



VÁC VÁROS
KÖZIGAZGATÁSI TERÜLETÉRE VONATKOZÓ
AZ ÁTMENŐ TEHERFORGALOM
TILTÁSÁT ELŐKÉSZÍTŐ
TANULMÁNYTERV

Tsz.: 73/2023

Megrendelő:

Vác Város Önkormányzat
2600 Vác, Március 15. tér 11.

Tervező:

Ozsváth György
KÉ-K/13-11403
1033 Budapest, Szentendrei út 89-95.

2023. május hó

TARTALOMJEGYZÉK

1.	Vezetői összefoglaló	4
2.	Előzmények	6
3.	Kapcsolódó tervek	6
4.	Helyzetértékelés	6
4.1.	Alapadatok	6
4.2.	Népessége	7
4.3.	Elhelyezkedése	8
4.4.	Megközelíthetősége	9
4.5.	Gombás-patak hídja	9
4.6.	Váci malom	10
4.7.	Kompközlekedés	10
5.	A Tehergépjármű forgalom jellemzői	11
5.1.	Az úthálózat	11
5.2.	Távlati úthálózati fejlesztések/elképzelések	15
5.3.	Távlati egyéb fejlesztések/elképzelések	17
5.4.	Forgalomnagyság	18
5.5.	Teherforgalmat vonzó létesítmények	28
5.6.	Meglévő korlátozások	31
5.6.1.	Meglévő korlátozások feldolgozása	31
5.6.2.	Meglévő súlykorlátozások	32
5.6.3.	Meglévő lakó-pihenő övezetek	35
5.6.4.	Meglévő behajtási tilalmak	36
6.	ÉRTÉKELÉS ÉS PROBLÉMATÉRKÉP	39
7.	Jogszabályi környezet	41
8.	tervezői javaslatok	48
8.1.	Tervezési terület lehatárolása	48
8.2.	Alapelvek	50
8.3.	Lehetőségek	50
8.3.1.	Vonali korlátozás	50
8.3.2.	Területi korlátozás	52
8.3.3.	Jogszabályi értelmezés	54
8.4.	Javaslatok	56
8.4.1.	Vonali korlátozás	56
8.4.2.	Területi korlátozás	56
8.4.3.	Korlátozások előjelzése	57
8.4.4.	Egyéb lehetőségek	57
8.5.	Változatok	58
8.5.1.	I. változat	58
8.5.2.	II. változat	60
8.5.3.	III. változat	62
8.5.4.	IV. változat	64
8.5.5.	V. változat	66
9.	összefoglalás	68
10.	megvalósítás folyamata	70
11.	Egyeztetések	71
12.	Rajzi mellékletek	81

ÁBRAJEGYZÉK

4-1. ábra: Vác népességének változása 1950-től napjainkig.....	7
5-1. ábra: M2 autóút – Gombási út távlati összekötése (TSZT részlet).....	15
5-2. ábra: Új gyűjtőút a vasútvonallal párhuzamosan (TSZT részlet).....	16
5-3. ábra: Kőszentes híd kétoldali tehermentesítése.....	16
5-4. ábra: Kőszentes híd egyoldali tehermentesítése	16
5-5. ábra: Új vasúti felüljáró a Gödöllői úton (TSZT részlet).....	17
5-6. ábra: Új Duna-híd és gyűjtőút (TSZT részlet).....	18
5-7. ábra: Sávós forgalomáramlási ábra (Vác).....	21
5-8. ábra: M2 autóút 1. szakasz forgalma (E/nap), teherforgalom részaránya (%)	22
5-9. ábra: M2 autóút 2. szakasz forgalma (E/nap), teherforgalom részaránya (%)	23
5-10. ábra: M2 autóút 3. szakasz forgalma (E/nap), teherforgalom részaránya (%)	23
5-11. ábra: 2 sz. főút 1. szakasz forgalma (E/nap), teherforgalom részaránya (%).....	24
5-12. ábra: 2 sz. főút 2. szakasz forgalma (E/nap), teherforgalom részaránya (%).....	24
5-13. ábra: 2 sz. főút 3. szakasz forgalma (E/nap), teherforgalom részaránya (%).....	25
5-14. ábra: 2 sz. főút 4. szakasz forgalma (E/nap), teherforgalom részaránya (%).....	25
5-15. ábra: 2 sz. főút 5. szakasz forgalma (E/nap), teherforgalom részaránya (%).....	26
5-16. ábra: 2 sz. főút 6. szakasz forgalma (E/nap), teherforgalom részaránya (%).....	26
5-17. ábra: Vác Város területén működő termelési-, kereskedelmi tevékenységet folytató vállalkozások.....	29
5-18. ábra: Súlykorlátozással érintett útszakaszok megoszlása össztömeg szerint	34
5-19. ábra: Meglévő korlátozások (súlykorlátozások és behajtási tilalmak).....	38
6-1. ábra: Problématérkép	40
8-1. ábra: Tervezési terület lehatárolása	49
8-2. ábra: I. változat (12 t korlátozás „Kivéve áruszállítás” kiegészítő táblával).....	59
8-3. ábra: II. változat (12 t korlátozás „Kivéve célforgalom” kiegészítő táblával).....	61
8-4. ábra: III. változat (Tehergépjárművel behajtani tilos /3,5t/ „Kivéve célforgalom” kiegészítő táblával)	63
8-5. ábra: IV. változat (12 t korlátozás „Kivéve áruszállítás” kiegészítő táblával, 2-es út középső rész kihagyása)	65
8-6. ábra: V. változat (12 t korlátozás „Kivéve áruszállítás” kiegészítő táblával, 2-es út középső rész kihagyása és a Rádi úti meglévő korlátozás módosítása).....	67

KÉPJEGYZÉK

4-1. kép: Vác belváros látképe	7
4-2. kép: Vác városrészei.....	8
8-1. kép: Előjelzés a Honvéd utcai csomópontnál	57
8-2. kép: Előjelzés az M2 autóúton	57

1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Jelen tervdokumentáció Vác Város közigazgatási területén bevezetendő átmenő teherforgalmi korlátozás előkészítésének tanulmánytervi kialakítására vonatkozó javaslatokat tartalmazza.

A tervezés célja a város lakott területét terhelő, átmenő tehergépjármű forgalom lehetséges korlátozásának vizsgálata, különböző változatok bemutatása. Az egyes változatokat a korlátozások erőssége különböztette meg egymástól.

Az előzetes vizsgálatok és a javaslatok alapján került meghatározásra a korlátozás mértéke, és az egyes zónaterületek lehatárolása.

A tervezési terület a Duna és a 70-es vasútvonal közötti terület, melynek közlekedési főtengelye a 2 sz. Budapest – Vác – Rétság – Hont elsőrendű főút Vác lakott területi átkelési szakasza. A vizsgálandó terület déli oldali határa a működő, nagykiterjedésű ipari, gazdasági terület, északi oldali határa pedig a Duna-Dráva Cement Kft. váci cementgyára. A tervezési területnek nem része Deákvár városrész, annak forgalmi rendjére vonatkozóan az Önkormányzat külön tervet készített a Mobil-City Bt.-vel.

Az átmenő teherforgalom tiltásának céljai/alapelvei az alábbiak:

- A 2 sz. főút váci lakott területi szakaszáról a teljes átmenő teherforgalom ráterelése az M2 autópályára.
- Vonalis korlátozások bevezetése az országos közúthálózaton és helyi gyűjtőút hálózaton.
- Meglévő súlykorlátozások egységesítése/fejlesztése/bővítése.
- A kereskedelmi, szolgáltató gazdasági területek (Gksz) valamint az ipari gazdasági területek (Gip), összességében a terület felhasználás jellege szerinti gazdasági területek megközelítését lehetőleg korlátozás nélkül elérhetővé kell tenni.
- Az engedélyhez kötött korlátozással érintett utak csak a helyi közúthálózathoz tartozó szakaszok lehetnek. Az országos közúthálózaton a helyi Önkormányzat nem rendelkezik hatáskörrel, így ellenőrzési jogkörrel sem.
- Az országos közutakon a közútkezelő Magyar Közút Nonprofit Zrt. Pest Vármegyei Igazgatósága által elfogadott forgalmi rend vezethető be.
- Elsősorban az átmenő teherforgalom útvonalai korlátozandóak vonalis korlátozások bevezetésével. A tervezési területre eső lakóterületek kapcsán területi korlátozás bevezetésének lehetősége is vizsgálandó.

A javasolt átmenő teherforgalmi korlátozások kialakítását, a tanulmányterv elkészítését megalapozó vizsgálatok előzték meg, melyek feltárták a helyi közlekedési rendszer jelenlegi állapotát, valamint a felmerülő problémákat. A tanulmányterv kiindulásaként a meglévő, érvényben lévő korlátozások feltárására, az országos közutak forgalomnagyságának kigyűjtésére és a gazdasági, ipari és védendő területek lehatárolására került sor. Ezen adatok felhasználásával elemzések és vizsgálatok készültek.

A meglévő korlátozások (súlykorlátozás és behajtási tilalom) meglehetősen vegyes összképet mutatnak. Vác Város területén jelenleg többnyire vonalas korlátozások vannak érvényben, azonban egységes szabályozásról nem beszélhetünk. Az országos közutak forgalmáról rendelkezésre álló adatok alapján a teherforgalom csupán 1,4-3,4%-os részarányt képvisel (tisztított adat – jármű darab részarány). Az M2 Budapest – Vác autópályá kiépülésével a 2. sz. főút átkelési szakaszát terhelő tehergépjármű forgalom jelentősen lecsökkent.

A munka hatálya Vác Város közigazgatási területén az Önkormányzat és az Állam tulajdonában és kezelésében lévő helyi és országos közutakra terjedt ki.

A tervezés során az érvényben lévő Szabályozási terv, Településszerkezeti Terv és Helyi Építési Szabályzat (30/2017. (XI.24.) rendelet módosítva a 12/2021. (II.18.) számú rendelettel) figyelembevételre került.

A tanulmányterv a vonali korlátozások szempontjából 5 különböző lehetséges kialakítást mutat be:

- I.változat:** a 2. sz. főút meglévő vonali korlátozásának kiterjesztése országos és helyi közutakra (12 tonnás teherforgalmi súlykorlátozás áruszállításra vonatkozó kivétellel)
- II. változat:** a 2. sz. főút meglévő vonali korlátozásának átalakítása célforgalmi kitéttel és kiterjesztéssel országos és helyi közutakra
- III.változat:** a 2. sz. főút meglévő vonali korlátozásának átalakítása teherforgalmi behajtási tilalommal, kiterjesztéssel, célforgalmi kitéttel az országos, valamint engedélyhez kötött kitéttel a helyi közutakra
- IV.változat:** a 2. sz. főút meglévő vonali korlátozásának átalakítása, kiterjesztése a településen átvezető középső szakasz kihagyásával (12 tonnás teherforgalmi súlykorlátozás áruszállításra vonatkozó kivétellel)
- V. változat:** a 2. sz. főút meglévő vonali korlátozásának átalakítása, kiterjesztése a településen átvezető középső szakasz kihagyásával (12 tonnás teherforgalmi súlykorlátozás áruszállításra vonatkozó kivétellel), valamint a Rádi út meglévő korlátozásának módosítása engedélyhez kötött kitéttel

Megfontolásra javasolt területi korlátozási eszközként új korlátozással védendő övezetek (lakó-pihenő övezet vagy korlátozott forgalmú övezet) területi kijelölését is tartalmazza a tanulmány a meglévő lakóterületek vonatkozásában.

2. ELŐZMÉNYEK

Vác Város közigazgatási területén, elsősorban a 2. sz. főúton problémát jelent a főút átkelési szakaszán áthaladó teherforgalom, melynek célja nem a város területén található, csupán tranzit jelleggel kel át a városon. A jelenleg érvényes főúti korlátozások nem működnek megfelelően, nem képesek kiszűrni teljes mértékben az átmenő forgalmat. A helyzet az M2 autópályát megépítésével jelentősen javult, de az azóta bekövetkezett forgalomműködés miatt még a lecsökkent részarányú áthaladó teherforgalom is érezteti káros hatását. A városi kezelésű úthálózaton változatos megoldásokkal 3,5 t; 5 t; 7,5 t; 12 t és 12,5 t megengedett legnagyobb össztömegű gépjármű behajtási tilalmak kerültek kihelyezésre, emellett a teherforgalmat tovább korlátozzák tehergépkocsi behajtási tilalmakkal és elszórtan lakópihenő övezeti kijelölésekkel. A meglévő korlátozások nem alkotnak átgondolt, egységes rendszert, így feladatukat sem képesek megfelelő hatékonysággal ellátni.

A megbízás szerint az átmenő teherforgalom tiltásának lehetőségeit jelen tanulmányterv hivatott feltárni. Feladat továbbá megvizsgálni a jelenlegi korlátozásokat, rögzíteni a vonatkozó jogszabályi háttérrel és javaslatot tenni a korlátozás mértékéről és térbeli kiterjedéséről, figyelembe véve a helyszíni adottságokat és igényeket.

3. KAPCSOLÓDÓ TERVEK

Jelen tanulmánytervhez az alábbi tervek kapcsolódnak:

- **Vác Közlekedési koncepciója 2014-2030** (Vác Közlekedésfejlesztési Konzorcium 2014; Speciálterv Kft. Trenecon Cowi, Városkutatás Kft.; Készült: 2014. április hó)
- **Vác Város Településrendezési Eszközeinek Felülvizsgálata** (PestTerv Kft.; Készült: 2017. december hó)
- **Vác Város parkolási koncepció** (MOBIL CITY Mérnöki Tanácsadó Bt.; Tervszám: 27/2019; Készült: 2019. december hó)

4. HELYZETÉRTÉKELÉS

4.1. Alapadatok

Vác a budapesti agglomerációban, Pest vármegyében, a Duna bal partján fekszik, a Váci járás székhelye. A Dunakanyar központjaként ismert település Pest vármegye ötödik legnagyobb lélekszámmal rendelkező városa. Vonzó idegenforgalmi célpont – egyrészt évezredes történelme, másrészt gazdag kulturális élete miatt. Katolikus püspöki székhely, a Váci egyházmegye központja.

Budapest irányából könnyen megközelíthető autóval az M2 autópályán és a 2. sz. főúton, a Nyugati pályaudvarról 25 perc alatt zónázó vonatokkal a MÁV 70. számú Budapest–Szob vasútvonalán, autóbuszon vagy kerékpárral a Duna mellett futó Budapest-Szob kerékpárúton, nyáron pedig a Budapest és Esztergom között közlekedő kirándulójárással is elérhető.

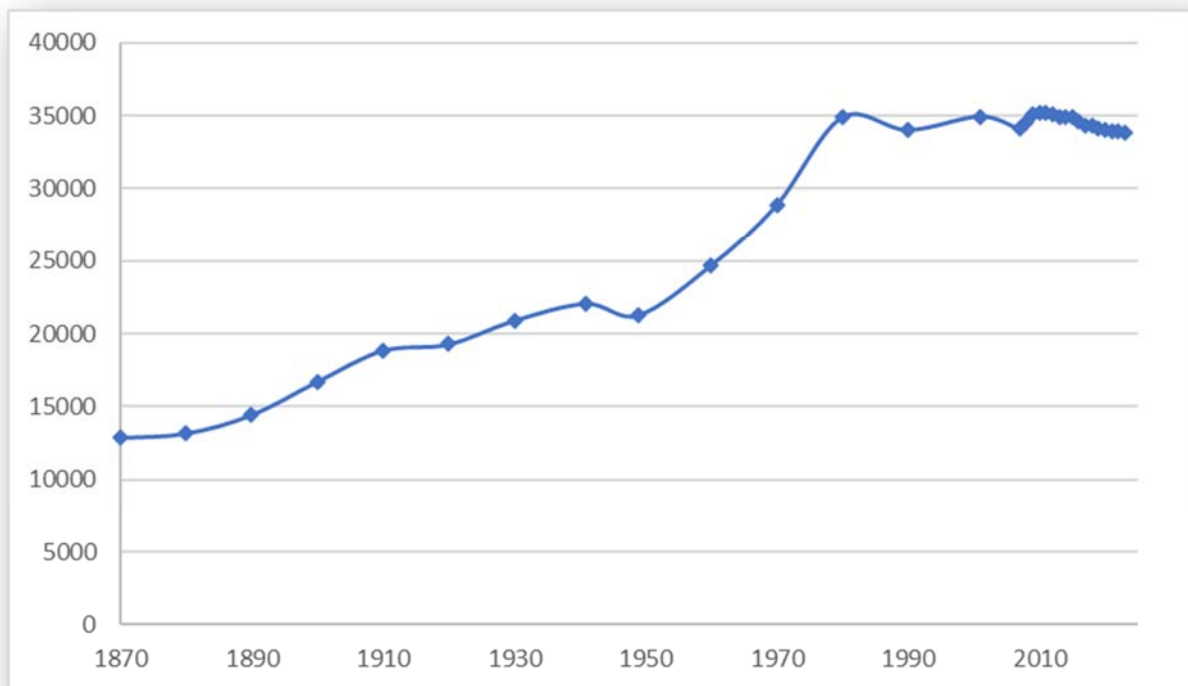
Vác területe 6160 hektár (= 61.6 km²). A város GPS koordinátái: 47.4635, 19.0814.



4-1. kép: Vác belváros látképe

4.2. Néessége

Vác jelenlegi népessége mintegy 33.819 fő (2023 évben), ami Magyarország népességének 0,35%-a (Pest vármegyének 2,5%-a). Népsűrűsége 549 fő/km². Lakások száma ~15.000, népességet figyelembevéve, ez ~2,3 fő per lakás.

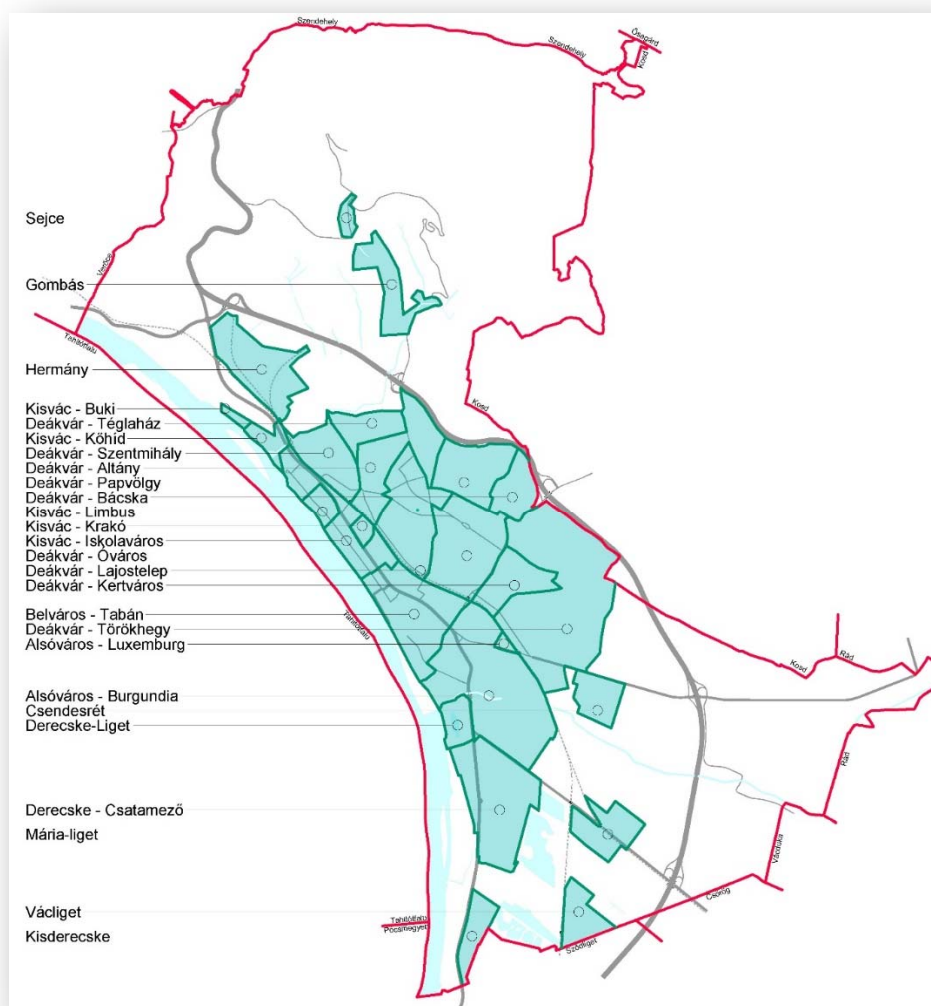


4-1. ábra: Vác népességének változása 1950-től napjainkig

4.3. Elhelyezkedése

Vác a Dunakanyarban fekszik, a Duna folyam bal partján. A település belvárosa a Duna lényegileg a Duna parton van. Vác déli oldali szomszédja Sződliget és Csörög, keleti oldalon Vácduka, Rád és Kosd határolja, míg északon Ósagárd, Szendehely és Verőce. Nyugati oldalán a Duna főmedre található, melynek jobb partján fekszik a Szentendrei-sziget. Maga a város több városrészre tagolódik és azokon belül is vannak külön elnevezésű területek. A történelmi településrészek az alábbiak:

- Alsóváros: Luxemburg, Burgundia
- Belváros: Tabán
- Kisvác: Krakó, Limbus, Iskolaváros (Szérűskert), Kőhíd, Buki
- Deákvár: Lágys, Kertváros, Törökhegy, Bácska, Papvölgy, Óváros, Lajostelep, Altány, Téglaház, Szentmihály
- Derecske: Liget, Csatamező, Kisderecske
- Hermány
- Mária-liget
- Sejce



4-2. kép: Vác városrészei

4.4. Megközelíthetősége

A Város egyéni és közösségi közlekedésének infrastrukturális elemei megfelelőek. A főváros közelsége okán annak gyors elérhetősége fontos szempont, ami közúton és nagyvasúton egyaránt biztosított.

A városban fontos szerepe van a nagyvasúti üzemnek, Vác a 70-es számú Budapest-Szob vasútvonalon helyezkedik el. A váci vasútállomás 2013 és 2015 között teljesen megújult. Vácról a fővárosi Nyugati Pályaudvar akár 26 perc alatt elérhető zónázó vonatokkal. A Rákospalota-Újpest és Vác közötti szakaszon a maximális sebesség 120 km/h, míg a Vác és Szob közötti szakaszon 100 km/h. A 70-es és a 71-es vasútvonalak Vác közigazgatási területén érnek össze a település déli oldalán. A 71-es Budapest-Vácrátót-Vác elővárosi vasútvonal alacsonyabb, 40-80 km/h maximális sebesség mellett üzemel, de tervben van annak 80-100 km/h maximális sebességre történő fejlesztése.

Közúti kapcsolatait tekintve észak-déli irányú, a település lakott területén áthaladó tengelye a 2 sz. Budapest-Vác-Rétság-Hont elsőrendű főút. A várost a keleti oldalon elkerülő M2 Budapest-Vác autóút tehermentesíti, emellett Budapest (az M0 körgyűrű) gyors közúti elérését is biztosítja. Az M2 autóút Vác északi oldalán ér véget a 2-es főútnál, innen indul nyugati irányba, a Dunával párhuzamosan a 12 sz. Vác-Szob másodrendű főút. A szomszédos települések alacsonyabb országos közúthálózati elemeken érhetők el (gödöllői összekötő út (Gödöllői út), versegi összekötő út (Külső-Rádi út), kosdi bekötőút (Kosdi út)). A közúthálózatot a közösségi közlekedés is használja helyi, helyközi és regionális autóbuszok formájában, melyeket a Volánbusz Zrt. üzemeltet. Autóbuszokkal elérhető többek között Budapest, Dunakeszi, Göd, Gödöllő, Órbottyán, Vácrátót, Vácduka, Tolmács, Rétság, Nógrád, Szob, Kosd, Csörög, Aszód és Veresegyház.

A Duna közelsége miatt a hajózásnak is nagy szerepe van a városban, melyet Tahitótfaluval rév köt össze. A komp közlekedés hétköznapi normál, míg hétvégenként bővített menterenddel közlekedik. A komp közúti elérhetőségét a 2-es főútról a 12303 j. Vác-Tahitótfalu komphoz vezető út biztosítja. A kompátkelés nem csak közúti személygépjármű forgalmat, hanem időszakos jelleggel teherforgalmat is szállít a nehéz tehergépkocsikkal történő faáru szállítás révén.

A város kerékpáros elérhetősége is biztosított a Budapest-Szob kerékpárúton keresztül, ami az EuroVelo6 Rajka-Budapest nemzetközi kerékpáros útvonal része.

4.5. Gombás-patak hídja

A Gödöllői-dombságban eredő Gombás-patak Vácnál torkollik a Dunába a település lakott területének déli oldalán. A patak felett halad el a 2 sz. főút váci átkelési szakasza az 1753-1757 között épült hídon keresztül.

A Gombás-patak hídja (Kőszentes híd) az egyetlen ma is látható barokk híd hazánkban, egyben az egyetlen, szobrokkal díszített barokk kőhíd az országban. A híd és a jó minőségű szobrok egyedülálló együttest képviselnek a hazai emléktárhelyen. A híd a város Budapest felőli bejárata. **A köznyelvben csak Kőhídnak nevezett kétnyílású, szobrokkal díszített barokk híd ma Magyarország legrégebbi közúti hídja.** A nyújtott hatszögű mederpillérre

boltozott, kettős nyílású, kváder kőből épített hidat fent ívesen hajló, alacsony, falazott mellvéd keretezi. A Kőszentes híd egyben történelmi emlék is. 1849. április 10-én ezen a hídon és mellette a sekély Gombás-patakon át tört be a városba Damjanich seregének élén a vörössipkás fehértollas zászlóalj. Parancsnokuk, Földváry Károly vezette a rohamot a védekező ellenfél golyózáporában. A híd eredetileg keskenyebb volt, 1948-ban a szabadságharc 100. évfordulójának tiszteletére újjátették fel és szélesítették ki a mai méretére.

A műtárgy szerepe jelen terv vonatkozásában sem elhanyagolható! **A híd az időközben egyre növekvő közúti terhelés okán nagyjából elérte teljesítőképessége határát.** Állagának megóvása érdekében a hídtól délre fekvő 2 sz. főút-Stadion utca-Avar utca körforgalomtól északra 12 tonnás súlykorlátozás van érvényben a főúton. 12 tonnánál nagyobb össztömegű tehergépkocsi csak áruszállítás céljából hajthat keresztül a hídműtárgyon. Az Önkormányzat részéről egy korábbi beruházás kapcsán felmerült a híd esetleges tehermentesítése új műtárgy vagy műtárgyak létesítésével a patak fölött, a meglévő műemlék megtartása mellett. Ez az elképzelés azonban egyelőre vázlattelevi szinten megrekedt.

4.6. Váci malom

A város előnyös földrajzi fekvésének köszönhetően a malomiparnak mindig fontos szerepe volt. A múltban még hajómalmok őrlték a gabonát a Dunakanyarban. Az iparosodás elterjedésével a molnárok áttették tevékenységüket a biztonságosabb szárazföldre. A malom eredetileg püspöki őrlőüzem és magtár, majd őrlőüzem volt, majd az 1920-30-as években az akkori bérlője megvásárolta. Az 1950-es években létrejött a malom mai épület formája. Az 1991-től szakaszosan végrehajtott jelentősebb rekonstrukció eredményeképpen, naponta 100 tonna búzaőrlő kapacitást mondhat magáénak ez a 25 fővel dolgozó üzem. 1993-ban került sor a cég privatizációjára, azóta önálló, 100%-ban magyar tulajdonú Kft.-ként működik. A Váci Malom Kft. székhelye a Szilassy út 5. szám alatt van. A malom a település keleti irányban történő terjeszkedése okán ma már a város magjába tagozódik, Belváros városrészben található. Ez a körülmény nehezíti az üzem működését, mivel annak közvetlen elérése közúti korlátozások miatt nem lehetséges. Az áruszállító teherforgalom jelentős kerülőúttal tudja csak elérni a malom területét, emiatt a tulajdonos az Önkormányzathoz fordult. Korábban a malom vasúti elérése is biztosított volt a Budapest-Szob vasútvonalról kiágazó iparvágány révén, azonban ez a szállítási mód ma már nem működik, így jelentős össztömegű közúti teherforgalom kénytelen a malom kiszolgáltatását ellátni.

4.7. Kompközlekedés

Vác és Tahitótfalu között rendszeres kompközlekedés üzemel (üzemeltető: Bodor és Fiai 2003 Kft.). A kompon gyalogosan, kerékpárral, motorkerékpárral, személygépjárművel és tehergépjárművel lehet átkelni a Dunán. A komp a hét minden napján működik, hétvégén bővített menetrenddel. A teherforgalom egészen 30 tonna megengedett össztömegig használhatja a kompot.

5. A TEHERGÉPJÁRMŰ FORGALOM JELLEMZŐI**5.1. Az úthálózat**

Vác sajátos Duna parti elhelyezkedéséből adódóan az úthálózat rendszere félsugaras (legyezőszerű), (fél)gyűrűs elrendezésű. A városközponthoz, illetve lényegileg a 2. sz. főút átkelési szakaszához kapcsolódó sugaras szerkezetű alapgeometriát főként az országos mellékutak alkotják, melyet hatékonyan egészítenek ki a gyűrűs (összekötő transzverzális) jellemzően helyi gyűjtőutak. A külső (fél)gyűrűt, az úthálózati hierarchia csúcsát az M2 autópályát adja, észak-nyugaton kiegészülve a 12. sz. főúttal.

A forgalmi terhelés szempontjából rendkívül előnyös hatást fejt ki az elkerülő út funkciót is ellátó gyorsforgalmi út. Az átmenő forgalom nagy részét, beleértve a tehergépjármű forgalmat is elvezeti az átkelési szakasról, tehermentesítve azt. Kijelenthető, hogy az M2 autópályát nélkül élnetlenné lenne a város. Jellemző ugyanis, hogy számosságát tekintve a gyorsforgalmi út járműforgalma közel azonos (egységjárműben kifejezve) a 2. sz. főút belvárosi szakaszának forgalomnagyságával, összetételét tekintve azonban szignifikáns különbséget mutat. A Vácon belüli forgalom jelentős része tehát belső városi helyváltoztatásból adódik, főként személygépjármű forgalom, ami a népes városok sajátossága, azzal az előnyös tényezővel, hogy az M2 miatt a teherforgalom részaránya sokkal alacsonyabb. Az M2 autópályát Vác körüli szakaszának összes forgalma 13-30e E/nap 20-30%-os teherforgalom részaránnyal, míg a 2. sz. főút átkelési szakaszának forgalma is eléri a 12-29e E/nap értéket, viszont csupán 3-8%-os teherforgalom részaránnyal, ami igazából 3-4%, mert 6-8%-os részarány csak északon, a sűrűn lakott területen kívül található Duna-Dráva Cement Kft. környezetében mérhető.

Az úthálózat hierarchiája:**Gyorsforgalmi út**

- **M2 autópályát** (Budapest – Vác), útkategória: K.II.A, egyes szakaszokon K.II.B

A térség legjelentősebb közúti kapcsolata 1996-98 között épült ki 2/A főút elnevezéssel, ami helyett a köznyelvben néha még ma is használatos „újkettes” név terjedt el.

Több ütemben a 2101 j. útig 2x2 forgalmi sávval, irányonként elválasztott osztottpályás keresztmetszettel, onnan Vác-északig 2x1 forgalmi sávval, elválasztás nélkül valósult meg. A kiépítést közvetlenül követő években még mérsékelt, de később egyre erősödő forgalmi terhelést kapott, mely a 2010-es évekre már indokoltá tette a fejlesztést. A Vác-délig tartó, mintegy 20 km-es szakaszt 2017-19 között felújítási és bővítési beruházás keretében a forgalmi igényekhez igazítva 2x2 forgalmi sávra fejlesztették, osztottpályás gyorsforgalmi úti keresztmetszeti elrendezéssel. A fejlesztést az előrelátó tervezés és építés segítette, mely során a műtárgyak már eredetileg is a bővíthetőség érdekében teljes 2x2 sávú osztottpályás keresztmetszet figyelembevételével létesültek. Az autópályát jelenleg a 12. sz. főút csomópontja után véget ér, forgalma a 2. sz. főútba fonódik. Tovább vezetésére tanulmánytervek készültek, illetve döntés is született a Nógrád vármegyei szakasz tervezésére egészen az országhatárig. Az útszakasz az E77 európai főútvonal része.

Országos főút

- **2 sz. I. rendű főút** (Budapest – Vác – Rétság – Hont), útkategória: K.III.A. és B.III.b.C

A Fővárostól az északi országhatárig tartó útpálya eredetileg Kassára vezetett, a háború után módosult némileg a nyomvonala. A Clark Ádám téri „0” kilométernél induló szelvényezése a 79 km-nél lép ki az országból. Vác közigazgatási területét a 29+200 km szelvény térségében éri el és a 43+742 km szelvényben a vármegyehatáron hagyja el. A főút vonalvezetése lakott területi átkelési szakaszokkal készült, felfűzi a Duna bal parti településeket egészen Vácig, onnan pedig a Börzsöny hegységet szeli át.

Vác lakott területének legfontosabb útja természetesen a legforgalmasabb is, ugyanakkor az M2 autóút és egyéb hatások miatt a teherforgalom nagy része már elkerüli. A helyben működő teherforgalmat generáló (vonzó és kibocsátó) vállalkozások jelentős része a főút mellé települt a város déli és keleti vállalkozási területein, amik távol esnek a sűrűn lakott részekről.

A belső városi átkelési szakasz gépjármű forgalma vetekszik az M2 autóút forgalmával, a nehéz teherforgalom azonban szerencsére sokkal alacsonyabb.

- **12 sz. II. rendű főút** (Vác – Szob), útkategória: K.III.A. és B.III.b.C

A város északi külterületi fekvésű településrészének Duna bal partját követő közúti kapcsolata az M2 autóút-2 sz. főút csomóponttól indul és Szobon ér véget.

Országos mellékutak:

- **2104** jelű Vác – Gödöllő összekötő út (Gödöllői út, útkategória: K.V.A.; B.V.c.B)
- **2106** jelű Vác – Acsa - Verseg összekötő út (Külső-Rádi út, útkategória: K.V.A.; B.V.c.B)
- **21117** jelű Kosd bekötőút (Kosdi út, városi szakasza önkormányzati, útkategória: K.V.A.)
- **12303** jelű Vác – Tahitótfalu komphoz vezető út (útkategória: B.VI.d.D.)

Távlati országos közúthálózat fejlesztési elképzelések:

- M2 autóút bővítéskor a Gombási út környezetében új forgalmi csomópont épül
- A 2 sz. főúton a Kőszentes híd kikerülésére van koncepció elnevezés

Városi gyűjtőutak (Útkategória: B.V.c.B.)

- Ady Endre sétány
- Ambró Ferenc utca- Barackos út
- Báthori Miklós utca
- Budapesti főút
- Buki sor
- Deákvári főút
- Dózsa György út
- Gombási út
- Hóman Bálint út
- Huszár utca

- Kazinczy Lajos utca
- Kodály Zoltán út
- Köztársaság út
- Lehár Ferenc utca
- Németh László utca
- Petróczy László utca
- Radnóti Miklós út
- Rádi út
- Schusztér Konstantin
- Szélső sor
- Telep utca
- Újhegyi út

Vác Város Önkormányzat Képviselő-testületének 30/2017. (XI. 24.) sz. Vác Város Helyi Építési Szabályzatáról szóló rendelet **58. Közúti közlekedési területek** pontjának közúthálózatra vonatkozó fontosabb előírásai az alábbiak:

a) Gyorsforgalmi úthálózat:

1. M/2 autóút: a főút autóúttá bővítése az SZT-n jelölt útterület a Kosdi csomópontig az út (nyugati) bal oldalán, a csomóponttól északra az út jobb (keleti) oldalán történő útpályaépítéssel, 15m szabályozási szélesség bővítéssel a bővítési oldalon, az útpályaépítés tervezése során pontosítva. Kerítés az út tengelyétől mért 50-50 m-en belül nem létesíthető.
2. A gyorsforgalmi utak külterületi szakaszán az úttengelytől mért 100-100 m, illetve a Szabályozás Terven ábrázolt védőtávolságon belül építmények csak külön jogszabályok szerint helyezhetők el.

b) Az országos főutak:

1. A 2 számú főút
2. A 12 számú főút
3. Az M/2 autóúttól a Duna-hídhöz vezető út
4. Az országos főutak külterületi szakaszán az úttengelytől mért 100-100 m-es védőtávolságon belül építmények csak a közútkezelő hozzájárulásával létesíthetők.

c) Országos mellékutak és települési főutak:

1. A 2104 jelű Vác-Gödöllő út, a kialakítandó szabályozási szélessége belterületen 30m, a külterületi szakaszán - a budapesti és a veresegyházi vasút mentén a védő távolság külön szintű korrekcióval - 50-50 m az út tengelyétől
2. A 2106 jelű Rádi ök. út – Deákvári fasor, kialakítandó 30m szabályozási szélességgel, illetve meglevő 20 m szabályozási szélességgel
3. 2113 Vácduka bekötő út
4. A 21117 jelű Kosdi bekötő út (Kosdi út-Honvéd utca), meglevő szabályozási szélesség 20m

5. Pap Béla utca - Dózsa György út – Köztársaság út – Szent János utca - Barabás utca – Liszt Ferenc sétány (komp), meglévő 28, 12, 16m szabályozási szélességgel (12303 jelű út)
6. Az országos mellékutak és települési főutak külterületi szakaszán az úttengelytől mért 50-50 m-es védőtávolságon belül építmények csak a közútkezelő hozzájárulásával helyezhetők el. A kerítések elhelyezése az úttengelytől minimum 20-20 m, az építési vonal minimum 30-30m.

d) Települési gyűjtő utak:

1. Rádi út (városi szakasz), meglévő 30m szabályozási szélességgel
2. Lehár Ferenc utca - Gombási út – a Téglaházi –dűlői út - a Szent Mihály-hegy keleti oldala–Hóman Bálint út, meglévő 14m, 16m és kialakítandó 22m szabályozási szélességgel.
3. Budapesti főút – Köztársaság út, a Március 15. téren csillapított forgalmú kialakítással, Dózsa György út, Buki sor, Németh László utca, és annak összekötése az Építők útjával. Szabályozási szélesség a meglévő szakaszon 16-28 m között, a kialakítandó szakaszon 22 m, illetve a 2-es úttól keletre a Zöldfa utca, Vám utca a Rádi útig, illetve az Avar utcához csatlakozóan, híddal a Gombás–patak felett.
4. Ady Endre sétány – József Attila utca és a folytatásában kialakítandó, a Duna-parton csillapított forgalmú kialakítással, a Budapesti főútra visszakötő út, meglévő 16m és kialakítandó 22 és 16 m szabályozási szélességgel
5. Petróczy utca – Konstantin tér – Báthori utca, meglévő 14-20-17 m szabályozási szélességgel
6. Szent János utca – Zrínyi utca – Naszály út – Kodály Zoltán út – Újhegyi út, illetve Radnóti út, illetve Ambró utca - Telep utca meglévő 20-16 m, 14-20 m szabályozási szélességgel
7. A Papvölgyet, Altány-dűlőt és Bácska-dűlőt feltáró gyűjtő utak 16, 20m szabályozási szélességgel
8. Törökhegyi gerincút 16m szabályozási szélességgel
9. A törökhegyi 21984/1 hrsz.-ú út és a folytatásában kialakítandó, a Rádi útra kapcsolódó út 16m szabályozási szélességgel
10. A Szent Mihály-hegy távlati lakóterület-fejlesztéséhez a Szent Mihály-hegy északi részén kialakítandó út visszakötve a Huszár utcai átjáróba, illetve az út összekötése a DDC átjárón keresztül a 2-es útra, kialakítandó 16-20m szabályozási szélességgel
11. A Szent László út (2-es út) és az iparterület közötti gyűjtőút kialakítandó 16m szabályozási szélességgel
12. Új gyűjtőút a vasútvonal mentén a déli vállalkozási és ipari területektől a Hóman Bálint útig: a gödöllői úttól a „Forte”-terület szélén a Rádi útra történő csatlakozással, 22m és 16m szabályozási szélességgel, majd a Honvéd utcától a vasúttal párhuzamosan a Naszály útig, a vasútállomás előterében felszín alatt vezetve, majd onnan ismét a vasúttal párhuzamosan haladva a Vöröskereszt sort érintve a Hóman Bálint útig
13. Az Avar utca meglévő 16m szabályozási szélességgel a Vám utcára híddal csatlakozva

5.2. Távlati úthálózati fejlesztések/elképzelések

Vác úthálózata vonatkozásában az alábbi távlati fejlesztések/elképzelések ismertek:

M2 autópályát és a Gombási út összekötése

A Gombási út fél-lóhere csomóponttal kerülne bekötésre az M2 autópályába, ami várhatóan erősíteni fogja a Gombási út-Naszály út útvonalon a teherforgalmat. A Gombási út mentén fekvő deákvári városrészek (Téglaház, Altány, Lajostelep, Papvölgy, Óváros) lakóterületei számára a növekvő teherforgalom már ma is problémát jelent.



5-1. ábra: M2 autópályát – Gombási út távlati összekötése (TSZT részlet)

Új gyűjtőút a vasútvonallal párhuzamosan

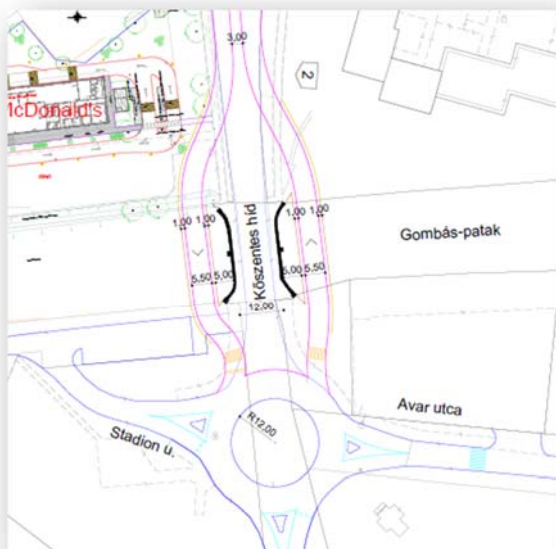
A 70-es vasútvonallal párhuzamosan egy új gyűjtőút tervezett a Forte gyárterület mellett, kapcsolódva a Rádi úthoz. A nyomvonal a Rádi út és a Honvéd utca között párhuzamos a vasúti pályával, majd a Honvéd utca után felszín alatt vezetne a vasútállomásnál.



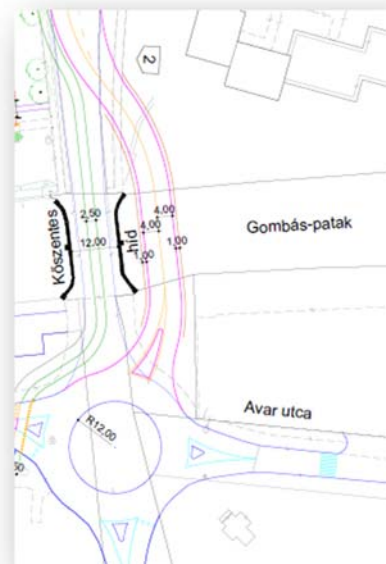
5-2. ábra: Új gyűjtőút a vasútvonallal párhuzamosan (TSZT részlet)

Kőszentes híd tehermentesítése

A műemlék jellegű hídműtárgy védelme érdekében az elképzelések között szerepel annak tehermentesítése új híd vagy hidak építésével. Az egyik lehetőség szerint a hídon jelenleg átvezető 2x1 forgalmi sáv szétválasztásra kerülne 2 db új, különálló hídműtárgyon, míg a másik változat szerint 1 db új, közös híd épülne a két forgalmi irány számára.



5-3. ábra: Kőszentes híd kétoldali tehermentesítése



5-4. ábra: Kőszentes híd egyoldali tehermentesítése

5.3. Távlati egyéb fejlesztések/elképzelések

Vác közigazgatási területén az alábbi távlati fejlesztések/elképzelések ismertek:

Új LIDL élelmiszerüzlet

A város északi oldalán lévő MOL benzinkútnál (2 sz. főút (Balassagyarmati út)-Kodály Zoltán út körforgalomnál) a LIDL Magyarország Bt. új élelmiszerüzlet megnyitását tervezi. Az új kereskedelmi létesítmény építési engedéllyel még nem rendelkezik, a projekt a tervezés fázisában van. A LIDL Naszály út mellett üzemelő, meglévő élelmiszerüzletének kiszolgálását napi 4 kamion látja el, így várhatóan a távlatban megépülő üzlet esetében is hasonló terheléssel kell számolni.

Új CECZ okosraktár

A CECZ Közép-európai Kft. új okosraktárt épít a Gödöllői út mellett, melyhez kapcsolódóan új átkötő út és új kerékpáros útvonal építése is tervezett. A beruházás okán a nehézteherforgalom növekedésével is számolni kell.

Új CBA logisztikai központ

Az Esze Tamás laktanya területének egy részén a CBA Kft. új logisztikai központ építését tervezi, ami várhatóan növelni fogja a közeli Gombási út-Naszály út útvonal teherforgalmát.

71-es vasútvonal fejlesztése

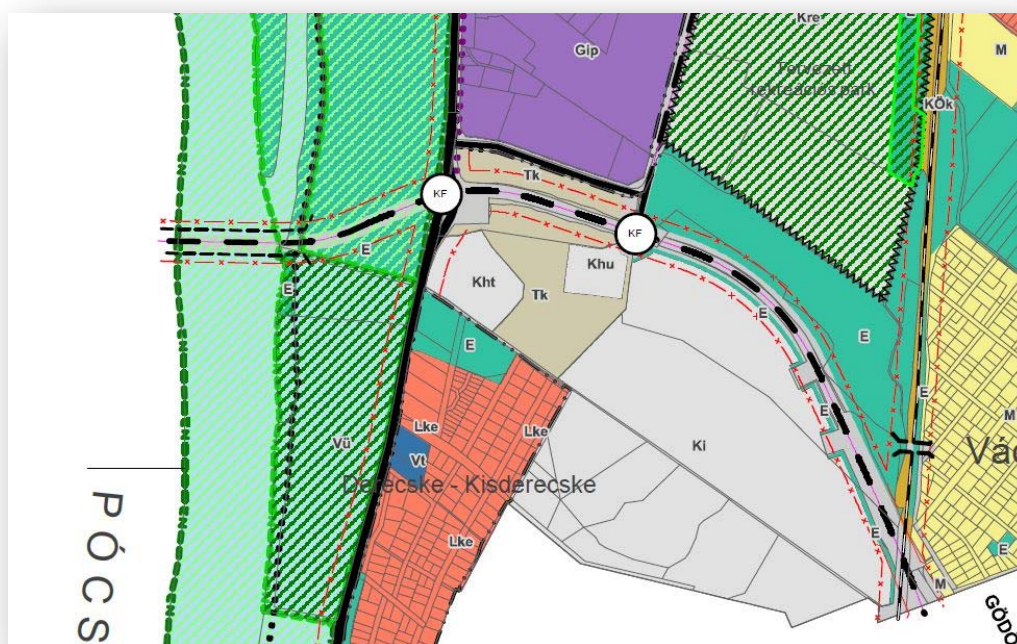
A 71-es számú Budapest-Vácrátót-Vác vasútvonal esetében a sebesség növelése, biztosítóberendezések korszerűsítése, P+R parkolók kialakítása, az állomások és peronok akadálymentesítése, valamint a forgalmas közúti vasúti átjárók külön szintűvé alakítása tervezett. A Gödöllői út környékén kapcsolódik össze jelenleg a 70-es és a 71-es vasútvonal. A két vonal fölött új közúti felüljárót alakítanak ki, korrigálva a Gödöllői út nyomvonalát.



5-5. ábra: Új vasúti felüljáró a Gödöllői úton (TSZT részlet)

Új közúti Duna-híd

Régóta áhított fejlesztési elképzelés egy új Duna-híd kialakítása Vác és a Szentendrei-sziget között. A város szándéka szerint a híd a település déli oldali ipari, gazdasági területénél valósulhatna meg, azonban a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság számára ez a helyszín nem elfogadható, mert a híd vízbázis védőterületbe érkezne. A KDVI által javasolt két másik helyszín pedig a város részéről nem elfogadható, így a patthelyzet miatt a híd megvalósításának folyamata lelassult. A híd megvalósulásával a Vác és Tahitótfalu közötti közlekedés gépjárműforgalma csökkenthető lenne, talán meg is szűnne, ezáltal a váci Belvárost terhelő, révhez érkező nehézgépjármű forgalom is eltűnne.



5-6. ábra: Új Duna-híd és gyűjtőút (TSZT részlet)

5.4. Forgalm nagyság

Országos közutak

A város közlekedését alapvetően meghatározó úthálózati elemek az M2 autópályát és a 2 sz. főutat kölcsönösen előnyös szimbiózisban üzemelnek. A közel párhuzamos vonalvezetés hatására mindkettő magas kihasználtsággal, azonban kapacitívan képes kiszolgálni a térségi közlekedési igényeket, ugyanakkor fennakadások és forgalmi problémák esetén alternatívát jelentenek egymás számára. A főutakhoz közepes forgalmú országos közutak, mellékutak csatlakoznak (sugaras rendszerben), melyek összekötő út és bekötőút hálózati funkciók szerint ráhordó szerepet töltenek be az M2 autópályát és a 2 sz. főut gyűrűs rendszerében (2104; 2106; 21117; 12303 jelű utak).

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. gondozásában évente megjelenő legfrissebb „Az országos közutak 2021. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma” című kiadvány közli az országos közúthálózat útjainak keresztmetszeti forgalmi adatait. A kiadvány nyilvánosan hozzáférhető

a Magyar Közút honlapján. A lentebb közölt részarány százalékok az egységjármű/nap adatokból származtatva szerepelnek, amivel a tehergépjárművek mérete, így az általuk okozott terhelés is figyelembe vehető, nemcsak a darabszámuk.

M2 Budapest – Vác autóút

- Érvényességi határ: 34+029-36+294 (Sződliget-Gödöllői út között)
- ÁNF: 26.464 J/nap (30.458 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 2.385 J/nap (5.963 E/nap); részarány: 20%

- Érvényességi határ: 36+294-42+309 (Gödöllői út-Kosdi út között)
- ÁNF: 19.771 J/nap (22.717 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 1.801 J/nap (4.503 E/nap); részarány: 20%

- Érvényességi határ: 42+309-48+011 (Kosdi út-12 sz. főút között)
- ÁNF: 12.787 J/nap (16.021 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 1.921 J/nap (4.803 E/nap); részarány: 30%

2 sz. Budapest – Vác – Rétság – Hont előrendű főút

- Érvényességi határ: 29+074-32+744 (Sződliget-Gödöllői út között)
- ÁNF: 13.738 J/nap (14.416 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 230 J/nap (575 E/nap); részarány: 4%

- Érvényességi határ: 32+744-34+006 (Gödöllői út-Rádi út között)
- ÁNF: 22.964 J/nap (23.327 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 325 J/nap (634 E/nap); részarány: 2,7%

- Érvényességi határ: 34+006-36+514 (Rádi út-Kisváci körforgalom között)
- ÁNF: 29.296 J/nap (29.854 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 657 J/nap (1.266 E/nap); részarány: 4,2%

- Érvényességi határ: 36+514-38+038 (Kisváci körforgalom-DDC bejárat között)
- ÁNF: 13.752 J/nap (14.121 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 458 J/nap (859 E/nap); részarány: 6,1%

- Érvényességi határ: 38+038-40+221 (DDC bejárat-M2 autóúti csp. között)
- ÁNF: 12.248 J/nap (12.955 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 415 J/nap (1.038 E/nap); részarány: 8%

- Érvényességi határ: 40+221-43+742 (M2 autóúti csp.-vármegyehatár között)
- ÁNF: 13.584 J/nap (15.872 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 1.893 J/nap (4.152 E/nap); részarány: 26,2%

2104 j. Vác-Gödöllő összekötő út

- Érvényességi határ: 0+000-5+821 (2 sz. főút-M2 autóút között)
- ÁNF: 6.318 J/nap (7.537 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 667 J/nap (1.668 E/nap); részarány: 22,1%

- Érvényességi határ: 5+821-17+100 (M2 autóút után Gödöllő felé)
- ÁNF: 6.882 J/nap (7.491 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 492 J/nap (1.088 E/nap); részarány: 14,5%

2106 j. Vác-Acsa-Verseg összekötő út

- Érvényességi határ: 1+180-3+494 (2 sz. főút-M2 autóút között)
- ÁNF: 7.238 J/nap (7.540 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 305 J/nap (621 E/nap); részarány: 8,2%

- Érvényességi határ: 3+494-12+438 (M2 autóút után Rád felé)
- ÁNF: 4.914 J/nap (5.112 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 225 J/nap (416 E/nap); részarány: 8,1%

21117 j. Kosd bekötő út

- Érvényességi határ: 0+000-2+394 (2 sz. főút-M2 autóút között)
- ÁNF: 14.994 J/nap (15.198 E/nap) *állami mérésekből származtatott (felszorzott) adat*
- Nehéz motoros forgalom: 346 J/nap (635 E/nap); részarány: 4,2%

Fenti útszakasz jelenleg önkormányzati kezelésű helyi közút, korábban az országos közúthálózat része volt. Az állami fenntartás időszakából rendelkezésre állnak forgalomszámlálási adatok, melyek összevethetők a többi úthálózati elem adataival, és származtatható belőlük jelenkori becsült adat (*közutak távlati fogalmának meghatározása előrevetítő módszerrel* segítségével). Megjegyzendő, hogy a Kosdi út forgalma nagyrészt belső városi helyváltoztatásokból áll, kiemelten fontos városi gyűjtőút lévén erősen terhelt.

- Érvényességi határ: 2+394-6+979 (M2 autóút után Rád felé)
- ÁNF: 2.589 J/nap (2.636 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 67 J/nap (123 E/nap); részarány: 4,7%

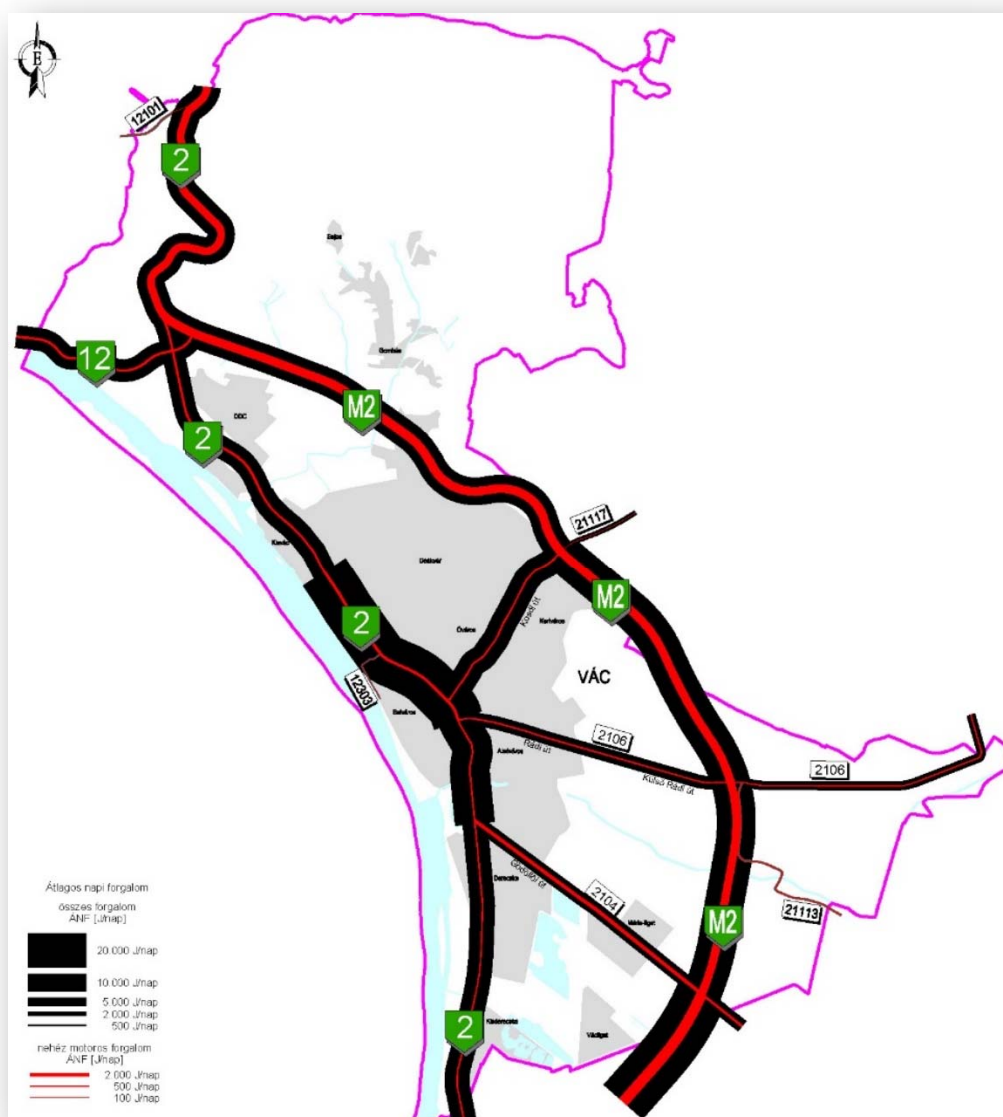
12303 j. Vác-Tahitótfalu komphoz vezető út

- Érvényességi határ: 0+000-0+716
- ÁNF: 682 J/nap (670 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 16 J/nap (30 E/nap); részarány: 4,5%

Az M2 autóút Váctól délre eső szakaszának teherforgalma (2.385 J/nap) nagyjából 5-600 jármű/nap értékkel magasabb, mint a további északabbra eső szakaszokon mért értékek

(1.801 J/nap és 1.921 J/nap), illetve a 2 sz. főútnak az M2 után mért teherforgalma (1.893 J/nap). A város belső tehergépjármű forgalma tehát nagyjából az a 3-600 J/nap érték, mely nem az M2 autópályán közlekedik, vagyis vélhetően okkal van jelen a városi átkelési szakaszon. A teherforgalom egységjárműből származtatott részaránya 20-30% a gyorsforgalmi úton és 3-8% a főúton. Amennyiben a járművek méretéből eredő szorzótényezőtől (egységjármű átszámítási szorzó) megtisztítjuk az adatokat és csupán jármű darab részarányokat veszünk, azt láthatjuk, hogy Vác átkelési szakaszon a teherforgalom csupán 1,4-3,4%-os részarányt képvisel.

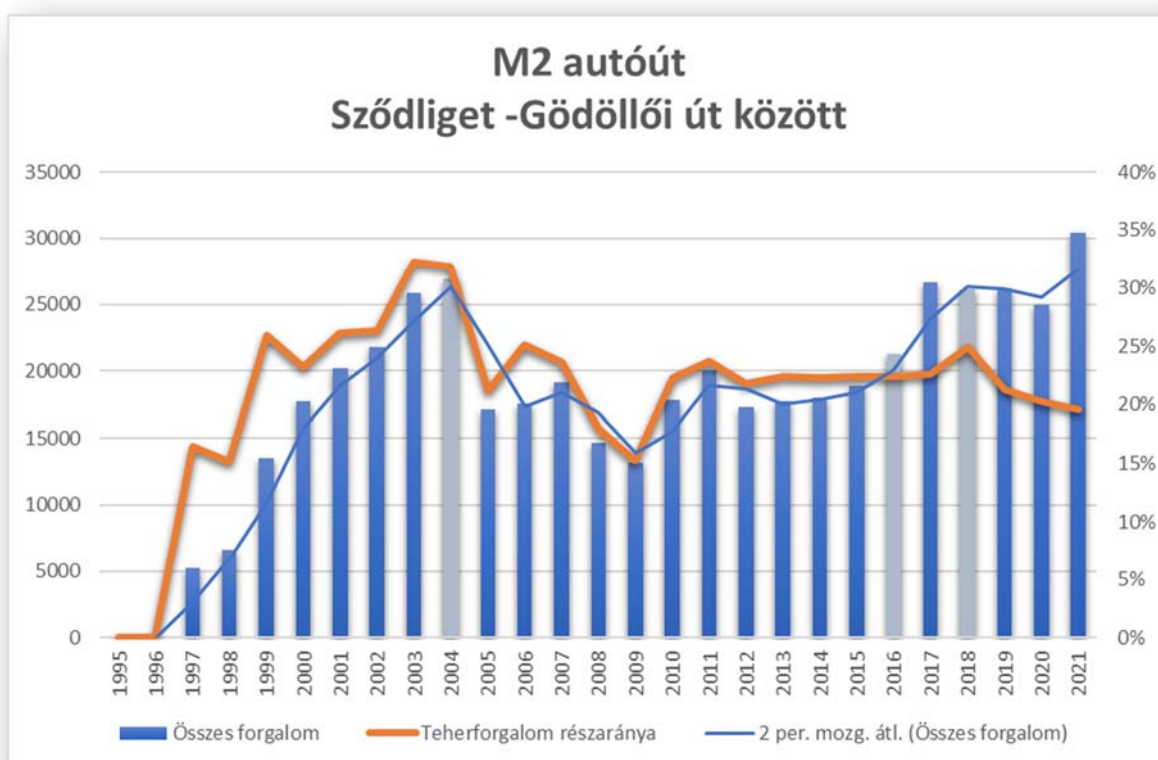
Az 5.1. ábrán látható, hogy az összes forgalom (fekete sáv) a 2 sz. főúton a belvárosban és az M2 autópályán a város körül közel azonos, különbség, hogy a teherforgalom (piros sáv) jóval alacsonyabb a városban.



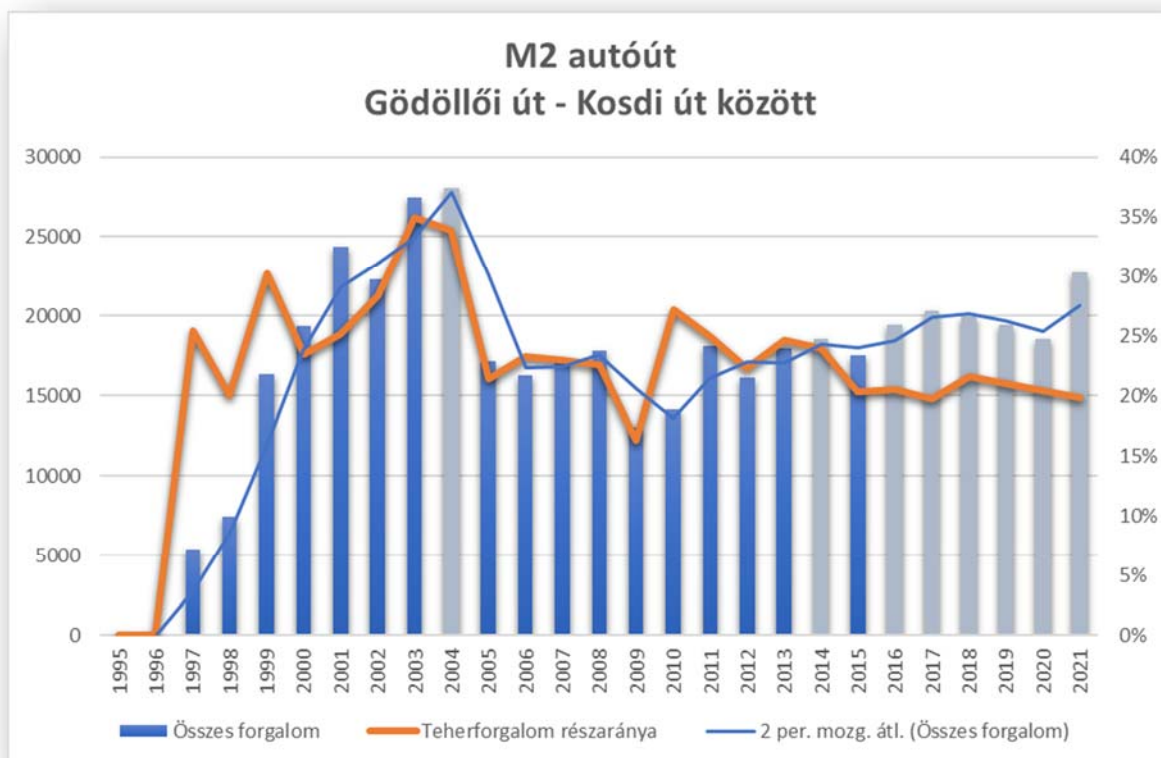
5-7. ábra: Sávos forgalomáramlási ábra (Vác)

Az alábbi diagramok mutatják az M2 autót és a 2. sz. főút érintett forgalomszámlálási szakaszain az 1995-2021 között rendelkezésre álló forgalmi adatok trendjeit. A forgalomszámlálás az országos közúthálózaton ciklikus mérési rend szerint kerül rögzítésre. Az állandó mérőhely hálózaton kívüli útszakaszokon nincs minden évben tényleges számlálás, ott felszorzással állítják elő az adatokat a forgalomfejlődés meghatározott törvényszerűségeinek alkalmazásával. A grafikonokon sötétkék jelzi a mért, világoskék a felszorzott (bal oldali skálázáson leolvasható) E/nap értékeket. Barna színnel a teherforgalom részaránya jelenik meg a jobb oldali skálán %-ban kifejezve.

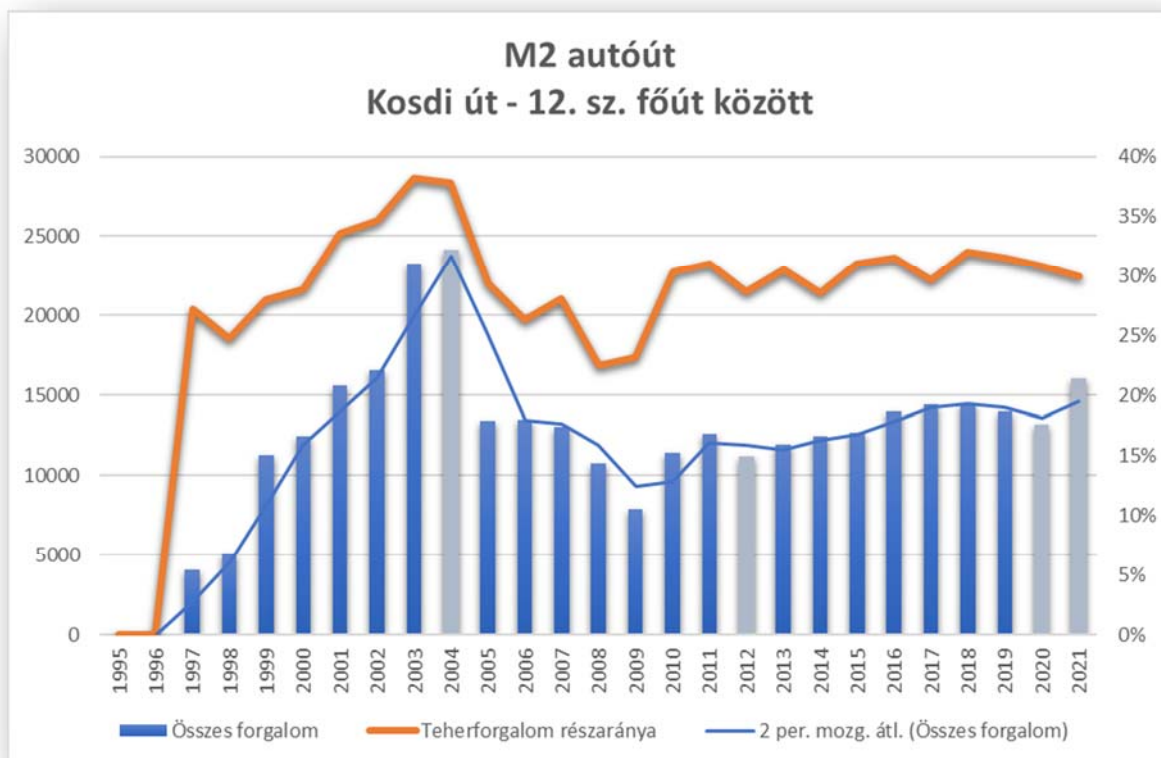
Az M2 autót a kiépítését követő nagyjából 5 évben egyre növekvő forgalmi terhelést kapott meredek felfutással, ami a forgalmi csúcst 2003. vagy 2004. évben érte el. Megjegyzendő, hogy ezt biztosan nem lehet tudni, mert a 2004. évi adatok felszorzással készültek, így a tendencia már 2004-ben is megtorpanhatott anélkül, hogy mérték volna annak jeleit. A forgalom mérséklődése jelentős, nagyjából 30%-al lett alacsonyabb mind az összes forgalom, mind pedig a tehergépjármű forgalom. Ezt követően a nagyjából stagnáló trend csak 8-10 évvel később kezdett újra növekedésbe, amiben újabb letörést, de sokkal kisebbet a Covid hozott. A Covid okozta forgalom mérséklődés 2021-évre már enyhülni látszik, de a 2021 utáni időszakról még nem állnak rendelkezésre a feldolgozott és publikált adatok. Az M2 autóúton a teherforgalom részaránya az összes forgalmon belül a 2004. évi csúc 32-38%-ról mára beállt 20-30% közötti értékre a 2009-2010 körül regisztrált 15-16%-os mélypontról.



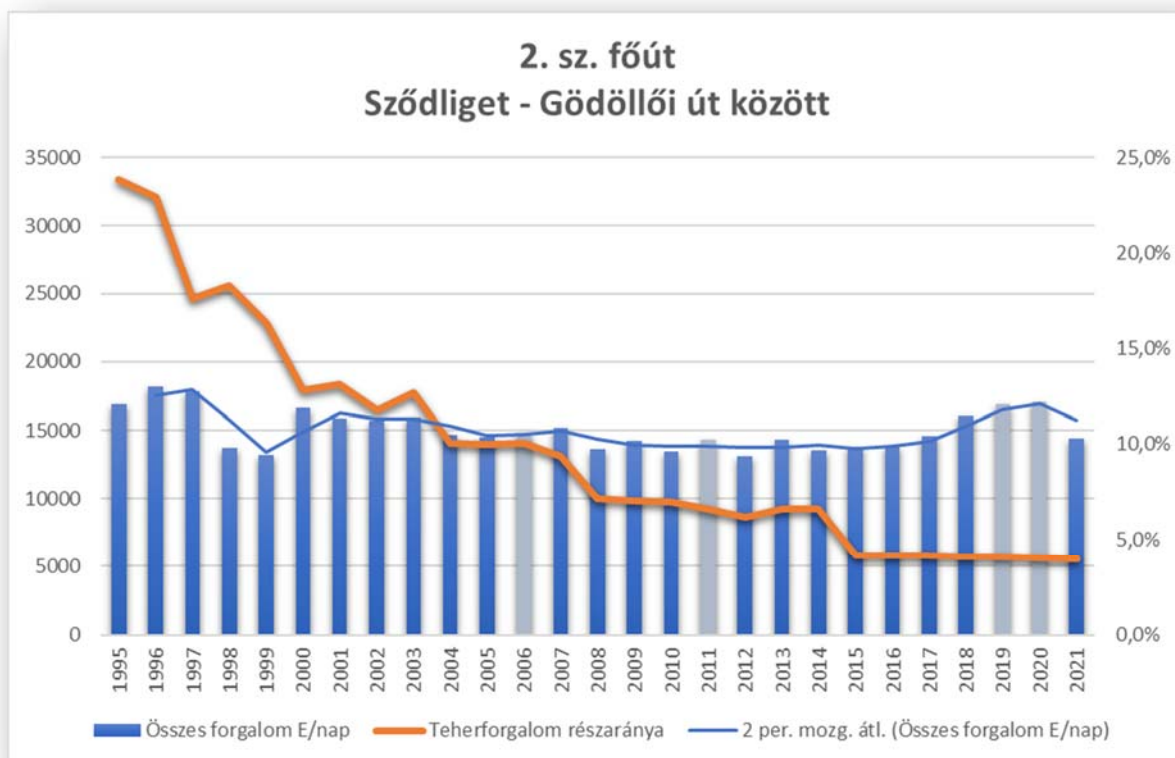
5-8. ábra: M2 autót 1. szakasz forgalma (E/nap), teherforgalom részaránya (%)



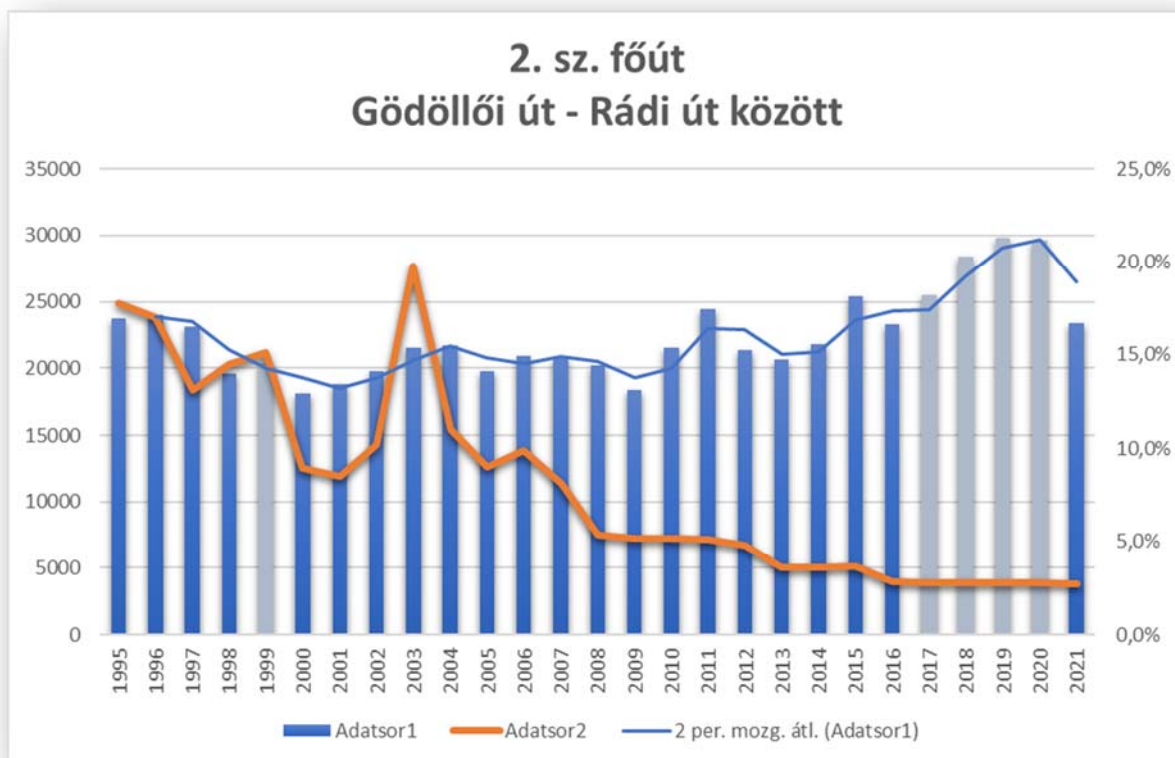
5-9. ábra: M2 autóút 2. szakasz forgalma (E/nap), teherforgalom részaránya (%)



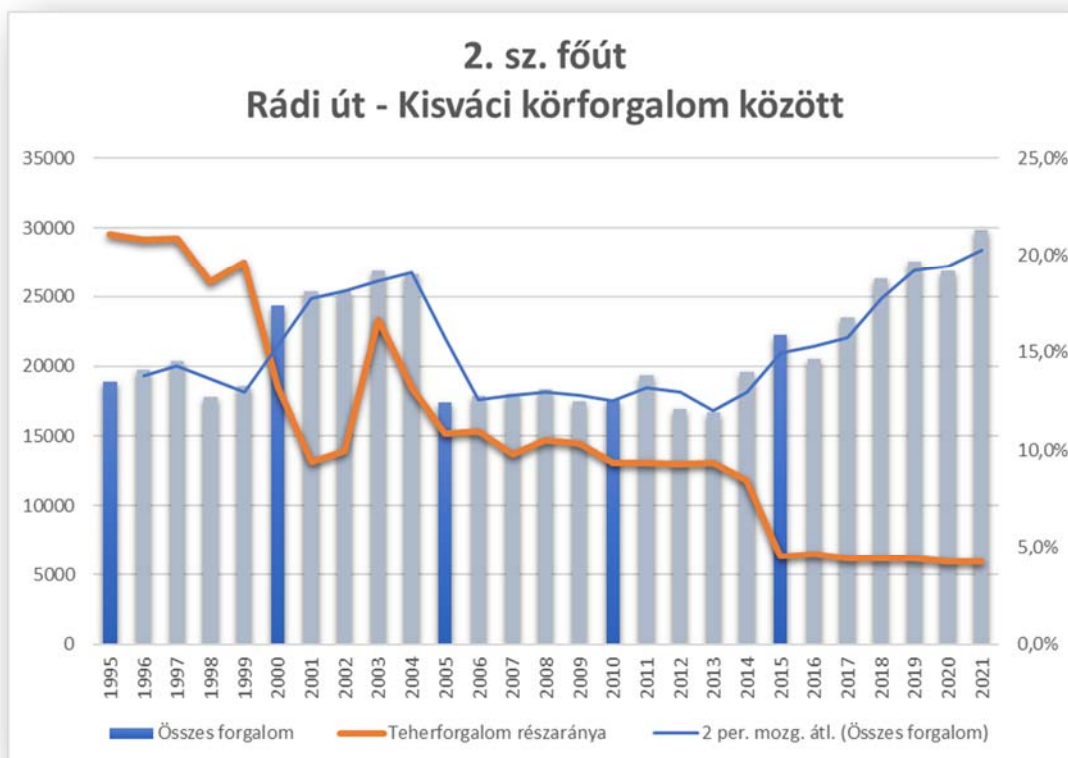
5-10. ábra: M2 autóút 3. szakasz forgalma (E/nap), teherforgalom részaránya (%)



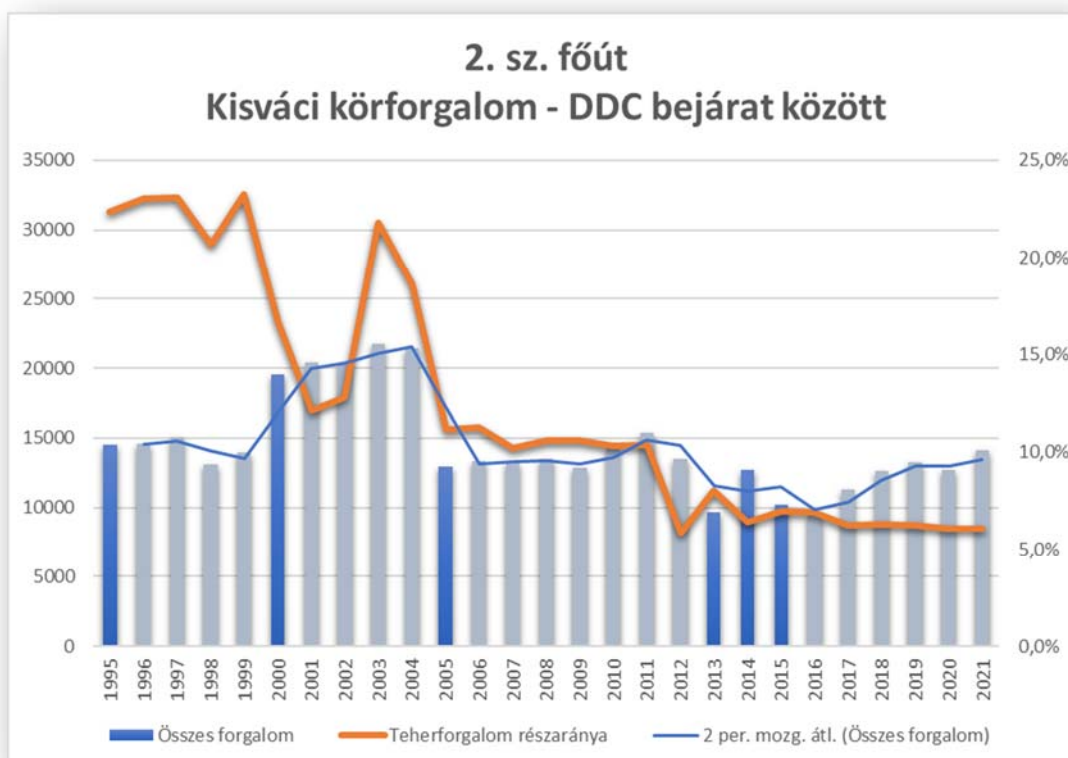
5-11. ábra: 2. sz. főút 1. szakasz forgalma (E/nap), teherforgalom részaránya (%)



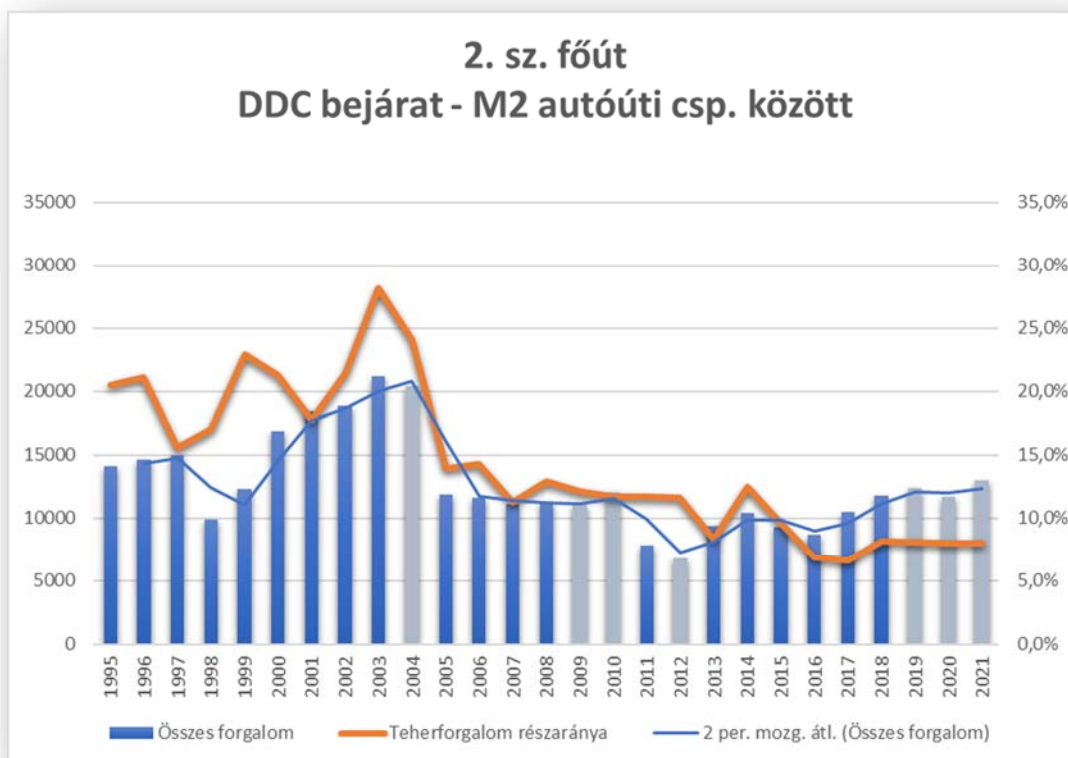
5-12. ábra: 2. sz. főút 2. szakasz forgalma (E/nap), teherforgalom részaránya (%)



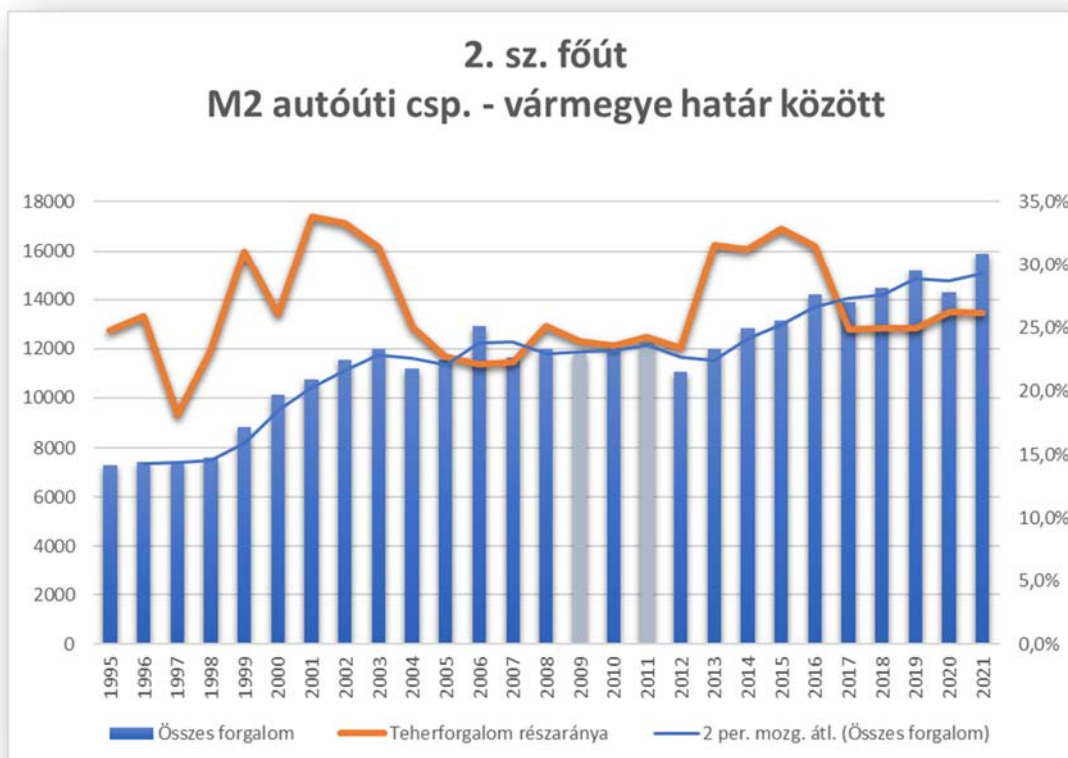
5-13. ábra: 2 sz. főút 3. szakasz forgalma (E/nap), teherforgalom részaránya (%)



5-14. ábra: 2 sz. főút 4. szakasz forgalma (E/nap), teherforgalom részaránya (%)



5-15. ábra: 2. sz. főút 5. szakasz forgalma (E/nap), teherforgalom részaránya (%)



5-16. ábra: 2. sz. főút 6. szakasz forgalma (E/nap), teherforgalom részaránya (%)

A 2 sz. főút forgalmi adataiból is kiolvasható természetesen némi ingadozás az elmúlt közel 30 év alatt. Bár a Sződliget-Rádi út közötti két szakaszon nem jelentkezik a 2004-es mérséklődés, de már a Rádi úttól északra egészen az M2-ig megfigyelhető a forgalom nagyságának drasztikus visszaesése. Ugyanakkor az is kiderül, hogy az M2 autópályának hatására az átmenő teherforgalom részaránya nagy mértékben lecsökkent. A sűrűn lakott terület szakaszain a bőven 20% feletti kezdeti értékek mára, több lépcsőben 3-6%-ra mérséklődtek. Az utolsó letörés 2015 évben figyelhető meg, azóta jellemzően tartósan alacsony a 2 sz. főúton a teherforgalom részaránya.

Helyi gyűjtőutak forgalma

A városi gyűjtőutak forgalmára vonatkozóan nincs megbízható adat. Elszórtan úttervezési feladatokhoz végzett lokális forgalomszámlálások, illetve 2014-ben a közlekedési koncepcióhoz készült átfogó forgalomszámlálás állnak rendelkezésre. Ezen adatok alapján a városi gyűjtőút hálózat széles terhelési spektrumon 2-16.500 E/nap forgalmat bonyolít le. Összehasonlítva a 2 sz. főút átkelési szakaszának forgalma 29.000 E/nap.

Kosdi út

Korábban az országos közúthálózat része volt, jelenleg önkormányzati kezelésű helyi közút. A legfontosabb városi gyűjtőút, ennek megfelelően a legforgalmasabb is. Déli szakaszát nagyjából 15.000 E/nap forgalom terheli, a Lehár Ferenc utcától északra az M2 autópályáig pedig ennek fele, kb. 7.500 E/nap forgalom nagyság mérhető. Az útpálya folytatása az M2 autópályától Kosdig a Magyar Közút Nonprofit Zrt. kezelésében maradt.

Honvéd utca

A Kosdi út folytatása a Deákvári fasor és a 2 sz. főút között nagyjából 16.500 E/nap forgalmi terhelést kap.

Lehár Ferenc utca

Deákvár fontos feltáró útja, a Kosdi úthoz csatlakozó keleti szakasza 10.000 E/nap feletti forgalmat bonyolít le, ami a Deákvári főter környezetében mintegy felére csökken.

Naszály út

Az út szintén Deákvár feltárását látja el, a Kosdi úténál jóval kisebb, de városi viszonylatban magasnak mondható 8.500 E/nap forgalom használja.

Gombási út

A Naszály utat észak felé folytató útpálya nagyjából a Lehár Ferenc utcától északra már csak mérsékelt, 3.500 E/nap forgalmat szállít.

Újhegyi út

Fontos és forgalmas kelet-nyugati harántoló útpálya forgalma Naszály út és a Radnóti utca között mérsékelt kb. 3.700 E/nap, azonban a Radnóti utca és a Hóman utca között eléri akár a 7.500 E/nap értéket is.

Hóman Bálint út

Az Újhegyi út és a Radnóti utca által szállított forgalom egy részét köti össze a Kisváci körforgalomnál a 2 sz. főúttal, terhelése 4.000 E/nap feletti.

Huszár utca

Az Újhegyi út és a Radnóti utca által szállított forgalom másik felét vezeti el a Kisváci vasútállomásnál lévő aluljárón keresztül a 2 sz. főút felé. Forgalma alacsonynak mondható nagyjából 2.500 E/nap.

Radnóti Miklós utca

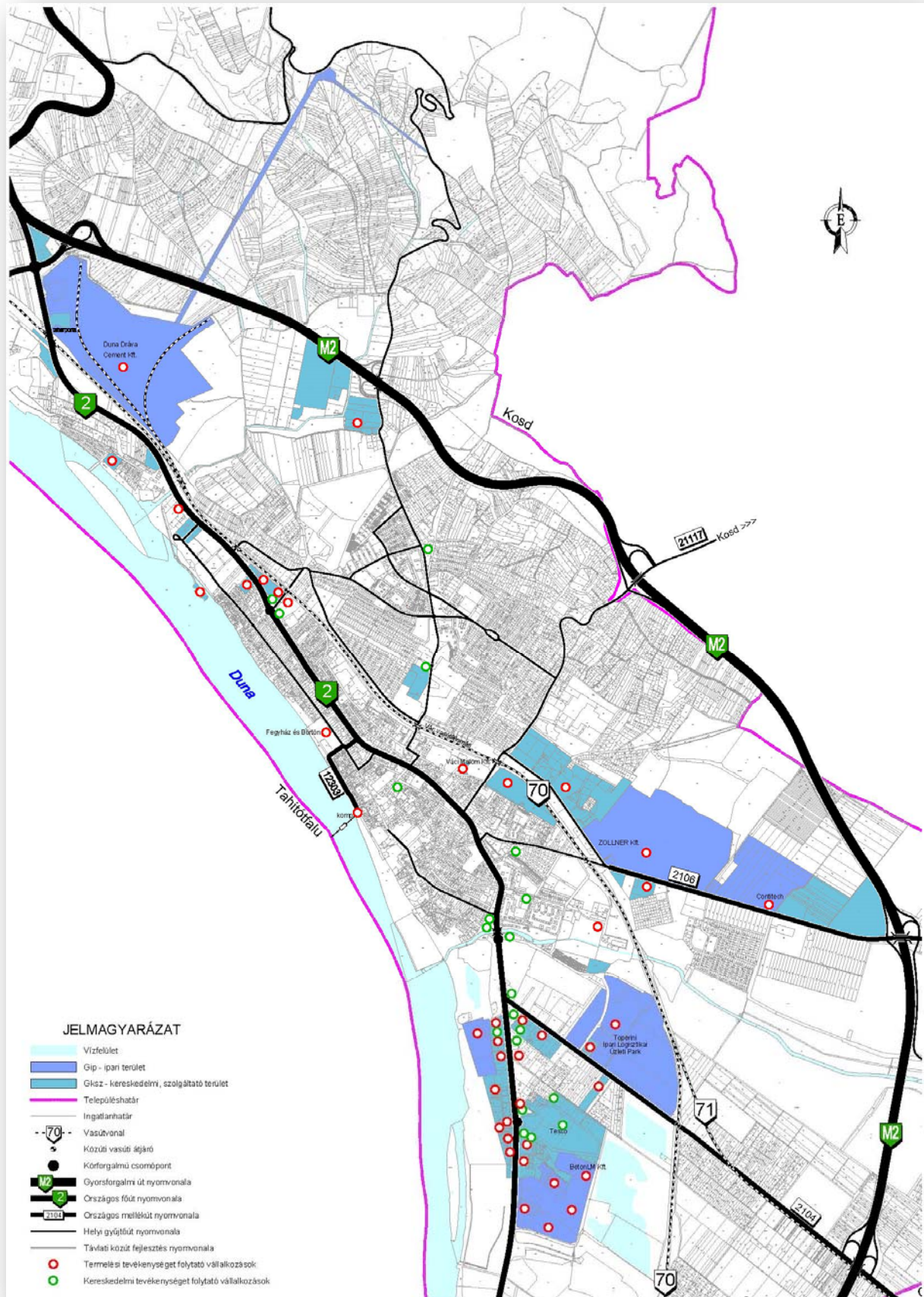
Az Újhegyi út és a Gombási út közötti összekötő szakasz szintén fontos gyűjtőútja a városnak, bár forgalma annyira nem jelentős, mintegy 3.700 E/nap értéket tesz ki.

Budapesti főút

A Belváros gyűjtőútja, a központ és a Földváry tér között hozzávetőlegesen 3.000 E/nap forgalom halad át rajta.

5.5. Teherforgalmat vonzó létesítmények

A tanulmányterv készítése során feldolgozásra kerültek a város területén működő, teherforgalom szempontjából jelentősnek tekinthető vállalkozások név-, és címjegyzéke. Az adatok a Váci Polgármesteri Hivataltól származnak, kiegészítésre kerültek a városban működő bevásárlóközpontokkal, kisebb kereskedelmi létesítményekkel. A városban működő nagyobb bevásárlóközpontok, kereskedelmi-, termelési létesítmények helyei az alábbi térképen láthatóak.



5-17. ábra: Vác Város területén működő termelési-, kereskedelmi tevékenységet folytató vállalkozások

Bevásárlóközpontok, kereskedelmi létesítmények

1.	Príma Tízes Csemege	Széchenyi utca 9-11.
2.	Aldi	Gödöllői út 2.
3.	Lidl	Bolgár utca 1.
4.	Spar	Avar utca 6.
5.	Elattro Plusz Bútorház	Szent László út 7.
6.	Diego	Bolgár utca 6.
7.	OMV Töltőállomás	Gödöllői út 1.
8.	JYSK	5779/16 hrsz.
9.	Shell	Szent László út 5779/9 hrsz.
10.	KFC	Deres utca 2.
11.	Pepco	Deres utca 1/b.
12.	Bevásárlóközpont (Tesco, Family Center, Deichmann, DM, Kik, Fressnapf, Euronics)	Deres utca 2.
13.	Lidl	Naszály út 20.
14.	Spar	Gombási út 7.
15.	McDonald's	Diadal tér 19.
16.	MOL Töltőállomás	Diadal tér
17.	MOL Töltőállomás	Balassagyarmati út 1.
18.	CBA Príma	Kölcsey Ferenc utca 1.
19.	Príma – Kis-Vác Csemege	Árpád út 87.
20.	Korall Kft.	Magyar utca 2.

Vállalkozások, termelési és egyéb létesítmények

1.	ECOVÍZ Kft.	Kőhíd utca 2.
2.	Dunai Kavicsüzemek Kft.	Építők útja 1-3.
3.	Laller Car Service Kft.	Balassagyarmati út 2.
4.	Duna Menti Regionális Vízmű Zrt.	Kodály Zoltán utca 3.
5.	Váci Fegyház és Börtön	Köztársaság út 62-64.
6.	Váci Malom Kft.	Szilassy út 5.
7.	Forte Fotokémiai Rt. (megszűnt)	Vám utca 3.
8.	Duna Menti Regionális Vízmű Zrt.	Derecske utca 4/A.
9.	Duna Möbel	Szent László út 7.
10.	Gumi-Control Kft.	Szent László út 7.
11.	Unix-Autó Kft.	Szent László út 11.
12.	Er-Mobil Kft.	Csatamező út 2/a.
13.	Kalapács Kft.	Gödöllői út 7.
14.	Fémszer Kft.	Gödöllői út 13.
15.	NICE LMS Hungary Kft.	Ipari Park
16.	BLUM Hungária Kft.	Gödöllői út 16/14.
17.	Telimpex Hungária Zrt.	Gödöllői út 51.

18.	PACIFIC Óceán Kft.	Szent László út 21/1-3.
19.	Inter Autóház-Vác Kft.	Szent László út 29.
20.	Dual-Mass Kft.	Szent László út 23.
21.	Építőmester-94 Kft.	Szent László út 23/13.
22.	Mixvill Kft.	Szent László út 43.
23.	Ipress Center Central Europe Zrt.	Nádas utca 8.
24.	SANIPEX Hungária Kft.	Szent László út 50.
25.	Duna-Dráva Cement Kft.	Derecske dűlő, 0413/2 hrsz.
26.	Bosch Car Service	Szent László út 10.
27.	Kaluz Autókereskedés Kft.	Szent László út 38.
28.	Maros Autóház Kft.	Szent László út 34.
29.	BetonLM-2000 Kft.	Derecske dűlő
30.	Plastiroute Kft.	Külső Rádi út, 5557 hrsz.
31.	ZOLLNER Elektronik Kft.	Deákvári fasor 16-18.
32.	Váci Tüzép-Ker Kft.	Honvéd utca 26.
33.	Naszálytej Zrt.	Deákvári fasor 10.
34.	Contitech Fluid Automotive Hungária Kft.	Külső Rádi út, 0290/9 hrsz.
35.	Bárdi Autó	Kodály Zoltán út 2.
36.	Írisz Csempe Kft.	Balassagyarmati út 17.
37.	Harsányi Tüzép Kft.	Balassagyarmati út 26.
38.	Naszály-Fém Kft.	Téglaház dűlő 0251/38 hrsz.
39.	Duna-Dráva Cement Kft.	Kőhidpart dűlő 2.
40.	Váci komp	Liszt Ferenc sétány
41.	Autóvár K&K Kft.	Ulrich Károly köz 1.

5.6. Meglévő korlátozások

A Vácon közlekedő tehergépjárművek kapcsán a megengedett össztömegre vonatkozóan közvetlen, illetve közvetett korlátozások vannak érvényben. Közvetlen korlátozás alatt a megengedett legnagyobb össztömeg (súlykorlátozás) korlátozását értjük. Közvetett korlátozás esetében tehergépjármű behajtása kerül korlátozásra (behajtási tilalom), ami közvetve az össztömegre vonatkozó korlátozást is jelent. Emiatt a meglévő behajtási tilalmak vizsgálatára is szükség van.

5.6.1. Meglévő korlátozások feldolgozása

Az érvényben lévő súlykorlátozások és behajtási tilalmak az adatszolgáltatásként átadott földhivatali adatokra támaszkodó ingatlannyilvántartási térképen került ábrázolásra.

A városban az össztömeggel összefüggésbe hozható korlátozások az alábbiak szerint alakulnak:

5.6.2. *Meglévő súlykorlátozások*

A városban jelenleg **több vonali, illetve területi súlykorlátozás** van érvényben. A vonali korlátozások jelentős része a települési lakóutcákat érinti, néhány esetben települési gyűjtőút is érintett. A meglévő, Vác területére eső országos közúthálózaton **is van** érvényben súlykorlátozás. A vonalas súlykorlátozások mértéke **széles skálán változik** (3,5 és 12,5 tonna között), azok nagyrészt az úthálózaton elszórtan jelentkeznek.

Az érvényben lévő vonali és területegységhez köthető súlykorlátozások felsorolása:

- **3,5 tonnás súlykorlátozás**

3,5 tonnás vonali korlátozás van érvényben a 2-es út északi oldalán Alsóvárosban a **Kertész utcában**, a **Damjanich téren** és a **Beniczky utcában** (Rózsa utca és a Honvéd utca között), a Belvárosban a **Kosdi utcában**, valamint Deákvár-Lajostelep városrészben a **Levél utcában** (a Lidl áruház és a Bimbó utca között). A 3,5 t korlátozás keskeny, alacsony forgalmú utcákban került bevezetésre, ahol az engedélyezett sebesség 30 km/h (Zóna30: Kertész utca, Damjanich tér, Beniczky utca, Levél utca, 30 km/h vonali sebességkorlátozás: Kosdi utca). Az érintett utcák közül a Beniczky utca és a Kosdi utca egyirányú forgalmi rend szerint üzemel.

- **5 tonnás súlykorlátozás**

5 tonnás vonali korlátozás van érvényben a belvárosi **Karcsu Arzén utcában** és **Galcsek György utcában**. A Karcsu Arzén utca egyirányú a Szilassy utca felől a Honvéd utca felé. A Galcsek György utcában a súlykorlátozás jelzése hiányos, jelzőtábla csak a Széchenyi utca felől van kihelyezve, a másik forgalmi irányban nincs súlykorlátozás érvényben. Ez a Váci Malom Kft. közelsége miatt releváns, hiszen a malom tehergépjárművekkel történő megközelítése jelentős forgalmat generál. Így a malom teherforgalma akár a Galcsek utcán keresztül is közlekedhet a szabályozási szándék ellenére.

- **7,5 tonnás súlykorlátozás**

7,5 tonnás vonali korlátozás van érvényben az M2 autóút déli oldala menti **Felső Törökhegy úton** a Kosdi út (nem országos közúti szakasz) és az Íjász utca között, a **Basa közben** és az **Alsó Törökhegy úton** a Szent-Györgyi Albert utcától a Kopja utcáig. A terület korlátozott sebességű (Zóna30) övezet. A három útszakasz súlykorlátozása biztosítja a kertvárosias terület védelmét a 7,5 tonnánál nagyobb forgalomtól Deákvár – Törökhegy városrész északi felén.

- **12 tonnás súlykorlátozás**

12 tonnás vonali korlátozás van érvényben a teherforgalom számára a **2 sz. Budapest-Vác-Rétság-Hont elsőrendű főúton** a 2-es út-Stadion utca-Avar utca körforgalomtól a Honvéd utca-Szent Flórián utca csomópontig. Vác közigazgatási területén jelenleg ez az egyetlen vonali súlykorlátozás a teherforgalom számára, ami országos közúthálózati elemén érvényes. A tilalom az áruszállítást végző teherforgalomra nem érvényes.

12 tonnás vonali korlátozás van érvényben Alsóvárosban a **Budapesti főút** Földváry tér és Fűz utca közötti szakaszán, a **Földváry téren** a Budapesti főúttól a Petőfi Sándor utcáig, a **Vám utca** Jegenye utca és a Rádi út közötti szakaszán, valamint a **Művelődési Központ 2-es úttal** párhuzamos **szervizútján**. A Budapesti főúton érvényben lévő korlátozás jelzése hiányos, jelzőtábla csak a Földváry tér felőli irányban van kihelyezve. A Földváry téren szintén csak egy jelzőtábla van a Budapesti főút felől, itt az engedélyezett sebesség 40 km/h. A Vám utcában a Rádi út felől van kihelyezett korlátozó tábla, a Jegenye utca felől nincs. A Művelődési Központ szervizútja a Tragor Ignác utca felől egyirányú.

A belvárosi **Füredi Mihály utcában** a 12 tonnás súlykorlátozás csak a 2 sz. főút (Rákóczi út) felől jelzett. Az Alsóváros és a Belváros határán vezető **Szent Flórián utca** Görgey Artúr utca és Tragor Ignác utca közötti egyirányú szakaszán 12 tonnás korlátozás érvényes a Görgey utca felől.

A Deákvár – Óvárosban vezető **Telep utcában** a Mályva utca után folyópályán 12 tonna vonali súlykorlátozás van egészen a Viola utcáig, a másik irányból a tábla hiányzik.

- 12,5 tonnás súlykorlátozás

12,5 tonnás vonali korlátozás van érvényben a **Rádi úton** a Vásár utca és a 2-es főút között. A tilalom az áruszállítást végző forgalomra nem érvényes.

12,5 tonnás vonali korlátozás van érvényben Alsóvárosban a **Nagymező utcában** és a **Magyar utcában**. A Nagymező utca a Vám utca felől egyirányú a Vásár utca-Kölcsey Ferenc utca útvonalig, a súlykorlátozás ezen a szakaszon érvényes. A Magyar utcában a Rádi úti körforgalomtól van korlátozás a Fonó utcáig, a másik irányból hiányzik a jelzőtábla.

Az Alsóváros és a Belváros határán vezető **Szent Flórián utca** 2-es út (Dr. Csányi László körút) és Görgey Artúr utca közötti egyirányú szakaszán 12,5 tonnás korlátozás érvényes a főút felől.

A Belvárosban a 2-es út és a nagyvasút között vezető **Zrínyi Miklós utca** egyirányú a II. Rákóczi Ferenc tér felől a Szent János utca felé, ezen a szakaszon 12,5 tonna megengedett össztömeg feletti gépjármű nem hajthat be. Az érintett szakaszon csatlakozik be a Lemez utca, ami zsákutca. Így a korlátozás feletti össztömegű jármű innen nem tud behajtani a Zrínyi utcába, az érvényes egészen a Szent János utcáig.

A kétirányú, szűk **Hunyadi utca** Kisvác – Iskolaváros városrészben vezet. A 2 sz. főút (Árpád út) és a Dózsa György út közötti szakaszon 12,5 tonnás korlátozó tábla van kihelyezve a főút felől. A másik irányból hiányzik a tábla.

12,5 tonnás vonali korlátozás van érvényben Kisvác – Krakó városrészben a **Vöröskereszt sorban**, a **Hársfa utcában** és az **Aranka utcában**. Az egyirányú Vöröskereszt sorban a 2-es út (Árpád út) felől érvényes a korlátozás a Táncsics Mihály utcáig. A Hársfa utca szintén a főúttól korlátozott, ahogyan az egyirányú Aranka utca is. A főút felől korlátozott utcák révén a városrész szinte teljesen védett a 12,5 tonna feletti össztömegű járművektől, azonban déli irányból, a főúttól befelé egyirányú Rákóczi téri útpályától a Zrínyi Miklós utcán keresztül elérhető a terület.

A Kisvác – Iskolaváros és Kisvác – Limbus városrészek határán vezető **Pap Béla utca** a 2-es úti (Árpád út) körforgalomtól korlátozott. A súlykorlátozás az előírt össztömeg feletti teherforgalomra érvényes, kivételt képeznek a Volánbusz Zrt. autóbuszai. A korlátozás a másik irányból (Dózsa György út felől) nincs jelezve.

A település lakott területének északi oldalán lévő **Kazinczy Lajos utca** a 2. sz. főúttól (Balassagyarmati út) korlátozott. A 2-es út és a Duna közötti belvárosi és kisváci terület a főút felől mindegyik úton (Füredi utca, Hunyadi utca, Pap Béla utca, Kazinczy Lajos utca) védett a 12,5 tonna (Füredi utcában 12 t) össztömeg feletti járművektől. Azonban a váci révhez vezető országos közúton (12303 j. Vác-Tahitótfalu komphoz vezető út) a területet feltáró Köztársaság út elérhető, melyen nincs korlátozás. Így ez a belső terület a Szent János utca-Köztársaság út-Dózsa György út útvonalon jelenleg elérhető a nagy össztömegű járművek számára is.

12,5 tonnás vonali korlátozás van érvényben Deákvár – Óváros városrészben a **Nógrádi utcában**, a **Fekete úton**, a **Bauer Mihály utcában**, az **Alsó utcában** és az **Eperfa utcában**.

A Nógrádi utca és a Fekete út a Lehár Ferenc utcától korlátozott két szakaszon: a Váczy Pál utca felé és a Domb utca felé. A Bauer Mihály utca a Lehár Ferenc utcától korlátozott a Wolkóber János utcáig. Az Alsó utca a Lehár Ferenc utcától korlátozott a Katona József utcáig. Az Eperfa utca a Lehár Ferenc utcától korlátozott a Negyvennyolcasok útjáig. A területen vezető Bottyán utca szintén korábban szintén korlátozott volt a Lehár Ferenc utcától a Szivárvány utcáig, azonban a tilalmi jelzőtábla ma már nincs kihelyezve, melynek oka nem ismert.

A vonali súlykorlátozással érintett útszakaszokat megvizsgálva megállapítható, hogy a 3,5 tonna össztömeg feletti járművekre vonatkozó korlátozással érintett utak hossza a teljes, korlátozással érintett úthossz közel 90%-a, míg a 3,5 tonna vagy az alatti össztömegű járműveket érintő súlykorlátozásoké a teljes hossz több, mint 10%-a. Vácon meghaladja a 7 km-t a vonali súlykorlátozással érintett útszakaszok teljes hossza.



5-18. ábra: Súlykorlátozással érintett útszakaszok megoszlása össztömeg szerint

5.6.3. *Meglévő lakó-pihenő övezetek*

Az 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ) **39/A. § (1) b) pontja szerint lakó-pihenő övezetben közlekedhet:** a lakó-pihenő övezetben lakókat vagy az oda látogatókat szállító személygépkocsi, a személygépkocsi kivételével a legfeljebb 3500 kg megengedett legnagyobb össztömegű gépkocsi, a betegszállító gépjármű, motorkerékpár, a motoros tricikli és ezekhez kapcsolt pótkocsi, segédmotoros kerékpár, állati erővel vont jármű és kézikocsi, a kommunális szemet szállítására szolgáló jármű, továbbá az oda áruszállítást végző legfeljebb 3500 kg megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsi. **Ez alapján a lakó-pihenő övezetként kijelölt területek közvetve súlykorlátozással érintett területek is.** A Város meglévő lakó-pihenő övezetei az alábbiak:

- Zöldfa utcai lakóterület (Zöldfa utca, Vám utca)

Az övezet Alsóváros városrészben van, ahol nagyvárosias lakóterületek vannak. A terület kordonpontjain csak jelzőtáblák vannak (néhol hiányosan és hibásan), sebességcsillapító küszöbök nem épültek. Az övezet kordonpontjai a belső lakótelepi utak Zöldfa utcai és Vám utcai csomópontjai.

- Lakóterület a Rádi úttól délre (Damjanich utca, Kötő utca, Rácz Pál utca)

Az övezet Alsóváros városrészben van, ahol nagyvárosias lakóterületek vannak. A Magyar utcáról nyíló zsákterület 1 db kordonponton érhető el a Rádi út-Magyar utca útvonalon. A lakó-pihenő övezet a kordonponton jelzőtáblával jelölt, az övezet belső útjain épített sebességcsillapító küszöbök vannak.

- Lakóterület a Rádi úttól északra (Luxemburg utca, Törökhegyi utca, Mező utca, Pálffy János utca)

Az övezet Alsóváros városrészben van, ahol kisvárosias és nagyvárosias lakóterületek vannak. Az övezet határoló útjai a Rádi út és a Kertész utca, melyeken összesen 3 db kordonpont található: Luxemburg utca, Törökhegyi utca és Mező utca. A csomópontokban csak jelzőtáblák jelzik az övezethatárokat. A Rádi úti 2 db kordonponton a lakó-pihenő övezetet jelző táblákon kívül, még 3,5 tonnás vonali súlykorlátozást jelző táblák is kihelyezésre kerültek.

- Budapesti főút – Diadal tér – Gombás-patak – Duna által határolt lakóterület

Az övezet Alsóváros nyugati részén helyezkedik el, ahol kisvárosias lakóterületek, valamint településközponti és intézményi vegyes területek vannak. A terület kordonpontjain csak jelzőtáblák vannak, sebességcsillapító küszöbök nem épültek. Az övezet kordonpontjai az övezeti lakóutcák Diadal téri és Budapesti főúti csomópontjai. A kordonponti lakóutcák: Mária utca, Fűz utca, Bajcsy-Zsilinszky Endre utca és a Burgundia utca. A kordonpontokon csak az övezet elejét és végét jelző táblák találhatóak, leszámítva a Fűz utcai csomópontot, ahol épített sebességcsillapító küszöb is van.

- Köztársaság út – Barabás Miklós utca – Liszt Ferenc sétány – Eszterházy Károly utca által határolt lakóterület

Az övezet a Belvárosban van, ahol kisvárosias lakóterületek vannak. A terület átkötő útjai a Csángó utca, a Mátyás király utca és a Dombay utca, az övezet kordonpontjai ezen utak Barabás Miklós utcai és Köztársaság úti csomópontjainál találhatóak. A többi utca zsákutca, a határoló utakra nincs rákötésük vagy olyan módon egyirányúak, hogy az övezetbe nem lehet belépni azokon keresztül. A kordonpontokon jelzőtáblák vannak, a Köztársaság út-Dombay utca csomópontban egy sebességcsillapító borda is található.

- Lakóterület a vasútállomástól északra (Botond utca, Orgona utca, Nárcisz utca, Kazinczy Ferenc utca, Kis utca, Tátika utca)

Az övezet Deákvár – Óváros városrészben található, ahol kertvárosias lakóterületek vannak. A terület határoló útjai a Telep utca és a Fekete út. A terület összesen 5 db kordonponttal rendelkezik: 3 db a Telep utcáról (Botond utca, Orgona utca, Nárcisz utca), míg 2 db a Fekete útról (Kazinczy Ferenc utca, Kis utca) nyílik. Mindegyik kordonpont jelzőtáblákkal jelölt, egyedül a Kis utcai csomópontban hiányzik az övezet végét jelző tábla.

- Lakóterület a Gombási út és a Szélső sor mellett (Deákvári főút, Munkácsy Mihály utca, Paál László utca, Lotz Károly utca, Szinyei Merse Pál utca)

Az övezet Deákvár – Lajostelep városrészben található, ahol kisvárosias lakóterület van. A terület határoló útja a Szélső sor. A terület összesen 2 db kordonponttal rendelkezik: a Munkácsy Mihály utcai csomópontban a jelzőtáblák mellett épített sebességcsillapító küszöb van, míg a Deákvári főúti csomópontban csak jelzőtábla van (az övezet kezdetét jelző tábla hiányzik).

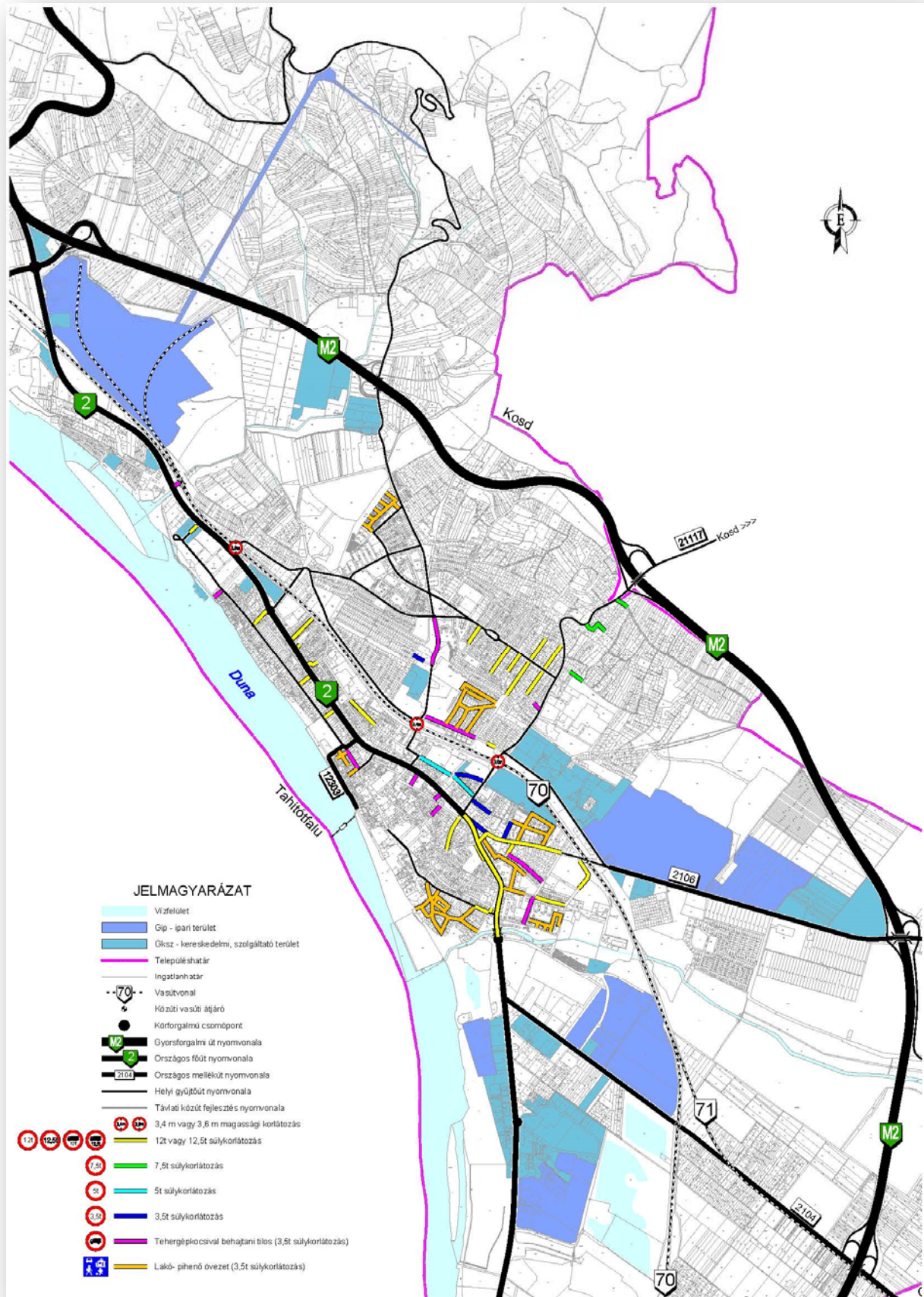
5.6.4. Meglévő behajtási tilalmak

Vácon jelenleg **több vonali tehergépkocsi behajtási tilalom** van érvényben. A vonali tilalmak a települési lakóutcákat és gyűjtőutakat egyaránt érintik. Az országos közúthálózat korlátozással nem érintett. A vonalas behajtási tilalmak tehergépkocsira terjednek ki, néhol néhány kivétellel. A tilalmak Vác úthálózatán elszórtan jelentkeznek.

Tehergépkocsi behajtásának tilalma

A teherforgalom kitiltása Vácon időkorlát nélküli teljes vagy „Kivéve áruszállítás” vagy „Kivéve célforgalom” vagy „Kivéve Volánbusz” kiegészítő táblákkal ellátott tehergépkocsi behajtási tilalmi jelzőtáblákkal történik. „Tehergépkocsival behajtani tilos” jelzőtábla található a **Kölcsey Ferenc utcában** (Alsóváros, tábla mindkét irányban kinn van), a **Fonó utcában** (Alsóváros, tábla csak a Magyar utca felől), a **Báthori utcában** (Belváros, Görgey Artúr utca és a Zichy Hippolyt utca között, tábla csak a Görgey Artúr utca felől), a **Kossuth utcában** (Belváros, a 2-es út (Dr. Csányi László körút) és a Görgey Artúr utca között, egyirányú útpálya), a **Posta parknál** (Belváros, egyirányú útpálya), a **Köztársaság úton**

(Belváros, a Szent János utca és a Dombay utca között, tábla csak a Szent János utca felől), a **Telep utcában** (Deákvár – Óváros, tábla csak a Naszály út felől), a **Váczy Pál utcában** (Deákvár – Óváros, a Kosdi út és a Deák Ferenc utca között, egyirányú útpálya), a **Naszály úton** (Deákvár, a Levél utca és a Deákvári főútér-Újhegyi út között, tábla csak a Deákvári főútér-Újhegyi út felől), az **Árok utcában** (Kisvác – Limbus, tábla csak a Buki sor felől) és a **Duna-Dráva Cement Kft.** recepciójához vezető **bejáratánál**. „Kivéve áruszállítás” kiegészítő jelzőtábla található a Kossuth utcában, a Posta parknál és a Köztársaság úton, valamint „Kivéve célforgalom” kiegészítő jelzőtábla található a Naszály úton. „Kivéve Volánbusz” kiegészítő jelzőtábla található a DDC Kft. déli oldali bejáratánál.



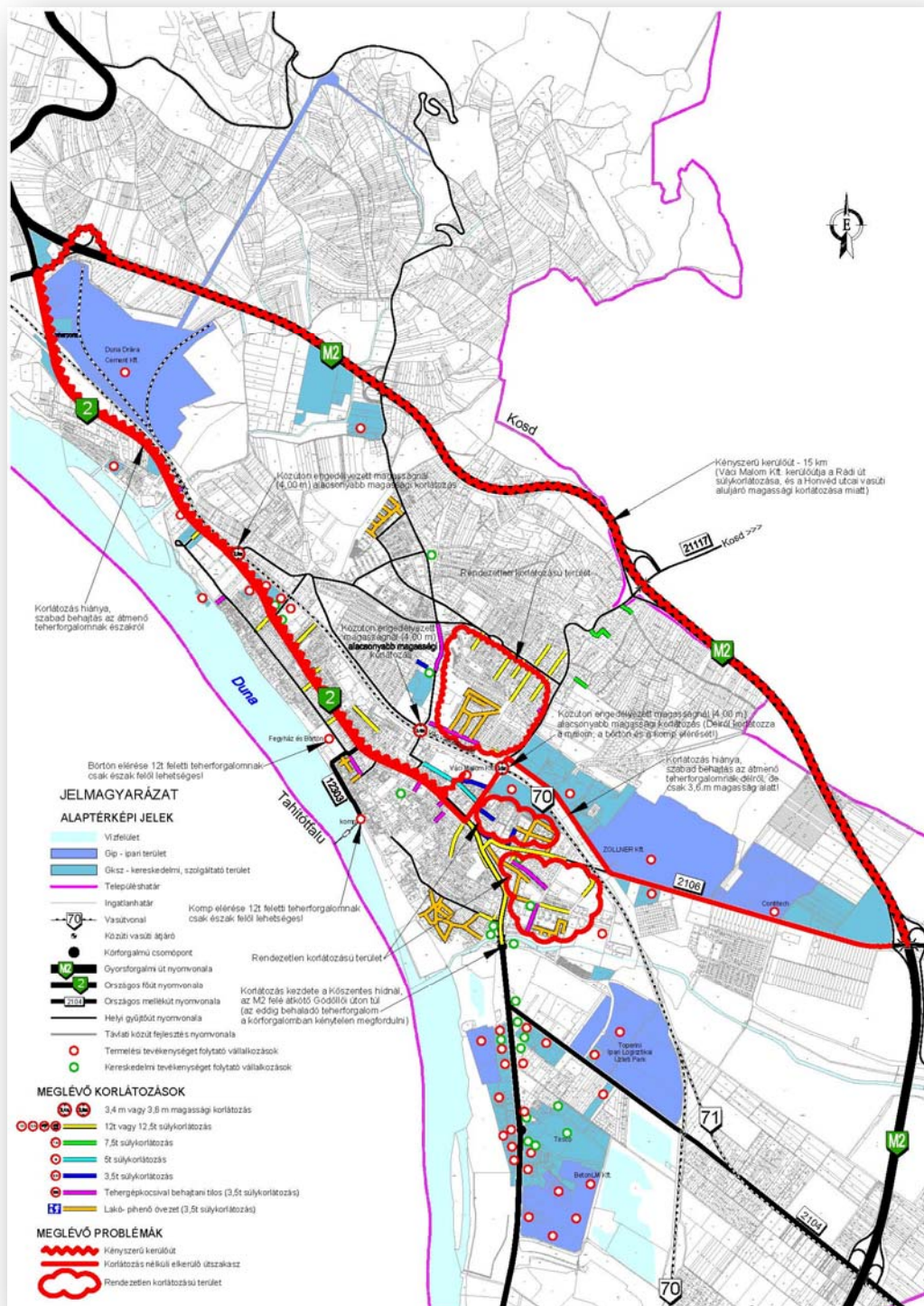
5-19. ábra: Meglévő korlátozások (súlykorlátozások és behajtási tilalmak)

6. ÉRTÉKELÉS ÉS PROBLÉMATÉRKÉP

- A meglévő korlátozások rendszere vegyes és kissé rendezetlen összképet mutat. Néhol vonali korlátozásokkal igyekeztek területi jellegű védelmet kialakítani. Területi jellegű korlátozás lakó-pihenő övezetként jelenik meg (7 db), azonban egységes lakóterületi védelemről nem beszélhetünk.
- A déli oldalon, elsősorban a Kőszentes híd védelmére 12 tonnás vonali súlykorlátozás került bevezetésre a 2 sz. főúton, ami eredetileg a Kőszentes híd és a Rádi út (Damjanich tér) között volt érvényben. Ez biztosította a híd védelmét és akadályozta a délről érkező átmenő teherforgalmat. A korlátozás hibája, hogy hiányzik az északi oldali párja, így északról szabad az átmenő teherforgalom útja a városban. A 2 sz. főúti súlykorlátozás (kivéve áruszállítás kitételével) a Gombás-patakhöz dél felől érkező átmenő teherforgalmat akadályozta (a Gödöllői útra, majd az M2 autópályára kényszerítve azt), ezzel együtt abban az időben még lehetőség volt a Külső Rádi út-Rádi út útvonalon kikerülni a korlátozást és bejutni a főút átkelési szakaszára.
- A közelmúltban a 2 sz. főúton érvényes meglévő súlykorlátozás kiterjesztésre került, ami több, a belvárosi magba ékelődő, rendszeres teherforgalmat bonyolító úti cél részben vagy egészben ellehetetlenített. A 2-es úti 12 tonnás súlykorlátozás már nem csak a Rádi útig, hanem a Honvéd utcáig érvényes, illetve emellett a Rádi út is korlátozás alá került. A Rádi út 2-es út és Vásár utca közötti szakaszán 12,5 tonnás vonali súlykorlátozás lett bevezetve „Kivéve áruszállítás” kiegészítő táblával. A korlátozás továbbra is kikerülhető a Külső Rádi út-Deákvári fasor-Honvéd utca útvonalon, azonban a Honvéd utcai vasúti aluljáróra 3,6 m magasságban magasságkorlátozás van érvényben. Tehát a 3,6 méternél magasabb és 12 tonna megengedett össztömegnél nagyobb tömegű járművek számára Budapest irányából a város lényegileg lezárásra került *(kivéve, ha az úti céljuk a korlátozással érintett útszakaszon van)*. A Váci Malom Kft. 12 tonna megengedett össztömeg feletti szállító járművei például emiatt csak ~15 km hosszú kerülőúttal tudják elérni a Szilassy úti telephelyet. A 2-es út Honvéd utca és Szilassy utca közötti szakaszán, valamint a Szilassy utcában nincs korlátozás, emiatt a Rádi úton (a régi megszokott útvonalon) csak illegálisan tudná a teherforgalom a malom területét megközelíteni, mivel az úti cél nem a korlátozással érintett útszakaszon van, így a malom nehéztehergépjármű forgalma átmenő forgalomnak minősül. A 12 tonnás súlykorlátozás 2-es úti és Rádi úti kiterjesztése a komp és a börtön működésére is kihatással van, ezeket az intézményeket is csak észak felől lehet megközelíteni. A korlátozás déli oldalról történő elkerülésére ugyan van lehetőség (a Deákvári fasor-Honvéd utca útvonalon), azonban a Honvéd utcai vasúti aluljáró 3,6 m magasságkorlátozása a 12 tonnánál nehezebb teherforgalmat nem engedi át, így a komphoz és a börtönhöz érkező teherforgalom is csak a 2 sz. főút északi, korlátozás mentes szakaszán tud beközeledni, jelentős kerülőúttal. A közutakon a járművek engedélyezett magassága normál üzemben 4 méter, amit a teheráru-szállító járműgyártók többnyire ki is

használnak. Egy tartálykocsi, a vontatmányok kocsiszekrénye, de nem ritkán maga a vontató is magasabb, mint mondjuk a 3,6 méteres Honvéd utcai aluljáró.

- A 2 sz. főúti (kiterjesztés előtt nagyrészt jól működő) 12 tonnás súlykorlátozás a Kőszentes hídtól indul. A város elkerülése azonban a Gödöllői úton lehetséges az M2 felé, így aki továbbmegy egészen a Kőszentes hídig, annak vissza kell fordulnia a 2-es út-Avar utca-Stadion utca körforgalomban, hogy elérje a Gödöllői utat.



6-1. ábra: Problématérkép

7. JOGSZABÁLYI KÖRNYEZET

Az alábbiakban bemutatásra kerülnek a releváns kormányrendeletek tárgyi munkára vonatkozó részei.

Releváns jogszabályok:

- 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet
- 1988. évi I. törvény
- 20/1984 (XII.21.) KM rendelet
- 36/2017. (IX. 18.) NFM rendelet
- 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet

Járművekkel kapcsolatos releváns fogalmak az 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (hétköznapi nevén KRESZ) 1. sz. függelék II. fejezet szerint:

- a) Jármű: közúti szállító- vagy vontató eszköz, ideértve az önjáró vagy vontatott munkagépet is. A mozgáskorlátozottak közlekedésére szolgáló, emberi erővel tolt vagy hajtott kerekesszék és a gépi meghajtású kerekesszék - ha sík úton önerejéből 10 km/óra sebességnél gyorsabban haladni nem képes, továbbá a gyermekkocsi és a talicska - azonban nem minősül járműnek. Az ilyen eszközökkel közlekedő személyek gyalogosoknak minősülnek.
- b) Gépjármű: olyan jármű, amelyet beépített erőgép hajt. A mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a segédmotoros kerékpár és a villamos azonban nem minősül gépjárműnek.
- d) Személygépkocsi: személyszállítás céljára készült olyan gépkocsi, amelyben - a vezető ülését is beleértve - legfeljebb 9 állandó ülőhely van.
- e) Autóbusz: személyszállítás céljára készült, elektromos felsővezetékhez nem kötött olyan gépkocsi, amelyben - a vezető ülését is beleértve - kilencnél több állandó ülőhely van.
- g) Vontató: pótkocsi vontatására készült, rakfelület nélküli gépkocsi.
- h) Nyerges vontató: olyan vontató, amely a rajta levő nyeregszerkezet útján a vontatott félpótkocsi súlyának jelentős részét átveszi.
- i) **Tehergépkocsi:** a személygépkocsit, az autóbuszt, a trolibuszt és a vontatót kivéve minden gépkocsi.
- i/1. Nehéz tehergépkocsi: tehergépkocsi, vontató, valamint e járművekből és pótkocsiból álló járműszerelvény, amelynek megengedett legnagyobb össztömege a 7,5 tonnát meghaladja.
- l) Mezőgazdasági vontató: kerekas vagy lánctalpas kialakítású, legalább két tengellyel rendelkező, pótkocsi vontatására és/vagy mezőgazdasági, erdészeti feladatú berendezések, gépek vontatására, hordozására, tolására, működtetésére alkalmas, 25 km/óra sebességnél gyorsabban haladni képes jármű, mely teher- és személyszállításra is alkalmas lehet.
- m) Lassú jármű: olyan jármű, amelyet beépített erőgép hajt és sík úton önerejéből 25 km/óra sebességnél gyorsabban haladni nem képes.

- n) Pótkocsi: olyan jármű, amely gépjárművel, mezőgazdasági vontatóval vagy lassú járművel történő vontatásra készült. A legfeljebb 750 kilogramm megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsi: könnyű pótkocsi, az ennél nagyobb össztömegű pótkocsi: nehéz pótkocsi.
- o) Félpótkocsi: olyan pótkocsi, amely a vontató nyeregszerkezetére támaszkodik úgy, hogy súlyának jelentős részét a vontató veszi át.
- p) Járműszerelvény: gépjárműből, mezőgazdasági vontatóból vagy lassú járműből és hozzákapcsolt pótkocsiból (egyéb vontatmányból) álló, a forgalomban egy vezetővel, egységként résztvevő járműkombináció.

A közúti közlekedésről szóló, többször módosított 1988. évi I. tv

3. §

- (1) A közúti közlekedésben mindenkinek joga van részt venni; a közutat és a közforgalom elől el nem zárt magánutat közlekedés céljából gyalogosként vagy - meghatározott feltételek teljesítése esetén - járművezetőként bárki igénybe veheti. Jogszabály gyalogosok és járművek közlekedését egyes közutakon korlátozhatja vagy kizárhatja.

34. §

- (1) A közút kezelője - az országos és a helyi közutak kezeléséről szóló jogszabályok szerint eljárva - köteles gondoskodni arról, hogy a közút a biztonságos közlekedésre alkalmas, közvetlen környezete esztétikus és kulturált legyen.
- (2) A közút forgalmi rendjét - ha jogszabály másként nem rendelkezik - a közút kezelője alakítja ki. A forgalmi rendet - a forgalmi körülmények vagy a baleseti helyzet jelentősebb változása esetén, de legalább öt évenként - a közút kezelőjének felül kell vizsgálnia, és ha szükséges, módosítania kell. A közlekedési hatóság - a közlekedés biztonságát sértő vagy veszélyeztető helyzet megszüntetése érdekében - kezdeményezheti a forgalomszabályozás módosítását, vagy a közút kezelőjét a forgalmi rend felülvizsgálatára kötelezheti.

1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól

14. § (1) A járművek forgalmát tiltó vagy korlátozó jelzőtáblák:

- l) „Súlykorlátozás” (38. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az úton a táblán megjelölnél nagyobb össztömegű járművel (járműszerelvennyel) közlekedni tilos;



38. ábra

- r) „Tehergépkocsival behajtani tilos” (43. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az útra tehergépkocsival - kivéve a legfeljebb 3500 kilogramm megengedett legnagyobb össztömegű, zárt kocsiszekrényű tehergépkocsit -, valamint vontatóval, mezőgazdasági

vontatóval és lassú járművel behajtani tilos; ha a tábla súlyhatárt is megjelöl (44. ábra), csak az ezt meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű járművel tilos behajtani;



43. ábra



44. ábra

z/2. „Korlátozott forgalmú övezet (zóna)” (53/c. ábra) jelzőtábla azt jelzi, hogy a „Korlátozott forgalmú övezet (zóna) vége” (53/d. ábra) jelzőtábláig az úton a táblán megjelölt súlyhatárt meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsival, vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel közlekedni tilos.



53/c. ábra



53/d. ábra

- (3) Ha az (1) bekezdés n)-y) és z/2. pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő táblán „Kivéve célforgalom” felirat van, a tilalom nem vonatkozik arra a járműre, melynek úti célja a táblával megjelölt úton vagy övezetben van.
- (4) Ha az (1) bekezdés o)-x) és z/2. pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő táblán „Kivéve áruszállítás” felirat van, áruszállítást végző járművel a tilalom ellenére be szabad hajtani, ha úti célja a jelzőtáblával megjelölt úton vagy övezetben van.
- (11) Ha a „Kivéve célforgalom” vagy a „Kivéve áruszállítás” feliratú kiegészítő tábla időszakot is megjelöl, az útra célforgalomban is csak ebben az időszakban szabad behajtani és azt a megjelölt időszak végéig el kell hagyni.

20/1984 (XII.21.) KM rendelet az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről

2. §

- (1) Az utak forgalmának szabályozása - a 3. §-ban foglalt kivételekkel -, valamint a közúti jelzések elhelyezése, fenntartása, üzemeltetése és eltávolítása a (2)-(10) bekezdésben meghatározott kiegészítésekkel és kivételekkel az út kezelőjének a feladata.” (Kivételt a gyalogosátkelő létesítése és a vasúti átjárót érintő változás jelent.)

10/A. §

- (1) A közúthálózatba tartozó utak lakott területen belüli teljes szakaszán vagy annak egy részén a település lakókörnyezetének védelme érdekében a közút kezelője - a fővárosi közutak esetében a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (4) bekezdés 1. pontja szerint a fővárosi önkormányzat, egyéb közutak esetében a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 33. § (1) bekezdésében meghatározott közútkezelő - a hatáskörrel rendelkező közlekedésrendészeti szerv állásfoglalása ismeretében a 7,5 tonna megengedett össztömeget meghaladó tehergépkocsik behajtását - időszakos vagy állandó jelleggel - korlátozhatja, a 3,5 tonna megengedett össztömeget meghaladó tehergépkocsik, vontatók, mezőgazdasági vontatók és lassú járművek közlekedését tiltó korlátozott forgalmú övezetet (zóna) alakíthat ki a következő feltételek együttes fennállása esetén:
- a) a korlátozást a települési önkormányzat kezdeményezi,
 - b) a korlátozás alá eső útszakasz helyett rendelkezésre áll az adott település egészének vagy egy részének elkerülését lehetővé tevő - az országos közúthálózatba tartozó, a korlátozással érintett útszakasszal legalább azonos teherbírású és összességében lakott területet rövidebb szakaszon érintő - útszakasz.
- (2) A települési önkormányzat az intézkedés megtételét, továbbá korlátozott forgalmú övezet (zóna) környezetvédelmi okok miatti kijelölését a zaj- és rezgésterhelésre vagy a veszélyes légszennyezettség mértékére vonatkozó, annak készítésére jogosult szakértő véleménye birtokában kezdeményezheti, ha a szakértői vélemény szerint a mért értékek az emberi egészségre és környezetre ártalmas, külön jogszabályban megállapított határértéket meghaladják.

Melléklet a 20/1984 (XII.21.) KM rendelethez Forgalm szabályozási műszaki szabályzat IX. fejezet Egyedi (helyi) forgalm szabályozás

33. Járművek forgalmának méret és súly szerinti korlátozása

- 33.1. Szélesség-, magasság-, hosszúság-, súly- vagy tengelyterhelés-korlátozást abban az esetben kell elrendelni, ha az út kiépítettsége, műszaki állapota, illetve teherbírása, a híd vagy egyéb műtárgy teherbírása, illetve méretei, vagy az út mellett, illetve felett lévő akadály a meghatározott méretet, tömeget meghaladó jármű közlekedését nem teszi lehetővé.
- 33.2. Az út korlátozott teherbírása esetében tengelyterhelés-korlátozást vagy súlykorlátozást, híd (vagy egyéb műtárgy) korlátozott teherbírása esetében súlykorlátozást vagy legkisebb követési távolságot kell elrendelni.
- 33.3. A megfelelő korlátozást vagy tilalmat - jelzőtáblával - minden esetben el kell rendelni, ha
- a) a híd vagy egyéb műtárgy teherbírása 20 tonnánál kevesebb.
 - b) az úttest felett akár csak egyetlen ponton is a járművek elhaladásához rendelkezésre álló szabad magasság 4,20 méter vagy ennél kevesebb,

- c) a forgalmi sáv szabad szélessége - hídszerkezet, egyéb műtárgy, eltávolíthatatlan akadály, vagy más hasonló ok miatt - lakott területen kívül 3 méternél, lakott területen belül 2,75 méternél kevesebb,
- d) az úton (az út vízszintes vonalvezetése miatt) 22 méter hosszú járműszerelvénnyel, illetőleg - az olyan úton, ahol a járműszerelvek közlekedését megtiltották - 12 méter hosszú jármű, vagy 18 méter hosszú csuklós jármű biztonságosan nem fér el.

34. Egyes járműfajták behajtásának korlátozása

34.1. Járművek (egyes járműfajták) behajtásának tilalmát abban az esetben lehet elrendelni, ha azt

- a) a forgalom biztonsága vagy egységesítése,
- b) a környezet védelme,
- c) az út állapotának megóvása

indokolja.

A tilalom bevezetése esetén az átmenő forgalom részére megfelelő tehermentesítő utat kell biztosítani.

34.2. A járművek méreteinek korlátozása elrendelhető a járművek (egyes járműfajták) behajtásának megtiltásával is.

34.3. A forgalom biztonságának és zavartalanságának érdekében azokon a lakott területen kívüli utakon, amelyeken az átlagos napi forgalom a 6000 egységjárművet meghaladja, a mezőgazdasági vontatók, az állati erővel vont járművek és kerékpárosok közlekedését meg kell tiltani, ha azok úticéljukat a közelben levő más - lényeges útvonalnövekedést (általában 10-25%) nem jelentő - úton elérhetik.

34.4. Állati erővel vont járművek, mezőgazdasági vontatók és a tehergépkocsik meghatározott körének közlekedése egyes városrészek, illetve területi egységek forgalmának egységesítése vagy más forgalmi és környezetvédelmi okok miatt is megtiltható.

34.5. Ha a 34.1. pontban említett szempontok a behajtási tilalom elrendelését teszik indokolttá, de nem célszerű megtiltani azoknak a járműveknek a forgalmát, amelyek úti célja az érintett úton van, a járművek behajtását a KRESZ 14. § (3), (4) és (11) bekezdésében említett kiegészítő táblák alkalmazásával kell lehetővé tenni. A 34.1. pontban elrendelt korlátozás alól a közút kezelője eseti behajtási hozzájárulással felmentést adhat a korlátozással érintett területen lakó, ott telephellyel rendelkező, vagy oda (onnan) áruszállítást végző természetes személy vagy jogi személy részére.

Járművek megengedett terhelési és méretértékei

A 36/2017. (IX. 18.) NFM rendelet 2. § (1) alkalmazásában túlsúlyos és túlméretes járműnek minősül az a jármű, vagy járműszerelvénnyel, amely az alábbi terhelési és méretértékeket meghaladja.

Össztömeg	
két tengelyes jármű	20,00 tonna
háromtengelyes jármű vagy csuklós jármű	26,00 tonna
négy- vagy ennél több tengelyes jármű vagy csuklós jármű	32,00 tonna
három tengelyes járműszerelvény	28,00 tonna
négy tengelyes járműszerelvény	38,00 tonna
öt-, vagy ennél több tengelyes járműszerelvény	40,00 tonna
Tengelyterhelés	
a jármű bármely tengelye	11,50 tonna
azon két tengelyből álló tengelycsoport esetén, ahol a szomszédos tengelyek egymástól mért távolsága kisebb, mint 1,00 méter	11,50 tonna
Tengelycsoport-terhelés	
két tengelyből álló tengelycsoport, ha a szomszédos tengelyek egymástól mért távolsága legalább 1,00 m, de 1,30 m-nél kisebb	16,00 tonna
két tengelyből álló tengelycsoport, ha a szomszédos tengelyek egymástól mért távolsága legalább 1,30 m, de 1,80 m-nél kisebb	19,00 tonna
három tengelyből álló tengelycsoport, ha a szomszédos tengelyek egymástól mért távolsága 1,30 m-nél kisebb	22,00 tonna
három tengelyből álló tengelycsoport, ha a szomszédos tengelyek egymástól mért távolsága legalább 1,30 m, de 1,80 m-nél kisebb	24,00 tonna
Megjegyzés	
Tengelycsoportban lévő tengelynek azt a tengelyt kell tekinteni, amelynek távolsága a szomszédos tengelytől kisebb 1,80 méternél.	
Szélesség	2,60 méter
Magasság	4,00 méter
Hosszúság	
szóló jármű	12,00 méter
a nem csuklós autóbusz	15,00 méter
nyergesvontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvény	16,50 méter
az előző pontba nem tartozó járműszerelvény vagy csuklós autóbusz	18,75 méter

Megjegyzés

A táblázat fúvott gumibronccsal felszerelt járművekre vonatkozik.

A járműnek kizárólag azt a tengelyét kell tengelyként számításba venni, amelynek kerekei a mérés időpontjában az úttesttel érintkeznek.

Járműkategóriák az 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról A/2. melléklet A. rész (Kritériumok a járművek kategóriákba sorolásához)**1. Járműkategóriák pontja szerint:**

Az európai és nemzeti, valamint egyedi típusjóváhagyás céljából a járműveket az alábbi osztályozás szerint kell kategóriákba sorolni:

(csak az 1.1.1-1.1.3., 1.2.1-1.2.3. és az 1.3.1-1.3.4. pontokban említett kategóriák tekintetében lehet a jóváhagyást megadni.)

1.1. M kategória: Elsősorban személyek, illetve poggyászuk szállítására tervezett és épített gépjárművek.

1.1.1. M1 kategória vezetőülésein kívül legfeljebb nyolc üléssel rendelkező, M kategóriájú járművek.

Az M1 kategóriájú járműveken nem lehet hely álló utasok számára.

Az ülőhelyek száma egy is lehet (amely a vezetőülés).

1.1.2. M2 kategória: A vezetőülésein kívül több mint nyolc üléssel rendelkező, M kategóriájú járművek, amelyek legnagyobb tömege nem haladja meg az 5 tonnát.

Az M2 kategóriájú járműveken az ülőhelyek mellett lehet hely álló utasok számára is.

1.1.3. M3 kategória: A vezetőülésein kívül több mint nyolc üléssel rendelkező, M kategóriájú járművek, amelyek legnagyobb tömege meghaladja az 5 tonnát.

Az M3 kategóriájú járműveken lehet hely álló utasok számára.

1.2. N kategória: Elsősorban áruszállításra tervezett és épített gépjárművek.

1.2.1. N1 kategória: Olyan N kategóriájú járművek, amelyek legnagyobb tömege nem haladja meg a 3,5 tonnát.

1.2.2. N2 kategória: Olyan N kategóriájú járművek, amelyek legnagyobb tömege meghaladja a 3,5 tonnát, de nem haladja meg a 12 tonnát.

1.2.3. N3 kategória: Olyan N kategóriájú járművek, amelyek legnagyobb tömege meghaladja a 12 tonnát.

1.3. O kategória: Áru- vagy személyszállításra, valamint személyek elhelyezésére tervezett és épített pótkocsi.

1.3.1. O1 kategória: Olyan O kategóriájú járművek, amelyek legnagyobb tömege nem haladja meg a 0,75 tonnát.

1.3.2. O2 kategória: Olyan O kategóriájú járművek, amelyek legnagyobb tömege meghaladja a 0,75 tonnát, de nem haladja meg a 3,5 tonnát.

1.3.3. O3 kategória: Olyan O kategóriájú járművek, amelyek legnagyobb tömege meghaladja a 3,5 tonnát, de nem haladja meg a 10 tonnát.

1.3.4. O4 kategória: Olyan O kategóriájú járművek, amelyek legnagyobb tömege meghaladja a 10 tonnát.

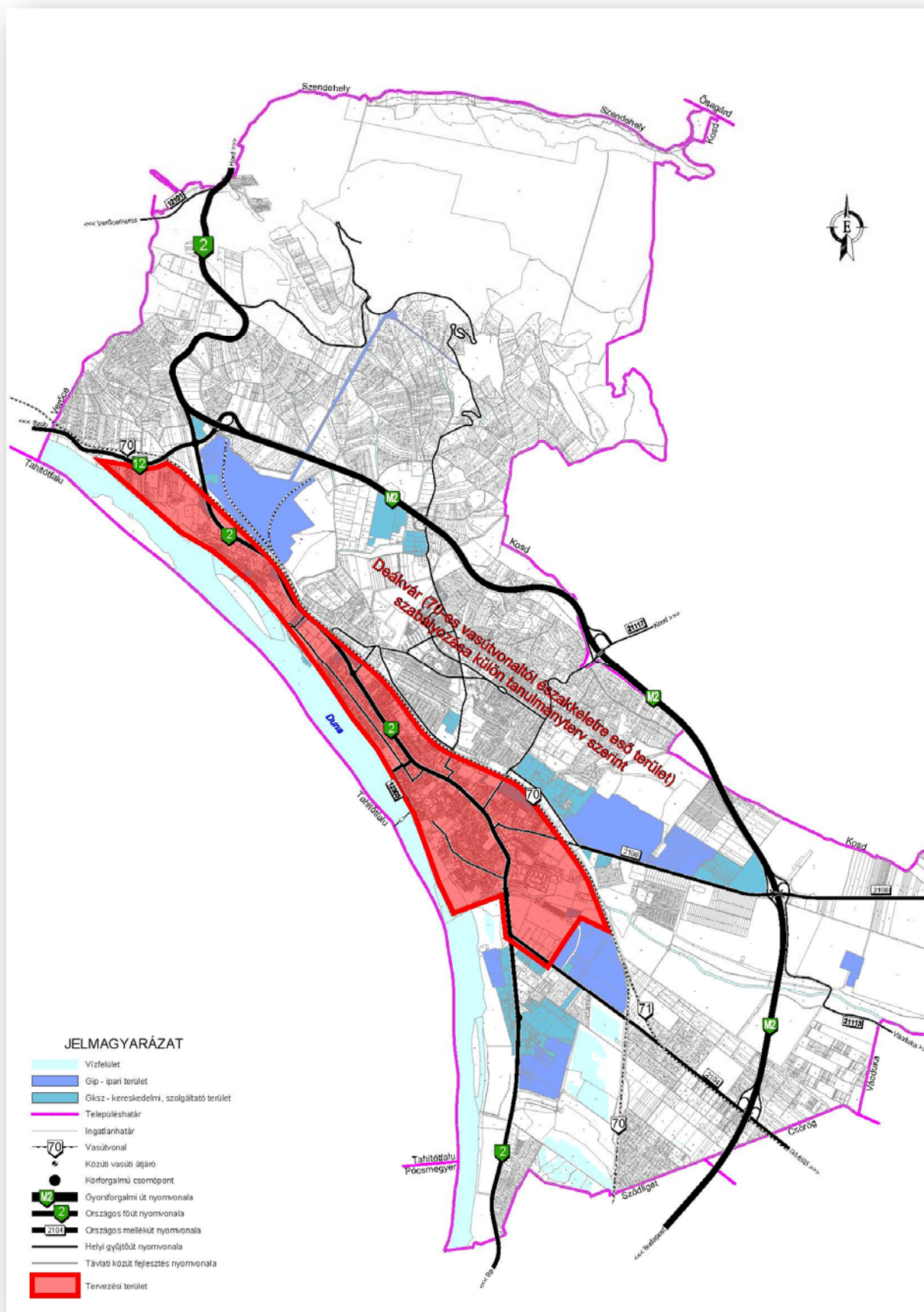
8. TERVEZŐI JAVASLATOK**8.1. Tervezési terület lehatárolása**

A tervezés során a középpontban a 2 sz. főút átkelési szakaszának átmenő forgalma áll, emellett a főutat az M2 autópáttal összekötő 2104 j. (Gödöllői út) és a 2106 j. (Külső Rádi út) országos közutak is vizsgálándók. A korábban a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Pest Vármegyei Igazgatóságának kezelésében lévő Rádi út, valamint Kosdi út szintén a vizsgálat tárgyát képezi.

A tervezési terület határai:

- dél: nagy kiterjedésű iparterület
- észak: Duna-Dráva Cement Kft.
- nyugat: Duna
- kelet: 70-es vasútvonal

A 70-es vasútvonaltól északkeletre fekvő terület Deákvár, melynek kapcsán külön tanulmányterv készül, így az nem képezi jelen tanulmányterv részét.



8-1. ábra: Tervezési terület lehatárolása

8.2. Alapelvek

- Az átmenő teherforgalom korlátozásának lehetőségét meg kell vizsgálni az országos és a helyi közúthálózaton egyaránt. Engedélyhez kötött korlátozás csak az önkormányzati kezelésű utak esetében vezethető be, mert az országos közúthálózaton a helyi Önkormányzat nem rendelkezik hatáskörrel. Az országos közúthálózaton csak olyan korlátozás vezethető be, melyet a hálózat kezelését végző Magyar Közút Nonprofit Zrt. Pest Vármegyei Igazgatóság elfogad.
- Korlátozás nélküli útszakaszok lehetőség szerint csak azok az országos közutak legyenek, melyek a meglévő, helyi ipari és gazdasági területek közvetlen elérését teszik lehetővé.
- A városi gyűjtőút hálózat korlátozása lehetőség szerint ne kerüljön túlszabályozásra, a kiszolgáló teherforgalom működőképességének fenntartása érdekében.
- A kereskedelmi, szolgáltató gazdasági területek (Gksz), valamint az ipari gazdasági területek (Gip) megközelítését lehetőleg korlátozás nélkül lehetővé kell tenni.
- A Vác lakott területén áthaladó, átmenő teherforgalom számára biztosítani kell a város elkerülésének lehetőségét, ezért korlátozó intézkedés csak megfelelően előjelezhető módon, lehetőleg országos közúti csomópontban történjen.
- Alapvető cél, hogy a 2 sz. főút Vác lakott területi átkelési szakaszáról az átmenő forgalom az M2 autópályára terhelődjön át. A teherforgalom kis mértékben még mindig a 2-es úton halad át a városon, a cél, hogy még ez az alacsony részarányú forgalom is az M2 vonalán haladjon.

8.3. Lehetőségek

8.3.1. Vonali korlátozás

A tervezési területen átmenő forgalmi szempontból a legkritikusabb útszakasz a 2 sz. főút és a főutat az M2 autópályával összekötő helyi és országos utak. Ezeken az útvonalakon vonali korlátozás bevezetése lehetséges tilalmi jelzőtáblák kihelyezésével.

Súlykorlátozás jelzőtábla

A „Súlykorlátozás” (KRESZ: 38. ábra, UME: C-023, Közúti Jelzési Egyezmény szerinti név: Behajtani tilos olyan járművekkel, amelyek össztömege meghaladja a ... tonnát) jelzőtábla azt jelzi, hogy az úton a táblán megjelölnél nagyobb össztömegű járművel (járműszerelvénnel) közlekedni tilos. A korlátozás mértékét a forgalmi engedélyben szereplő jármű kategóriákhoz megadott legnagyobb tömeg alapján célszerű megválasztani. Az elsősorban áruszállításra tervezett és épített gépjárművek (N kategória) esetében ezek az értékek 3,5 tonna vagy 12 tonna.



„Súlykorlátozás (12t)” jelzőtábla

Tehergépkocsival behajtani tilos jelzőtábla

A „Tehergépkocsival behajtani tilos” (KRESZ: 43. ábra, UME: C-007, Közúti Jelzési Egyezmény szerinti név: Áruszállító járművekkel behajtani tilos) jelzőtábla azt jelzi, hogy az útra tehergépkocsival - kivéve a legfeljebb 3500 kilogramm megengedett legnagyobb össztömegű, zárt kocsiszekrényű tehergépkocsit -, valamint vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel behajtani tilos.



„Tehergépkocsival behajtani tilos” jelzőtábla

Tehergépkocsi össztömeg-korlátozás jelzőtábla

A „Tehergépkocsi össztömeg-korlátozás” (KRESZ: 44. ábra, UME: C-011 és C-008, Közúti Jelzési Egyezmény szerinti név: Áruszállító járművel behajtani tilos, ha a jármű vagy járműkombináció megengedett legnagyobb tömege meghaladja ezt az értéket) jelzőtábla azt jelzi, hogy csak a jelölt súlyhatárt meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű járművel tilos behajtani. A korlátozás mértékét a forgalmi engedélyben szereplő jármű kategóriákhoz megadott legnagyobb tömeg alapján célszerű megválasztani. Az elsősorban áruszállításra tervezett és épített gépjárművek (N kategória) esetében ezek az értékek 3,5 tonna vagy 12 tonna. A tábla vonatkozásában két jelzésekép is használatban van, azonban a C-008 jelű tábla jelenleg még nem szerepel jogszabályban. A tábla jogszabályba iktatása folyamatban van, helyette egyelőre a C-011 jelzést kell alkalmazni.



„Tehergépkocsi össztömeg-korlátozás” jelzőtábla

Kivéve célforgalom kiegészítő jelzőtábla

A „Kivéve célforgalom” (KRESZ: -, UME: H-080, Közúti Jelzési Egyezmény szerinti név: -) jelzőtábla azt jelzi, hogy a tilalom nem vonatkozik arra a járműre, melynek úti célja a táblával megjelölt úton vagy övezetben van.



„Kivéve célforgalom” jelzőtábla

Kivéve áruszállítás kiegészítő jelzőtábla

A „Kivéve áruszállítás” (KRESZ: -, UME: H-082, Közúti Jelzési Egyezmény szerinti név: -) jelzőtábla azt jelzi, hogy az áruszállítást végző járművel a tilalom ellenére be szabad hajtani, ha úti célja a jelzőtáblával megjelölt úton vagy övezetben van.



„Kivéve áruszállítás” jelzőtábla

Kivéve engedéllyel kiegészítő jelzőtábla

A „Kivéve engedéllyel” (KRESZ: -, UME: H-083, Közúti Jelzési Egyezmény szerinti név: -) jelzőtábla azt jelzi, hogy az útra engedéllyel rendelkező járművel, továbbá kerékpárral és állati erővel vont járművel szabad behajtani.



„Kivéve engedéllyel” jelzőtábla

8.3.2. Területi korlátozás

A tervezési területen lévő lakott területek átmenő teherforgalomtól való védelme is felmerülhet igény esetén. A város lakott területén átmenő teherforgalom túlnyomórészt a 2 sz. főutat használja, a lakott területi lakóutcaakat jellemzően nem veszi igénybe. A lakóterületek vonatkozásában szigorúbb korlátozás alkalmazása lehet indokolt, mint fő-, és gyűjtőút vonalakra javasolható vonali korlátozás, így a városon belül, az egyes városrészek között generált átmenő forgalom is kiszűrhető és a település gyűjtőút hálózatára terelhető. A tehergépjárművek forgalmi engedélyében szereplő jármű kategóriákhoz megadott legnagyobb tömegek közül a 3,5 tonna érték választása lehet indokolt erre a célra. Konkrét lakóterületi védelemre lakó-pihenő övezet kijelölése is alkalmas lehet.

Korlátozott forgalmú övezet jelzőtábla

A „Korlátozott forgalmú övezet” (KRESZ: 53/c. ábra, UME: E-030, Közúti Jelzési Egyezmény szerinti név: -) jelzőtábla azt jelzi, hogy a „Korlátozott forgalmú övezet vége” (KRESZ: 53/d. ábra, UME: E-031, Közúti Jelzési Egyezmény szerinti név: -) jelzőtábláig az úton a táblán megjelölt súlyhatárt meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsival, vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel közlekedni tilos.



„Korlátozott forgalmú övezet” jelzőtábla „Korlátozott forgalmú övezet vége” jelzőtábla

Lakó-pihenő övezet jelzőtábla

A „Lakó-pihenő övezet” (KRESZ: 122. ábra, UME: E-043, Közúti Jelzési Egyezmény szerinti név: Lakó-pihenő övezet) jelzőtábla azt jelzi, hogy lakó-pihenő övezetbe - a „Lakó-pihenő övezet” jelzőtáblától a „Lakó-pihenő övezet vége” jelzőtábláig terjedő területre - csak a következő járművek hajthatnak be:

- a) kerékpár,
- b) az ott lakókat vagy az oda látogatókat szállító személygépkocsi, a személygépkocsi kivételével a legfeljebb 3500 kg megengedett legnagyobb össztömegű gépkocsi, a betegszállító gépjármű, motorkerékpár, a motoros tricikli és ezekhez kapcsolt pótkocsi, segédmotoros kerékpár, állati erővel vont jármű és kézikocsi, a kommunális szemetet szállítására szolgáló jármű, továbbá az oda áruszállítást végző legfeljebb 3500 kg megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsi,
- c) az ott lakók és oda költözők költöztetését végző tehergépkocsi,
- d) az oda látogatókat szállító autóbusz,
- e) az oda építő- és tüzelőanyagot szállító tehergépkocsi és hozzákapcsolt pótkocsi,
- f) az út- és közmű építésére vagy fenntartására, köztisztasági, rendvédelmi, betegszállítási, közegészségügyi feladat, illetőleg postai gyűjtő- és kézbesítő szolgálat ellátására szolgáló jármű, ha ez feladata ellátása érdekében elkerülhetetlen,
- g) a mozgáskorlátozott személy által vezetett vagy az őt szállító jármű és annak vezetője.

A lakó-pihenő övezetben járművel legfeljebb 20 km/óra sebességgel szabad közlekedni.

A lakó-pihenő övezetben a vezetőnek fokozottan ügyelnie kell a gyalogosok (különösen a gyermekek) és a kerékpárosok biztonságára. Ha az úton járda nincs,

- a) a gyalogosok az utat teljes szélességében használhatják, a járművek forgalmát azonban szükségtelenül nem akadályozhatják,
- b) járművel várakozni csak az erre kijelölt területen szabad.



„Lakó-pihenő övezet” jelzőtábla



„Lakó-pihenő övezet vége” jelzőtábla

8.3.3. Jogsabályi értelmezés

Súlykorlátozás jelzőtábla

A „Súlykorlátozás” (KRESZ: 38. ábra) jelzőtábla a táblán megjelölt tömegnél **nagyobb össztömegű** járművel tiltja az adott útszakaszra történő behajtást. Ezen tábla esetében nem megengedett legnagyobb össztömegről van szó. Ha a táblán feltüntetett össztömeget az adott jármű megengedett legnagyobb össztömege meghaladja ugyan, de a saját tömege a táblán feltüntetett tömeget nem haladja meg, **rakomány nélkül a táblánál behajthat.**



„Súlykorlátozás (12t)” jelzőtábla

Tehergépkocsi behajtást korlátozó jelzőtáblák

A tehergépkocsi behajtását korlátozó jelzőtáblák közül a tehergépkocsi jelzésképpel ellátott jelzőtáblák között van, amely feltüntet össztömeget, míg van, amelyik nem. A tömeg nélküli tábla esetében **semmilyen tehergépkocsi sem hajthat be** (kivéve a legfeljebb 3500 kilogramm megengedett legnagyobb össztömegű, zárt kocsiszekrényű tehergépkocsit), míg a tömeget feltüntető tábla esetében a behajtási tilalom **csak a feltüntetett megengedett össztömeg feletti tehergépkocsikra érvényes.**

Tehergépkocsi össztömeg-korlátozás jelzőtábla

A „Tehergépkocsi össztömeg-korlátozás” jelzőtáblából kétfelé jelzésképp alkalmazott jelenleg:



„Tehergépkocsi össztömeg-korlátozás” jelzőtábla a jármű alatt feltüntetett tömeggel



„Tehergépkocsi össztömeg-korlátozás” jelzőtábla a járműképbe írt tömeggel

A második jelzéskép jelenleg még nem szerepel jogszabályban, ezért annak alkalmazása jogi kérdéseket vet fel az esetleges hatósági ellenőrzés során. A tábla jogszabályba iktatása folyamatban van, így a jövőben mindkét tábla alkalmazása elfogadott lesz.

Kivéve célforgalom és Kivéve áruszállítás kiegészítő jelzőtáblák

A kiegészítő táblák mindegyike az átmenő teherforgalom adott útszakaszára való kitiltását hivatott szolgálni, azonban a hatósági ellenőrzés lehetőségének szempontjából jelentős a különbség a táblák tartalma között. Az áruszállítás adott területen történő indokoltsága a tehergépjármű menetlevelének ellenőrzésével egyszerűen és egyértelműen igazolható, míg a célforgalmi státusz meglehetősen tág kört jelent, melynek megdönthetetlen ellenőrzése gyakorlatilag lehetetlen. Az adott területen az ellenőrzött sofőr bármilyen ismert helyszínt megjelölhet utazása céljaként, holott a valóságban előfordulhat, hogy átmenőforgalomként fog áthajtani a területen.



„Kivéve célforgalom” jelzőtábla



„Kivéve áruszállítás” jelzőtábla

8.4. Javaslatok

8.4.1. Vonali korlátozás

Az átmenő teherforgalom korlátozására javasolt útszakaszok (leszámítva a IV. változatot):

- **2 sz. főút** (2104 j. Gödöllői út és 12 sz. főút körforgalmú csomópontja közötti szakasz)
- **Rádi út** (önkormányzati kezelésben lévő szakasz a Deákvári fasortól a 2-es útig)
- **Honvéd utca** (Pálffy János utcától a 2-es útig)
- **12303 j. komphoz vezető út** (teljes szakasz)

A **2104 j. összekötő úton** (Gödöllői út) korlátozás bevezetése **nem javasolt**. Az út mindkét oldalán jelentős ipari, kereskedelmi és szolgáltató területek vannak, melyek nagy része még beépítetlen. A Gödöllői út közvetlen kapcsolatot jelent az M2 autóút és a 2 sz. főút között, így a jelenleg Vác lakott területén átmenő teherforgalom a Gödöllői úton keresztül lenne az M2-re terelhető.

Távlatban a Naszály út-Gombási út útvonal összekötése is tervezett az M2 autóúttal, fél-lóhere csomópont kiépítésével. A kapcsolat megvalósításával várható az átmenő teherforgalom növekedése, így távlatban a **Naszály út-Gombási út útvonal** korlátozása is **javasolt**. A korlátozást a tervezett gyorsforgalmi csomóponttól délre kijelölt kereskedelmi és szolgáltató terület végétől célszerű bevezetni, hogy a terület korlátozás nélkül elérhető legyen az M2-ről.

8.4.2. Területi korlátozás

A Duna és a 70-es vasútvonal között korlátozással védendő lakóterületek:

- **2 sz. főút** (Dr. Csányi László körút) – **12303 j. komphoz vezető út** (Szent János utca-Barabás Miklós utca-Liszt Ferenc sétány) – **Ady Endre sétány** – **Gombás-patak** – **Diadal tér** által határolt lakóterület
- **2 sz. főút** (Dr. Csányi László körút) – **Gombás-patak** – **70-es vasútvonal** – **Rádi út** által határolt lakóterület
- **2 sz. főút** (Dr. Csányi László körút) – **Rádi út** – **70-es vasútvonal** – **Pálffy János utca** – **Honvéd utca** által határolt lakóterület
- **2 sz. főút** (Dr. Csányi László körút) – **Honvéd utca** – **Kosdi utca** – **Szilassy út** által határolt lakóterület
- **2 sz. főút** (Dr. Csányi László körút) – **Szilassy út** – **Galcsek György utca** – **Széchenyi István utca** által határolt lakóterület
- **2 sz. főút** (Rákóczi út-Árpád út) – **Széchenyi István utca** – **Galcsek György utca** – **Naszály út** – **70-es vasútvonal** – **Kodály Zoltán út** által határolt lakóterület
- **2 sz. főút** (Rákóczi út-Árpád út-Balassagyarmati út) – **Kazinczy Lajos utca** – **Duna folyam** – **12303 j. komphoz vezető út** (Szent János utca-Barabás Miklós utca) által határolt lakóterület

8.4.3. Korlátozások előjelezése

A tervezett vonali és területi korlátozásokat elő kell jelezni a korlátozással még nem érintett úthálózaton. A teherforgalom számára időben jelezni szükséges, hogy egy adott útszakaszra már nem hajthatnak be, így még tudnak módosítani az eredetileg elképzelt útvonalukon. Hasonló előjelzés már ma is megtalálható a 2-es úton (Dr. Csányi László körút) északi irányból, a Honvéd utcai jelzőlámpás csomópontnál, valamint több helyen az M2 autóúton.



8-1. kép: Előjelzés a Honvéd utcai csomópontnál



8-2. kép: Előjelzés az M2 autóúton

Előjelzéssel érintett útszakaszok az alábbiak lehetnek (az egyes változatoktól függően):

- 2 sz. főút
- Rádi út
- Honvéd utca – Kosdi út
- M2 autóút (Vác irányú lehajtók)

8.4.4. Egyéb lehetőségek

Az úthálózatot érintő korlátozások mellett egyéb, elsősorban távlati, jelenleg nem reálisan megvalósítható beavatkozások is elősegíthetik az átmenő vagy településen belül közlekedő teherforgalom megszüntetését. A Vác és Tahitótfalu közötti Duna-híd megépítésével a komp funkciója megszűnne, ezáltal a jelenleg komppal közlekedő áruszállító teherforgalom nem terhelné a városközpontot. A városmagba ékelődő Váci Malom Kft. és a General Electric egyaránt elérhető lenne nagyvasúttal is, hiszen mindkét telephely rendelkezik iparvágányi kapcsolattal. A vasúti szállítás megoldásával gyakorlatilag elenyésző lenne a két vállalat körüli teherforgalmi szállítási igénye.

8.5. Változatok

A **vonali korlátozások** vonatkozásban **4 különböző változat** javasolható az átmenő teherforgalom mérséklésére különböző tilalmi és a kiegészítő jelzőtáblák kihelyezésével. A területi korlátozások esetében a **területi lehatárolások** vonatkozásában több változat nem adható. Amennyiben a lakóterületek védelméről dönt az Önkormányzat, akkor annak kétféle módja javasolható: **korlátozott forgalmú övezet** vagy **lakó-pihenő övezet**. A területi kijelölések során a meglévő vonali korlátozások jelzőtáblái felülvizsgálandóak, azok jó része eltávolítandó.

8.5.1. I. változat

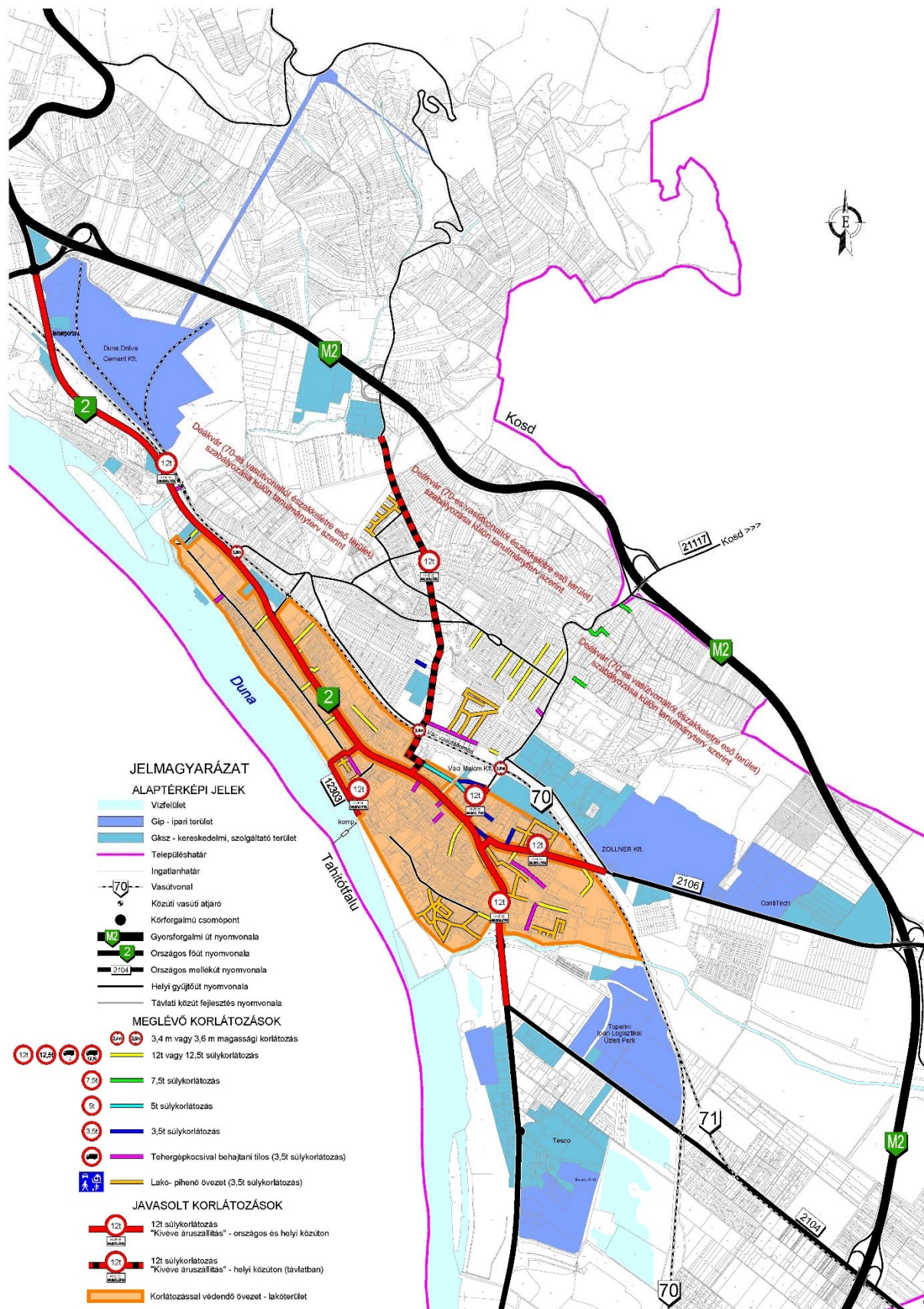
Az I. változat a 2 sz. főúton jelenleg érvényben lévő súlykorlátozás kiterjesztését jelenti.

A 2 sz. főúton a meglévő 12 tonnás súlykorlátozás déli irányban a Gödöllői útig, míg északi irányban a 12 sz. főúti körforgalomig tolódik ki „Súlykorlátozás (12t)” tábla és „Kivéve áruszállítás” kiegészítő jelzőtábla kihelyezésével.

A 2-es útról leágazó 12303 j. komphoz vezető úton szintén ez a korlátozás lesz érvényes, ami lehetővé teszi a kompot használó faáru szállító járművek közlekedését, illetve a büntetés-végrehajtási intézet áruszállítását is.

A Váci Malom megközelítése a 2 sz. főút – Szilassy utca útvonalon lehetséges, mivel annak járművei áruszállítást végeznek. A Szilassy Vince utca korlátozástól mentes, a csatlakozó lakóutcákat egységesen védeni szükséges.

A Rádi úton cserélni szükséges a meglévő 12,5 tonnás súlykorlátozás jelzőtábláit az egységesítés érdekében. A 12 tonnás súlykorlátozás a gyakorlatban elfogadott, hiszen ez igazodik az 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendeletben megadott járműkategóriákhoz rendelt legnagyobb tömegekhez (forgalmi engedélyben rögzített kategória).



8-2. ábra: I. változat (12 t korlátozás „Kivéve áruszállítás” kiegészítő táblával)

8.5.2. II. változat

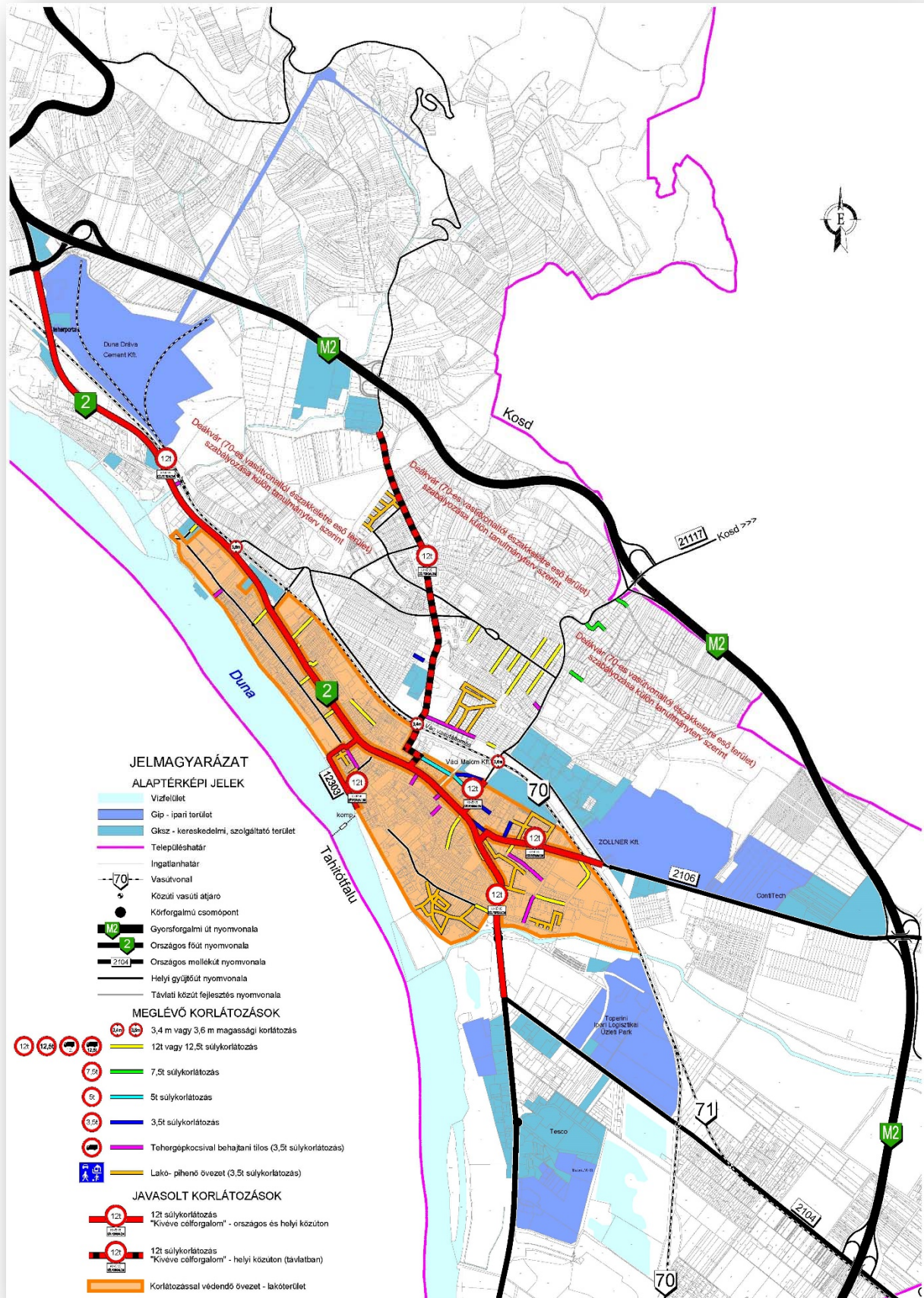
A II. változat a 2 sz. főúton jelenleg érvényben lévő és az I. változatban javasolt súlykorlátozás enyhítését jelenti.

A 2 sz. főúton a meglévő 12 tonnás súlykorlátozás déli irányban a Gödöllői útig, míg északi irányban a 12 sz. főúti körforgalomig tolódik ki, ahogyan az I. változatban. Viszont ebben a változatban „Súlykorlátozás (12t)” tábla alá „Kivéve célforgalom” kiegészítő jelzőtábla kerül a „Kivéve áruszállítás” tábla helyett. A célforgalom beengedése azt jelenti, hogy nem csak áruszállítási céllal válnak elérhetővé a korlátozott utak mentén található területek, hanem egyéb céllal is (például a teherforgalmat vonzó létesítmények üzemszerű működésének biztosítását elősegítő, ritkán megjelenő tehergépjárművek).

A 2-es útról leágazó 12303 j. komphoz vezető úton szintén ez a korlátozás lesz érvényes, ami lehetővé teszi a kompot nem áruszállítási céllal igénybe vevő, Tahitótfaluba tartó teherforgalom közlekedését.

A Váci Malom megközelítése a 2 sz. főút – Szilassy utca útvonalon lehetséges, mivel annak járművei célforgalomban közlekednek. A Szilassy Vince utca korlátozástól mentes, a csatlakozó lakóutcákat egységesen védeni szükséges.

A Rádi úton cserélni szükséges a meglévő 12,5 tonnás súlykorlátozás jelzőtábláit az egységesítés érdekében. A 12 tonnás súlykorlátozás a gyakorlatban elfogadott, hiszen ez igazodik az 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendeletben megadott járműkategóriákhoz rendelt legnagyobb tömegekhez.



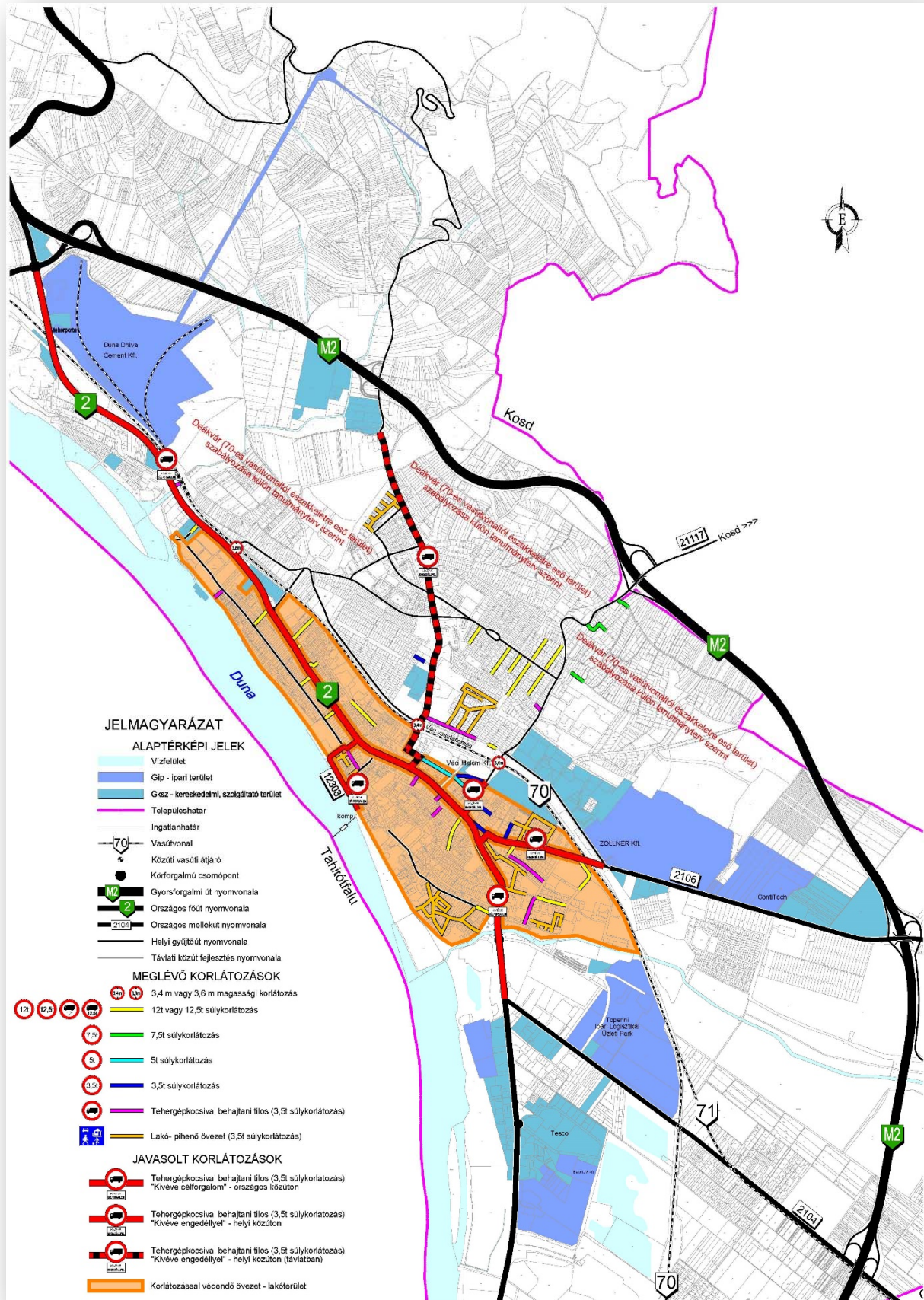
8-3. ábra: II. változat (12 t korlátozás „Kivéve célforgalom” kiegészítő táblával)

8.5.3. III. változat

A III. változat a II. változatban javasolt súlykorlátozás szigorítása és a 2 sz. főúton jelenleg érvényben lévő korlátozás módosítása.

A 2 sz. főúton a meglévő 12 tonnás súlykorlátozás módosul, helyette „Tehergépjárművel behajtani tilos” jelzőtáblák kerülnek ki. Ez a meglévő rendszer szigorítása, hiszen a 12 tonnás felső határ helyett ez 3,5 tonnára módosul. A korlátozás a korábbi változatokhoz hasonlóan déli irányban a Gödöllői útig, míg északi irányban a 12 sz. főúti körforgalomig fog tartani. Ebben a változatban az országos közutakon a „Tehergépjárművel behajtani tilos” tábla alá „Kivéve célforgalom” kiegészítő jelzőtábla kerül, míg a helyi közutak esetében (Rádi út, Honvéd utca, távlatban a Naszály út-Gombási út útvonal) a tábla alatt „Kivéve engedéllyel” tábla lesz. Ezáltal az Önkormányzat dönthet arról, hogy a tulajdonukban és kezelésükben lévő útszakaszokon közlekedhet-e átmenő teherforgalom vagy sem. Az érintett utakat használó, a tervezési területen üzemelő telephelyek teherforgalma számára az Önkormányzat köteles lesz engedélyt adni állandó jelleggel.

A Váci Malom megközelítése a 2 sz. főút – Szilassy utca útvonalon lehetséges, mivel annak járművei célforgalomban közlekednek. A Szilassy Vince utca korlátozástól mentes, a csatlakozó lakóutcákat egységesen védeni szükséges. A Rádi útra és a Honvéd utcára igény esetén a Váci Malom Kft. áruszállító járművei részére behajtási engedély adható.



8-4. ábra: III. változat (Tehergépjárművel behajtani tilos /3,5t/ „Kivéve célforgalom” kiegészítő táblával)

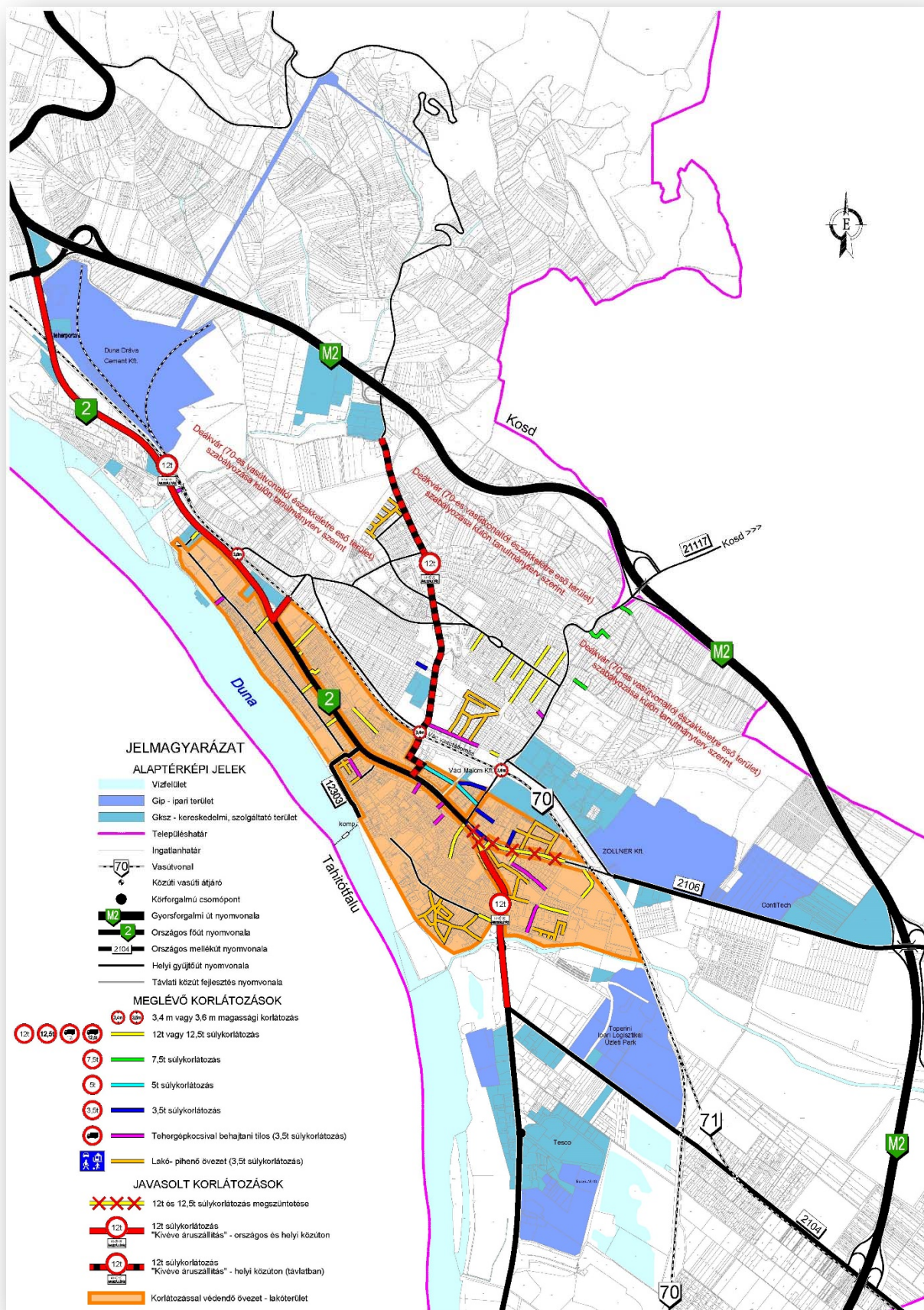
8.5.4. IV. változat

A IV. változat a 2 sz. főúton jelenleg érvényben lévő súlykorlátozás kiterjesztését jelenti a főút településen átvezető, középső szakaszának kihagyásával.

A 2 sz. főúton a meglévő 12 tonnás súlykorlátozás déli irányban a Gödöllői útig tolódik ki. A település középső szakaszán, a 2-es úton nem lesz korlátozás bevezetve. Északi oldalról jelenleg azonban szabad a bejutás az átmenő teherforgalomnak, melynek lehetőségét le kell zárni. A 2 sz. főút-12 sz. főút körforgalmú csomóponttól a 2-es út Kodály Zoltán úti körforgalmú csomópontjáig 12 tonnás súlykorlátozás bevezetése szükséges „Kivéve áruszállítás” kitétellel. A korlátozást a Kodály Zoltán útra is ki kell terjeszteni a nagyvasútig, így biztosítva az út melletti célok (MOL, Bárdi Autó) teherforgalmi elérését.

Az északi oldali zárás kialakításával, a 2-es út középső szakaszának korlátozás nélkül hagyásával és a jelenlegi korlátozási rend megtartásával a Váci Malom Kft., a komp, valamint a Börtön és Fegyház megközelítése ellehetetlenülne (a malom megközelítése a mai rend szerint is csak nagy kerülővel tehető meg). A malom, a komp és a börtön megközelítésének biztosítására a 2-es úti, déli oldali meglévő korlátozást a Rádi út és a Honvéd utca között fel kell oldani, valamint a Rádi úti 12,5 tonnás korlátozás szintén megszüntetendő. A városi belső teherforgalmi célok elérése az M2 autóúttól a Külső Rádi út-Rádi út útvonalon lesz biztosított. A települést átszelő 2 sz. főút déli és északi végének zárásával az átmenő teherforgalom kiszűrésre kerül, az kénytelen lesz elkerülni a város lakott területét délen a Gödöllői úton, míg északon a 12 sz. főút M2 autóúti rákötésén.

A IV. változat jelentős eltérése az I.-III. változatoktól az a belső korlátozás nélküli szakasz megtartása, ami azt eredményezi, hogy a 2 sz. főút északi és déli szakaszán egy-egy „dugó” létesül. Vagyis lényegileg a teherforgalmat vonzó területek legkönnyebben az elhelyezkedésükhöz legközelebb eső gyorsforgalmi kapcsolaton keresztül érhetők el. Megjegyzendő azonban, hogy a teljes belső teherforgalom akadályozása nem célja a beavatkozásnak, vagyis a Vác területére árut szállító tehergépjárműveknek természetesen helye van a váci közutakon.



8-5. ábra: IV. változat (12 t korlátozás „Kivéve áruszállítás” kiegészítő táblával, 2-es út középső rész kihagyása)

8.5.5. V. változat

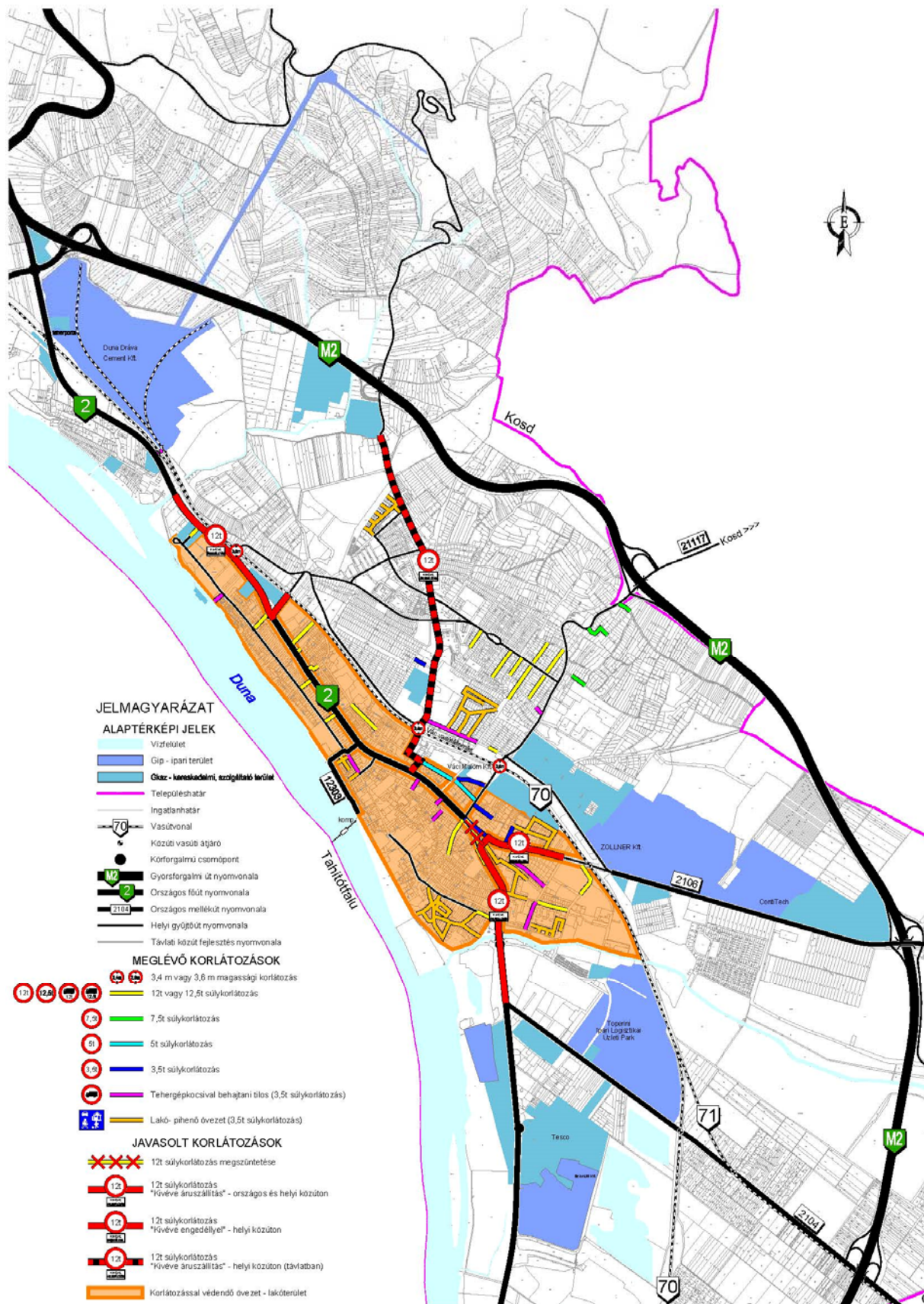
Az V. változat a 2 sz. főúton jelenleg érvényben lévő súlykorlátozás kiterjesztését jelenti a főút településen átvezető, középső szakaszának kihagyásával.

A 2 sz. főúton a meglévő 12 tonnás súlykorlátozás déli irányban a Gödöllői útig tolódik ki. A település középső szakaszán, a 2-es úton nem lesz korlátozás bevezetve. Északi oldalról jelenleg azonban szabad a bejutás az átmenő teherforgalomnak, melynek lehetőségét le kell zárni. A DDCM és kapcsolódó vállalkozásainak szabad elérése érdekében a 12 tonnás súlykorlátozás „Kivéve áruszállítás” kitétellel északi irányból az Építők útját követően indul és a 2-es út Kodály Zoltán úti körforgalmú csomópontjáig tart. A korlátozást a Kodály Zoltán útra is ki kell terjeszteni a nagyvasútig, így biztosítva az út melletti célok (MOL, Bárdi Autó) teherforgalmi elérését, illetve azt, hogy a Kodály úton keresztül Deákvár felől ne lehessen a 2 sz. főútra sem észak felé, sem dél felé kihajtani.

Az északi oldali zárás kialakításával, a 2-es út középső szakaszának korlátozás nélkül hagyásával és a jelenlegi korlátozási rend megtartásával a Váci Malom Kft., a komp, valamint a Börtön és Fegyház megközelítése ellehetetlenülne (a malom megközelítése a mai rend szerint is csak nagy kerülővel tehető meg). A malom, a komp és a börtön megközelítésének biztosítására a 2-es úti, déli oldali meglévő korlátozást a Rádi út és a Honvéd utca között fel kell oldani, valamint a Rádi úti 12,5 tonnás korlátozása módosítandó. A „Kivéve áruszállítás” kiegészítő jelzőtáblát „Kivéve engedéllyel” jelzőtáblára szükséges cserélni. A városi belső teherforgalmi célok elérése az M2 autóúttól a Külső Rádi út-Rádi út útvonalon lesz biztosított, azonban az az Önkormányzat engedélyéhez lenne kötve. A városközpontban található teherforgalmi célok megközelítése elengedhetetlen, ezért ezen vállalkozások számára szükséges az engedély kiadása, mégis valamilyen szinten városi ellenőrzés alatt lehet tartani a nehézteherforgalom behajtását. A települést átszelő 2 sz. főút déli és északi végének zárásával az átmenő teherforgalom kiszűrésre kerül, az kénytelen lesz elkerülni a város lakott területét délen a Gödöllői úton, míg északon a 12 sz. főút M2 autóúti rákötésén. Az V. változat a IV. változathoz hasonló, azonban lényeges eltérés, hogy nem ad korlátlan bejutási lehetőséget a városközpontba a Rádi úton keresztül, ehhez ugyanis szükséges az Önkormányzat (mint közútkezelő) engedélyének a megkérése.

Minden változatnál javasolt az érintett lakóterületek védelme is. A fő- és gyűjtőutakhoz csatlakozó egybefüggő lakóterületeket kiegészítő jelleggel övezeti korlátozással lehet megóvni az átmenő tehergépjármű forgalomtól. Az övezeti korlátozások esetében gondoskodni kell persze a terület eseti megközelíthetőségéről, hiszen nem cél a város működőképességének korlátozása. Ennek érdekében az övezeti rendszert is „Kivéve célforgalom” kiegészítő jelzéssel javasolt érvénybe léptetni. Ennél egyel szigorúbb, azonban a lakosságra és az önkormányzatra is külön terheket (anyagi és adminisztrációs) róó megoldás az útvonalengedélyhez kötött behajtás rendszere.

Jelen tanulmánytervnek nem kifejezett célja a lakóterületek teherforgalmi korlátozásának kidolgozása, ezért a javaslat ebben a vonatkozásban részletinformációkat nem tartalmaz, ilyen jellegű tanulmány készül most Deákvár területére.



8-6. ábra: V. változat (12 t korlátozás „Kivéve áruszállítás” kiegészítő táblával, 2-es út középső rész kihagyása és a Rádi úti meglévő korlátozás módosítása)

9. ÖSSZEFOGLALÁS

A tanulmánytervben javasolt megoldások mindegyike megakadályozza azt, hogy a jelenleg Vác lakott területén átmenő teherforgalom keresztül tudjon haladni a településen. A javasolt beavatkozások révén az átmenő teherforgalom kiszorul az M2 Budapest-Vác autóútra, nem lévén egyéb alternatíva.

Az I. változat illeszkedik a ma is működő rendszerbe, annak kiterjesztésével növelhető a korlátozás hatékonysága. A korlátozás hatálya alatt azonban csak az áruszállítási céllal érkező tehergépjárművek hajthatnak be, ami korlátozó lehet az érintett területen működő vállalkozások számára.

A II. változat jobban igazodik a területen jelentkező igényekhez, hiszen nem csak az áruszállítást engedi, hanem a terület egyéb célból történő teherforgalmi megközelítését is biztosítja. Ez különösen fontos lehet a kompokzlekedés, a Váci Malom és a Váci Fegyház és Börtön elérése szempontjából.

A III. változat adja a legnagyobb mértékű ellenőrzési lehetőséget az Önkormányzat kezébe, az engedélyhez kötött behajtás révén az Önkormányzat kontrollálhatja a 2-es út átkelési szakaszának elérését az M2 felől becsatlakozó önkormányzati utakon. Ez a fajta szabályozás azonban plusz terhet is ró a városra, hiszen az engedélyhez kötött behajtás miatt az adminisztratív feladatok növekedése várható. Jelenleg az Önkormányzatnál erre vonatkozóan nincs működő rendszer, illetve apparátus, ezért azt teljesen az alaptól kellene kialakítani.

A IV. változat a ma is működő rendszer bővítése. A korlátozás északi oldali kiterjesztésével növelhető annak hatékonysága. A 2-es út települési átkelési szakaszának középső része kimarad a korlátozásból, annak elérését a Rádi úton keresztül kell biztosítani, melyen a meglévő súlykorlátozást ezért meg kell szüntetni.

Az V. változat a ma is működő rendszer bővítése és átalakítása. A korlátozás északi oldali kiterjesztésével növelhető annak hatékonysága. A 2-es út települési átkelési szakaszának középső része kimarad a korlátozásból, annak elérését a Rádi úton keresztül kell biztosítani, melyen a meglévő súlykorlátozást ezért módosítani kell. A tilalom alatti kiegészítő jelzőtábla cserélendő „Kivéve engedéllyel” jelzőtáblára.

A lakóterületeket védő területi korlátozások a vonali korlátozásoktól függetlenül is bevezethetők. Lakó-pihenő övezet bármelyik változat megvalósulása esetén kijelölhető, ahogy 3,5 tonnás korlátozott forgalmú övezet is. Lakó-pihenő övezet esetében az övezetbe történő belépést a KRESZ egyértelműen szabályozza. Korlátozott forgalmú övezetbe a 3,5 tonna feletti össztömegű járművek belépése szabályozható „Kivéve célforgalom” kiegészítő táblával, vagy engedélyezhető útvonalengedéllyel. A védett lakóterületre az engedély kiadásával járó adminisztráció módja megegyezik a vonali korlátozás esetén leírtakkal, ezért területi, korlátozott forgalmú övezet bevezetése a vonali, engedélyhez kötött behajtással együtt célszerű. Utóbbi esetben az adott övezetre vonatkozó súlykorlátozásnál nagyobb megengedett össztömegű jármű csak behajtási engedéllyel hajthat be. A behajtási engedély kiadása az Önkormányzat hatásköre az önkormányzati tulajdonban és kezelésben lévő helyi közutakon. A súlykorlátozás a közfeladatokat ellátó járművekre nem vonatkozik! A kijelölésre

kerülő övezeteken belül szigorúbb vonalas súlykorlátozás is bevezethető. Az Önkormányzat az övezeten belül egy adott útszakasz esetében egyedileg dönthet a megengedettnél nagyobb össztömegű járművek beengedéséről. Kiegészítési javaslatként, célkitűzésként javasolt továbbá a **számítógépes útvonaltervezés** lehetőségének megteremtése.

Korlátozott forgalmú övezetek kijelölésénél szükséges, hogy az illegális behajtást az Önkormányzat ellenőrizze, ezért kamerarendszer telepítése javasolt az övezeti kordonpontokon. Korlátozott forgalmú övezeteknél az össztömeg korlátozás hatálya nem terjed ki:

- a közhasználatú autóbuszokra
- a megkülönböztető jelzéseket használó járművekre
- a közszolgáltatást ellátó tehergépkocsikra (pl: kukásautó, szippantós-autó stb.)

Gazdasági szempontból az I., a II. és a IV. változat a működés alatt nem ró többlet terhet az Önkormányzatra, a III. és V. változat esetében azonban komolyabb beruházás szükséges az engedélykiadás és a belépési jogosultság ellenőrzése (esetleg kamerarendszer) miatt. A korlátozás kialakításához szükséges forgalmi rend bevezetésének egyszeri költsége mellett a kihelyezett jelzőtáblák fenntartása, pótlása folyamatos, de viszonylag alacsony terhet jelent. Amennyiben az Önkormányzat korlátozott forgalmú övezetek bevezetése mellett dönt, úgy a tervezett övezetek bevezetéséhez az Önkormányzatnak meg kell teremteni a jogszabályi háttérrel a korlátozásra vonatkozó rendelet bevezetésével. Az övezetek jelzőtábláinak kihelyezése a jogszabályi környezet rendelkezésre állását követően történhet az új forgalmi rendre vonatkozó forgalomtechnikai kiviteli terv, valamint a szükséges hozzájárulások birtokában.

Az engedélyhez kötött behajtás bevezetése esetén várhatóan a beruházás mértéke nagyobb lesz, mint az abból fakadó hasznok összessége, melynek legfőbb oka, hogy viszonylag alacsony az M2 autópályán felől az önkormányzati utakon érkező teherforgalom, az átmenő célú teherforgalom pedig még ennél is kisebb.

Az I., a II. és a IV. változatok esetében adminisztratív terhekkel és jelentős költségekkel nem kell számolni. Mindegyik változat esetében elmondható, hogy az átmenő teherforgalom szempontjából legnagyobb jelentőségű 2 sz. főút Vác lakott területei átkelési szakaszán csak olyan korlátozás vezethető be, ami nehezen ellenőrizhető. A „Kivéve áruszállítás” és „Kivéve célforgalom” kitételek ellenőrzése rendészeti hatáskör, a táblák hatékonysága nagyban függ a rendészeti ellenőrzések sűrűségétől.

Megjegyzendő, hogy az engedélyhez kötött behajtás esetében több településnél gyakorlat volt az önkormányzati utakra vonatkozóan a behajtás fejében úthasználati díjat (behajtási díj) szedni. Ugyanakkor a Kúria Önkormányzati Tanácsa 2021-ben megsemmisítette Gödöllő Város úthasználati díj szedésére vonatkozó rendeletét, így díjszedés a behajtásért nem végezhető. A Kúria állásfoglalása szerint a helyi közút használata köthető engedélyhez, azonban az engedély kiadása nem tehető fizetési kötelezettségtől függővé.

10. MEGVALÓSÍTÁS FOLYAMATA

A beruházás megvalósításának folyamata az alábbi lépésekből áll:

1. Átmenő teherforgalom tiltására vonatkozó tanulmányterv leszállítása a megrendelő részére
2. Megrendelői döntés a vizsgálatban javasolt változatokról, illetve a kiválasztott változat megvalósításáról
3. Továbbtervezés, tervező kiválasztása, forgalomtechnika kiviteli tervdokumentáció megrendelése, szerződéskötés
4. Forgalomtechnika kiviteli tervdokumentációhoz szükséges alapadatok beszerzése a tervező részéről
5. Forgalomtechnika kiviteli terv készítése, egyeztetése
6. Forgalomtechnika kiviteli tervdokumentáció engedélyeztetése (hozzájárulások, nyilatkozatok beszerzésével)
7. Kivitelező kiválasztása, kivitelezési munkák előkészítése
8. Kivitelezés
9. Átadás, forgalomba helyezés

Budapest, 2023. május hó



Ozsváth György
építőmérnök

Mérnökkamarai szám: KÉ-K/13-11403

11. EGYEZTETÉSEK

A tervezés során az alábbi egyeztetésekre került sor:

- Vác Város Önkormányzata (2023. 03. 21. – projektindító egyeztetés)
- Magyar Közút Nonprofit Zrt. Pest Vármegyei Igazgatóság (2023. 05. 18.)
- Mobil City Bt. (2023. 05. 18.)
- Vác Város Önkormányzata (2023. 05. 25. – tervegyeztetés)

A felsorolt egyeztetéseken kívül további elektronikus és telefonos egyeztetésekre is sor került az érintettekkel. Az egyeztetésekről készült emlékeztetők az alábbiakban találhatóak:

Emlékeztető

munkaszám: 73/2023

**Vác Város közigazgatási területére vonatkozó,
az átmenő tehergépjármű forgalom tiltását előkészítő
TANULMÁNYTERV
PROJEKTINDÍTÓ TERVEGYZETTES
EMLÉKEZTETŐ**

Helye: Váci Polgármesteri Hivatala (2600 Vác, Március 15. tér 11.)

Időpont: 2023. 03. 21. 14³⁰**Projekt ismertetése**

Vác Város közigazgatási területén problémát jelent az áthaladó teherforgalom, amely elsősorban a 2. sz. Budapest-Vác-Rétság-Hont elsőrendű főút városi átkelési szakaszán jelenik meg. A városban több útszakaszt érint már jelenleg is súlykorlátozás, azonban az érvényben lévő tilalmak nincsenek összhangban, illetve nem képesek jól kiszűrni az átmenő forgalmat. A lakóegységeken megjelenő területidegen teherforgalom gyakran nagy sebességgel közlekedve csökkenti a lakosok komfortérzetét jelentős zaj-, és porszenyyezés okoz.

Projekt célja

A cél az érvényben lévő súlykorlátozási rendszer egységesítésével/fejlesztésével/bővítésével az átmenő teherforgalom kiszorítása Vác lakott területéről az M2 jelű Budapest-Vác autópályára. Első körben tanulmányterv készül, mely felméri a jelenleg is működő súlykorlátozási rendszert, feltárja a problémákat, gócpontokat és megoldási javaslatot ad a jelenlegi úthálózat, illetve a távlatban tervezett új hálózati elemek vonatkozásában. A tanulmányterv beruházási programtervként szolgál majd, meghatározva a főbb irányelveket és az egyes mérföldköveket a kitűzött végcél elérése érdekében. A Magyar Közút Nonprofit Zrt. Pest Megyei Igazgatóságát tájékoztatási céllal előzetesen megkereste az Önkormányzat a teherforgalom tiltására vonatkozó elképzeléssel. A Magyar Közút írásos állásfoglalása szerint elvi akadálya nincs a projektnek.

Projekt beavatkozási területe

A projekt fókuszba legfőképpen az 2. sz. főút átkelési szakasza, emellett a főutat az M2 autópályával összekötő országos közutak is vizsgálandóak. A beavatkozási határ déli oldalon a nagy kiterjedésű iparterület, míg északon a Duna-Dráva Cement Kft. váci cementgyára. Nem képezi a tervezés részét Deákvár városrész területe, melyre külön tanulmányterv készül. A két feladat közös metszéspontja a 2. sz. főút (Balassagyarmati út) – Kodály Zoltán út körforgalmú csomópont. A 2. sz. főúton 12t vonali súlykorlátozás van érvényben „Kivéve áruszállítás” kiegészítő jelzőtáblával, melynek ellenőrzése és betartatása nem kezelhető megfelelően.

Külön vizsgálandó helyszínek

- Váci Malom Kft. (2600 Vác, Szilassy út 5.) teherforgalmi megközelítése a tulajdonos számára problémát jelent, mivel szabályosan csak ~20 km kerülőúttal érhető el a malom területe a direkt eléréshez képest. A tulajdonos több esetben is panasszal fordult az Önkormányzathoz a probléma kezelése érdekében. A malom korábban a nagyvasúti pályáról kiágazó iparvágánnyal is rendelkezett, azonban ez a megközelítési mód ma már nem működik, így manapság akár 18 m hosszú járműszerelvénny is érkezhetsz az áruszállítás kiszolgálására.
- Vác – Tahitótfalu kompátkelés teherforgalmat generál a Szent János u. – Barabás Miklós u. – Liszt Ferenc sétány útvonalon (12303 j. országos közút), amely például időszakos faáru szállításkor nehéz tehergépkocsikat is jelent.
- A Váci Fegyverház és Börtön (2600 Vác, Köztársaság út 62-64.) épületegységéhez is érkezik teherforgalom a 2. sz. főút felől.
- Távlati elképzelés az M2 autópályát és a Gombási út összekötése, amely a laktanya környéki lakóterületek számára a csomópont megvalósulása esetén erősíteni fogja a teherforgalmat, ami már ma is részben megjelenik a területen. Ezt a területről érkező lakossági panaszok is jelzik. A laktanya területének egy részén a CBA üzletlánc fog

Emlékeztető

munkaszám: 73/2023

logisztikai központot létesíteni, ami szintén hatással lesz a terület nehéztehergépjármű forgalmára. A Gombási út – Naszály út útvonal jelenleg is terhelt, kapacitásbővítése nem lehetséges.

- A település északi oldalán lévő MOL benzinkútnál a LIDL fog új élelmiszerüzletet nyitni, amit tájékoztatásuk szerint napi 2 db nyergesvontatóval szolgálnak ki.
- A SAMSUNG új csarnok épületet épít a Gödöllői út mellett, melyhez több infrastruktúra fejlesztés (vasúti feletti híd, átkötő út, kerékpáros útvonal) is tervezett. Ezen felül a beruházás a nehézteher forgalmat is növeli majd.
- A távlati teherforgalomra hatással lenne a tervezett Duna-híd megépítése, azonban a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság számára elfogadható 2 helyszín a város számára nem megfelelő, így a projekt előrehaladása lelassult.

Az Emlékeztető két (2) számozott oldalból áll.

- kmf -

Az Emlékeztetőt összeállította Ozsváth György tervező.

Az Emlékeztetőt aláírással hitelesíti:



Nagy Tibor
Váci Polgármesteri Hivatal
Műszaki Osztály – Főmérnöki Iroda
műszaki ügyintéző

Emlékeztető

munkaszám: 73/2023

**Vác Város közigazgatási területére vonatkozó,
az átmenő tehergépjármű forgalom tiltását előkészítő
TANULMÁNYTERV
TERVEGYZETTES
EMLÉKEZTETŐ**

Helye: online (Microsoft Teams)

Időpont: 2023. 05. 18. 8⁰⁰**Projekt ismertetése**

Vác Város közigazgatási területén problémát jelent az áthaladó teherforgalom, amely elsősorban a 2. sz. Budapest-Vác-Rétság-Hont elsőrendű főút városi átkelési szakaszán jelenik meg. A városban több útszakaszt érint már jelenleg is súlykorlátozás, azonban az érvényben lévő tilalmak nincsenek összhangban, illetve nem képesek jól kiszűrni az átmenő forgalmat. A lakóegységeken megjelenő területidegen teherforgalom gyakran nagy sebességgel közlekedve csökkenti a lakosok komfortérzetét jelentős zaj-, és porszenyvezés okoz.

Projekt célja

A cél az érvényben lévő súlykorlátozási rendszer egységesítésével/fejlesztésével/bővítésével az átmenő teherforgalom kiszorítása Vác lakott területéről az M2 jelű Budapest-Vác autópályára. Első körben tanulmányterv készül, mely felméri a jelenleg is működő súlykorlátozási rendszert, feltárja a problémákat, gócpontokat és megoldási javaslatot ad a jelenlegi úthálózatra, illetve a távlatban tervezett új hálózati elemek vonatkozásában. A tanulmányterv beruházási programtervként szolgál majd, meghatározva a főbb irányelveket és az egyes mérföldköveket a kitűzött végcél elérése érdekében.

Projekt beavatkozási területe

A projekt fókuszba legfőképpen az 2. sz. főút átkelési szakasza, emellett a főutat az M2 autópályával összekötő országos és helyi közutak is vizsgálandóak. A beavatkozási határ déli oldalon a nagy kiterjedésű iparterület, míg északon a Duna-Dráva Cement Kft. váci cementgyára. Nem képezi a tervezés részét Deákvár városrész területe, melyre külön tanulmányterv készül. A két feladat közös metszéspontja a 2. sz. főút (Balassagyarmati út) – Kodály Zoltán út körforgalmú csomópont. A 2. sz. főúton 12t vonali súlykorlátozás van érvényben „Kivéve áruszállítás” kiegészítő jelzőtáblával, melynek ellenőrzése és betartatása nem kezelhető megfelelően.

Javasolt változatok

A meglévő korlátozások (súlykorlátozás és behajtási tilalom) meglehetősen vegyes összképet mutatnak. Vác Város területén jelenleg többnyire vonalas korlátozások vannak érvényben, azonban egységes szabályozásról nem beszélhetünk. Az országos közutak forgalmáról rendelkezésre álló adatok alapján a teherforgalom csupán 1,4-3,4%-os részarányt képvisel (tisztított adat – jármű darab részarány). Az M2 Budapest – Vác autópályá kiépülésével a 2 sz. főút átkelési szakaszát terhelő tehergépjármű forgalom jelentősen lecsökkent.

Az átmenő teherforgalom korlátozására javasolt útszakaszok:

- 2 sz. főút (2104 j. Gödöllői út és 12 sz. főút körforgalmú csomópontja közötti szakasz)
- Rádi út (önkormányzati kezelésben lévő szakasz a Deákvári fasortól a 2-es útig)
- Honvéd utca (Pálffy János utcától a 2-es útig)
- 12303 j. komphoz vezető út (teljes szakasz)

A 2104 j. összekötő úton (Gödöllői út) korlátozás bevezetése nem javasolt. Az út mindkét oldalán jelentős ipari, kereskedelmi és szolgáltató területek vannak, melyek nagy része még beépítetlen. A Gödöllői út közvetlen kapcsolatot jelent az M2 autópályával és a 2 sz. főút között, így a jelenleg Vác lakott területén átmenő teherforgalom a Gödöllői úton keresztül lenne az M2-re terelhető.

Emlékeztető

munkaszám: 73/2023

Távlatban a Naszály út-Gombási út útvonal összekötése is tervezett az M2 autóúttal, fél-lóhere csomópont kiépítésével. A kapcsolat megvalósításával várható az átmenő teherforgalom növekedése, így távlatban a Naszály út-Gombási út útvonal korlátozása is javasolt. A korlátozást a tervezett gyorsforgalmi csomóponttól délre kijelölt kereskedelmi és szolgáltató terület végétől célszerű bevezetni, hogy a terület korlátozása nélkül elérhető legyen az M2-ről.

A tanulmányterv a vonali korlátozások szempontjából 3 különböző lehetséges kialakítást mutat be:

- I. változat: a 2 sz. főút meglévő vonali korlátozásának kiterjesztése országos és helyi közutakra (12 tonnás teherforgalmi súlykorlátozás áruszállításra vonatkozó kivétellel)
- II. változat: a 2 sz. főút meglévő vonali korlátozásának átalakítása célforgalmi kitéttel és kiterjesztéssel országos és helyi közutakra
- III. változat: a 2 sz. főút meglévő vonali korlátozásának átalakítása teherforgalmi behajtási tilalommal, kiterjesztéssel, célforgalmi kitéttel az országos, valamint engedélyhez kötött kitéttel a helyi közutakra

Javasolt területi korlátozási eszközként új korlátozással védendő övezetek (lakó-pihenő övezet vagy korlátozott forgalmú övezet (3,5t)) területi kijelölését is tartalmazza a tanulmány a meglévő lakóterületek vonatkozásában.

Magyar Közút Nonprofit Zrt. Pest Vármegyei Igazgatóságának véleménye

A 2 sz. főút teljes vonali korlátozása nem elfogadható. A déli oldalon, a Kőszentes hídtól északra a teherforgalom nem hajthat be 12t felett, csak áruszállítási céllal, amennyiben az áruszállítási célja a korlátozott útszakaszon van (a tilalom a Honvéd utcai csomópontig tart). A tilalom és a kivétel kiterjesztése a teljes szakaszra csak erősíti a belső teherforgalmat a 2-es úton. A déli oldali tilalom párhuzamosan az északi oldalon is hasonló tilalmi szakaszt kell kialakítani, de nem a teljes szakaszra, csak a 2-es út első, nagyobb csomópontjáig, amikor már nincs nagyobb teherforgalmat vonzó ipari, gazdasági terület (Kodály Zoltán úti, kisváci körforgalom egy lehetséges határ). Az M2 és a 2-es út közötti önkormányzati utak közül az egyiket ki kell jelölni a városi cél teherforgalom szabad be- és kiközeledésére a belső területek elérésére.

Az Emlékeztető két (2) számozott oldalból áll.

- kmf -

Az Emlékeztetőt összeállította Ozsváth György tervező.

Az Emlékeztetőt aláírással hitelesíti:

Millián Anna
Magyar Közút Nonprofit Zrt.
Pest Vármegyei Igazgatóság
Forgalomtechnikai és Kezelői Osztály
Vármegyei osztályvezető

Emlékeztető

munkaszám: 73/2023

**Vác Város közigazgatási területére vonatkozó,
az átmenő tehergépjármű forgalom tiltását előkészítő
TANULMÁNYTERV
TERVEGYZETTES
EMLÉKEZTETŐ**

Helye: online (Microsoft Teams)

Időpont: 2023. 05. 18. 10⁰⁰**Projekt ismertetése**

Vác Város közigazgatási területén problémát jelent az áthaladó teherforgalom, amely elsősorban a 2. sz. Budapest-Vác-Rétság-Hont elsőrendű főút városi átkelési szakaszán jelenik meg. A városban több útszakaszt érint már jelenleg is súlykorlátozás, azonban az érvényben lévő tilalmak nincsenek összhangban, illetve nem képesek jól kiszűrni az átmenő forgalmat. A lakóegységeken megjelenő területidegen teherforgalom gyakran nagy sebességgel közlekedve csökkenti a lakosok komfortérzetét jelentős zaj-, és porszenyezés okoz.

Projekt célja

A cél az érvényben lévő súlykorlátozási rendszer egységesítésével/fejlesztésével/bővítésével az átmenő teherforgalom kiszorítása Vác lakott területéről az M2 jelű Budapest-Vác autópályára. Első körben tanulmányterv készül, mely felméri a jelenleg is működő súlykorlátozási rendszert, feltárja a problémákat, gócpontokat és megoldási javaslatot ad a jelenlegi úthálózat, illetve a távlatban tervezett új hálózati elemek vonatkozásában. A tanulmányterv beruházási programtervként szolgál majd, meghatározva a főbb irányelveket és az egyes mérföldköveket a kitűzött végcél elérése érdekében.

Projekt beavatkozási területe

A projekt fókuszba legfőképpen az 2. sz. főút átkelési szakasza, emellett a főutat az M2 autópályával összekötő országos és helyi közutak is vizsgálandók. A beavatkozási határ déli oldalon a nagy kiterjedésű iparterület, míg északon a Duna-Dráva Cement Kft. váci cementgyára. Nem képezi a tervezés részét Deákvár városrész területe, melyre külön tanulmányterv készül, melyet a Mobil-City Bt. készít. A két feladat közös metszéspontja a 2. sz. főút (Balassagyarmati út) – Kodály Zoltán út körforgalmú csomópont, illetve az M2 autópályát a 2-es úttal összekötő önkormányzati, helyi közutak (Kosdi út-Honvéd utca, Gombási út-Naszály út).

Javasolt változatok

A meglévő korlátozások (súlykorlátozás és behajtási tilalom) meglehetősen vegyes összképet mutatnak. Vác Város területén jelenleg többnyire vonalas korlátozások vannak érvényben, azonban egységes szabályozásról nem beszélhetünk. Az országos közutak forgalmáról rendelkezésre álló adatok alapján a teherforgalom csupán 1,4-3,4%-os részarányt képvisel (tisztított adat – jármű darab részarány). Az M2 Budapest – Vác autópályá kiépülésével a 2 sz. főút átkelési szakaszát terhelő tehergépjármű forgalom jelentősen lecsökkent.

Az átmenő teherforgalom korlátozására javasolt útszakaszok (leszámitva a IV. változatot):

- 2 sz. főút (2104 j. Gödöllői út és 12 sz. főút körforgalmú csomópontja közötti szakasz)
- Rádi út (önkormányzati kezelésben lévő szakasz a Deákvári fasortól a 2-es útig)
- Honvéd utca (Pálffy János utcától a 2-es útig)
- 12303 j. komphoz vezető út (teljes szakasz)

A 2104 j. összekötő úton (Gödöllői út) korlátozás bevezetése nem javasolt. Az út mindkét oldalán jelentős ipari, kereskedelmi és szolgáltató területek vannak, melyek nagy része még beépítetlen. A Gödöllői út közvetlen kapcsolatot jelent az M2 autópályát és a 2 sz. főút között, így a jelenleg Vác lakott területén átmenő teherforgalom a Gödöllői úton keresztül lenne az M2-re terelhető.

Emlékeztető

munkaszám: 73/2023

Távlatban a Naszály út-Gombási út útvonal összekötése is tervezett az M2 autóúttal, fél-lóhere csomópont kiépítésével. A kapcsolat megvalósításával várható az átmenő teherforgalom növekedése, így távlatban a **Naszály út-Gombási út útvonal** korlátozása is **javasolt**. A korlátozást a tervezett gyorsforgalmi csomóponttól délre kijelölt kereskedelmi és szolgáltató terület végétől célszerű bevezetni, hogy a terület korlátozás nélkül elérhető legyen az M2-ről.

A tanulmányterv a vonali korlátozások szempontjából 4 különböző lehetséges kialakítást mutat be:

- I.változat:** a 2 sz. főút meglévő vonali korlátozásának kiterjesztése országos és helyi közutakra (12 tonnás teherforgalmi súlykorlátozás áruszállításra vonatkozó kivétellel)
- II. változat:** a 2 sz. főút meglévő vonali korlátozásának átalakítása célforgalmi kitéllel és kiterjesztéssel országos és helyi közutakra
- III.változat:** a 2 sz. főút meglévő vonali korlátozásának átalakítása teherforgalmi behajtási tilalommal, kiterjesztéssel, célforgalmi kitéllel az országos, valamint engedélyhez kötött kitéllel a helyi közutakra
- IV.változat:** a 2 sz. főút meglévő vonali korlátozásának átalakítása, kiterjesztése a településen átvezető középső szakasz kihagyásával (12 tonnás teherforgalmi súlykorlátozás áruszállításra vonatkozó kivétellel)

Javasolt területi korlátozási eszközként új korlátozással védendő övezetek (lakó-pihenő övezet vagy korlátozott forgalmú övezet (3,5t)) területi kijelölését is tartalmazza a tanulmány a meglévő lakóterületek vonatkozásában.

Mobil-City Bt. tájékoztatása

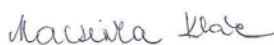
A Deákvárra vonatkozó tervezés folyamatban van, forgalomszámlálás történt. A számlálás alapján a teherforgalom alacsony a területen. A belváros közeli területekhez hasonlóan a deákvári lakóterületeket is védeni kell az átmenő teherforgalomtól. A lakó-pihenő övezeti vagy korlátozott forgalmú övezeti (3,5t) besorolás egyaránt megfelelő lehet erre a célra. A belvárosban és környékén működő célokhoz érkező teherforgalom beengedésére esetlegesen a Kosdi út lehet alternatíva (a nyomvonalon a csomópontok forgalombiztonsági felülvizsgálata szükséges), melynek folytatásában a Honvéd utcai vasúti aluljáró korlátozhatja a teherforgalom átjutását (magassági korlátozás miatt). A Deákvárt érintő tervezés később zárul le a 2 sz. főutat érintő tervezéshez képest. A felvázolt megoldások alapján eddig a két terv összhangban van. A 2-es úti átmenő teherforgalom tiltására vonatkozó tanulmány végleges anyaga megküldésre kerül a kapcsolódási pontok átvétele és egyezősége érdekében.

Az Emlékeztető két (2) számozott oldalból áll.

- kmf -

Az Emlékeztetőt összeállította Ozsváth György tervező.

Az Emlékeztetőt aláírással hitelesíti:



dr. Macsinka Klára
Mobil-City Bt.
ügyvezető

Emlékeztető

munkaszám: 73/2023

**Vác Város közigazgatási területére vonatkozó,
az átmenő tehergépjármű forgalom tiltását előkészítő
TANULMÁNYTERV
TERVEGYEZTETÉS
EMLÉKEZTETŐ**

Helye: Váci Polgármesteri Hivatala (2600 Vác, Március 15. tér 11.)

Időpont: 2023. 05. 25. 10⁰⁰**Tervezői ismertető**

A munkaközi tanulmányterv elkészült, jelen egyeztetés tárgya a tervanyag bemutatása. A tervezési terület a Duna és nagyvasút közötti terület, déli határ a kiterjedt iparterület, az északi határ pedig a Duna-Dráva Cement Kft. területe. A város nagyvasúttól északkeletre fekvő területegysége (Deákvár városrész) külön tervezési feladat, melyet a Mobil-City Bt. készít. A tervezés során egyeztetés történt a tervezők között a tervek összehangolása érdekében.

Az átmenő forgalom tiltására vonatkozó tanulmány fókuszba a 2 sz. főút váci átkelési szakasza volt. A tervezés adatgyűjtéssel, elemzésekkel és a problémák feltárásával indult. A 2-es út forgalmi adatai közel 30 évre visszamenőleg feldolgozásra kerültek, az M2 autópályát megépítése előtti időszakig. Az adatokból jól látható, hogy a teherforgalom jelentős része áttérrelődött az M2-re (ott ~30%-os a részarány), míg a 2-es úton 3-6%-ra csökkent a teherforgalom részaránya. A csekélynek mondható, de lakott területen (különösen a lakóutcákban) mégis kényelmetlenséget okozó átmenő teherforgalom kiszűrése okán már ma is vannak érvényben korlátozások a városban, melyek meglehetősen vegyes képet mutatnak. A 2-es úton 12 tonnás vonali súlykorlátozás van érvényben „Kivéve áruszállítás” kitéttel, elsősorban a Kőszentes híd védelme okán. A korlátozás a híd és a Rádi út között volt érvényben, azonban azt a közelmúltban kiterjesztették a Honvéd utcáig, illetve a Rádi útra is a Vásár utcáig. Ez a változás azt eredményezte, hogy a városmagban elhelyezkedő, teherforgalmat vonzó célok (Váci Malom Kft., komp, börtön) déli irányból nem tudnak beköszlekedni, északról kell kerülniük. A korlátozás kiterjesztése a malom esetében közel 15 km kerülőt jelent. A Rádi út korlátozásának alternatívája a Deákvári fasor-Kosdi út-Honvéd utca útvonal lehetne, azonban a Honvéd utcai vasúti aluljáró magasságkorlátozás (3,6 m), amely a nehézteher forgalom számára akadályt jelent. A Rádi úti korlátozással érintett teherforgalom kénytelen új megközelítési útvonalakat keresni, melyek akár településen belüli útszakaszok is lehetnek akár lakóházak között. A nem odaillő teherforgalom a Rádi utat a Lehar Ferenc utca-Újhegyi út-Hóman Bálint út-deákvári tengelyen el tudja kerülni.

A tanulmány összesen 4 változatot tartalmaz:

- I. változat:** a 2 sz. főút meglévő vonali korlátozásának kiterjesztése országos és helyi közutakra (12 tonnás teherforgalmi súlykorlátozás áruszállításra vonatkozó kivétellel)
- II. változat:** a 2 sz. főút meglévő vonali korlátozásának átalakítása célforgalmi kitéttel és kiterjesztéssel országos és helyi közutakra
- III. változat:** a 2 sz. főút meglévő vonali korlátozásának átalakítása teherforgalmi behajtási tilalommal, kiterjesztéssel, célforgalmi kitéttel az országos, valamint engedélyhez kötött kitéttel a helyi közutakra
- IV. változat:** a 2 sz. főút meglévő vonali korlátozásának átalakítása, kiterjesztése a településen áttevő középső szakasz kihagyásával (12 tonnás teherforgalmi súlykorlátozás áruszállításra vonatkozó kivétellel)

A 2-es út érintettsége okán egyeztetésre került sor a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Pest Vármegyei Igazgatóságával. A Közút a város teljes 2-es úti átkelési szakaszára vonatkozó korlátozást nem támogatott, mivel az szabad áthaladást engedne a teljes városi cél teherforgalom számára, ami forgalomnövekedést eredményezne, mivel a cél teherforgalom olyan szakaszokon is megjelenne a 2-es úton, ahol tranzitként jelenne meg, mert nem ott van a célja. A Közút álláspontja, hogy a település déli korlátozásának párjaként az északi oldalon is lenne egy zárás a legutolsó ipari,

Emlékeztető

munkaszám: 73/2023

gazdasági jellegű vállalkozásig, a 2-es út középső szakasza pedig kimaradna a korlátozásból. ~~Ebben az esetben a városmagban található néhány teherforgalmi cél megközelítése teljesen ellehetetlenülne, ezért az önkormányzati úthálózaton szükséges egy bejutási lehetőséget szabadon hagyni.~~ A városmag a 2-es úton keresztül a hozzá csatlakozó Rádi úton, Honvéd utcán, Naszály úton (folytatása a Széchenyi István utca), a Hóman Bálint úton (folytatása a Kodály Zoltán út) és a Huszár utcán érhető el. Ezek közül a Honvéd utca, a Naszály út és a Huszár utca vasúti aluljárója magasságkorlátozott, így a nehézteher forgalom számára nem alkalmas. A Hóman Bálint út elérése déli irányból jelentős kerülő, míg az egyedüli alkalmas alternatíva, a Rádi út súlykorlátozással érintett. A városközponti teherforgalmi célok elérésének biztosításához szükséges a Rádi úti korlátozás feloldása.

Észrevételek

- A súlykorlátozások esetében a „Kivéve áruszállítás” kitétel támogatott a „Kivéve célforgalom” helyett, mert a célforgalomban történő behajtás nehezen ellenőrizhető.
- A tervezett, várost érintő korlátozásokat szükséges előrejelezni már az M2 autótűt lehajtóinál.
- Az engedélyes behajtás esetében jogi akadály miatt nem a városé, hanem az államé lenne a bevétel. A Kúria Önkormányzati Tanácsa például megsemmisítette Gödöllő Város vonatkozó rendeletét úthasználati díj beszedésére. A helyi közút használata köthető engedélyhez, ugyanakkor az engedély kiadását nem teheti fizetési kötelezettségtől függővé. A behajtási engedély kérelmek és azok kiadása így lényegileg „csak” hasznos statisztikai adat lenne a város számára.
- A malom és a GE elérhető lenne iparvágányon keresztül is, a vasúti megközelítés kiválthatná a közutit.
- A Magyar Közútnál gyakorlat, hogy a déli oldali zárásnál engedélyt adnak ki az átmenő forgalom számára, az északi zárásnál is ez a gyakorlat lenne követendő.
- Fontos kiemelni az egyes súlykorlátozásra vonatkozó jelzőtáblák és KRESZ rendelkezések jelentését és az azok közötti különbségeket. Az anyag jogszabályokat felsoroló részébe szükséges lenne egy értelmező, magyarázó szakaszt is beiktatni.

A munkaközi tanulmánytervi tervanyag alapvetően elfogadható, az anyag fenti észrevételekkel történő kiegészítése javasolt. Várhatóan szükség lesz a tervanyag frakcióülésen történő bemutatására is, az erre vonatkozó tájékoztatást az önkormányzat hamarosan megadja.

Az Emlékeztető két (2) számozott oldalból áll.

- kmf -

Az Emlékeztetőt összeállította Ozsváth György tervező.

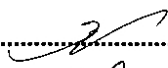
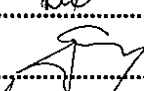
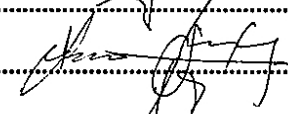
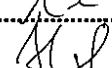
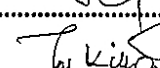
Az Emlékeztetőt aláírással hitelesíti:


 Nagy Tibor
 Váci Polgármesteri Hivatal
 Műszaki Osztály – Főmérnöki Iroda
 műszaki ügyintéző

JELENLÉTI IV

a Közlekedési Munkacsoport
2023. május 25.-én megtartott ülésére

Szűcs József
Del Medica Rendszer
ESTAR PERE
Kovács János
Makóai István
Mészáros László
Jenő László
MOLNÁR NÁNDOR


OO




László Nándor

12. RAJZI MELLÉKLETEK

1. ÁTTEKINTŐ TÉRKÉP	M = 1:50 000	U-1
2. MEGLÉVŐ ÁLLAPOT HELYSZÍNRAJZA	M = 1:20 000	U-2
3. PROBLÉMATÉRKÉP	M = 1:20 000	U-3
4. FORGALMI ADATOK	M = 1:50 000	U-4
5. SÁVOS FORGALOMÁRAMLÁSI ÁBRA	M = 1:60 000	U-5
6. TERVEZETT ÁLLAPOT HELYSZÍNRAJZA - I. VÁLTOZAT	M = 1:20 000	U-6
7. TERVEZETT ÁLLAPOT HELYSZÍNRAJZA - II. VÁLTOZAT	M = 1:20 000	U-7
8. TERVEZETT ÁLLAPOT HELYSZÍNRAJZA - III. VÁLTOZAT	M = 1:20 000	U-8
9. TERVEZETT ÁLLAPOT HELYSZÍNRAJZA - IV. VÁLTOZAT	M = 1:20 000	U-9
10. TERVEZETT ÁLLAPOT HELYSZÍNRAJZA - V. VÁLTOZAT	M = 1:20 000	U-10