

VÁC, VIZIMALOM UTCA DÉLI SZAKASZ SZABÁLYOZÁSA.**ALÁTÁMASZTÓ JAVASLAT TARTALMI KÖVETELMÉNYEI**

24.	3. KÖZLEKEDÉSI JAVASLATOK (a település közlekedési javaslatainak ismertetése, hálózatok, csomópontok, keresztmetszetek, a magasabb rendű szakági úthálózati elemek integrálása, területbiztosítás)
25.	3.1. Közúti hálózati kapcsolatok
26.	3.2. Főbb közlekedési csomópontok
27.	3.3. Belső úthálózat (keresztmetszeti szelvények, közterületi parkolás)
28.	3.4. Közösségi közlekedés (közúti és kötőtpályás tömegközlekedés)
29.	3.5. Kerékpáros közlekedés
30.	3.6. Főbb gyalogos közlekedés
31.	3.7. Gépjármű elhelyezés, parkolás

3. KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

A település közlekedési javaslatainak ismertetése, hálózatok, csomópontok, keresztmetszetek, a magasabb rendű szakági úthálózati elemek integrálása, területbiztosítás.

3.1. Közúti hálózati kapcsolatok:

A tervezési területet feltáró Vízimalom utca déli szakasza a hatályos szabályozási terv szerint, és az újraszabályozás szerint is zsákutca, kapcsolata a település gyűjtőútjával a Duna utcán át történik. Ez a kapcsolat kielégíti az utcában feltárt közlekedési igényeket. Változtatást nem tervezünk.

3.2. Főbb közlekedési csomópontok:

A tervezési területen egy közlekedési csomópont van, a Duna utca és a Vízimalom utca kereszteződése. A Vízimalom utca már használatban lévő, burkolatlan szakasza felől érkezve a Duna utcához a beláthatóság a szintkülönbség miatt nem kedvező. A déli szakasz felől érkezve az 5,50 méter széles, térkövel burkolt jelenleg kapubejáróból a beláthatóság megfelelő **(fotó melléklet)**. A zsákutca kiépülése után a várható gépjárműforgalom figyelembevételével a beláthatóság követelménye nem kíván újraszabályozást. Tekintettel arra, hogy a zsákutca forgalomba helyezése után a Duna utca alsó szakasza is zsákutcává válik a gépjárműforgalom szempontjából, a kereszteződésben megtartható a jobb-kéz szabály.

3.3. Belső úthálózat (keresztmetszeti szelvények, közterületi parkolás):

A nemzeti fejlesztési miniszter 16/2017. (V. 25.) NFM rendelete alapján 2017. júliusba közzétett útügyi műszaki előírás e-ÚT 03.01.11 „Közutak tervezése” (KTSZ) 4.7. Keresztszelvény című fejezet 4.7.2. Az útkorona elemeinek kialakítása kimondja:

Olyan „d” hálózati funkciójú utaknál, amelyek legfeljebb tíz (lakó)ingatlan kiszolgálását biztosítják – és az átlátható szakasz hossza a szembejövő forgalom elsőbbségszabályozásának megfelelő – a keresztmetszet kialakítható egy 3,0 méter széles forgalmi sávval és kétoldali 1,5 méter széles leállásra, kitérésre alkalmas teherbíró padkával. A szabályozási szélességet úgy kell megállapítani, hogy a közművek, a vízelvezetés létesítményei és az út menti növényzet elhelyezhető legyen.

Ebből következik, hogy a 6,0 méter szabályozási szélesség megfelelő kiszolgálást biztosít legfeljebb 10 lakóingatlan esetén. A Vízimalom utca déli szakasza a következő 13 telket fogja kiszolgálni (Duna utcai saroktelkeket nem kell kiszolgálni):

Dózsa György út felőli telkek:

1. 2101 hrsz.
2. 2103/3 hrsz.
3. 2105 hrsz.
4. 2106 hrsz.
5. 2109 hrsz.
6. 2110/1 hrsz.

Duna felőli telkek:

1. 2102 hrsz.
2. 2103/1 hrsz.
3. 2104/1 hrsz.
4. 2104/2 hrsz.
5. 2107 hrsz.
6. 2108/1 hrsz.
7. 2110/2 hrsz.

A KTSZ előírása folyó pályaszakaszokra vonatkozik. Vitathatatlan, hogy a zsákutca forgalma jelentős mértékben kisebb az átmenő forgalmat kiszolgáló utca forgalmánál. Ezzel a szakvéleménnyel megerősítve a 93,75 méteres vegyes használatú Vízimalom zsákutca forgalmának levezetéséhez az 1. mellékleten bemutatott 6,0 méter szabályozási szélességű mintakeresztszelvény megfelelő.

Az OTÉK 26. § (2) bekezdése kimondja:

(2) A közút elhelyezése céljára – más jogszabályi előírás hiányában – legalább a következő szélességű területet kell biztosítani, a vonalvezetési jellemzők figyelembevételével:

e) kiszolgálóút esetén 12 m,

Ennek a követelménynek az alátámasztó javaslat részét képező szabályozási terv úgy tesz eleget, hogy az 1. melléklet (mintakeresztszelvény) ábrája alatt feltüntetett rendelkezést a helyi építési szabályzatba (HÉSZ) beépíti, a szabályozási terven pedig a telkeken építhető kerítés helyét (legkevesebb 3 méterre az úttól) megfelelő jellel kijelöli.

Javaslom továbbá a HÉSZ előírásaként megállapítani, hogy a Vízimalom utca déli, zsákutca szakasza által kiszolgált ingatlanokon telkenként csak egy lakás építhető.

A közművek, a vízvezetés létesítményei és az út menti növényzet elhelyezését az 1. mellékleten szintén ábrázoltam, bizonyítva ezzel, hogy a közművek a 6,0 méter szabályozási szélességen belül elhelyezhetők. A közművek közül a csapadékvíz elvezetés történhet a felszínen, vagy az útburkolat tengelyében kialakított vápában, vagy egyoldali folyóka megépítésével. A burkolatot a vápa, illetve folyóka irányába 2 % lejtéssel kell megépíteni. A szennyvízcsatorna gravitációs lesz, terepszint alatti mélysége változó, kivitelezési terv fogja meghatározni.

A KTSZ 1.1.3. Főbb műszaki jellemzők fejezete a belterületi mellékutakat az alábbi tervezési osztályba sorolja:

Mellékutak	Lakóút, kiszolgálóút, vegyes használatú út	B.VI.	d	A, B C D	40 30 –
	Kerékpárút	B.VII.	ÚT 2-1.203 szerint		
	Gyalogút	B.VIII.			

A Vízimalom utca déli, zsákutca szakasza tehát megfelel a vegyes használatú út paramétereinek, ahol a gyalogos és kerékpáros forgalomnak elsőbbsége van a gépjárműforgalommal szemben.

Közutak	Tervezési osztály	Hálózati rendeltetés	Környezeti körülmény	Tervezési sebesség km/óra
Vízimalom utca vegyes használatú út	B. VI.	d	C	30

A sebességkorlátozás a tervezési sebességnél (30 km/óra) kisebb is lehet.

A Vízimalom utca déli végén szükséges forduló méretét a KTSZ alábbi táblázatának adatait figyelembe véve terveztem meg.

1.7. táblázat – A körforgalmú csomópontok jellemző méretei

Elnevezés	Középsziget			Körpálya szélessége, SZ, m	Külső ívsugár, R_k , m
	sugara, R_b , m	a járható rész ¹⁾ szélessége, gy, m	kialakítása		
Nagy ²⁾	$8 < R_b$	5)	nem, vagy részben járható	$7 < SZ < 9$	$15 < R_k$
Közepes ³⁾ (szűkített)	$5 \leq R_b \leq 8$	$gy = 1,5$	részben járható	7	$12 \leq R_k \leq 15$
Mini ⁴⁾	$0,5 < R_b < 5$	$0 \leq gy < 5$	járható	7 (6)	$7 < R_k < 12$

A mini körforgalom legkisebb sugara $R_k = 7$ méter. A kialakításhoz 14 x 14 méteres területet javasolok szabályozni.

Az újrászabályozás tervét a 2. melléklet mutatja be.

3.4. Közösségi közlekedés (közúti és kötöttpályás tömegközlekedés):

Közösségi tömegközlekedésre nem teszünk fejlesztési javaslatot. E közlekedési ágazattal szemben nincs fejlesztési igénye sem az Önkormányzatnak, sem az ingatlan tulajdonosoknak.

3.5. Kerékpáros közlekedés:

Kerékpár és gyalogutak nyomvonalának KRESZ táblákkal és burkolatfestéssel történő kijelölése és azok karbantartása fontos feladata az Önkormányzatnak. A kijelölés azt az igényt szolgálja, hogy a gyermekek is képesek legyenek kerékpárral, gyalogosan iskolába járni, ellátogatni a természet lágy ölére, ahol az emberi beavatkozás nélküli természet gyönyörű látványát élvezhetik, s tanulmányozhatják a réti virágokat, rovarokat szervezett oktatási-bemutató keretében. A kijelölésre a Vízimalom utca déli szakaszán nincs szükség, mert a kerékpáron, gyalogosan közlekedőknek a gépjárműforgalommal szemben elsőbbségük van az utca elején kiteendő táblával jelezve.

3.6. Fontosabb gyalogos közlekedés:

A gyalogos közlekedés szabályozására az előző pontban írtak szerint ebben a tervművelletben nincs szükség.

3.7. Gépjármű elhelyezés, parkolás:

A tervezési területen fekvő ingatlanok tulajdonosai jelenleg is az építési telkükön belül parkolnak gépjárműveikkel. A szabályozott Vízimalom utcában továbbra is saját telkükön parkolhatnak az 1. mellékletben látható 3,0 méter széles területen. Az árnyékadó fákat egymástól 7 méterre javaslom ültetni. Az SZT 4. változata esetén a gépjárművek fordulása is a magántelkek és a kapubehajtók igénybevételével történik.

Budapest, 2022. április

Jámbor László

okleveles közlekedésmérnök

Tkö Településrendezési közlekedési szakterület

MMK: 13-10203

VÁC, VÍZIMALOM UTCA DÉLI SZAKASZ SZABÁLYOZÁSA

A közlekedési vizsgálat és fejlesztési javaslat „A településrendezési tervek közötti közlekedési munkarészei – Tartalmi követelmények” megnevezésű, e-UT 02.01.41 számú útügyi műszaki előírásban foglaltak szerint készült, figyelembe véve az e-UT 03.01.11 jelű „Közutak tervezése” útügyi műszaki előírásban foglaltakat, és összhangban a további kapcsolódó előírásokkal, jogszabályokkal. Jelen terművelet Vác Város Dózsa György út, Duna utca, Duna-part, Kálvin utca által lehatárolt területére vonatkozik.



A szabályozási terv tartalmi követelményeit a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet (továbbiakban: Eljr.) 1. és 3. melléklete határozza meg

A tervezési munkát megelőzően az Önkormányzat Főépítész az Eljr. 11. § (6) bekezdés előírásának – miszerint az 1. és a 3. mellékletben meghatározott tartalmi elemeket és azok részletezettségét az önkormányzati főépítész írásban határozza meg – eleget tett. A Vác, 2099, 2101/2, 2103/2, 2104/3, 2107/2, 2108/2, 2110/1 és 2110/2 hrsz-ú telkeket érintő Vízimalom utca déli szakaszának újraszabályozásával kapcsolatban a 96/2022. (II. 16.) KT határozat alapján kiadott 9/46-5/2022. számú levelében az alábbiakról tájékoztatta az érintett telkek tulajdonosait:

„A Vízimalom utca ezen szakaszának kialakulása és rendezése érdekében a Képviselő-testület előzetesen támogatja kérelmüket, de a HÉSZ előírásai szerinti zsákutcs kialakítás figyelembe vételével, mely szerint 15,0 méter átmérőjű körnek beírhatónak kell lennie a zsákutca végén.”

A MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT TARTALMI KÖVETELMÉNYEI**1. HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ****1.15. Közlekedés****1.15.1. Hálózatok és hálózati kapcsolatok****1.15.2. Közúti közlekedés****1.15.3. Községi közlekedés****1.15.3.1. közúti****1.15.3.2. kötöttpályás****1.15.4. Kerékpáros és gyalogos közlekedés****1.15.5. Parkolás****1.15. KÖZLEKEDÉS**

-

A helyzetfeltárás célja összefoglaló közlekedési helyzetértékelést adni Vác Város lehatárolt területének általános közlekedési jellemzőit bemutatva, rávilágítva azokra a közlekedési problémákra, amelyek a terület-felhasználás változását és a forgalomnövekedés várható mértékét is figyelembe véve beavatkozást tesznek szükségessé.

1.15.1. Hálózatok és hálózati kapcsolatok**1.1 Vasúti hálózat**

A kötöttpályás közlekedési hálózati kapcsolatok tárgyi terület szabályozása tekintetében nem relevánsak.

1.1 Közúti hálózat

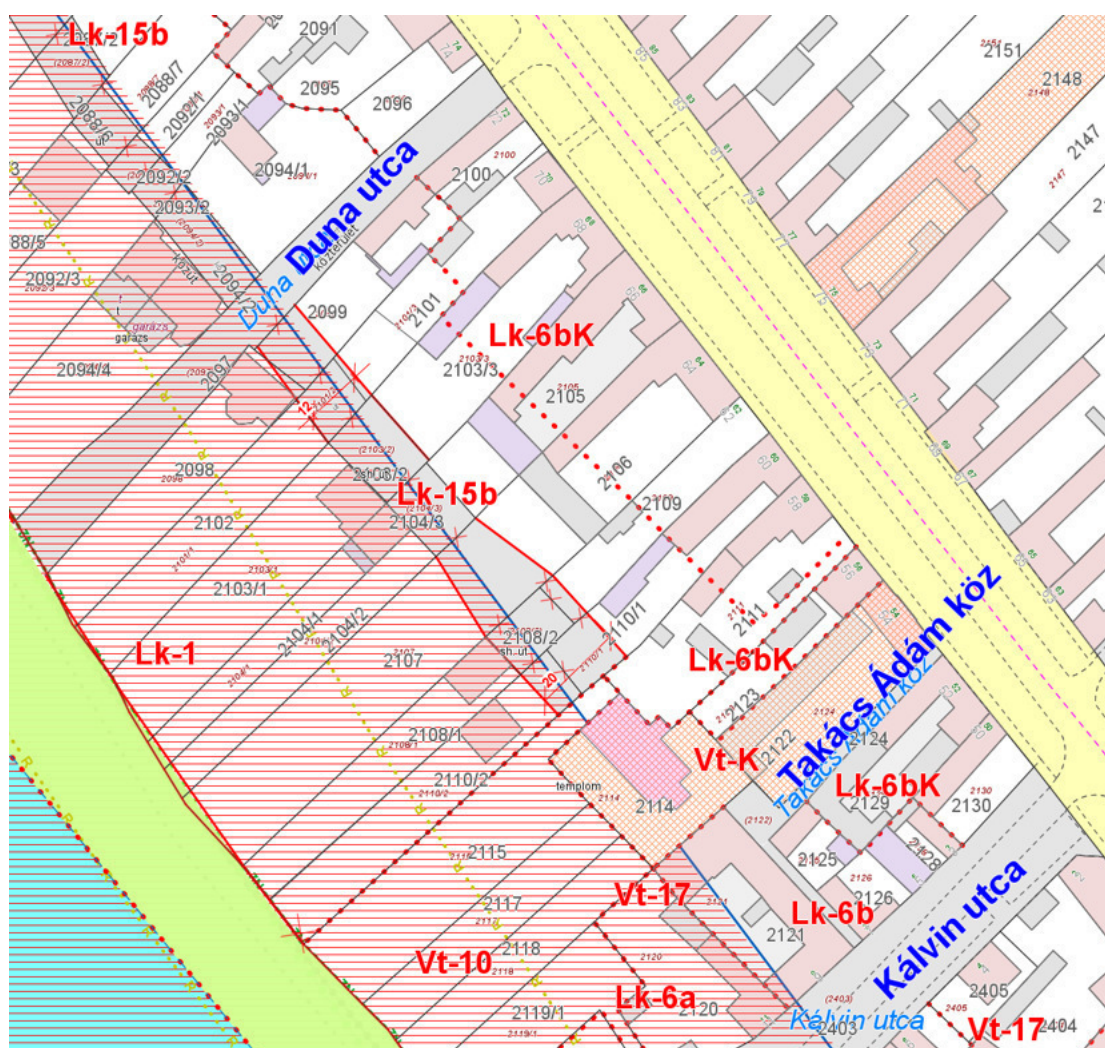
A tervezési területet észak-kelet felől a város gyűjtőút hálózatának részét képező, a tervezési területet érintő szakaszán átlag 28,75 méter széles Dózsa György út határolja. Az útról a zárt sorúan beépített lakótelkek közvetlenül közelíthetők meg, az útburkolat és a telkek utcafrontja közötti zöld sávot a behajtók megszakítják. A közút építési területe, szabályozási szélességének mérete megfelel a jelenlegi közlekedési igényeknek. Fél évszázaddal ezelőtt ez volt a 2 jelű országos főút. Ezek az építési telkek valamikor a Dunáig értek és a délnyugati részük árvízjárta terület volt. Ma a 6 jelű Euro-Velo (EV6) kerékpárút közlekedési területe.

A tervezési területet kiszolgáló utcák (Duna utca és Kálvin utca) gépjármű forgalmáról forgalomszámlálás nélkül is megállapítható, hogy a teljes gépjárműforgalom mértéke nagy távlatban sem éri el a megfelelő szolgáltatási szinthez tartozó megengedett forgalomnagyság (800 E/h) mértékét.

A tervezési terület Duna felőli része kisvárosias lakóterületi építési övezetben (Lk-1) fekszenek. Az építési telkek a Dózsa György útról megközelíthető építési telkekből lettek kialakítva. A két szélső telek kivételével – melyek a Duna és Kálvin utcáról megközelíthetők – a nemzetközi kerékpárútról közelíthetők meg gépjárművel is.

A tervezési terület építési övezetei az alábbi paraméterek szerint építhetők be:

Az építési övezet		Az építési telek							Megengedett	
Övezeti jel	A beépítés módja	A kialakítható új telek legkisebb telektérlete (m ²)	A kialakítható új telek legkisebb		A megengedett legnagyobb beépítettség, %	A megengedett legnagyobb beépítettség, Terepszint alatt %	A megengedett legnagyobb szintterületi mutató (m ² /m ²)	A legkisebb kialakítandó zöldfelület %	épületmagasság	
			szélessége (m)	mélysége (m)					Legkisebb (m)	legnagyobb (m)
Lk-1	Z	450	9	-	20	30	0,5	70	3,5	6,0
Lk-6bK	Z	200	9	-	40	50	1,0	50	3,5	K
Lk-15b	Z	200	8	-	60	70	2,0	30	3,5	6,5



Hatályos SZT kivágat

Jámbor László okl. közlekedésmérnök, városépítési-városgazdasági egyetemi szakmérnök
 Tkö településtervezési közlekedési szakterület MMK: 13-10203.

1.2 Kerékpárút hálózat

A 6 jelű Euro-Velo kerékpárút közlekedési területe a tervezéssel érintett terület és a Duna között fekszik. A Duna és Kálvin utcán közlekedő gépjárművektől elsőbbségadás kötelező jelzőtábla nem védi a kerékpáron közlekedőket. Ezen a szakaszon négy lakóház áll és további hat telek még beépítetlen.

1.3 Turistaút hálózat

A Duna-part a turistákat is vonzza, de a tervezési terület szabályozása tekintetében a turista forgalom nem mérvadó.

1.15.2. Közúti közlekedés

2.1 Nemzetközi és regionális kapcsolatok

A tervezési terület feltárását szolgáló kiszolgálóút szabályozása szempontjából a nemzetközi és regionális kapcsolatok helyzete nem releváns.

2.2 A település belső közlekedési hálózatának és létesítményeinek vizsgálata:

A tervezési területet érintő közlekedési hálózat és eszközök vizsgálatát a közlekedés négy ága közül csupán egyre, a közúti közlekedésre terjesztettük ki, mivel kötöttpályás, légi és vízi közlekedés nem érinti a területet. A közutakat a közlekedési eszközök széles skálájában használják a helybeliek:

- Gyalogosan,
- Kerékpárral,
- Motorkerékpárral,
- Személygépjárművel,
- Tehergépjárművel,

A településrész főútvonala a Dózsa György út a 2. jelű főutat a város főterével köti össze. Itt van a helyi autóbusz megálló, melyet a lakosság idősebb tagjai szívesen használnak a gépjárműforgalom elől lezárt főter és a piac megközelítésére. A fiatalabbak gyalog vagy kerékpárral járnak.

Az önkormányzat tulajdonában lévő, a tervezési területet kiszolgáló közutak építési területe, szabályozási szélességének mérete megfelel a jelenlegi közlekedési igényeknek, kivéve a következő helyzetet:

Az EV6 jelű kerékpárútról megközelíthető négy beépített és hat beépítetlen építési telek megközelítésére a hatályban lévő HÉSZ a Duna utca felől 12 méter széles zsákutcát szabályozott, a zsák végén 20 méter átmérőjű gépjárművek megfordulására alkalmas területtel. A telektulajdonosok sürgősen tartják ilyen széles, összesen 1245 m² terület átadását a közút részére, ezért településrendezési kérelmet nyújtottak be a Polgármesteri Hivatal Főépítési Osztályára.

A kiszolgáló út újra szabályozásánál figyelembe kell venni, hogy a zsákutca és a Dózsa György út között fekvő telkek területét a hatályos HÉSZ két eltérő övezetbe sorolja. A Vízimalom utca déli szakaszához közelebb fekvő telekrészekre az Lk-15b jelű övezet beépítési szabályok (lásd a fenti táblázatot) jóval nagyobb beépítési intenzitást engedélyez, mint a Dózsa György útra néző telekrészekre. **Ez a körülmény a közlekedési területre különleges szabályozást igényel.**

A lakó, intézményi, gazdasági, településközponti területeket kiszolgáló közúti közlekedés pályáinak hálózata (vonalvezetés, szabályozási szélesség) – a fenti kivételtől eltekintve – a közlekedési igények kielégítésére megfelel.

2.3 Csomópontok

A Duna utca és a Vízialom utca kereszteződése a déli szakasz kiépülése után a várható gépjárműforgalom figyelembevételével nem kíván újraszabályozást. Az 5,50 méter széles, térkövel burkolt kapubejáróból a jelenlegi beláthatóság megfelelő, amit meg kell őrizni. Tekintettel arra, hogy a zsákutca forgalomba helyezése után a Duna utca alsó szakasza is zsákutcává válik a gépjárműforgalom szempontjából, a kereszteződésben megtartható a jobb-kéz szabály.



2.4 Forgalmi adatok

A Vízialom utca déli szakaszának szabályozásához a várható forgalmi adatok nem mérvadóak.

1.15.3. **Közösségi közlekedés**

3.1 Közösségi közúti közlekedés

A tervezési terület határoló Dózsa György úton helyi autóbusszjárat közlekedik, mely a közösségi közlekedési igényeket kielégíti. Az **autóbussz** közlekedés helyi viszonylatban megfelelően gyakori és rugalmasan igazodik az igények változásához. A megállóban a várakozó utasokat a város arculatába illő, fedett váró védi az időjárás viszontagságaitól.

Vízialom utca déli szakaszának szabályozásában a járatsűrűség nem ad releváns adatokat.

3.2 Közösségi kötőtpályás közlekedés

A távolsági kötőtpályás közlekedési igények kielégítésének mértéke és minősége a jelen tervműveletre nézve nem releváns.

Forgalmi tervezés:

A forgalmi tervezés „C” tervezési osztályba sorolt települések esetében szükséges lehet, „D” tervezési osztályú településeknél kötelező (e-UT 02.01.41 útügyi műszaki előírás 2.2.2. fejezete). A tervezéssel

érintett terület „A” tervezési osztályba tartozik, forgalmi tervezés elvégzése a közutakon tehát nem szükséges.

Közutak tervezési osztályba sorolása:

Közutak	Tervezési osztály	Hálózati rendeltetés	Környezeti körülmény	Tervezési sebesség km/óra
2. jelű főút	K. III.	-	B	90
	B. III.	a	D	50 (30)
Dózsa György gyűjtő út	B. V.	b	D	50
Vízimalom utca vegyes használatú út	B. VI.	d	C	30

1.15.4 Kerékpáros és gyalogos közlekedés

A vizsgált városrész lakói elsősorban nem a 2. jelű országúton közlekednek kerékpárral, hanem a Dózsa György úton, amikor mindennapos ügyeiket intézik, illetve munkába járnak kerékpárral. Munkahely az Iskola, a Polgármesteri Hivatal, az üzletek, vendéglátók, szolgáltatók, kisipari üzemek. A hívők a templomba, az özvegyek a temetőbe, és néhányan a földekre járnak kerékpárral megművelni azt. Vagyis az országutat legfeljebb keresztezik, nem hosszában közlekednek rajta. A Vízimalom utca létesítése nem jelent számba vehető kerékpáros és gyalogos közlekedési igénynövekedést. El kell ismerni, hogy a kerékpáros közlekedés, nem kihaló ágazata a közlekedésnek a városban. A kerékpár tárolókra tehát még szükség van a munkahelyek, az üzlet, a temető, és a közösséget vonzó létesítmények előtt. A tervezett vegyes használatú Vízimalom utcában gépjárműforgalomtól elkülönített kerékpárút szabályozását nem tartjuk indokoltnak. A helyi közlekedési célok megközelítésére szolgáló legkevesebb 6 méter szabályozási szélességű közút a 2. mellékleten bemutatott mintakeresztszelvény szerint a 30 km/óra sebesség korlátozott gépjárműforgalom mellett mind a gyalogos, mind a kerékpáros forgalom levezetésére alkalmas.

1.15.5. Parkolás

A tervezési területen a kiszolgáló út mentén fekvő lakótelepeken általában a szükséges parkolóhely biztosítva van. A vegyes használatú úton megközelíthető területeken a parkolási igényt szintén telken belül célszerű biztosítani.

HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ

1. A vizsgálat során feltárt adatok és tényezők elemzése, egymásra hatásuk összevetése:

Fenti vizsgálat alapján megállapítható, hogy a közlekedési helyzetkép a tervezési területen általában kedvező. azonban vannak gyenge pontjai, melyek felszámolására kell törekedni, és vannak erősségek, melyek a fejlesztés megvalósításának feltételeit javítják. Fontos, hogy ismerjük ezeket, mert egymáshoz viszonyított arányuk – adott erőforrás-keretek között – meghatározza a fejlesztések nagyságrendjét és időhorizontját, továbbá segítségül szolgálhat az erőforrások előteremtésében. Viszont ha nem ismerjük a segítő és fékező körülményeket, továbbá ha nem tárjuk fel a veszélyeket, akkor nem adhatunk helyes választ a mit, mennyit, hová, és hogyan kérdésekre.

Jámor László okl. közlekedésmérnök, városépítési-városgazdasági egyetemi szakmérnök
Tkö településrendezési közlekedési szakterület MMK: 13-10203.

2. A vizsgálatok alapján a tényleges állapotok elemzése, egymásra hatásuk összevetése, folyamataik elemzése (SWOT analízis)

2.1 Hátrányos körülmények a közlekedésre nézve:

A Pest Megyei Kormányhivatal jogelődje 20 évvel ezelőtt a következőket állapította meg:

„Törvénytört az a jelenlegi állapot, mely szerint az adott területen lakó tulajdonosok ingatlanjukat nem tudják a közlekedési szabályok betartásával, járművel megközelíteni. Figyelembe véve azt a körülményt, hogy a közút kisajátításához szükséges erőforrásokkal a Polgármesteri Hivatal nem rendelkezik, egyetlen megoldás az ingatlanok megközelíthetőségére az, hogy, a Duna parton végig húzódó kerékpárúton a célforgalmat biztosítani kell! Ezért felkértük Vác város Jegyzőjét, hogy az ott lakó ingatlantulajdonosok részére biztosítsa a behajtási engedélyt és azt valamennyi érintettnek jutassa el.”

A behajtási engedélyt az ingatlantulajdonosok megkapták.

Az akkor hivatalban lévő főépítész kijelentette:

„Az utca kialakítását megkönnyítené, ha az érintett ingatlanok tulajdonosai önként lemondanának az igénybe vett területekről.”

A helyzet az eltelt 20 év alatt nem változott, de a kiépült nemzetközi kerékpárúton egyre nagyobb a hazai és nemzetközi forgalom.

2.2 A közlekedésfejlesztés erősségei:

Az ingatlantulajdonosok – megfogadva a főépítész tanácsát – önként lemondanak az ingatlanjaik szabályos megközelítéséhez feltétlen szükséges területről az Önkormányzat javára.

2.3 Veszélyek:

A helyszíni szemlém alkalmával az egyik idősebb korban lévő ingatlantulajdonos elmesélte, hogy amikor a gépjárművével felhajt a kerékpárútra, a kerékpárosok megfenyegetik, és trágár szóhasználattal minősítik hatóságilag engedélyezett cselekedetét. Fél, hogy közel is megdöbölhatják.

2.4 Lehetőségek:

A fejlesztésre kijelölt, beépítésre szánt terület megközelítését szolgáló, olyan útszabályozást kell kialakítani, mely az Önkormányzatnak (ide értve a kerékpárutat használó polgárokat is) és az ingatlantulajdonosoknak (ide értve a Dózsa György úttal határos ingatlanok tulajdonosait is) elfogadható.

Figyelemre méltó, hogy a Vízimalom utca déli szakaszának egy része (2104/3 hrsz.) az Önkormányzat tulajdonában van.

HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ

A helyzetelemzés eredményeinek értékelése, szintézis:

Vác Város Önkormányzat Képviselő-testülete a 96/2022. (II. 16.) számú határozatában kimondta, hogy a Vízimalom utca déli szakaszának újraszabályozását támogatja, melyhez az új szabályozási terv bemutatását kéri 2022. május 20. napjáig.

Általában a fejlesztési terület kijelölése során legfontosabb szempont a közlekedés három alap igényének a gyors, pontos, balesetmentes elvárásoknak való megfelelés és az útvonalak leggazdaságosabb változatának kiválasztása. A településrész közlekedési helyzete a fenti vizsgálat által bizonyítva nem felel meg teljes mértékben ezeknek a követelményeknek, de a feltárt igények, hiányok kielégítése érdekében az adott tulajdonviszonyok nem akadályozhatják az Önkormányzat Képviselő-testülete által támogatott fejlesztés megvalósulását.

A megalapozó vizsgálat eredményei, a feltárt igények alapján **tervezőnek az újraszabályozás során meg kell találnia azt a megoldást, amely a vonatkozó jogszabályokat és műszaki előírásokat kielégíti és az érintettek érdekeinek is megfelel műszakilag.**

Vác, 2022. április

Jámbor László

okleveles közlekedésmérnök

Tkő Településtervezési közlekedési szakterület

MMK: 13-10203