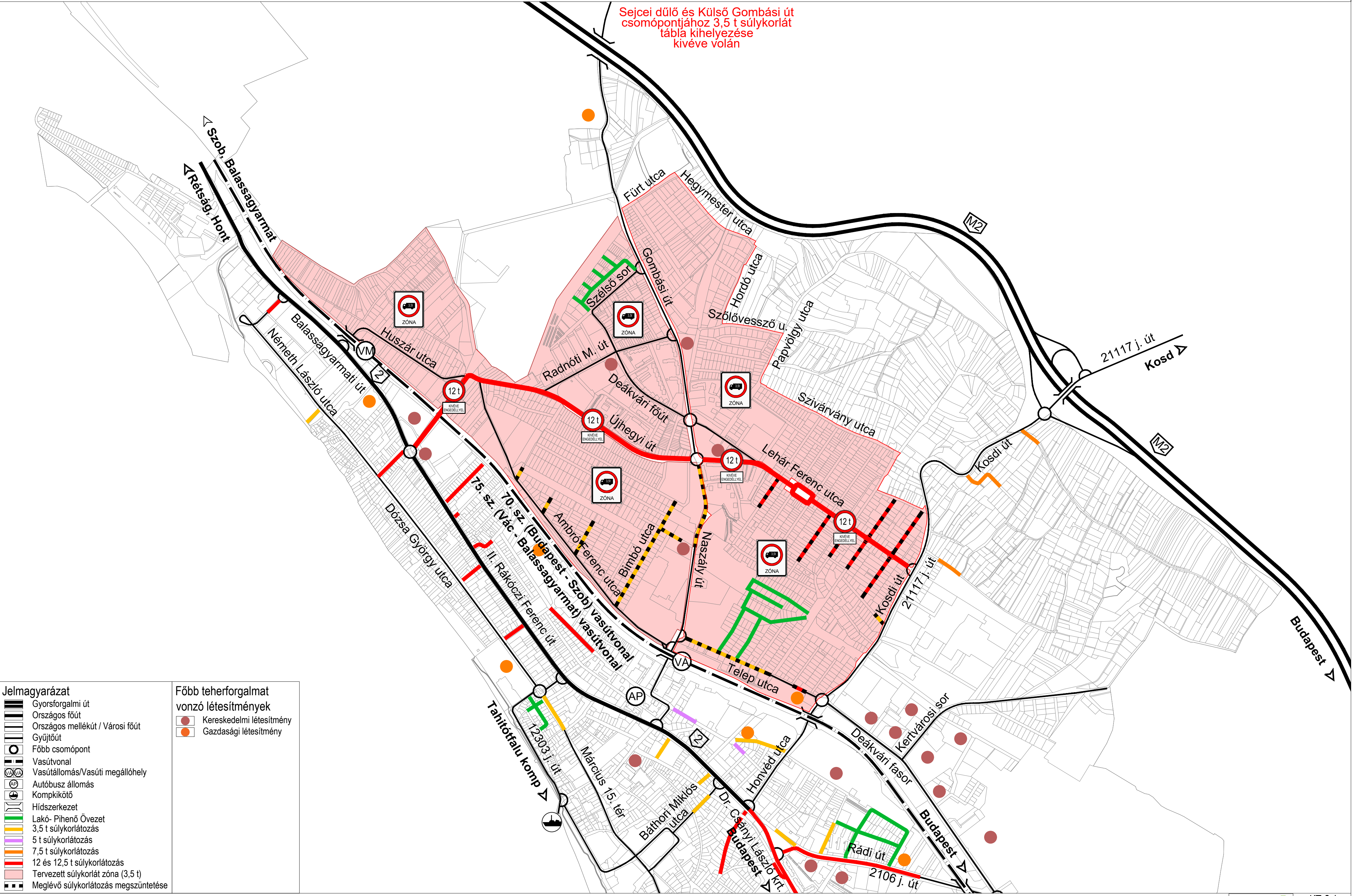
Főbb teherforgalmat vonzó létesítmények

- Kereskedelmi létesítmény
- Gazdasági létesítmény



VÁC, DEÁKVÁR - TEHERFORGALMI REND FELÜLVIZSGÁLAT

Sejcei dűlő és Külső Gombási út
csomópontjához 3,5 t súlykorlát
tábla kihelyezése
kivéve volán



Jelmagyarázat

- Gyorsforgalmi út
- Országos főút
- Országos mellékút / Városi főút
- Gyűjtőút
- Főbb csomópont
- Vasútvonal
- Vasútállomás/Vasúti megállóhely
- Autóbusz állomás
- Kompkikötő
- Hídszerkezet
- Lakó- Pihenő Övezet
- 3,5 t súlykorlátozás
- 5 t súlykorlátozás
- 7,5 t súlykorlátozás
- 12 és 12,5 t súlykorlátozás
- Tervezett súlykorlát zóna (3,5 t)
- Meglévő súlykorlátozás megszüntetése

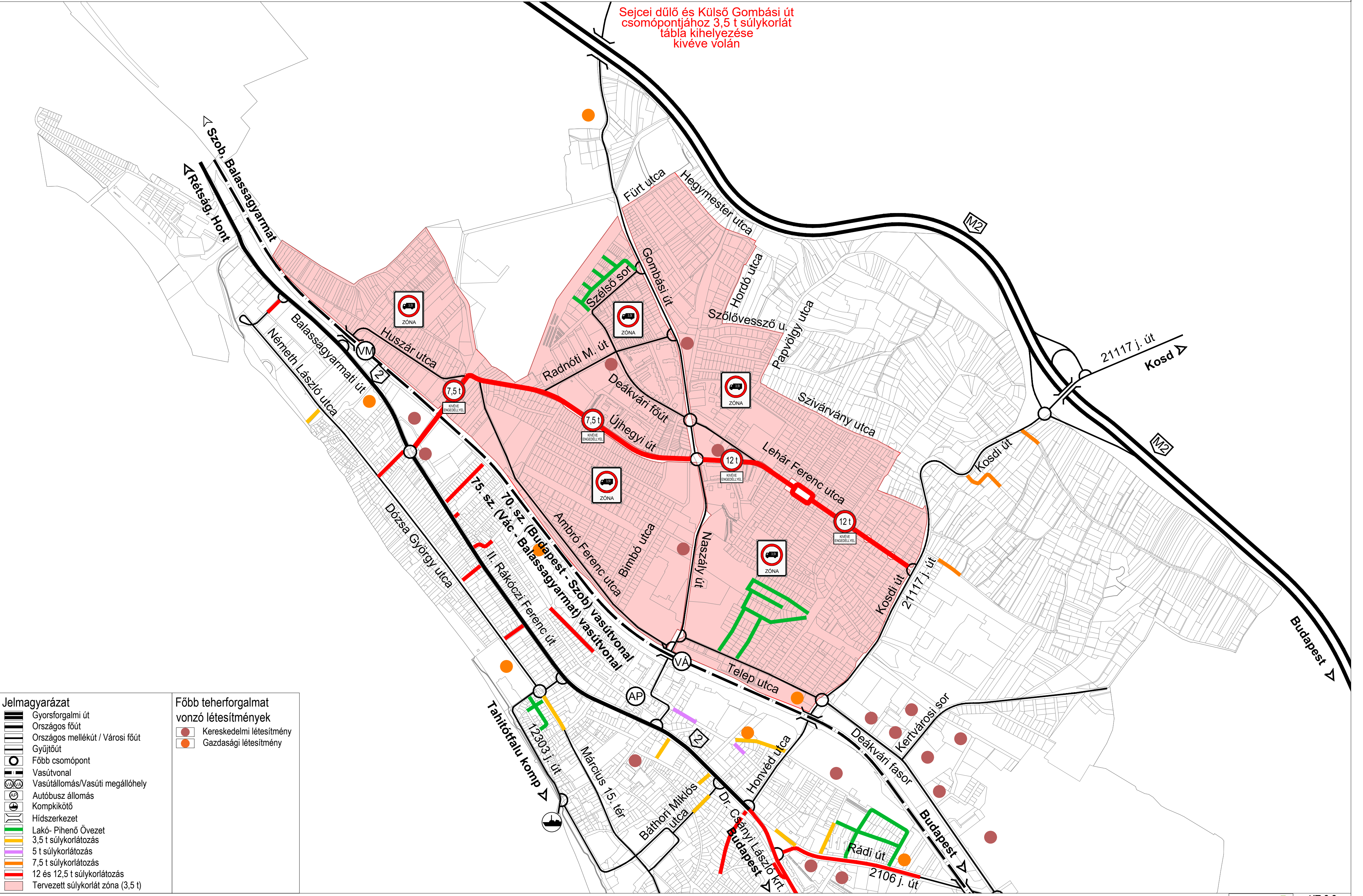
Főbb teherforgalmat vonzó létesítmények

- Kereskedelmi létesítmény
- Gazdasági létesítmény

JAVASOLT SÚLYKORLÁTOZÁSOK - I. ütem

VÁC, DEÁKVÁR - TEHERFORGALMI REND FELÜLVIZSGÁLAT

Sejcei dűlő és Külső Gombási út
csomópontjához 3,5 t súlykorlát
tábla kihelyezése
kivéve volán



Jelmagyarázat

- Gyorsforgalmi út
- Országos főút
- Országos mellékút / Városi főút
- Gyűjtőút
- Főbb csomópont
- Vasútvonal
- Vasútállomás/Vasúti megállóhely
- Autóbusz állomás
- Kompkikötő
- Hídszerkezet
- Lakó- Pihenő Övezet
- 3,5 t súlykorlátozás
- 5 t súlykorlátozás
- 7,5 t súlykorlátozás
- 12 és 12,5 t súlykorlátozás
- Tervezett súlykorlát zóna (3,5 t)

Főbb teherforgalmat vonzó létesítmények

- Kereskedelmi létesítmény
- Gazdasági létesítmény

VÁC, DEÁKVÁR - TEHERFORGALMI REND FELÜLVIZSGÁLAT

Sejcei dűlő és Külső Gombási út
csomópontjához 3,5 t súlykorlát
tábla kihelyezése
kivéve volán

Fontos tervezett
gyorsforgalmi csomópont

Törköly köz
Fontos tervezett útszakasz

Jelmagyarázat

- Meglévő Tervezett
- Gyorsforgalmi út
 - Országos főút
 - Országos mellékút / Városi főút
 - Gyűjtőút
 - Főbb csomópont
 - Vasútvonal
 - Vasútállomás/Vasúti megállóhely
 - Autóbusz állomás
 - Kompikötő
 - Hídszerkezet
 - Lakó- Pihenő Övezet
 - 3,5 t súlykorlátozás
 - 5 t súlykorlátozás
 - 7,5 t súlykorlátozás
 - 12 és 12,5 t súlykorlátozás
 - Tervezett súlykorlát zóna (3,5 t)

Főbb teherforgalmat
vonzó létesítmények

- Kereskedelmi létesítmény
- Gazdasági létesítmény

JAVASOLT SÚLYKORLÁTOZÁSOK - III. ütem