TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

a Vác vasútállomás belvárosi oldalán tervezett P+R, B+R, K+R parkolók és parkolóház telepítés, valamint a kapcsolódó közlekedési infrastruktúra fejlesztés és a szomszédos gazdasági területen tervezett beruházás építésjogi megalapozásához

2022. október

TERVEZŐK NÉVSORA

Településtervező

Beleznai Tedóra Gabriella
TT 01-6979
okl. településmérnök

Közlekedéstervező

Rhorer Ádám
Tkö 01-3157
okl. építőmérnök

A közlekedés-, közmű és zöldfelületi, valamint az építészeti munkarészek a P+R fejlesztés projektje kapcsán a

„P+R, B+R, K+R parkolók és parkolóház telepítésének és a kapcsolódó közlekedési infrastruktúra fejlesztésének TRT MÓDOSÍTÁSOK ELŐKÉSZÍTÉSE - MŰSZAKI LEÍRÁS VÁC"

c. dokumentáció felhasználásával készültek

készítette:
Hellowood - Via Futura Mérnöki Tanácsadó és Szolgáltató Kft. konzorcium, tervezők:

HELLO WOOD

via futura mérnöki tanácsadó és szolgáltató kft.

Projektvezető: **Tegzes Gergely KÉ-K 01-11111**
Úttervezés: **Varga Norbert KÉ-K 01-13941, Racsek András KÉ-K 14-00962**
Forgalomtechnika: **Bálint József KÉ-K, KA 01-16363**
Közművek: **Forgó Viktor VZ-TEL 12-00422**
Építészeti vezető tervező: **Huszár András É 01-0218**

Megbízó

TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETŐ **5**
1 BEVEZETŐ 6
TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV **7**
2 A TERVEZÉSI TERÜLET BEMUTATÁSA 8
2.1 Elhelyezkedés 8
3 A TERVEZÉSI TERÜLET VIZSGÁLATA 10
3.1 Hatályos területrendezési eszközök bemutatása 10
3.1.1 Az országos területrendezési törvény 10
3.2 Hatályos településrendezési eszközök bemutatása a tervezési terület viszonylatában 16
3.2.1 Vác Város Településszerkezeti Terve (TSZT) 16
3.2.2 Vác Város Helyi Építési Szabályzata 17
3.3 Épített környezet vizsgálata 20
3.3.1 Tulajdonvizsgálat 21
3.3.2 A terület jelenlegi állapotának bemutatása 22
3.3.3 Művi értékvédelem 23
3.3.4 Helyszíni fotódokumentáció 24
3.4 Zöldfelületek, táj- és természetvédelem 27
3.5 Közlekedés 28
3.5.1 Települési közlekedési hálózat jellemzői 28
3.5.2 Vasúti infrastruktúra a tervezési területen 28
3.5.3 Közúti közlekedés, parkolás 29
3.5.4 Közösségi közlekedés 29
3.6 Közművesítés 30
3.6.1 Vízellátás 30
3.6.2 Szennyvízhálózat 31
3.6.3 Csapadékvíz elvezetés 31
3.6.4 Villamosenergia ellátás 31
3.6.5 Földgázellátás 31
3.6.6 Elektronikus hírközlés 31
3.7 Környezetvédelem 32
4 A MÓDOSÍTÁS SORÁN ELÉRENDŐ CÉLOK ÖSSZEFOGLALÁSA 33
4.1 1. sz. tervezési terület – P+R, B+R, K+R parkolók és parkolóház fejlesztése 33
4.1.1 A fejlesztés megvalósításának általános célkitűzései 33
4.1.2 A fejlesztést befolyásoló tényezők 33
4.1.3 A közlekedési koncepcióterv 34

4.1.4 A közlekedési infrastruktúra fejlesztésének alapelvei 34
4.1.5 Ütemezhetőség 35
4.1.6 Építészeti koncepció 35
4.2 2. sz. tervezési terület - VOLÁN új buszpályaudvarának területkijelölése 37
4.3 3. sz. tervezési terület - Váci Malom Kft. telkén tervezett fejlesztés 38
5 BEÉPÍTÉSI TERV 41
6 SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ 43
6.1 1. sz. tervezési terület 43
6.2 2. sz. tervezési terület 43
6.3 3. sz. tervezési terület 44
6.4 A hatályos TSZT módosítása 44
6.5 TSZT módosítás javaslata 45
6.6 SZT módosítás javaslata 46
7 TERÜLETI MÉRLEG 47
8 A TERVEZETT MÓDOSÍTÁSOK VÁRHATÓ INFRASTRUKTURÁLIS IGÉNYE 49
8.1 1. sz. tervezési terület – P+R, B+R, K+R parkolók és parkolóház fejlesztése 49
8.1.1 Közlekedésfejlesztési igények 49
8.1.2 Közműfejlesztési javaslat 50
8.2 2. sz. tervezési terület - VOLÁN új buszpályaudvarának területkijelölése 51
8.2.1 Közlekedésfejlesztés 51
8.2.1 Közműfejlesztés 51
8.3 3. sz. tervezési terület - Váci Malom Kft. telkén tervezett fejlesztés 51
8.3.1 Közlekedésfejlesztés 51
8.3.2 Közműfejlesztés 51
8.4 Humán infrastrukturális igények 52
9 KÖRNYEZETI HATÁSOK ÖSSZEFOGLALÁSA 52
10 A TERVEZETT MÓDOSÍTÁSOK HATÁSA AZ ÖRÖKSÉGI VAGY KÖRNYEZETI ÉRTÉKEKRE 52

BEVEZETŐ

1 BEVEZETŐ

A Hello Wood Zrt. a Via Futura Kft.-vel konzorciumban a Nemzeti Közlekedési Központ megbízásából a budapesti elővárosi vasúti megállóhelyek elérhetőségének javítása céljából a P+R, B+R és K+R hálózat fejlesztését tervezi. E projekt keretén belül a Hello Wood Zrt. összesen 5 helyszínen – köztük Vác vasútállomáson – tervez könnyűszerkezetes parkolóházakat. A cég a fenti fejlesztés kapcsán kezdeményezné Vác Város hatályos településrendezési eszközeinek módosítását tekintettel arra, hogy a parkolóház fejlesztés a jelenlegi övezeti paraméterek alapján nem megvalósítható.

A tanulmányterv az elővárosi vasútállomás elérhetőségének javítását célzó parkolóház fejlesztés projektjén kívül az önkormányzat által tervezett VOLÁN buszpályaudvar áthelyezésének megvalósíthatóságát is vizsgálja, mely szintén a vasútállomás közvetlen környezetében valósulna meg.

Ezek mellett a tanulmányterv a vasútállomás tömbjével szomszédos gazdasági területen – a Váci Malom Kft. által – tervezett csarnoképület megvalósíthatóságának lehetőségét is vizsgálja.

A tanulmányterv elkészítésének elsődleges célja a tervezett fejlesztések településrendezési, valamit infrastrukturális és egyéb környezeti vonatkozásainak bemutatása. A tanulmányterv az egyes szakági munkarészeket a fejlesztésnek megfelelő mélységben mutatja be, tartalmát a települési főépítész előzetesen írásban határozta meg a vonatkozó jogszabályok figyelembe vételével.

A tervezési területre vonatkozóan jelenleg az alábbi településrendezési eszközök vannak hatályban:

- Vác Város **Településszerkezeti terve** *(268./2017. (XI. 23.) Ök. határozat)*
- Vác Város Képviselő-testületének *30/2017. (XI. 24.) számú rendelete* a település **Helyi Építési Szabályzatáról**

Az elővárosi vasúti megállóhelyek elérhetőségének javítását célzó projektet Magyarország Kormánya a *345/2012. (XII. 6) sz. Korm. Rendelet 1. mellékletének 3.2.22 alpontjában* nemzetgazdasági szempontól kiemelt jelentőségű beruházássá nyilvánította, így az önkormányzat támogató döntése esetén a rendezési tervek módosításának egyeztetése a *419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 68. §*-a szerinti egyszerűsített eljárás keretén belül történhet.

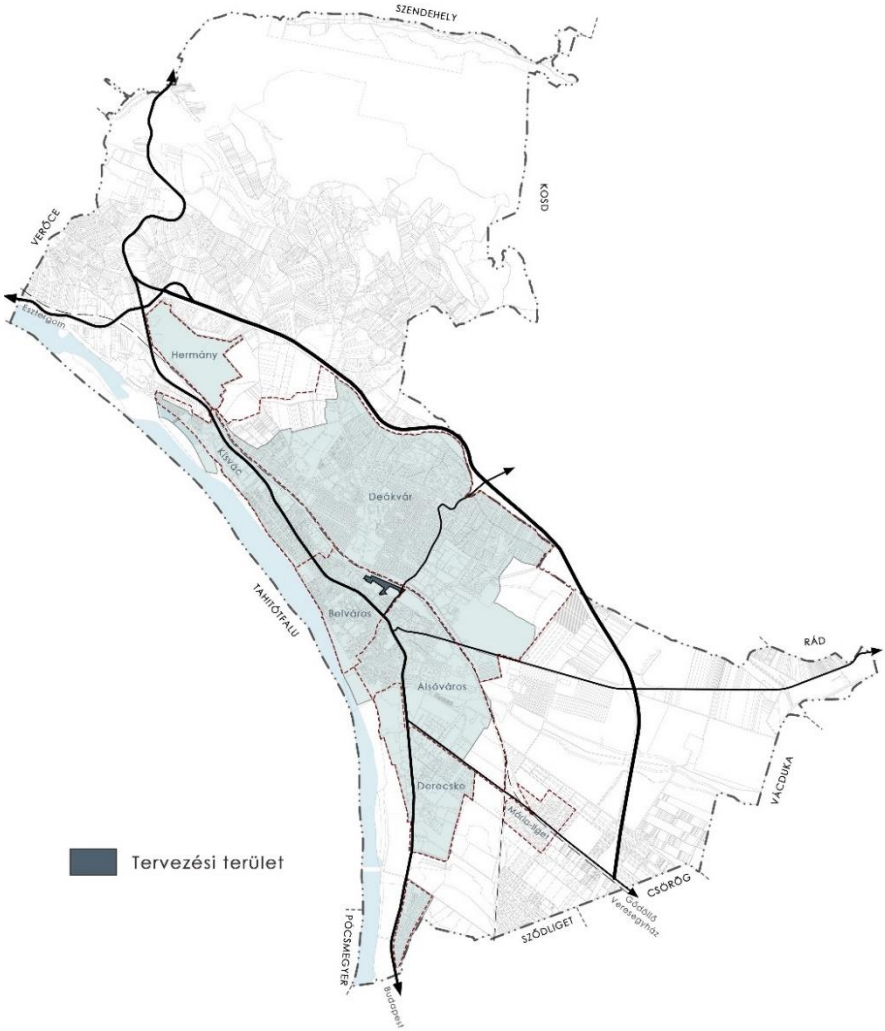
Ahhoz, hogy három projekt megvalósulásához szükséges tervmódosítás egyeztetése egy ütemben, az egyszerűsített eljárás keretein belül történhessen, az Önkormányzatnak a jelen dokumentációban bemutatott teljes tervezési területet „kiemelt fejlesztési területté" kell nyilvánítania.

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

2 A TERVEZÉSI TERÜLET BEMUTATÁSA

2.1 Elhelyezkedés

A tervezési terület Vác belterületén, a 70. sz. vasútvonaltól délre, Vác vasútállomás környezetében helyezkedik el.
A tanulmánytervben szereplő lehatárolás három különálló fejlesztési projekt tervezési területét foglalja magába, határait a települési főépítész előzetesen határozta meg. A tervezés során e lehatárolás kis mértékben módosult tekintettel az egyik fejlesztés (VOLÁN busz pályaudvar) jövőbeni területigényére.

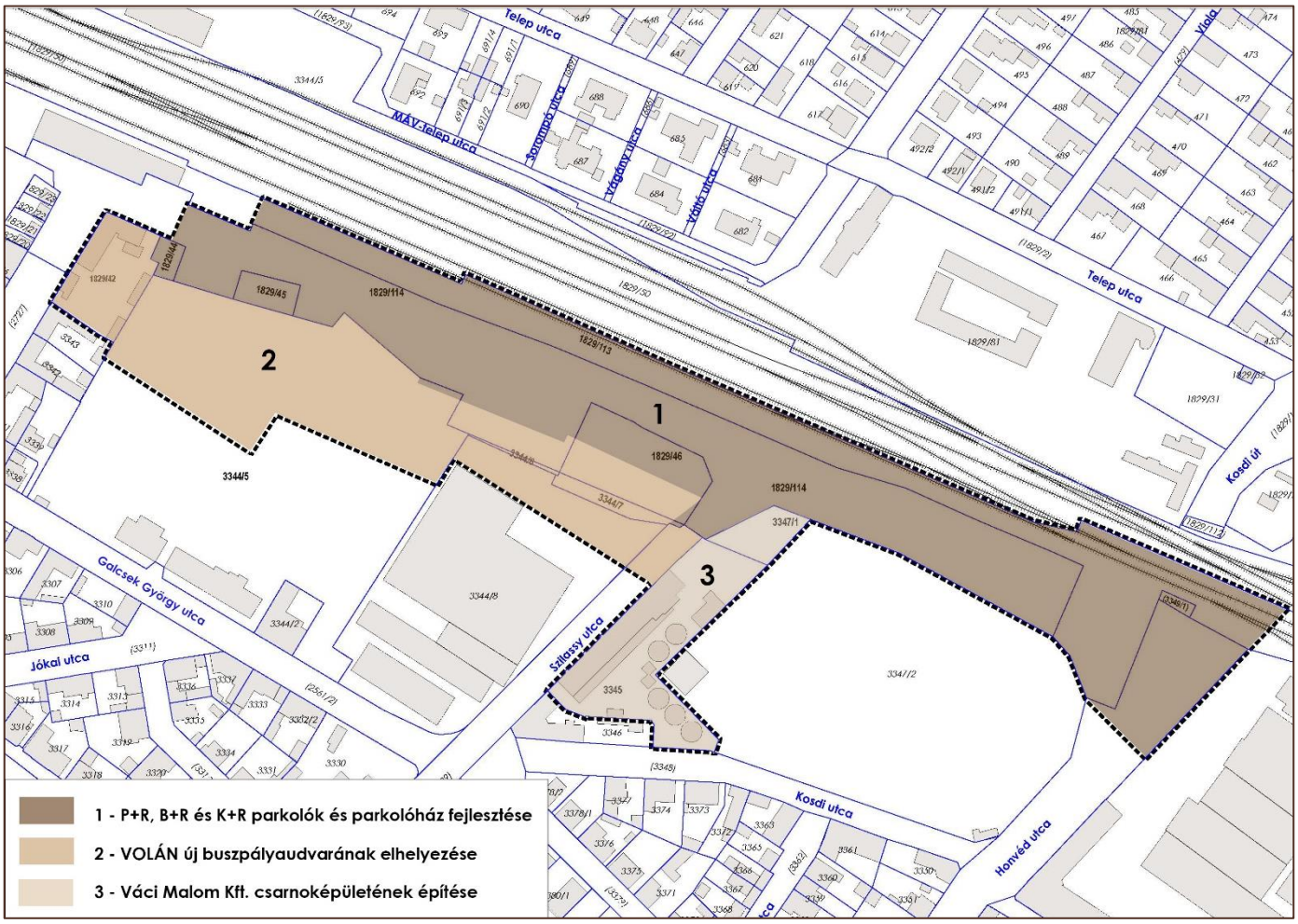


A tervezési terület határai ennek megfelelően északon a közforgalmú vasút területe (1829/113 hrsz.-ú telekdéli határa), keleten a Honvéd utca (tervezett körforgalom területe), nyugat felé a Széchenyi utca, dél felé a Galcsek utca – Szilassy utca – Széchenyi utca – vasút által határolt tömbben tervezett övezet határa, valamint a Szilassy utca túloldalán lévő, 3346 hrsz.-ú telek északi határa, a Kosdi utca, illetve a Vanyek Béla Sportcentrum telke.

Lehatárolás légifotón

Az alábbi ábrán a teljes tervezési területen belül kijelölt három fejlesztési projekt területi lehatárolása látható, melyek az alábbiak:

- 1. sz. terület – P+R, B+R, K+R parkolók és parkolóház fejlesztése
- 2. sz. terület - VOLÁN új buszpályaudvarának területkijelölése
- 3. sz. terület – Váci Malom Kft. telkén tervezett fejlesztés



A tervezési terület lehatárolása a részterületek jelölésével

Az egyes területrészeken tervezett fejlesztések **egymástól függetlenek**, **külön-külön is megvalósíthatók**. Az egyes fejlesztések támogathatóságáról az Önkormányzat ennek megfelelően külön-külön támogató határozatot kell hozzon, ideálisan azonban a területi összefüggőség miatt a három fejlesztéshez szükséges rendezési tervmódosítás egy ütemben kellene, hogy megvalósuljon.

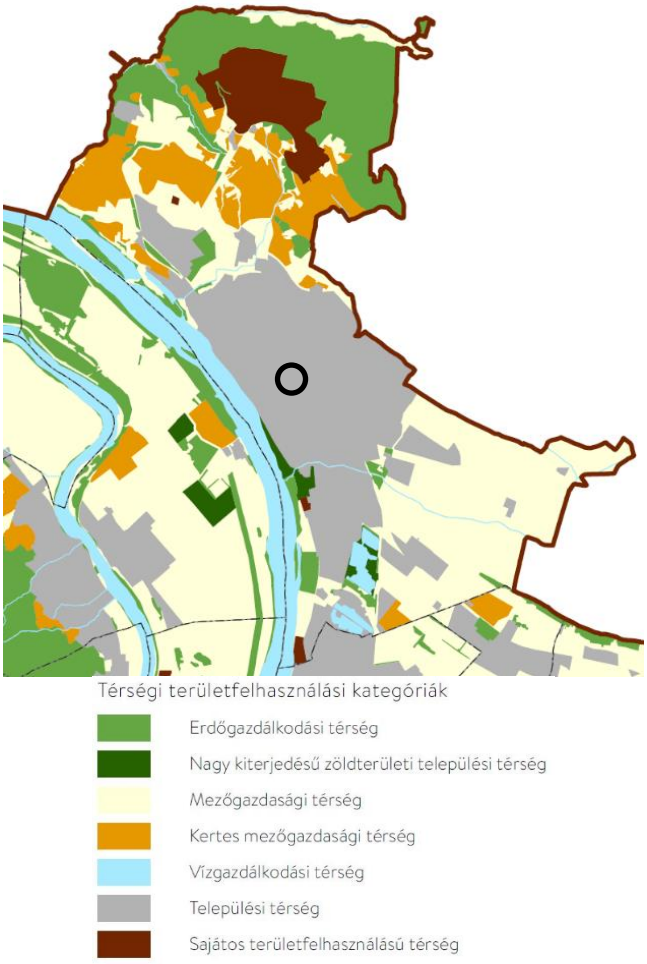
3 A TERVEZÉSI TERÜLET VIZSGÁLATA

Az összefoglaló vizsgálat célja az érintett területen meglévő tervi és valós állapotok bemutatása, a megvalósítani kívánt tervezett változtatások alátámasztásához szükséges mélységben.

3.1 Hatályos területrendezési eszközök bemutatása

3.1.1 Az országos területrendezési törvény

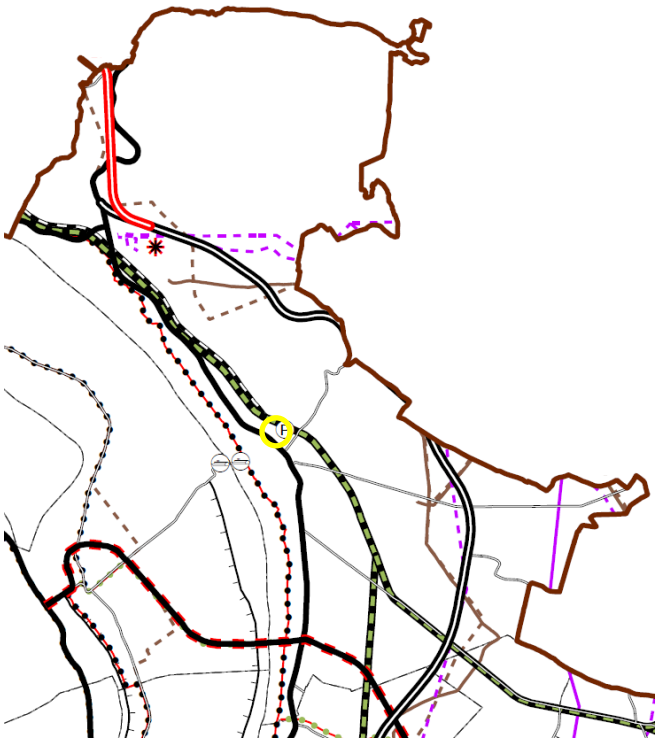
A korábbi Országos Területrendezési Terv *(OTrT)*, a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve *(BATrT)*, valamint a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Területrendezési Terve *(BKÜTrT)* 2019. március 15-én hatályukat vesztették a 2018. december 28-án elfogadásra került új, **Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény** elfogadásával *(a továbbiakban: MaTrT)*. Az alábbiakban az MaTrT tartalmát vizsgáljuk a tervezési terület tekintetében.

Területfelhasználás	
MaTrT 2. melléklet – Az Ország Szerkezeti Terve	*MaTrT 7. melléklet* - A Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve
	

Az MaTrT mellékleteinek alapján, a területfelhasználás tekintetében a tervezési terület **települési térség**ben fekszik.

Az MaTrT területfelhasználásra vonatkozó előírásai:

> *„**11. §** A kiemelt térségi, illetve megyei területfelhasználási kategóriák területén belül a települési területfelhasználási egységek kijelölése során […]*
>
> *d) a **<u>települési térség</u>** területén **bármely építési övezet, övezet kijelölhető**; […]"*

Műszaki infrastruktúra elemek	
MaTrT 2. melléklet – Az Ország Szerkezeti Terve	*MaTrT 7. melléklet* - A Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve
	
Gyorsforgalmi út (meglévő) Gyorsforgalmi út (tervezett) Főút (meglévő) Főút (tervezett) Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya (meglévő) Országos kerékpárútvonal 400 kV-os átviteli hálózati távvezeték (meglévő) Földgázszállító vezeték (meglévő) Kőolajszállító vezeték (meglévő) Veszélyeshulladék-égetőmű (meglévő)	Gyorsforgalmi út (meglévő) Gyorsforgalmi út (tervezett) Főút (meglévő) Főút (tervezett) Mellékút (meglévő) Térségi jelentőségű P+R parkoló Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya (meglévő) Országos vasúti mellékvonal (meglévő) Térségi kerékpárútvonal (tervezett) Országos kerékpárútvonal Kompátkelőhely (meglévő) 400 kV-os átviteli hálózati távvezeték (meglévő) Térségi ellátást biztosító 132 kV-os elosztó hálózat (meglévő) Földgázszállító vezeték (meglévő) Földgázelosztó vezeték (meglévő) Kőolajszállító vezeték (meglévő) Veszélyeshulladék-égetőmű (meglévő)

A tervezési területet közvetlenül a **70. sz. vasútvonal** (országos törzshálózat része | Budapest XV. kerület, Nyugati pu. – Szob – Szlovákia), illetve egy meglévő **térségi jelentőségű P+R parkoló** érinti. A terület keleti határán húzódó Honvéd utca nyomvonala meglévő mellékútként jelölt a BATrT 7. mellékletén. A területtől délre halad a **2.sz. főút** (Budapest M0 – Dunakeszi – Vác – Rétség – Hont – Szlovákia), egyéb műszaki infrastruktúra elem nem érinti.

Az MaTrT műszaki infrastruktúra elemekre vonatkozó előírásai

„*9. Az országos műszaki infrastruktúra-hálózatok és a műszaki infrastruktúra egyedi építményeinek elhelyezése*

14. § *[…] (2) A közút számozásának nem közlekedésfejlesztési célból történő megváltoztatása a 4/1. és a 2. melléklet tartalmát nem érinti. […]*

(7) Az országos kerékpárút-törzshálózat számozásának turisztikai célból való megváltoztatása a 4/5. és a 2. melléklet tartalmát nem érinti.

15. § *[…] (2)* ***A településrendezési eszközökben***

a) az országos és térségi műszaki infrastruktúra-hálózatok és a ***műszaki infrastruktúra egyedi építményeinek helyét*** *a kiemelt térségi, illetve megyei területrendezési tervekben* ***meghatározott térbeli rend figyelembevételével kell meghatározni****,*

b) az országos és térségi ***műszaki infrastruktúra-hálózatok nyomvonala*** *a településrendezési eszközök egyeztetési eljárásában részt vevő, az egyeztetés tárgyát képező infrastruktúra elem vonatkozásában az adott egyeztetési szakterületet képviselő* ***államigazgatási szerv hozzájárulása****, és az egyéb érintett* ***szakterületet képviselő államigazgatási szerv egyetértése esetén térhet el a kiemelt térségi****, illetve megyei* ***területrendezési tervek szerkezeti tervében megállapított nyomvonalváltozattól****, azok térbeli rendjétől és a térbeli rend szempontjából meghatározó települések felsorolásától.*

16. § *(1) A kiemelt térségi és megyei* ***területrendezési tervben szereplő regionális és egyéb vasúti pályák közül azok területét, amelyen a közszolgáltatás szünetel vagy megszűnt****, a településszerkezeti tervben* ***beépítésre nem szánt közlekedési terület területfelhasználási egységbe kell sorolni.***

(2) A közlekedési, az elektronikus hírközlési, továbbá az energetikai ***vonalas infrastruktúra-hálózatok erdőkön áthaladó szakaszainak építési területén*** *a forgalom lebonyolítását és biztonságát, az elektronikus hírközlés működését, illetve a villamos energia és más energiahordozók továbbítását közvetlenül* ***szolgáló építmények helyezhetők el****.*

17. § *(1) A* ***4/4-4/6.*** *és 4/11.* ***mellékletekben szereplő országos műszaki infrastruktúra-hálózatok elemeit és az egyedi építményeket*** *az ott felsorolt, a térbeli rend szempontjából meghatározó települések közigazgatási területét érintve, az országos, a kiemelt térségi és a megyei szerkezeti terv, valamint* ***a településszerkezeti terv figyelembevételével****, az engedélyezési eljárás során felmerülő* ***ágazati szempontok és követelmények miatt szükséges korrekciókkal kell megvalósítani.***

(2) A ***4/1-4/3. mellékletekben szereplő országos műszaki infrastruktúra-hálózatok elemeit*** *és az egyedi építményeket az ott felsorolt, a térbeli rend szempontjából meghatározó települések közigazgatási területét - térség esetén a megjelölt település közigazgatási területét vagy annak 10 km-es körzetét - érintve, az országos, a kiemelt térségi és a megyei szerkezeti terv, valamint* ***a településszerkezeti terv figyelembevételével****, az engedélyezési eljárás során felmerülő* ***ágazati szempontok és követelmények miatt szükséges korrekciókkal kell megvalósítani.***

(3) A ***4/5. és 4/7-4/9. mellékletekben szereplő országos műszaki infrastruktúra-hálózatok elemeit és az egyedi építményeket*** *az ott felsorolt, a térbeli rend szempontjából meghatározó települések közigazgatási területét - térség esetén a megjelölt település közigazgatási területét vagy annak 25 km-es körzetét - érintve, az országos, a kiemelt térségi és megyei szerkezeti terv, valamint* ***a településszerkezeti terv figyelembevételével****, az engedélyezési eljárás során felmerülő* ***ágazati szempontok és követelmények miatt szükséges korrekciókkal kell megvalósítani.***

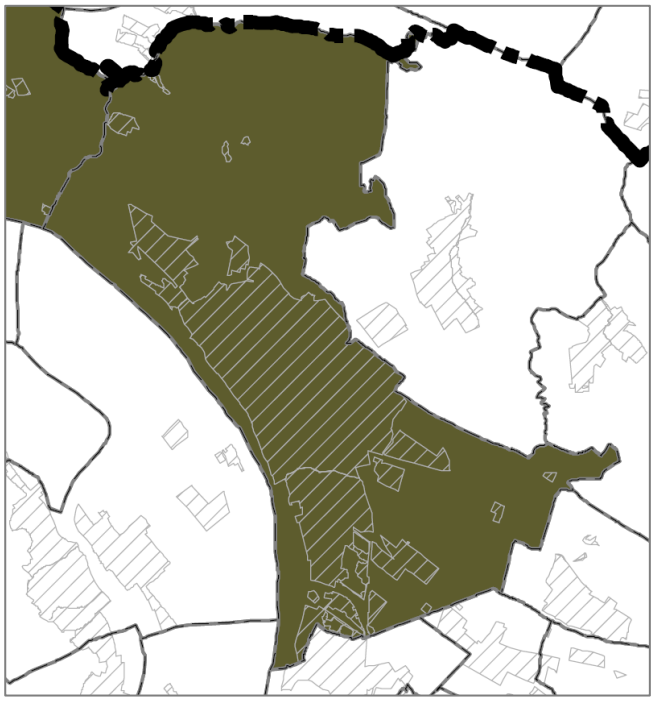
Az **MaTrT 19. § (4)** és a **42. § (2)** bekezdése alapján, a jó termőhelyi adottságú szántók övezetének, az erdőtelepítésre javasolt terület övezetének, a tájképvédelmi terület övezetének, a vízminőség-védelmi terület övezetének, a rendszeresen belvízjárta terület övezetének, a nagyvízi meder övezetének, az ásványi nyersanyagvagyon övezetének, a földtani veszélyforrás terület övezetének és a VTT-tározók övezetének területi lehatárolását és övezeti előírásait **a területrendezésért felelős miniszter külön rendeletben állapítja meg.** Ez alapján a tervezési területet *a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról* szóló *9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet* (a továbbiakban: MR.) alábbi mellékletei érintik:

A térségi övezeteket és azok kapcsolatát az *MaTrT 5. sz. mellékletében* szereplő táblázat mutatja be:

A	B
Országos Területrendezési Terv	**Kiemelt térségi és megyei területrendezési terv**
Ökológiai hálózat magterületének övezete	
Ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete	
Ökológiai hálózat pufferterületének övezete	
Kiváló termőhelyi adottságú szántók övezete	
Jó termőhelyi adottságú szántók övezete	
Kiváló termőhelyi adottságú erdők övezete	
Erdők övezete	
Erdőtelepítésre javasolt terület övezete	
Tájképvédelmi terület övezete	
Világörökségi és világörökségi várományos területek övezete	
Vízminőség-védelmi terület övezete	
Nagyvízi meder övezete	
VTT-tározók övezete	
Honvédelmi és katonai célú terület övezete	
	Ásványi nyersanyagvagyon övezete
	Rendszeresen belvízjárta terület övezete
	Tanyás területek övezete
	Földtani veszélyforrás területének övezete
	Egyedileg meghatározott megyei övezet(ek)

A tervezési területet az alábbi övezeti lehatárolások érintik:

MR. 3/5. melléklet: A honvédelmi és katonai célú terület övezet által érintett települések



A területrendezési törvény 3/5. melléklete alapján a település honvédelmi és katonai célú terület övezet által érintett. Ezen területeket az MaTrT 32. §-ának megfelelően a településrendezési eszközben kell pontosan lehatárolni. Mivel az övezet Vác teljes területét lefedi, így a TSZT alapján szükséges az érintettséget vizsgálni, de a TSZT nem jelöl honvédelmi és katonai célú területet a tervezési területen.

Az MaTrT vonatkozó előírásai az alábbiak:

„19. Honvédelmi és katonai célú terület övezete

***32. §** (1) A honvédelmi és katonai célú terület övezetét a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni.*

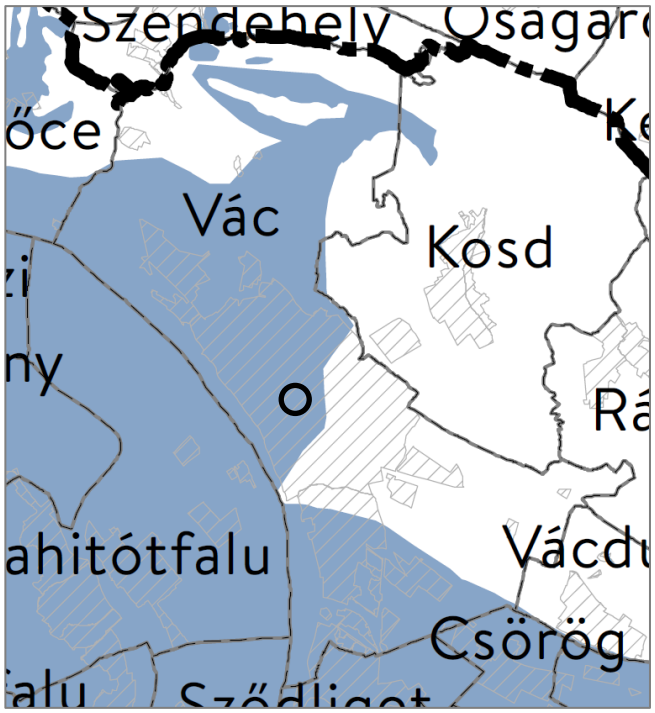
(2) Az övezet (1) bekezdés alapján lehatárolt területét a településrendezési eszközökben

a) a b) pontban megfogalmazottak kivételével - minden területfelhasználási kategóriában - beépítésre szánt vagy beépítésre nem szánt különleges honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló terület területfelhasználási egységbe kell sorolni;

b) a zárt bekerített objektumok kivételével honvédelmi célú erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolni, ha az adott terület az erdők övezete által is érintett.

(3) A (2) bekezdésben foglalt területfelhasználási egység kijelölésének módosítása csak a honvédelemért felelős miniszter hozzájárulásával lehetséges."

MR. 4. melléklet: Vízminőség-védelmi terület övezete



A tervezési területet érinti a vízminőség-védelmi terület övezete. Emiatt a hatályos Kerületi Építési Szabályzatban egyedi szabályok szerepelnek, de ezek módosítása a jelen dokumentációban bemutatásra kerülő tervezett módosítás miatt nincs szükség.

Az MaTrT vonatkozó előírásai az alábbiak:

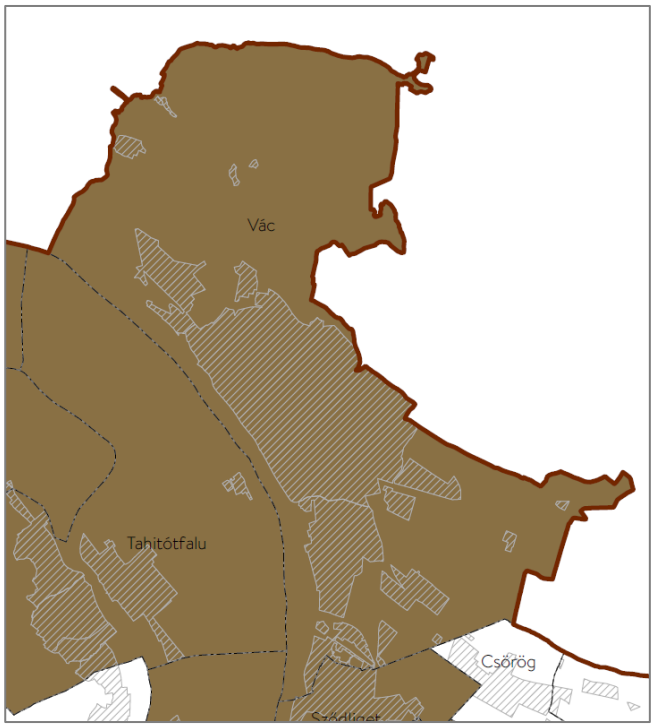
„5. Vízminőség-védelmi terület övezete

***5. §** (1) A vízminőség-védelmi terület övezetében keletkezett szennyvíz övezetből történő kivezetéséről és az övezeten kívül keletkezett szennyvizek övezetbe történő bevezetéséről, illetve a szennyvíz övezeten belüli kezelésének feltételeiről a megye területrendezési tervében rendelkezni kell.*

(2) A vízminőség-védelmi terület övezetébe tartozó települések településrendezési eszközeinek készítése során ki kell jelölni a vízvédelemmel érintett területeket. A kijelölt vízvédelemmel érintett területekre vonatkozó egyedi szabályokat a helyi építési szabályzatban kell megállapítani.

(3) A vízminőség-védelmi terület övezetében bányászati tevékenység folytatása a bányászati szempontból kivett helyekre vonatkozó előírások alkalmazásával engedélyezhető. […]"

MR. 7. melléklet: Ásványi nyersanyagvagyon övezete



Mivel az övezet Vác teljes területét lefedi, így a TSZT alapján szükséges az érintettséget vizsgálni, de a TSZT nem jelöl ásványi nyersanyagvagyon területet a tervezési területen.

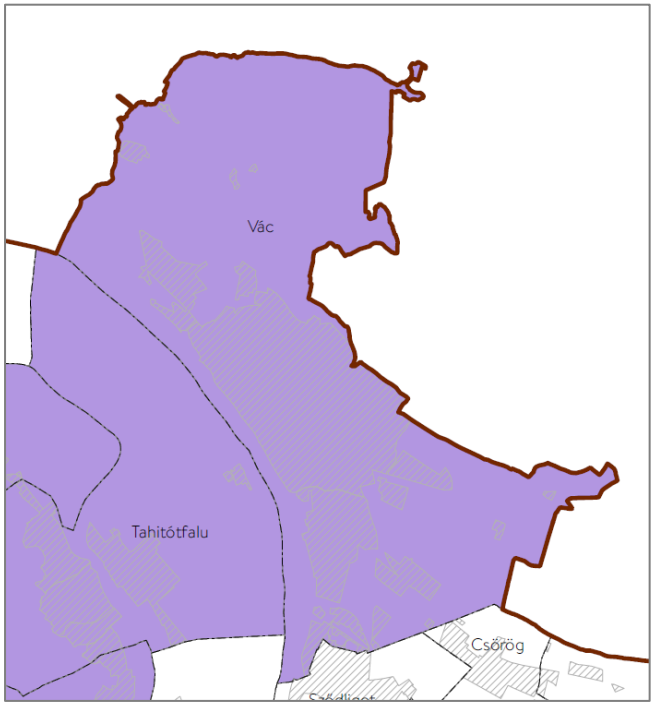
Az MaTrT vonatkozó előírásai az alábbiak:

„8. Ásványi nyersanyagvagyon övezete

***8. §** (1) Az ásványi nyersanyagvagyon övezetét a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni.*

(2) Az (1) bekezdés szerinti területen, a településrendezési eszközökben csak olyan területfelhasználási egység, építési övezet vagy övezet jelölhető ki, amely az ásványi nyersanyagvagyon távlati kitermelését nem lehetetleníti el."

MR. 9. melléklet: Földtani veszélyforrás terület övezete által érintett települések



Az övezet Vác teljes területét lefedi, így a tervezési területet is, azonban földtani veszélyforrás utóbbit nem érinti.

Az MaTrT vonatkozó előírásai az alábbiak:

„11. Földtani veszélyforrás terület övezete

***11. §** (1) A földtani veszélyforrás terület övezetében a földtani veszélyforrással érintett terület kiterjedését a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni.*

(2) Az (1) bekezdés szerinti területen új beépítésre szánt terület csak akkor jelölhető ki, ha ahhoz a bányafelügyelet a településrendezési eszközök egyeztetési eljárása során adott véleményében hozzájárul.

(3) A beépítés feltételeit a bányafelügyeleti hatáskörben eljáró illetékes fővárosi és megyei kormányhivatal hozzájárulásával kell meghatározni.

[…]"

3.2 Hatályos településrendezési eszközök bemutatása a tervezési terület viszonylatában

3.2.1 Vác Város Településszerkezeti Terve (TSZT)

Hatályos TSZT Szerkezeti tervlap - részlet

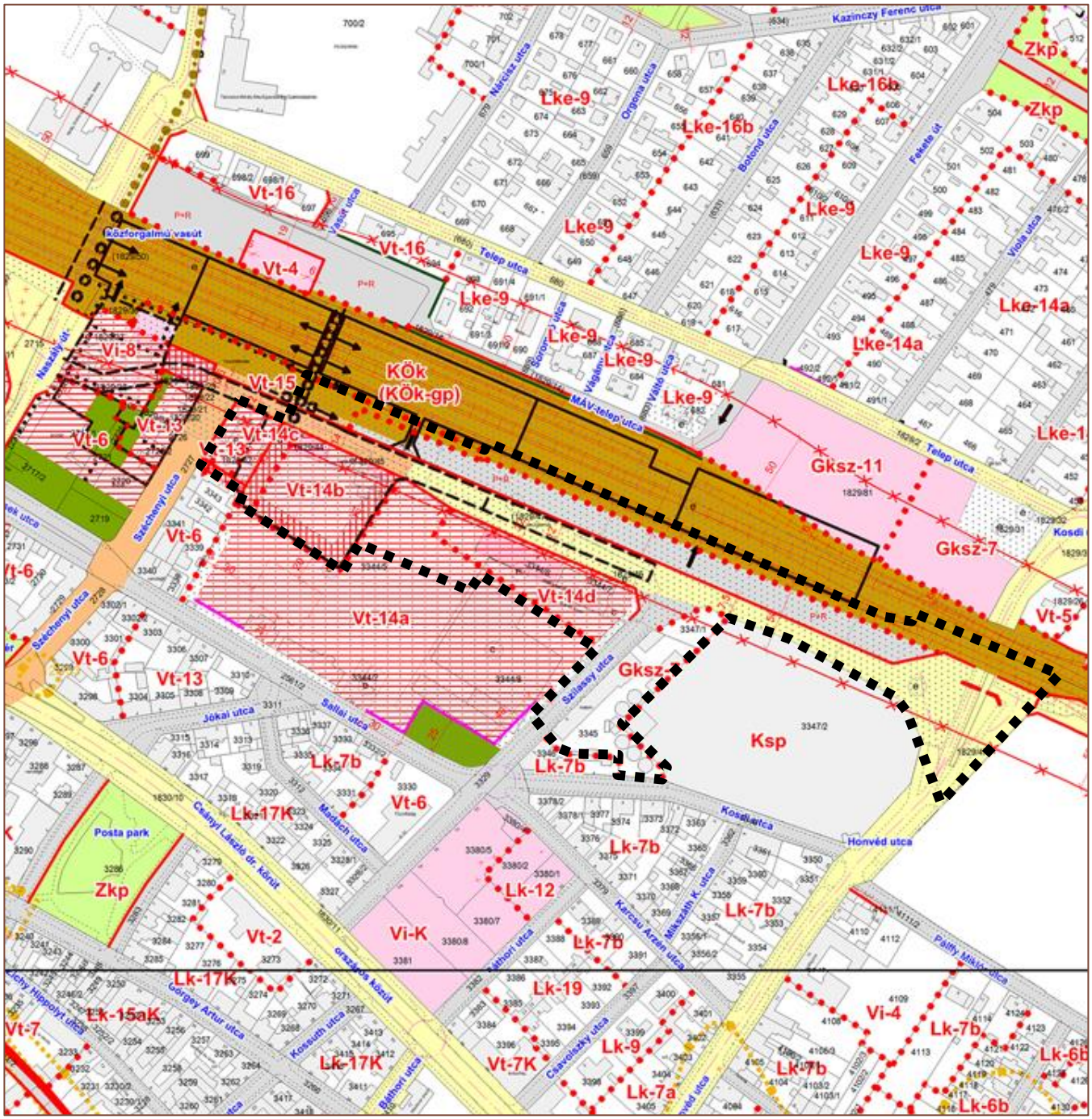
A tervezési terület a hatályos TSZT szerkezeti tervlapján **Vt** jelű településközponti vegyes területfelhasználásba (Galcsek utca – Szilassy utca – Széchenyi utca – vasút közti tömb), **Gksz** jelű kereskedelmi, gazdasági területfelhasználásba (Váci Malom Kft. területe), valamint **KÖk** jelű kötöttpályás közlekedési (MÁV területek) és **KÖu** jelű közúti közlekedési területfelhasználásba (Honvéd utca, vasút menti P+R sáv és tervezett új gyűjtőút, Széchenyi utca) sorolt.

A vonalas infrastruktúra elemek közül a TSZT meglévő fő gyalogutat jelöl a tervezési terület nyugati határa mentén (Széchenyi utca). A tervezési területet emellett a vasútvonal 50 méteres védőtávolsága is érinti. A tervezési területen belül, a vasútállomástól *(VÁ)* délre, a **Vt** jelű településközponti területen tervezett autóbusz pályaudvar *(AP)* helyét jelöli a terv.

A tervezési terület környezetében, a Széchenyi István utca túloldalán településközponti vegyes területek, a Honvéd utca túloldalán pedig kereskedelmi, szolgáltató gazdasági területek találhatóak. A területet délről településközponti vegyes, a Váci Malom Kft. területétől keletre pedig **Ksp** jelű, különleges beépítésre szánt sportolási célú terület (sportpálya) határolja.

A TSZT-n kijelölt **Vt** jelű területfelhasználás tervezett, az érintett tömb jelenlegi területfelhasználását elsősorban gazdasági, főként raktározási funkció jellemi.

3.2.2 Vác Város Helyi Építési Szabályzata



Hatályos Szabályozási tervlap - részlet

A tervezési területen a HÉSZ-ben meghatározott a beépítésre szánt építési övezetek közül a ***Vt-13, Vt-14c, Vt-14b, Vt-14a, Vt-14d, Gksz-7***, a beépítésre nem szánt övezetek közül a **KÖk (KÖk-gp)** és **KÖu** jelű övezetek kerültek kijelölésre.

A területet három irányból közutak határolják, amelyek közül a Széchenyi István utca és a vasút mentén haladó út egy része **gyalogos elsőrendű közlekedési területként**, a vasút menti út további része **településszerkezeti jelentőségű gyűjtőútként** jelölt. A terület középső részén áthaladó Szilassy utca jelenleg lakó- és kiszolgáló út övezetbe sorolt.

Az tervezési terület nagy része **elővásárlási joggal** érintett. A terület északi részét a közforgalmú **vasútvonal 50 méteres védőtávolsága** érinti. A terv külön jelöli a vasút mentén húzódó P+R parkolósávot is, melynek területe – a TSZT szerkezeti tervlapjában meghatározottaktól eltérően – sima kiszolgálóút övezetbe sorolt.

A vasúti terület alatt – a készítésekor ismert fejlesztési igényeknek megfelelően – terepszint alatti szabályozási vonalakat, valamint terepszint alatti gyalogos kapcsolatot (meglévő aluljáró) jelöl a terv. A területen 3 műemlék telke jelölt, a telekstruktúra azonban azóta némileg átalakult.

A HÉSZ az egyes övezetekre és szabályozási elemekre vonatkozó előírásai az alábbiak:

„40. § [Településközpont vegyes övezetek]

(1) A településközpont vegyes terület elsődlegesen a helyi szintű igazgatási, iroda, kereskedelmi, szolgáltató, szállás, hitéleti nevelési oktatási, egészségügyi, szociális, kulturális, közösségi szórakoztató építmények, intézmények elhelyezésére szolgál. A településközponti vegyes terület másodlagosan lakó funkciót is tartalmazhat. Településközponti vegyes területen az építmény főbejáratától – bejárati előlépcső – előtti járda szintjétől mért 12,0 m feletti padlószintű építményszinten lakó és iroda funkció nem helyezhető el […]

*(5) A **Vt-14b** jelű építési övezet **terepszint alatti szintje kizárólag autóbusz-végállomás**, valamint annak működését biztosító építmények elhelyezésére, földszinti szintje elsődlegesen az autóbusz-végállomás működését biztosító építmények elhelyezésére szolgáló terület.*

*(6) A **Vt-14c** jelű építési övezet **terepszint alatti szintje kizárólag autóbusz-végállomás**, valamint annak működését biztosító építmények elhelyezésére szolgál.*

*(7) A **Vt-14d** jelű építési övezet **kizárólag csak gépjárműtárolás** céljára igénybe vehető terület a földszintet kivéve, ahol intézményi, közösségi felhasználás részben megengedett."*

Az építési övezetre vonatkozó beépítési paraméterek az alábbiak:

Az építési övezet		**Az építési telek**							**Megengedett**	
Övezeti jel	A beépítés módja	A kialakítható új telek legkisebb telekterülete (m^2)	A kialakítható új telek legkisebb szélessége (m)	A kialakítható új telek legkisebb mélysége (m)	A megengedett legnagyobb beépítettség. %	A megengedett legnagyobb beépítettség. Terepszint alatt %	A megengedett legnagyobb szintterületi mutató(m^2/m^2)	A legkisebb kialakítandó zöldfelület %	épületmagasság Legkisebb (m)	épületmagasság legnagyobb (m)
Vt-13	Z	600	10	-	70	80	2,0	20	4,5	10,5
Vt-14a	Z	10000	80	80	80	90	2,4	10	3,5	15,0
Vt-14b	Z	4000	40	40	80	100	2,4	10	3,5	15,0
Vt-14c	Z	800	20	40	80	100	2,4	10	2,4	15,0
Vt-14d	Z	-	-	-	85	85	2,4	10	8,0	15,0
Vt-15	Z	800	10	-	80	100	2,5	10	4,5	10,5

„43. § [Kereskedelmi, szolgáltató terület]

(1) A kereskedelmi, szolgáltató terület elsősorban nem jelentős zavaró hatású gazdasági tevékenységi célú épületek elhelyezésére szolgál. […]

(3) Az övezetekben az építési hely az OTÉK előírásai szerint alakítandó ki, kivétel ez alól a Gksz-2a jelű építési övezet, ahol az elő- oldal- és hátsókertek mérete - egyéb korlátozó szabályozást nem tekintve – minimum 8 m.

*(4) A Gksz-1, Gksz-2, Gksz-2a, Gksz-3, Gksz-4, **Gksz-7**, Gksz-8, Gksz-9, Gksz-10, Gksz-11, Gksz-12, Gksz 17 jelű építési övezetekben az építési helyen kívül, az előkertben, kizárólag porta és/vagy fedett kerékpártároló, az előkert 0 és 5 m közötti sávjában, legfeljebb 100m2alapterülettel, legfeljebb 4,5 m épületmagassággal biztonsági, technológiai okokból lehetőség szerint a kerítéssel egybeépítve, valamint közmű-becsatlakozási műtárgy, közműpótló műtárgy, hulladéktartály tároló, kerti építmény és zászlótartó oszlop helyezhető el. Az építési helyen kívüli építés az építési övezetre vonatkozó megengedett beépítettséget nem lépheti túl, a beültetési kötelezettség teljesítését nem akadályozhatja. […]*

(7) A gazdasági terület épületeinek tájba, illetve környezetbe illesztését a kertépítészeti terv alapján kialakított zöldfelületek fa- és cserjetelepítésével kell biztosítani."

***„2. §** (4) Az OTÉK-tól megengedőbb értékekhez:*

*[…] e) a Gksz-1, Gksz-2, Gksz-2a, Gksz-3, Gksz-4, **Gksz-7**, Gksz-8, Gksz-9, Gksz-10, Gksz-11, Gksz-12 jelű építési övezetben a Területi Főépítész a 0310092/4/2003. számú, valamint a 0410073/3/2004. számú szakmai véleményében hozzájárult."*

Az építési övezetre vonatkozó beépítési paraméterek az alábbiak:

Az építési övezet		**Az építési telek**							**Megengedett**	
Övezeti jel	A beépítés módja	A kialakítható új telek legkisebb telekterülete (m^2)	A kialakítható új telek legkisebb szélessége (m)	A kialakítható új telek legkisebb mélysége (m)	A megengedett legnagyobb beépítettség, %	A megengedett legnagyobb beépítettség, Terepszint alatt %	A megengedett legnagyobb szintterületi mutató(m^2/m^2)	A legkisebb kialakítandó zöldfelület %	épületmagasság Legkisebb (m)	épületmagasság legnagyobb (m)
Gksz-7	SZ	2000	20	40	50	65	1,5	25	4,5	10,5

„58. § [Közlekedési területek]

(1) A közlekedési és közműelhelyezésre szolgáló terület az országos és helyi közutak, a kerékpárutak, a gépjármű várakozóhelyek (parkolók), a járdák és a gyalogutak, mindezek csomópontjai, vízelvezetési rendszere és környezetvédelmi létesítményei, a közforgalmú vasutak, vízi és légi közlekedés építményeinek elhelyezésére szolgál."

„59. § [Közúti közlekedési területek]

(1) A közúti közlekedési területek a Terven a KÖú jellel, sárga és szürke színezéssel megkülönböztetett területek.

(2) Sárga színnel jelölt utak az országos gyorsforgalmi utak, az országos utak, az országos mellékutak és települési főutak, a települési mellékutak (gyűjtő utak), szürke színnel jelölt utak a kiszolgáló utak, a kerékpárutak, gyalogutak, kivéve a vasútállomástól a Március 15. térig terjedő gyalogos főutca területét, melyet az SZT narancssárga színnel jelöl.

(3) A közlekedési területen elhelyezhető a közlekedést kiszolgáló

a) közlekedési építmények
b) kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, szálláshely szolgáltató épület
c) igazgatási épület

d) a gazdasági tevékenységi célú épületen belül a tulajdonos, a használó és a személyzet számára szolgáló lakás kialakítását önkormányzati tervtanácson kell bemutatni, illetve KÖRT-ben kell meghatározni.

(4) Az országos főúthálózat számára az alábbi szabályozási szélességű közlekedési területet és védőtávolságot kell biztosítani:

c) Országos mellékutak és települési főutak:

8. A 21117 jelű Kosdi bekötő út (Kosdi út-Honvéd utca), meglevő szabályozási szélesség 20m

d) Települési gyűjtő utak:

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"

„63. § [Kötöttpályás (vasúti) közlekedési területek]

[…] (3) A MÁV vasútvonalak mentén a védőtávolság a szélső vágánytengelytől mérten 50-50m. A védőtávolságon belül építmények csak külön jogszabályban foglaltak szerint helyezhetők el, a területileg illetékes üzembentartói nyilatkozat alapján a Közlekedési Felügyelet által kiadott szakhatósági hozzájárulása mellett."

3.3 Épített környezet vizsgálata

A tervezési terület épületállománya igen vegyes, a tömbbelsőben tervezett településközponti vegyes övezetek területén jelenleg jellemzően földszintes ipari, gazdasági épületek találhatók, melyek állaga többnyire leromlott. Az egykori üzemi épületek, csarnokok egy része ma raktárként funkcionál, a terület összességében azonban alulhasznosított, központi elhelyezkedése, valamint a kötöttpályás közlekedési hálózat közelsége miatt fejlesztési potenciálja magas.

A központi vasútállomás épülete országos műemléki védelem alatt áll, barokkos jegyeket mutat. Környéke, valamint a Széchenyi István utca végében található megérkezési tér összképe jelenleg elmarad a városias minőségtől, a területén büfék, pavilonok találhatók.

A Széchenyi István utca mentén hagyományos, földszintes, magastetős épületek zártsorúan beépített térfala húzódik, amelyek vegyes funkciókat fogadnak be (gyógyszertár, kávézó, pékség stb.). A tervezési területen belül épített értékként megemlíthető a vasútállomással szemben álló saroképület, amely jelenleg kávézóként/étteremként funkcionál. A Széchenyi István utca a vasútállomás irányába fő gyalogos tengelyként funkcionál, amely a hatályos szabályozási terven is megkülönböztetett jelölést kapott (gyalogos elsőrendű közlekedési terület). A vizsgált tömb belseje jelenleg engedély nélkül nem megközelíthető, a magánterületet magasabb betonkerítés veszi körül.

A tervezési terület keleti szomszédságában a Vanyek Béla Sportcentrum sportpályája található, melynek területén az épületállomány elenyésző. A Szilassy utca keleti oldalán található gazdasági területen a Váci Malom Kft. épületei állnak. A Szilassy utca felőli utcavonalon álló főépület háromszintes, felújított, magastetős épület benne vegyes funkciókkal. A vasút felé haladva a főépülethez még két földszintes épületszárny kapcsolódik, a telek hátsó, Kosdi utca felé eső végében – a sportpálya telkével határosan – öt nagyméretű siló található. A malom tulajdonában álló 3347/1 hrsz.-ú jelenleg beépítettlen terület, a közelmúltban összevonásra került a 3345 hrsz.-ú ingatlannal. A növényzettel erősen benőtt északi telekrész végében, a vasút mentén tervezett gyűjtőút felé magasabb rézsű húzódik, a szintkülönbség a vasút mentén végig jelentős.

3.3.1 Tulajdonvizsgálat

A P+R parkoló területét érintő telkek					
Helyrajzi szám	***Művelési ág***	***Méret*** *(m²)*	***Tulajdoni hányad***	***Tulajdonos***	***Egyéb bejegyzés***
1829/46	szórakoztató központ (szabadidő klub és disco)	2228	1/1	Villányi Ingatlanforgalmazó és hasznosító Kft.	elővásárlási jog, földhasználati jog, jelzálogjog, elidegenítési és terhelési tilalom
1829/114	üzemi terület	16915	1/1	MÁV Zrt.	átjárási és útszolgalmi, vízelvezetési szolgalmi jog, gázvezetéki szolgalmi jog, vezetékjog, haszonélvezeti jog,
3347/1	beépítetlen terület	682	1/1	Váci Malom Gabonafeldolgozó és Értékesítő Kft.	-
A tervezési területet érintő egyéb telkek					
1829/42	beépített terület	1745		gazdasági társaságok területe	
1829/44	beépítetlen terület	214		természetes személyek területe	
1829/45	raktár, üzemi épület	421		állami területek	
3344/5	udvar, üzemi épület	21957		gazdasági társaságok területe	
3344/8	udvar, üzemi épület	11299		gazdasági társaságok területe	
3344/6	udvar, üzemi épület	61		gazdasági társaságok területe	
3344/7	üzemi terület	383		gazdasági társaságok területe	
3349/1	vasút	92		természetes személyek területe	
3349/2	közterület	10278		természetes személyek területe	
1829/113	vasútállomás, üzemi épület	24089		természetes személyek területe	
3345	udvar, malom, üzemi épület	4069		gazdasági társaságok területe	

3.3.2 A terület jelenlegi állapotának bemutatása

1. sz. terület

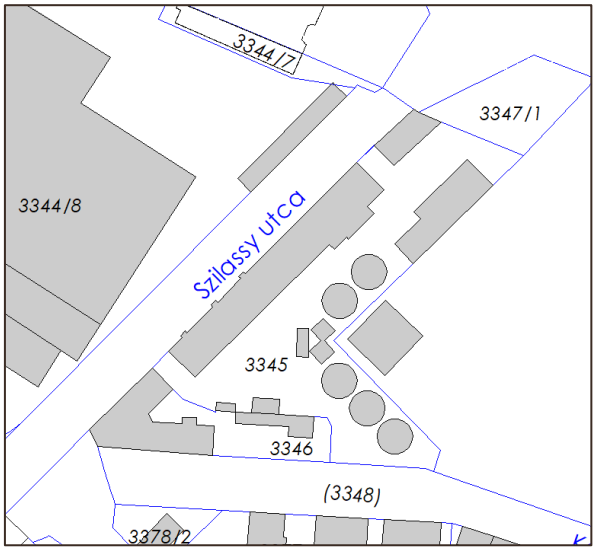
A vasútállomás mellett tervezett fejlesztés területén, 2015-ben állami finanszírozással az állomásépületet és a vágányhálózatot teljes körűen felújították, a peronok megközelítésére pedig kiépült a liftekkel akadálymentesített aluljáró. Megújult az állomásépület előtti tér, az állomás környezetében, 3 helyszínen pedig összesen **353 db P+R parkolóállást** és **70 férőhelyes B+R** kerékpártárolót létesült. Felújították a Naszály úti közúti aluljárót, ami jelentősen javítja a közeli autóbusz-pályaudvar elérhetőségét is, itt új kerékpárút is épült.

A P+R parkoló környezete – a tervezési területen belül – jelenleg nem méltó egy városközponti terület színvonalához, leromlott állapotú üzemi területek veszik közre. A terület telekstruktúrája is tükrözi ezt az egykori területhasználatot, kissé rendezetlen, amely nem előnyös a tervezett fejlesztés szempontjából. A terület további fejlődését és városközponti jellegének erősítését nagyban segítheti a városképileg előnyösebb P+R parkoló látványa.

2. sz. terület

A távlati VOLÁN buszpályaudvar területén – a vasútállomás és P+R sáv mögött (hrsz. 3344/5,6,7,8; 1829/46), a volt kötöttárugyár északi részén – jelenleg magánkézben lévő gazdasági épületek helyezkednek el, melyek állaga erősen leromlott. Az épületek funkciója vegyes, a telephelyeken jelenleg több cég is be van jegyezve. A vasút felé betonkerítéssel körbevett terület a Galcsek György utca felől közelíthető meg mind gyalogosan, mind gépjárművel, a kerítés a vasúti sínek és a P+R felől azonban több helyen megszakad, ami lehetőséget ad a terültre történő illegális bejárásnak, szemétlerakásnak. A tömb településközponti vegyes területté alakulása kívánatos a jövőben az elővárosi vasúti megállóhely környezetének fejlesztésével, illetve a jelenleg a vasútállomástól ~350 méterre lévő buszpályaudvar idehelyezésével, mely megkönnyítené a kötöttpályás közlekedési eszközre történő átszállást.

3. sz. terület



	Meglévő		Tervezett
HRSZ	3347/1	3345	**3345**
Telekméret	681 m²	4069 m²	4750 m²
Beépítési mérték	0 %	42,8 %	50%
Zöldfelületi arány	100 %	0 %	~ 15-20%

A Szilassy utca menti 3347/1 hrsz.-ú beépítetlen telek zöldfelületi aránya jelenleg ~85%-os, a telek területe 681 m². A szomszédságában található 3345 hrsz.-ú telek 4069 m² nagyságú, beépítettségének mértéke 42,8%. A tervezett állapot szerint a két telek összevonásával egy 4750 m² területű építési telek alakult ki, melynek északi részén egy a malomhoz tartozó csarnoképület felépítése tervezett. A hatályos beépítési paramétereknek alapján a telek jelenleg szabadonálló építési módban építhető be, melynél elő- oldal- és hátsókert megtartása szükséges. A csarnokfejlesztés a telek egyedi geometriája és keskenysége okán szabadonálló beépítéssel nem lehetséges.

3.3.3 Művi értékvédelem

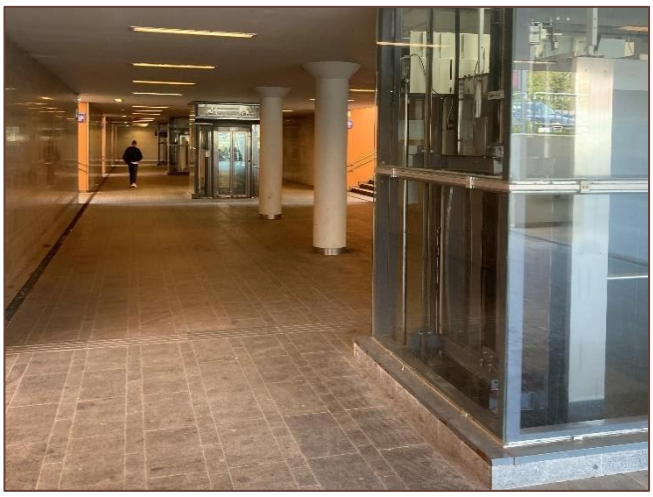
A tervezési terület közvetlen szomszédságában található a Váci központi vasútállomás épülete, mely az Örökségvédelmi adatszolgáltatás alapján országosan védett műemlék.

Az épület a település hatályos Településképi Rendeletének (Tkr.) 1/B. mellékletében ettől eltérően, helyi egyedi jelentőségű épületként szerepel. A területet nemzeti emlékhely, egyéb védett vagy védendő épített érték nem érinti. A területen és a közvetlen környezetében ne m található régészeti lelőhely. Helyi védelemre javasolható a Széchenyi István utca 41. szám alatt található saroképület, amely nemrégiben felújításra került.

A vasútállomás épülete a Széchenyi István utca felől

3.3.4 Helyszíni fotódokumentáció

Vasútállomás és B+R állomás a MÁV telep utcai P+R parkoló felől



Akadálymentesített gyalogos / kerékpáros aluljáró

Vasútállomás épülete az 1-es vágány felől

Aluljáró lejárata mellette a B+R állomással a vasútállomás épülete felől

Széchenyi István utca végében kiépített körforgalom és az állomás épület előtti fogadótér

Vasútállomás előtti tér

Jelenlegi K+R megoldás a vasútállomás épülete előtti körforgalomban

Meglévő B+R

Kiépített P+R Széchenyi I. utca felőli vége

Kiépített P+R melletti burkolatlan P+R sáv

Gazdasági épületek a P+R felől

Club Mausoleum szórakozóhely kerítése a vasút felől

Kiépített P+R sáv Honvéd utca felőli vége

Szilassy utca – vasút kereszteződésben lévő beépítetlen terület (Váci Malom és a vasút közötti terület)

Váci Malom Kft. főbejárata – Szilassy utca 5.

Váci Malom Kft. Kosdi utca felőli bejárata

Honvéd utcai vasúti átjáró és környezete

3.4 Zöldfelületek, táj- és természetvédelem

A tervezési terület nagyrésze burkolt, műszaki infrastruktúra, illetve épületek által igénybe vett terület, értékes növényállomány nem található.

A lehatárolás országosan védett természeti területet, tájképvédelmi övezet területét, illetve egyéb, helyi vagy országos szinten védett természeti értéket nem érint.

Növényzet jelenleg a meglévő P+R parkolósáv területén található, itt fiatal facsemeték állnak, melyek nagy részét az 1. sz. területen tervezett fejlesztés megkezdése előtt ki kell szedni. Jelentőebb a növényzet a tervezett parkolóház területén, valamint a Váci Malom Kft. északi részén található, melyek a tervezett fejlesztések során részben megszűnnek.

3.5 Közlekedés[1]

3.5.1 Települési közlekedési hálózat jellemzői

Vác közlekedési hálózatának gerincét az alábbi délkelet-északnyugat irányú útvonalak alkotják:

- nyugaton a Duna, mint vízi útvonal
- a Dunától keletre húzódó 2. sz. főút, melyen a Vácról északi és déli irányban induló távolsági és helyközi autóbuszjáratok mellett az autóbuszállomástól a Szérűskert buszfordulóig közlekedő helyi járatok is közlekednek
- a 2. sz. főúttól keletre húzódó **70. sz. Budapest-Szob vasútvonal, mely** két részre vágja a települést
- a vasúttól északkeletre húzódó Újhegyi út – Lehár Ferenc utca útvonal
- a várost északkeleti irányból a Naszály oldalában futó M2 autóút, melynek fejlesztése a Vác dél és Vác-észak közti szakaszon jelenleg tervezési szakaszban tart.

A kelet-nyugati irányú közlekedésben jelentős akadályt jelent a 70. sz. vasútvonal keresztezésének kapacitáshiánya:

- a várostól délre a Gödöllői úton keresztül,
- Vác-Alsóváros megállóhelynél a Rádi úton,
- **a jelen tervezési területen, Vác vasútállomás két oldalán a Honvéd utcában és a Naszály úton,**
- a város északi részén a Hóman Bálint úton,
- Kisvác területén a Huszár úton keresztül
- valamint a DCM területén lehet keresztezni a vasútvonalat.

A felsorolt lehetőségek közül csak a négy középső szintbeni vagy külön szintű átjáró helyezkedik el olyan pozícióban, hogy az a település belső életében is szerepet játszik, tehát a város közel 5 km hosszú vasúti átkelési szakaszán mindössze 4 közúti keresztezési lehetőség adódik.

3.5.2 Vasúti infrastruktúra a tervezési területen

A tervezési területen a 70. sz. vasútvonal délkelet-északnyugati irányban halad. A több mint 60 méter széles vágányzónában az utasforgalomra megnyitott területen 7 vágány található, amelyhez a rendezőpályaudvari szakaszon további vágányok csatlakoznak. Délkeleti irányból Vác állomás területén csatlakozik a 71. sz. vasútvonal Vácrátót felől, északnyugat felől pedig a 75. sz. vasútvonal Diósjenő irányából. A 7 vágány alatt az állomásfelújítási projekt keretében új közúti aluljáró épült, ami a peronokhoz akadálymentes (liftes) kapcsolattal rendelkezik.

3.5.2.1 Vasúti közlekedési adatok

Vácot a következő vonatjáratok érintik:

- S70 személyvonatok 5:00 és 22:00 között Budapest-Nyugati pályaudvar és Vác között közlekednek félóránként, hajnalban és késő este (hétvégén pedig egész éjszaka) Budapest-Nyugati pályaudvar és Szob között közlekednek óránként
- Z70 zónázó vonatok 5:00 és 22:00 között Budapest és Szob között óránként közlekednek
- G70 gyorsított személy vonatok csúcsidőben sűrűbb közlekedést biztosítanak Budapest és Szob között
- S71 személyvonatok óránként közlekednek Vácrátót irányában
- S75 személyvonatok óránként közlekednek Diósjenő irányában
- kb. kétóránként nemzetközi vonatok is megállnak Vác állomáson

[1] *készült a „budapesti elővárosi vasútállomások és megállóhelyek elérhetőségének fejlesztése Vác állomás P+R, K+R, B+R és parkolóház telepítésének és a kapcsolódó közlekedési infrastruktúra fejlesztésének KONCEPCIÓTERVE" c. dokumentáció felhasználásával (Via Futura – Hellowood konzorcium 2022.06 30.)*

3.5.3 Közúti közlekedés, parkolás

Vác vasútállomás megközelítését elsősorban a Széchenyi István utca biztosítja. A Széchenyi utca a Duna és a 2. sz. főút között ma már sétálóutca, a 2. sz. főút és a Galcsek György utca között viszont ma is érdemi forgalmat bonyolít, a Galcsek György utca és a vasútállomás között viszont már korlátozott forgalmú. A váci helyi fejlesztési elképzelés szerint a Széchenyi utca a közeljövőben teljesen sétálóutcává épül át. Az utca végében körforgalom biztosítja a visszafordulás lehetőséget, melynek végében – az állomásépület előtt – alakították ki a K+R *(„kiss and ride")* típusú parkolóhelyeket .

A vasútállomás délnyugati oldalán jelenleg 203 db kiépített P+R parkoló található, mellette a porondfelületeken további járművek parkolnak szabályozatlan módon. Ezt a P+R parkolót jelenleg kizárólag a Szilassy utcán keresztül lehet megközelíteni, a Széchenyi utca felől lezárták, a Honvéd utcánál csak kijárt földúton történik néha illegális közlekedés. A Szilassy utca alacsony kapacitású csomópontokkal rendelkezik: a Galcsek utcánál egy ötágú, nehezen belátható, jelzőtáblás forgalomszabályozású csomópont található, ahol a Szilassy utcát keresztező forgalomnak van elsőbbsége.

A Szilassy utca és a 2. sz. főút (dr. Csányi László krt.) csomópontja nem kiépített. A kanyarodó mozgások minden irányban megengedettek, de sem jelzőlámpás forgalomszabályozás, sem kanyarodó sávok nincsenek a csomópontban. A legközelebbi jelzőlámpák a Széchenyi utcánál, a Báthori Miklós utcánál és a Honvéd utcánál vannak.

A vasútállomás északkeleti oldalán jelenleg 143 db kiépített P+R férőhely áll a közlekedők rendelkezésére. Megközelítése a Telep utcáról nyíló Vasút utcán keresztül történik.

A Telep utca a Naszály utcával egyszerű csomóponttal, a Honvéd utcával pedig egy egyszerűsített körforgalmú csomóponttal rendelkezik.

A vasúti aluljáró délnyugati végpontjánál 36 kerékpár, északkeleti végpontjánál 32 kerékpár részére alkalmas tároló található, amelyek kihasználtsága kb. 180%, azaz majdnem kétszer ekkora kerékpártároló kapacitás lenne szükséges.

3.5.3.1 Közúti forgalmi adatok

Vác vasútállomás térségében részletes forgalomszámlálást végeztünk, ezek alapján a következő megállapítások tehetők:

- A meglévő P+R parkoló Szilassy utcai megközelítő útvonalán nem alakulnak ki torlódások, de a beláthatatlan csomópont balesetveszélyes.
- A Szilassy utca – Kosdi utca útvonalat sokan a Honvéd utcai torlódások elkerülése érdekében rövidítő útvonalként használják.
- A Telep utcában gyakoriak a torlódások, főképp a Naszály út miatt.
- A közlekedési anomáliák többségét az okozza, hogy a közlekedőknek nincs információja a P+R parkolók telítettségéről.

3.5.4 Közösségi közlekedés

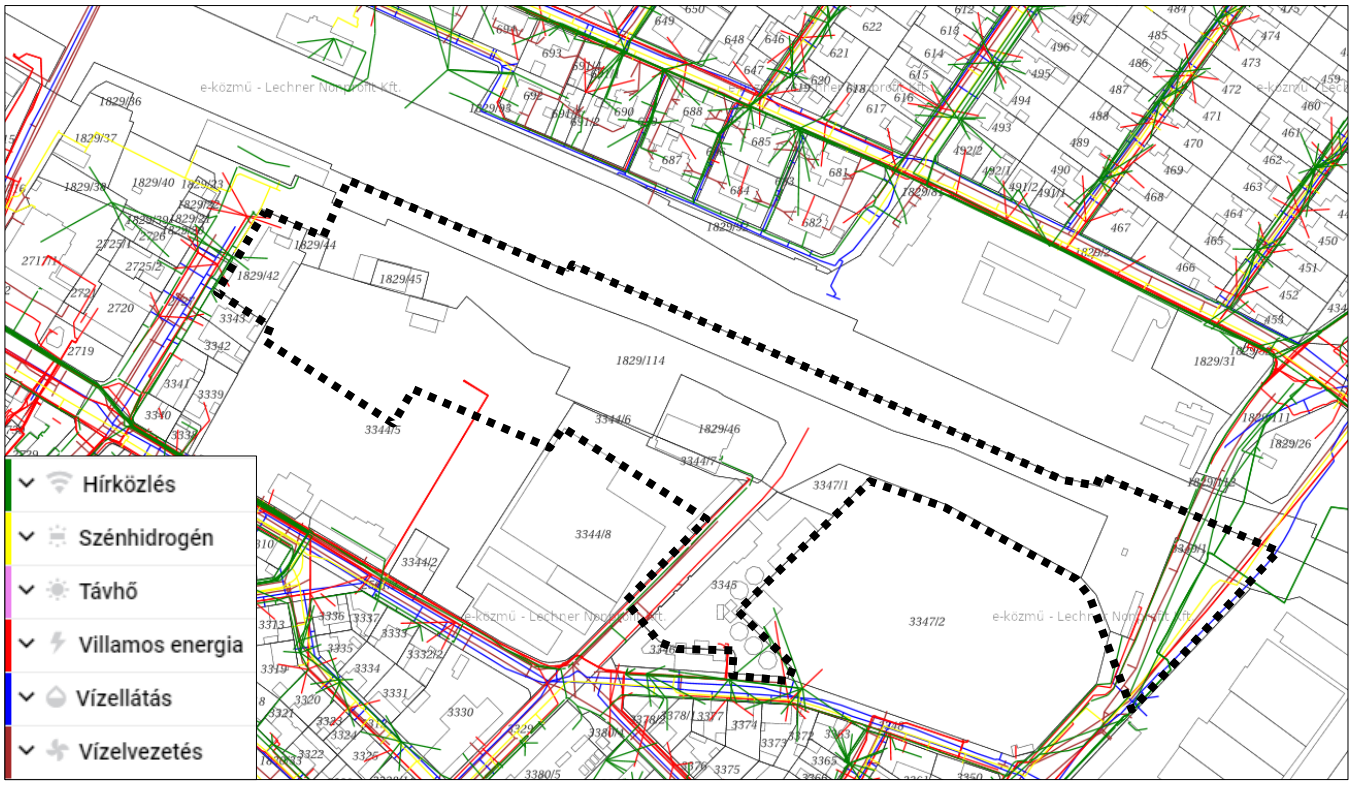
A Galcsek utca és a Naszály út csomópontjában található a váci autóbusz-állomás. Az autóbuszállomásról a vasúti aluljáróig a rágyaloglási távolság 350-400 méter közötti, ez már nagyobb távolság, mint amit egy kényelmesen használható intermodális csomópont jelentene.

A vasúti és közúti forgalmi adatokat elemezve kijelenthető, hogy Vác vasútállomás P+R és B+R parkolói is 100%-os kihasználtsággal üzemelnek, az állomás körüli porondfelületeket is rendszeresen beparkolják. A vasút vonzerejét jelentősen növelni fogja, ha az állomás gépjárművel való elérhetősége és az állomás területén való parkolás lehetősége javulni fog.

3.6 Közművesítés[2]

A következő közműszolgáltatók találhatóak a tervezési területen:

- DMRV Zrt.,
- OPUS TIGÁZ Gázhálózati Zrt.,
- Magyar Telekom Nyrt.,
- Antenna Hungária Zrt.,
- Invitel Zrt.,
- Digi Kft.,
- Elmű Kft.,
- Vác Önkormányzata,
- MÁV.



A terület közművesítettsége (*forrás: ekozmu.e-epites.hu*)

Az E-közmű rendszer MÁV adatokat nem tartalmaz, illetve az önkormányzati kezelésű csapadék csatornákat is csak önkormányzatoktól függően.

A digitális adatszolgáltatás alapján megállapítható, hogy a tervezési terület környezetében lévő közterületeken teljes a közművesítettség.

3.6.1 Vízellátás

Vác közműves vízellátását a DMRV Duna Menti Regionális Vízmű Zrt. biztosítja. A város vízellátása 100%-osnak tekinthető. Vác település a felszín alatti víz állapota szempontjából *fokozottan és kiemelten érzékeny* felszín alatti vízminőség védelmi területen fekvő település, „a felszín alatti vizek védelméről" alkotott *219/2004.* (VII. 21.) számú Korm. rendelet 2. számú melléklete, valamint *„a felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken lévő települések besorolásáról" szóló 27/2004. (XII. 25.) KvVM*

[2] *készült a „budapesti elővárosi vasútállomások és megállóhelyek elérhetőségének fejlesztése Vác állomás P+R, K+R, B+R és parkolóház telepítésének és a kapcsolódó közlekedési infrastruktúra fejlesztésének KONCEPCIÓTERVE" c. dokumentáció (Via Futura – Hellowood konzorcium 2022.06 30.), illetve a hatályos településrendezési tervekhez készült megalapozó vizsgálat felhasználásával*

rendelet melléklete alapján. Vác város vízellátó hálózata körvezetékes formában épült ki. A fővezetékek DN 400, DN 300, DN 250 mm-es átmérőkkel épültek ki.

3.6.2 Szennyvízhálózat

Vác város szennyvízelvezetését és tisztítását DMRV Duna Menti Regionális Vízmű Zrt. végzi. A szennyvíz-elvezetés szinte az egész városban megvalósult. A szennyvíztisztító-telep Vác város déli részén a 2. sz. főút és a Duna közötti területen helyezkedik el a Duna bal partján, védőtávolsága 300 méter. Vác szennyvízcsatorna hálózatának a befogadója a Váci szennyvíztisztító telep, mely biztosítja a keletkező szennyvizek fogadását és tisztítását. A tehermentesítés érdekében nagy jelentőségű a város csapadékvíz-gazdálkodásának bevezetése még annak ellenére is, hogy a szennyvíz- és csapadékvíz-hálózat elválasztott.

3.6.3 Csapadékvíz elvezetés

A burkolt útfelületek elterjedésével a nyílt árkos csapadékvíz-elvezetést felváltotta a zárt csapadékcsatorna-hálózat melynek hossza: 85 km. Elvétve azért még találhatók a városban nyílt árkos csapadékíz-elvezetők. A csapadékvíz-hálózat az önkormányzat tulajdonában van és a Váci Városfejlesztő Kft. végzi a fenntartását, üzemeltetését. A csapadékcsatornára a városban számos magánszemély és ipari egység kötött rá, mivel nem volt más lehetőség a szennyvíz elvezetésére. Ennek köszönhetően a csapadékcsatornák egy része szennyvizet is szállít. Vác város csapadék elvezetéséről a település területén vegyes rendszerű elvezető hálózat gondoskodik. Részét képezik a kisvízfolyások, árkok, valamint elsősorban a városközpont területén található zárt csapadékvíz csatornák.

3.6.4 Villamosenergia ellátás

Vác városát és annak közvetlen környékét a város északi oldalán üzemelő VÁC 120/35/20 kV-os táppont látja el. A belváros megtáplálása a VÁC ÉSZAK 35/10 kV-os városi transzformátorállomáson keresztül történik. A belvárosi fogyasztói kört jelenleg alapvetően 10 kV-os kábelhálózat táplálja.

3.6.5 Földgázellátás

Vác városában a hő-ellátás – főzés, fűtés, meleg-víz előállítás – nagyrészt vezetékes földgázellátással történik. Vác város földgáz-ellátása teljesnek tekinthető. Az ingatlanok kis hányadának hőenergia ellátásánál még mindig jelen van a palackos PB-gáz, villamosenergia, illetve hagyományos tüzelőanyag. Vác város gázhálózatának üzemeltetője a TIGÁZ Zrt. Vác város gázellátása 6/3 bar-os gázfogadókon és nyomásszabályozókon keresztül a közép és kisnyomású hálózatokon történik.

3.6.6 Elektronikus hírközlés

Vác város távbeszélő hálózati ellátását az INVITEL Szolgáltató Rt biztosítja. A váci fogyasztók 27-es hívószámon csatlakozhatnak az országos rendszerhez. A VÁCI Távközlési Központ kiinduló távközlési vezetékek a központi belterületen alépítményi és földkábeles hálózatokkal, míg a település többi részén földkábeles és kábeles kitáplálású, szigetelt légvezetékes hálózatokkal épültek ki. Vác város mobil távközlési ellátás szempontjából lefedettnek tekinthető.

3.7 Környezetvédelem

A vizsgált terület talaját főként folyóvízi agyag, aleurit, homok és kavics alkotja.

Vác város a fokozottan érzékeny **felszín alatti vízminőség** védelmi területen fekvő település (*27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet*). *„Magyarország vízgyűjtő-gazdálkodási tervéről szóló" 1042/2012.(II.23.) Kormányhatározat* alapján a Vác területét több **felszín alatti víztest** érinti. A vizsgált terület nem érint vízbázis védőövezetet. A vizsgált terület talajvíz szintje 2-4 méter között ingadozik.

Levegőtisztaság-védelmi szempontból Vác a Budapest és Környéke Légszennyezettségi Agglomeráció területén helyezkedik el. A légszennyezettségi agglomerációk és zónák kijelöléséről szóló *4/2002.(X.7.) KvVM rendelet* meghatározása szerint Vác területe a 1. számú légszennyezettségi zónába tartozik. A terület részletes vizsgálatához nem áll rendelkezésre lokális levegőtisztaság mérési adat. A terület tágabb környezetében az Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat (OLM) üzemeltet mérőállomást (Csányi krt.), melynek 2022. 09. 13.-én mért adatai alapján a levegőminőség kiváló/jó minősítést kapott. A tervezési terület levegőtisztaságára elsősorban a közlekedési eredetű légszennyezés, illetve a terület viszonylag alacsony zöldfelületi borítottsága van negatív hatással.

A tervezési területen a **zaj- és rezgésterhelés** mértéke a vasúti közlekedés miatt jelentős, azonban a terület funkciója miatt ez nem okoz konfliktust. A tervezési területen a vasúti közlekedésből eredő zaj átlagosan 50-75 decibel. A terület közvetlen környezetében üzemi zajterhelés nem tapasztalható. A területen tervezett új közlekedési infrastruktúra fejlesztések hatásaival is számolni kell, amelyek megnövelhetik a terület zaj- és rezgésterhelését.

A *9/2019. (VI.14.) MvM rendelet – a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról* – 9. melléklete szerint Vácot, és így a tervezési területet **földtani veszélyforrás** terület övezete érinti, azonban a tervezési területen a Bányakapitányság nem tart nyilván ilyen veszélyforrást, csupán felületi és vonalas erózióval érintett területet jelöl. A tervezési területen alábányászott területek, barlangok, pincék, csúszás-süllyedésveszélyes területek nem találhatók.

A *9/2019. (VI.14.) MvM rendelet 8. mellékletében* rögzített rendszeresen **belvíz**járta területek övezete nem érinti Vác területét, így a tervezési területet sem. Mélyfekvésű területek, árvízveszély, árvízveszélyes területek a vizsgált területen nincsenek.

Magyarország **földrengés-veszélyeztetettség**i térképe a valószínűségi módszer alapján készült. Az adatok alapján Vác település területén 1,1-1,3 m/s^2 a maximális horizontális gyorsulás (PGA) értéke. Ezzel a közepesen aktív területnek minősülő magyarországi értékek közel átlagát mutatja.

4 A MÓDOSÍTÁS SORÁN ELÉRENDŐ CÉLOK ÖSSZEFOGLALÁSA

4.1 1. sz. tervezési terület – P+R, B+R, K+R parkolók és parkolóház fejlesztése[3]

Az elmúlt évtizedekben lezajlott szuburbanizációs folyamat, valamint a Közép-Magyarországi régió gazdasági fejlődésének eredményeképp a budapesti agglomeráció lélekszámában ugrásszerű növekedés ment végbe, mely a mobilitási igényeket növeli, ezen belül is leginkább az agglomerációs települések és a Főváros közötti napi ingázási igény is nőtt.

A Közép-Magyarországi régió és ezen belül Budapest közúti közlekedési hálózata a növekvő forgalmi igényeket nem képes kiszolgálni, a kapacitáshatáron felüli forgalmi terhelés igen jelentős környezetvédelmi és életminőség-romlási problémákat okoz. A fent nevezett problémák miatt Magyarország elkötelezett a közútinál lényegesen kedvezőbb környezetvédelmi terhelést okozó kötöttpályás közlekedés fejlesztése mellett.

Az elővárosi vasútvonalak fejlesztése megkezdődött, azonban az agglomerációs modal split javítása, a környezetbarát közlekedési módok népszerűségének és használhatóságának növelése számos további kiegészítő intézkedést is igényel. E célkitűzést szolgálja, hogy a Kormány *a budapesti agglomeráció közlekedési módváltását elősegítő elővárosi vasútállomások és megállóhelyek elérhetőségének, valamint személygépjármű-parkoló és kerékpártároló létesítményeinek fejlesztéséről szóló 1652/2020. (X. 9.) Kormányhatározatban* a fővárosi agglomeráció és Budapest városcentruma közötti rendszeres helyközi hivatásforgalom során az egyéb gépjárműközlekedés kedvezőtlenül magas arányának csökkentése és Budapest közúthálózatának tehermentesítése érdekében a kombinált közlekedési módok lehetőségeit fejlesztő intézkedésekről döntött.

Az intézkedések keretében 48 db vasútállomás és megállóhely térségében zajlik tervezés, melynek eredményeként nagyságrendileg 3000 új P+R férőhely és 2000 új kerékpárhely kialakítására, valamint a vasútra ráhordó különböző közlekedési eszközök és buszjáratok közlekedését elősegítő infrastruktúra-fejlesztésekre vonatkozó tervek készülnek.

4.1.1 A fejlesztés megvalósításának általános célkitűzései

- klímavédelem
- integrált, hierarchikus közlekedési rendszer fejlesztése, az egyéni gépjárműhasználat részarányának csökkentése, módváltás ösztönzése
- fenntartható életforma ösztönzése Vácott és a környékbeli településeken
- Európai Uniós források megszerzésére alkalmas vasútfejlesztések társadalmi támogatottságának növelése

Projektspecifikus célok

- utazási idő csökkentése, időnyereség az embereknek, elsősorban a Vác-Budapest viszonylatú közlekedésben való ingázás feltételeinek javítása
- Budapest és Vác közötti meglévő közúti kapcsolatok működőképessége az ingázási igények növekedése ellenére ne romoljon tovább
- Budapest közúti forgalomcsillapítása

4.1.2 A fejlesztést befolyásoló tényezők

Vác város Önkormányzatának fejlesztési elképzelései között a jelen projektet két tényező befolyásolja alapvetően:

[3] *készült a „budapesti elővárosi vasútállomások és megállóhelyek elérhetőségének fejlesztése Vác állomás P+R, K+R, B+R és parkolóház telepítésének és a kapcsolódó közlekedési infrastruktúra fejlesztésének KONCEPCIÓTERVE" c. dokumentáció felhasználásával (Via Futura – Hellowood konzorcium 2022.06.30.)*

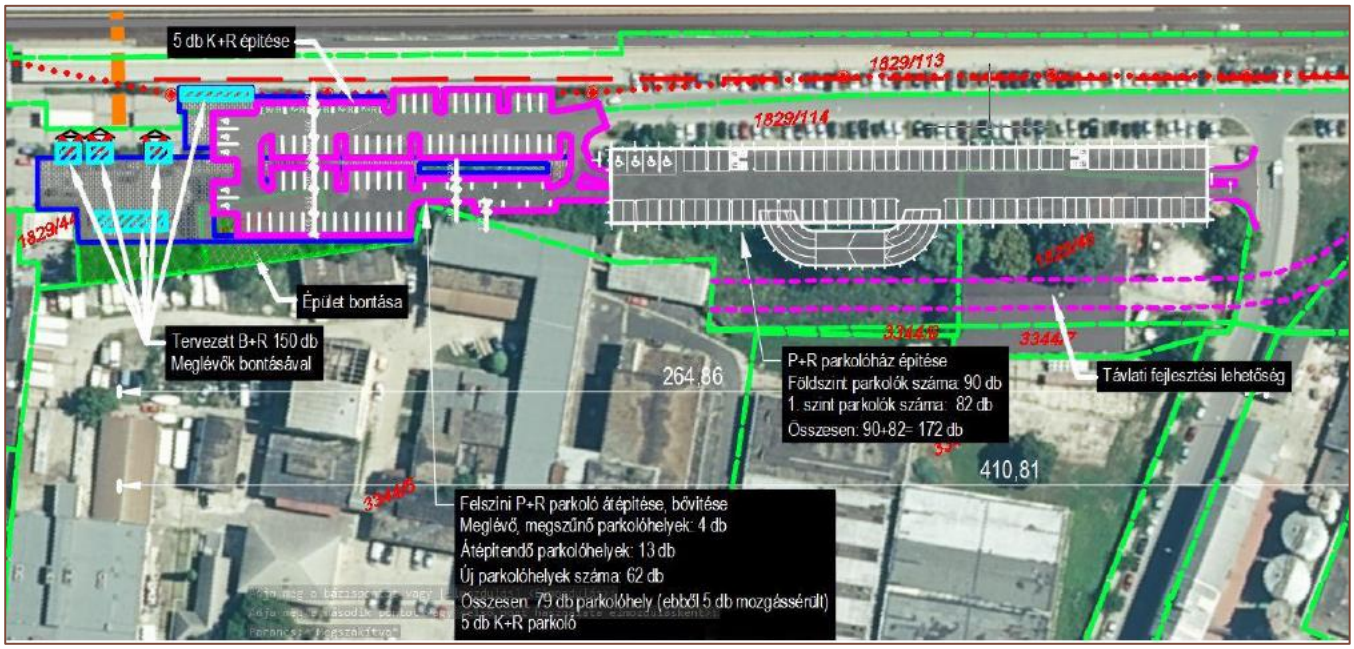
1) Az egykori kötöttárugyár gyártelepére javasolják a váci autóbuszállomást áthelyezni
2) A vasúttal párhuzamos útvonal kiépítését javasolják Vác és Vác-Alsóváros állomások között.

Ezek a fejlesztések az NKK megbízásából zajló tervezésnek nem képezik részét, a munka során azonban olyan tervek készülnek, amelyek ezen célkitűzések mentén továbbfejleszthetőek lesznek, jelen tanulmányterv pedig a hatályos rendezési tervek módosítását előkészítendően ezen tényezőkkel is foglalkozik.

4.1.3 A közlekedési koncepcióterv

A váci vasútállomás melletti P+R fejlesztés tervezése során több lehetséges verzió is megvizsgálásra került, mind a vasút északi, mind déli oldalán. A déli oldalon összesen három változat került szóba, köztük egy Fszt. + egyszintes parkolóház elhelyezése kisajátítás nélkül a 1829/114 hrsz.-ú telken, a szórakozóhely és a volt kötöttárugyár között, egy Fszt. + kétszintes parkolóház kialakítása ugyanezen a helyen, csökkentett szélességgel, kisajátítás nélkül, valamint egy Fszt. + egyszintes parkolóház elhelyezése a meglévő szórakozóhely telkének kisajátításával.

A választás az utóbbi verzióra esett, tekintettel arra, hogy a kívánt többlet parkolómennyiség így biztosítható amellett, hogy az önkormányzat jövőbeni – buszpályaudvart érintő – fejlesztési elképzelései is megvalósíthatóak.



3.verzió – Fszt. + egyszintes parkolóház és felszíni P+R fejlesztés koncepcióterve

4.1.4 A közlekedési infrastruktúra fejlesztésének alapelvei

Vác állomáson a felszíni P+R parkolóhelyek kialakítása az alábbiak szerint tervezendő:

- a parkolóhelyi kiszolgáló utak aszfaltburkolatot kapnak
- a parkoló beállások szürke színű térkőburkolattal építendők, amennyiben a környezetvédelmi előírásokkal nem ellenkezik, úgy hidraulikus kötőanyag nélküli, vízáteresztő útalappal (mechanikai stabilizáció); a felállóhelyek elválasztása egy vörös színű térkősorral készül
- a fejlesztéssel érintett területen a MÁV kerékpártároló pavilonjai elbontandók, helyette a 48 projekthelyszínen egységes arculatú, „BKK-stílusú" típus-kerékpártárolók építendők, a fejlesztéssel nem érintett területen álló kerékpártárolók és támaszok megmaradnak
- a parkolóhelyek árnyékolását általános esetben fák ültetésével kell biztosítani, tekintetbe véve a (kora)-délutáni órákban jellemző benapozási irányt
- a környezetet alakító további eszközöket (pl. hulladékgyűjtők, pollerek, növényzet, utcabútorok, stb.) a felvételi épület környékén már megvalósult állapothoz, illetve a 70. sz. vasútvonal más állomásaihoz igazodó módon kell megtervezni.

A környezeti hatások vizsgálatára az engedélyezési tervi dokumentációban kerül sor.

Parkolóház

A kiválasztott verzióban idegenterületérintettség van, a tervezett kialakítás a meglévő felszíni parkolókat a legcsekélyebb mértékben érinti, illetve jól kihasználja a parkolók és a magáningatlanok közötti rendezetlen területeket.

A tervezett parkolóház 1 szintes, **a földszinten 90**, az **első szinten 82 db parkolóhelyet** biztosít. A parkolóházat, a MÁV Zrt-vel folytatott egyeztetések alapján a felvételi épülettől kissé távol, azonban még a megfelelő rágyaloglási távolságon belül helyeztük el. A parkolóház megközelítése a Szilassy utcából történik, kétirányú forgalmi rend mellett.

Felszíni P+R, K+R és egyéb parkolóhelyek

A meglévő parkolók és a magáningatlanok között jelenleg rendezetlen területek találhatók, melyet az ingázók jelenleg is P+R parkolóként használnak. A javaslat alapján ezeket a területeket rendezni szükséges, további megfelelő szolgáltatási szintű felszíni P+R parkolókkal kiépítve. A maximális területkihasználás és kapacitás érdekében a tervezett parkolóház és a felvételi épület közötti meglévő parkolókat át kell építeni.

A vasút déli oldalán a megmaradó 186 db parkoló mellett a kapacitás **további 79 db felszíni parkolóval és 170 db parkolóházban biztosított parkolóval bővül.** Így összesen, az É-i oldalt is figyelembe véve 574 db P+R parkoló áll majd rendelkezésre. K+R céljára az aluljáróhoz legközelebb elhelyezkedő párhuzamos parkolókat javasoljuk kijelölni.

A meglévő B+R tárolókat el kell bontani, helyükre a Megrendelő NKK által kiírt típusterv szerinti tárolókat kell elhelyezni. A déli oldalon jelenleg 36 db kerékpár tárolására van lehetőség, ezek helyére **három 20 férőhelyes B+R-t** kell elhelyezni. A tervezett térkő burkolaton **további 30 és 60 db kerékpár tárolására alkalmas B+R** elhelyezését tervezik.

Tervezett férőhely bővítések									
Meglévő		*Bontandó*		*Tervezett*		*Kapacitás növekedés*		*Fejlesztés után összesen*	
P+R	*B+R*	*P+R*	*B+R*	*P+R*	*B+R*	*P+R*	*B+R*	*P+R*	*B+R*
346	68	4	68	Parkolóház: 170 db Felszíni: 62 db	0 220	232	152	574	220

4.1.5 Ütemezhetőség

A jelen projekt kivitelezése alapvetően egy ütemben történhet. A parkolóház kivitelezése során legfeljebb 70 parkoló lezárása szükséges.

4.1.6 Építészeti koncepció

Általános esetben egy 2000-4000 m^2 alapterületű parkolóház nem ad hozzá a településképhez, autópályák, repülőterek mellett már megszokott látványt nyújtanak, azonban jelen esetben családi házak mellett, vagy városközpontokban létesülnének a parkolólemezek.

A kiválasztott központi motívum egy olyan természeti előkép, amely mindenhol jelen van, szorosan kapcsolódik az utazás élményéhez, vertikális elemekből építkezik, egyszerre szabályos, ugyanakkor változatos. Hosszan elnyúlik, de nem unalmas, árnyékol és megvéd.

A szerkezeti falpillérek fatörzsek absztrakciói, amelyek raszterben kiosztva, változó (ugyanakkor ismétlődő) alakzattal út menti fasor képét idézik. Fontos szempont volt, hogy a használók, a városi emberek számára egy könnyedén érthető és befogadható épített környezet jöjjön létre.

A fatörzsek változatossága, az előtető töredezett vonala oldja a több mint 140m-es homlokzatot, az előtető kinyúlása védi a járdán gyaloglókat, és védi magát a szerkezetet, árnyékot ad a parkoló autók

számára. A kinyúló párkányokon, előtetőkön telepített növényzettel együtt egy átmeneti tér alakul ki város és funkcionális létesítmény között.

A tervezési kiírásban megfogalmazott könnyűszerkezetes építési technológia gazdaságos, valamint előregyárthatósága okán rövidebb helyszíni kivitelezési időt vesz igénybe. A Hello Wood Zrt. elkötelezett a fenttartható technológiák mellett, így szeretne javaslatot tenni, hogy svájci, svéd, dán és német példák után Magyarországon is épüljenek faszerkezetű (CLT) parkolóházak. A tervezési koncepcióban kitérnek a faszerkezetek karbonlábnyom vizsgálatára, valamint megoldási lehetőségeket kínálnak a jövőben elterjedő megújuló energiatermelő rendszerek kiépítésére.

Az építészeti megjelenés tekintetében olyan feladattal áll szembe a tervező, hogy öt különböző városi környezetbe lehessen az épületeket integrálni. Az épített környezethez, ami városonként nagyon változatos: ipari, későmodern, műemléki, akár természeti, hagyományos építészeti eszközökkel nem lehet minden tekintetben kielégítően igazodni, ezért egy minden helyen jelen lévő, közérthető motívum megtalálása volt a cél.

Szerkezeti és akár építészeti szempont egy moduláris rendszer létrehozása, amely minden helyszínen jól adaptálható, az előregyártás és kivitelezés idejét megrövidíti és anyagrendelési, költség oldalról is előnyös.

Parkolóház látványterve (készítette: Hellowood Kft)

A tervezett épület egy része jelenleg beépítésre nem szánt területre esik. A koncepcióban meghatározott beépítési paraméterek nem felelnek meg a jelenlegi övezeti besorolásnak, ezért szükséges a terület más övezetbe történő sorolása. Az alábbi táblázatban szereplő beépítési mutatók a javasolt telekméret alapján lettek számítva.

Tervezett parkolólemez beépítési paraméterei	
Hrsz.:	-
Tervezett telek területe:	4154 m^2
Funkció:	parkolólemez
Bruttó terület:	2838,93 m^2
Bruttó 1. emeleti terület:	2143,04 m^2
Beépítettség:	68,3 %

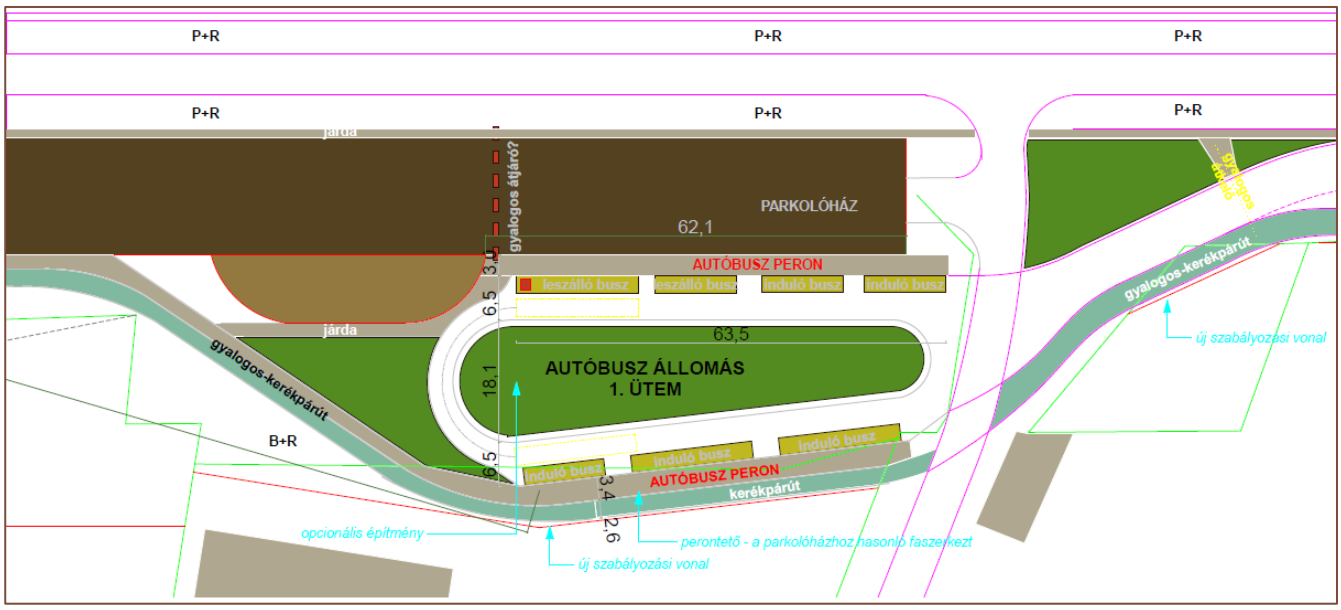
Szintterületi mutató:	1,19 m²/m²
Zöldfelület:	19,4 %
Épületmagasság:	4,45 m
Oldalkert:	5,00 m
Előkert:	-
Hátsókert:	-

4.2 2. sz. tervezési terület - VOLÁN új buszpályaudvarának területkijelölése

A tervezés során figyelembe vételre került a meglévő, Zrínyi Miklós utcai autóbuszpályaudvar távlati vasútállomás mellé történő áthelyezése is. Habár e fejlesztés hosszútávon hozzájárul a vasútállomás intermodális csomóponttá alakulásához, valamint a vasút és buszjáratok közötti átszállási idő csökkentéséhez, jelenleg mégsem része az 1. sz. területen tervezett P+R fejlesztési projektnek. Ennek okán az **1. sz. terület fejlesztéséhez kapcsolódóan, de attól függetlenül**, önkormányzati kérésre került bele a tanulmánytervbe.

A tervezett új autóbuszpályaudvar vasútállomás mellé helyezését mind a hatályos szerkezeti terv, mind a hatályos építési szabályzat tartalmazza. A hatályos HÉSZ a volt kötöttárugyár északi részén, a Széchenyi utca sarkához közel, többszintes területfelhasználással jelöli ki a majdani buszpályaudvar helyét. Az akkori elképzeléseket leképező szabályozási terv a tervezett buszpályaudvar területét elsősorban egy a felszín alatti busztárolás lehetőséget megteremtő építési övezetbe sorolja. A -1 szinten megépülő buszpályaudvart felszín alatti gyűjtőútszakaszon keresztül lehetett volna megközelíteni, a gyalogos elsőbbségűvé alakuló Széchenyi utca alatt. Ezen fejlesztési javaslat időközben aktualitásukat vesztette, az önkormányzat a buszpályaudvart ma már inkább az egykori gyár terültén, a P+R sáv és parkolóház mögött a felszínen képzeli el.

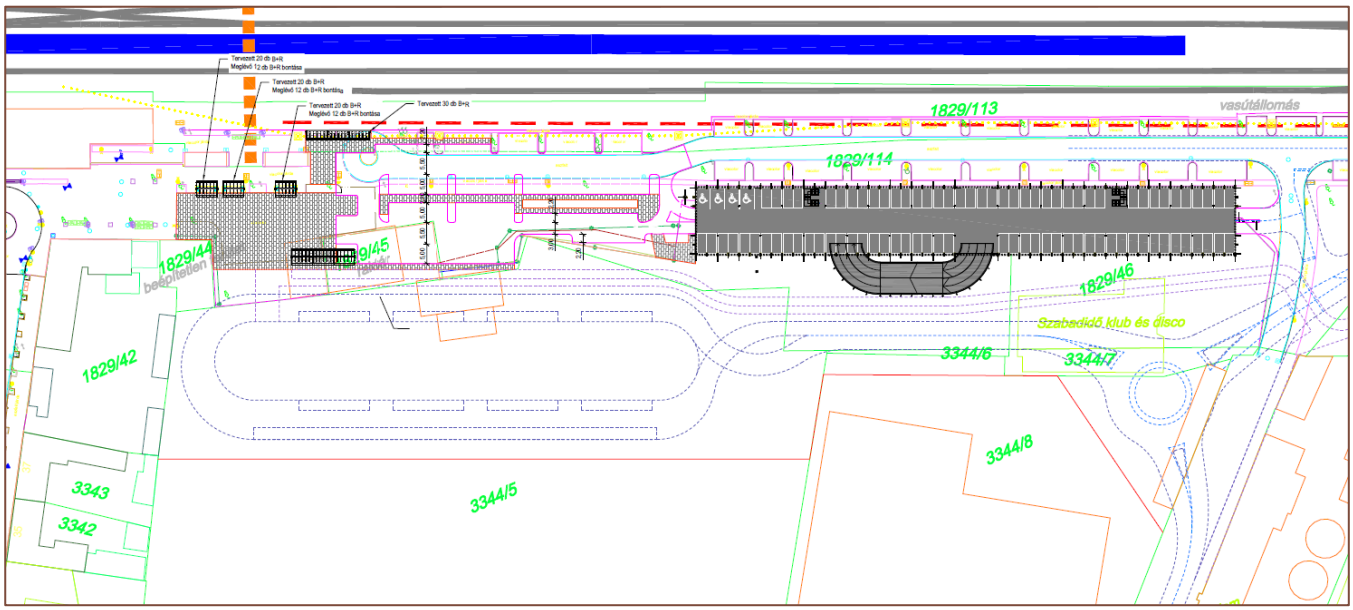
Az új terület a váci Önkormányzat főépítész irodája és a műszaki osztály közös elképzelése szerint került kijelölésre, a VOLÁN Zrt. előzetes területigényének figyelembevételével. A területkijelölés során a tervezett új parkolóház mögötti területre esett a választás, tekintve, hogy a hatályos SZT ezen a területen kizárólag gépjárműtárolásra szolgáló övezetet jelölt ki, mely a parkolóház területének feljebb kerülésével okafogyottá válik, a keskeny, ék alakú terület pedig így új funkciót kaphatna, minimalizálva ezzel az új területek igénybevételét.



Tervezett buszpályaudvar sematikus terve (Forrás: váci Önkormányzat)

A fenti javaslaton kívül a Via Futura közlekedéstervező Kft. is készített egy lehetséges verziót a buszpályaudvar elhelyezésére, mely az új buszfordulót a meglévő vasútállomáshoz és aluljáróhoz

közelebb, a tömb északnyugati részébe helyezi. Ez utóbbi koncepciót a VOLÁN Zrt. is támogatta az egyeztetések során. A javaslat hosszútávon inkább működőképes lehet, a terület megközelíthetősége azonban szintén a Szilassy utca felől lenne csak lehetséges, melyhez az érintett magántelkek kisajátítása válik szükségessé.



Via Futura javaslata a buszpályaudvar elhelyezésére

A beépítési terv mindkét fenti verziót feltünteti (I. és II. ütemként), a szabályozási koncepcióban felvázolt szabályozási terv módosító javaslat pedig az érintett területen lévő, a buszpályaudvar elhelyezésére szolgáló övezetet úgy jelöli ki (illetve módosítja), hogy egyik lehetséges kialakítás se lehetetlenüljön el a jövőben.

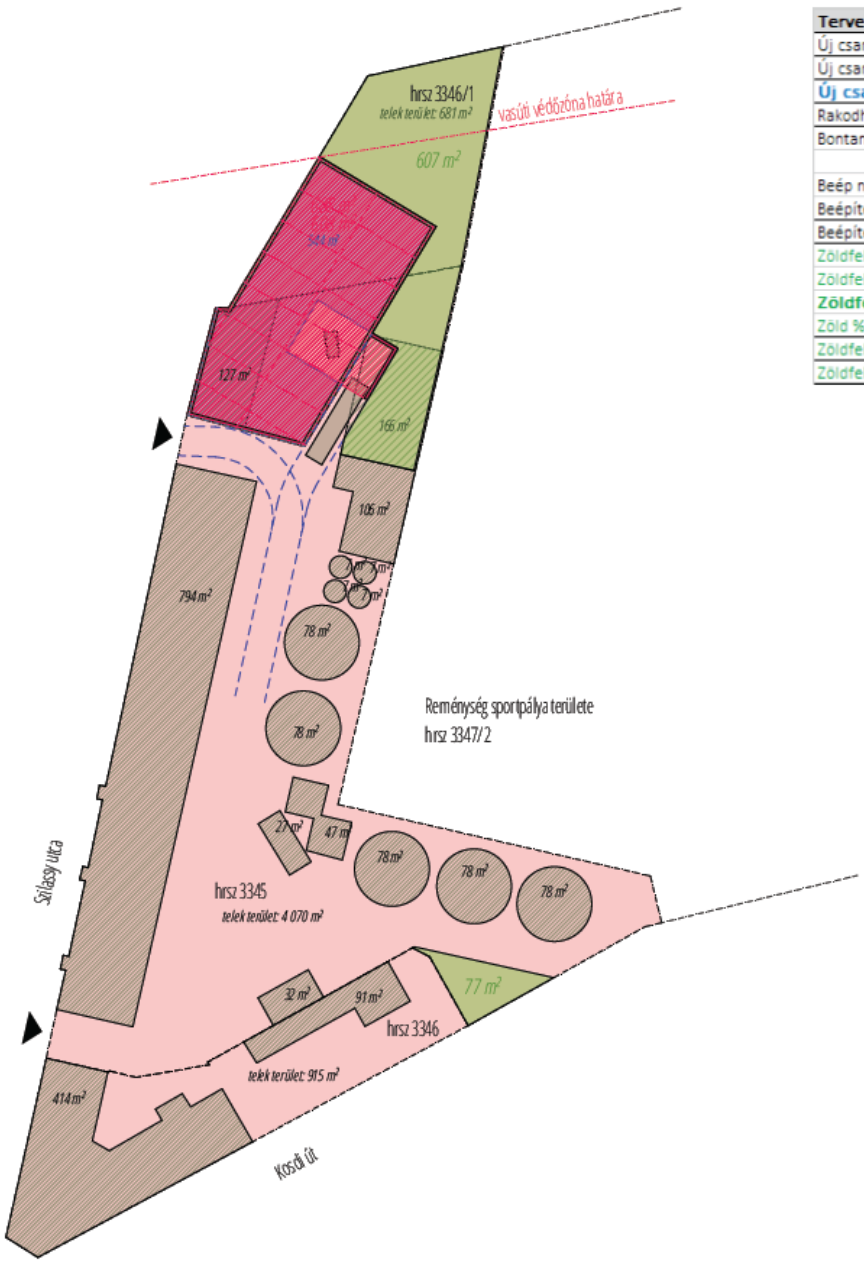
4.3 3. sz. tervezési terület - Váci Malom Kft. telkén tervezett fejlesztés

A Váci Malom Kft. a Szilassy utcai telephelyének északi részén új csarnoképület felépítését tervezi. A hatályos földhivatali adatszolgáltatásban jelenleg még két helyrajzi számon szereplő területet a tulajdonos már összevonta. Az északi telekrész jelenleg beépítetlen, a fejlesztés részben ezen a területen tervezett.

A tulajdonos a telek geometriai adottságainak figyelembe vétele mellett hézagosan zártsorú beépítési módban szeretné elhelyezni az új épületet, tekintve, hogy a telek igen keskeny és a hatályos, szabadonálló építési övezetben az elő- oldal- és hátsókert megtartása mellett a fejlesztés nem lenne rentábilis.

Az épület elhelyezésével kapcsolatban a fentiek mellett fontos szempont a minimális zöldfelületi mutató kérdése, melyet – az illetékes építési hatósággal egyeztetve – úgy kell biztosítani a beruházás során, hogy a jelenlegi, több, mint 10 éve kialakult állapot tovább ne romoljon. Ennek megfelelően, az ingatlanon jelenleg meglévő 579 m^2 zöldfelületet az új épület felépülése után is biztosítani kell. Ehhez a tulajdonos a meglévő épületállomány egy részét elbontaná, mely lehetőséget adhat számára az egyéb jövőbeni fejlesztések megvalósítására is.

Az új épület elhelyezésére építész bevonásával több beépítési verzió is készült, melyek közül – a főépítész irodával való egyeztetés után – az alábbi *(„E" jelű)* beépítési koncepció kerülhet majd továbbtervezésre:



Tervezett állapot:	"E.1"
Új csarnok beépítettség:	688
Új csarnok hasznos alapterület:	608
Új csarnok rakodható terület:	**544**
Rakodható terület / Beépített terület	79%
Bontandó:	-166
	-127,17
Beép növekmény:	394,83
Beépítettség:	2134
Beépítési %:	45%
Zöldfelület 1	607
Zöldfelület 2	77
Zöldfelület összesen	684
Zöld %:	14,40%
Zöldfelület növekmény	3,00
Zöldfelület növekmény	0,06%

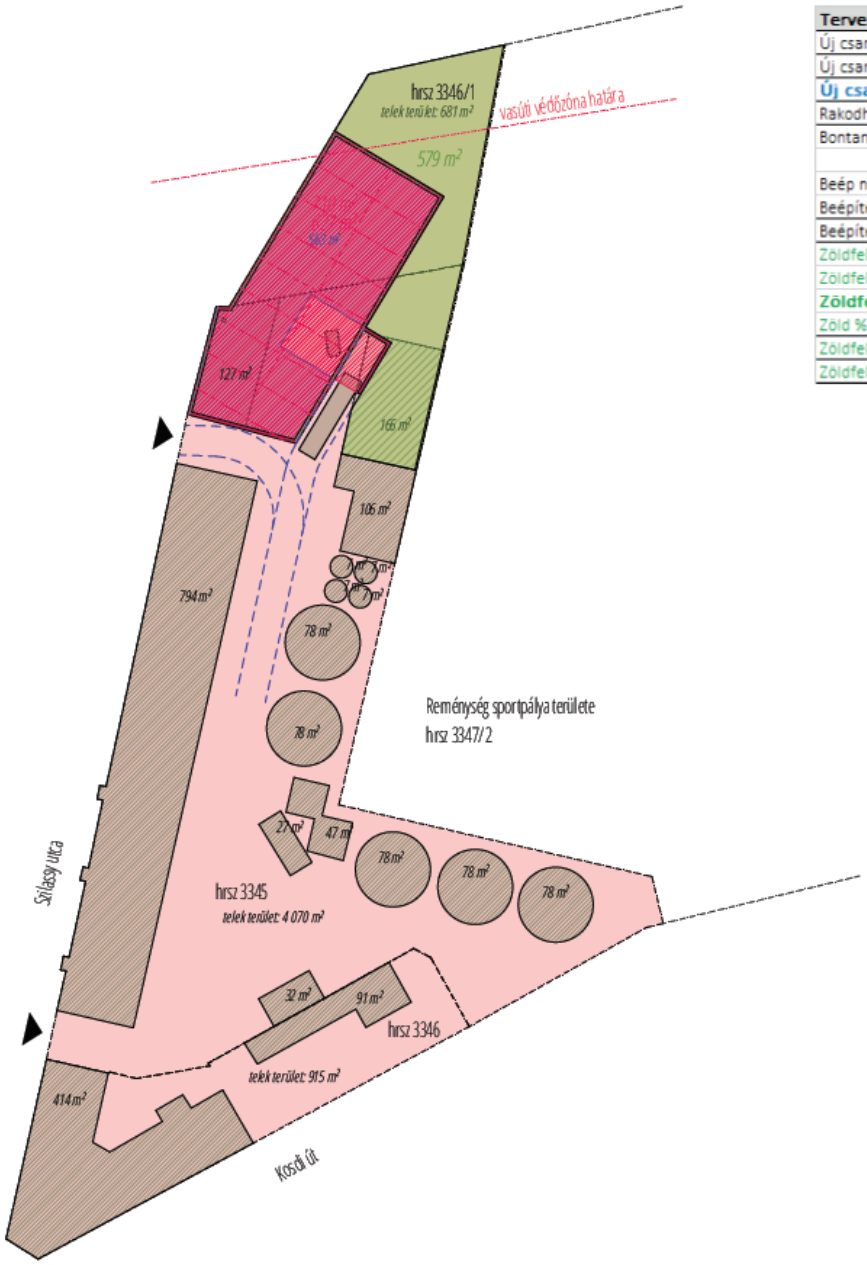
Beépítési vázlatok_2022 10 06_BAHCS "E.1"

Az új csarnoképület a koncepció szerint az utcavonalon álló meglévő épületekkel egyvonalban kerülne elhelyezésre a szomszédos sportpálya felé nagyobb zöldfelületet hagyva. A területre történő ki- és beközlekedés a Szilassy utca felől, meglévő gépjármű behajtón keresztül történik majd.

A fejlesztéssel a telephely kamionforgalma várhatóan nem nő, ez jelenleg nagyjából évi 700 tehergépjármű, mely nem napi szinten, hanem időszakosan közlekedik csak a területen.

Az „*E.1" jelű* beépítési verzióban az épület elhelyezése után megmaradó zöldfelület mérete 684 m², mely meghaladja az építési hatósággal előzetesen leegyeztetett építés előtti mértéket.

Ennek okán a beépítési koncepcióhoz készült egy módosított tervjavaslat is *(ld. következő oldal – E.2 jelű verzió)*, melyen a tervezett zöldfelület mérete a megengedett mértékig lecsökken (579 m²) a tervezett csarnoképület javára. Ebben a verzióban az épület északi sarka kis mértékben benyúlik a vasút 50 méteres védőzónájába, melyet az építési engedélyezés során a MÁV-val előzetesen egyeztetni szükséges. A koncepcióban szereplő két vázlat között, a zöldfelület méretét leszámítva érdemi eltérés nincs.



Tervezett állapot:	"E.2"
Új csarnok beépítettség:	710
Új csarnok hasznos alapterület:	627
Új csarnok rakodható terület:	**563**
Rakodható terület / Beépített terület	79%
Bontandó:	-166
	-127,17
Beép növekmény:	416,83
Beépítettség:	2156
Beépítési %:	45%
Zöldfelület 1	579
Zöldfelület 2	0
Zöldfelület összesen	579
Zöld %:	12,19%
Zöldfelület növekmény	0,15
Zöldfelület növekmény	0,00%

Beépítési vázlatok_2022 10 06_BAHCS "E.2"

Tervezett csarnoképület a Szilassy utca felől

Tervezett csarnoképület a szomszédos sportpálya felől

5 BEÉPÍTÉSI TERV

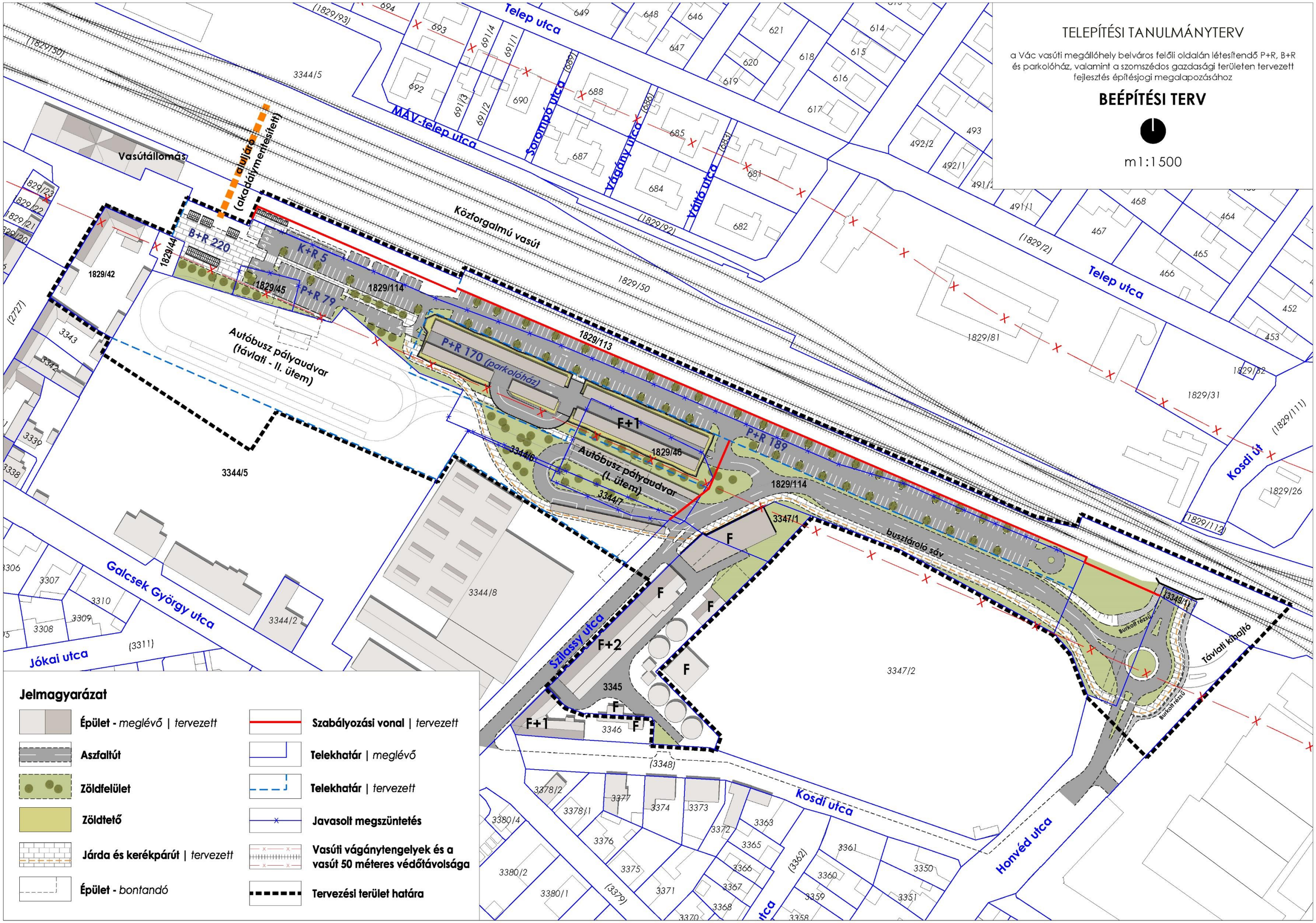
A beépítési terv a fent megnevezett három fejlesztési javaslatot egy rajzon, a szükséges infrastruktúrafejlesztéssel együtt ábrázolja:

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

a Vác vasúti megállóhely belváros felőli oldalán létesítendő P+R, B+R és parkolóház, valamint a szomszédos gazdasági területen tervezett fejlesztés építésjogi megalapozásához

BEÉPÍTÉSI TERV

m1:1500



Jelmagyarázat

- **Épület** - *meglévő* | *tervezett*
- **Aszfaltút**
- **Zöldfelület**
- **Zöldtető**
- **Járda és kerékpárút** | *tervezett*
- **Épület** - *bontandó*
- **Szabályozási vonal** | *tervezett*
- **Telekhatár** | *meglévő*
- **Telekhatár** | *tervezett*
- **Javasolt megszüntetés**
- **Vasúti vágánytengelyek és a vasút 50 méteres védőtávolsága**
- **Tervezési terület határa**

6 SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

6.1 1. sz. tervezési terület

A P+R fejlesztés megvalósíthatóságához a tervezett parkolóház területét – mely jelenleg közúti övezetben van – építési övezetbe szükséges sorolni.
A hatályos HÉSZ a vasút mentén a gépjárműtárolás céljára a **Vt-14d** jelű építési övezetet jelölte ki, melynek paramétereit az alábbiak szerint szükséges módosítani:

Az építési övezet		Az építési telek							Megengedett	
Övezeti jel	A beépítés módja	A kialakítható új telek legkisebb telekterülete (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)
Vt-14d	**Z**	**2000**	-	-	85	85	2,4	10	**3,5**	**7,5**

Az építési övezet határa az építészeti adatszolgáltatásban szereplő tervezett telekhatárnak megfelelően módosul, ezzel egyidőben korrigálásra kerül a meglévő és tervezett P+R parkolóövezet és a **KÖk** jelű vasúti övezet határa is. Új övezetként, **KÖu-P** jelű parkolási övezetbe kerül a teljes P+R terület, a kijelölt építési helyek és felszín alatti szabályozási vonalak törlésre kerülnek.
Érdemes megjegyezni, hogy jelenleg zajlik Vác Város hatályos településrendezési tervinek felülvizsgálata és módosítása, mely a környéken számos módosítást tartalmaz. Jelen szabályozási javaslat *(pl. a KÖu-P övezet kijelölése, gyűjtőúthálózat)* már e módosítások figyelembevételével készül.

6.2 2. sz. tervezési terület

A hatályos HÉSZ-ben busztárolás céljára kijelölt két övezet közül a **Vt-14c** jelű törlésre kerül, módosított előírásokkal és paraméterekkel megmarad a **Vt-14b** jelű övezet, melynek határa a 4.2.2 fejezetben bemutatott területigényeknek megfelelően módosul.

Törlésre kerülnek a felszín alatti és feletti építési helyek, valamint a felszín alatti szabályozási vonalak is.

Vt-14b jelű építési övezet előírásai az alábbiak szerint módosulnak:

> *„**40. §** (5) A **Vt-14b** jelű építési övezet elsődlegesen autóbusz-végállomás, valamint az annak működését biztosító építmények elhelyezésére szolgál, emellett a területen az autóbusz-végállomás használóit kiszolgáló kereskedelmi- szolgáltató- és vendéglátó funkciójú építmény is elhelyezhető."*

Az építési övezet		Az építési telek							Megengedett	
Övezeti jel	A beépítés módja	A kialakítható új telek legkisebb telekterülete (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)
Vt-14b	Z	4000	-	-	80	**80**	2,4	10	**3,5**	**7,5**

6.3 3. sz. tervezési terület

A hatályos terven kijelölt Gksz-7 jelű építési övezet **Gksz-7a** övezetre módosul, melyben a beépítés módja zártsorú. A módosítás során a zöldfelületi mutató minimálisan előírt mértéke 20 %-ra csökken.

Az építési övezet		**Az építési telek**							**Megengedett**	
Övezeti jel	A beépítés módja	A kialakítható új telek legkisebb telekterülete (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)
Gksz-7a	**Z**	2000	20	40	50	65	1,5	**20**	4,5	10,5

A HÉSZ-be az építési övezetre vonatkozóan az alábbi kiegészítések kerülnek be:

„43. § [Kereskedelmi, szolgáltató terület]

*[…] (4a) A **Gksz-7a** jelű építési övezet zártsorú, utcavonalon álló beépítésű, ahol az épületközök az épületek legkisebb egymástól való távolságára vonatkozó általános előírásokra vonatkozó szabályok szerint létesíthetők.*

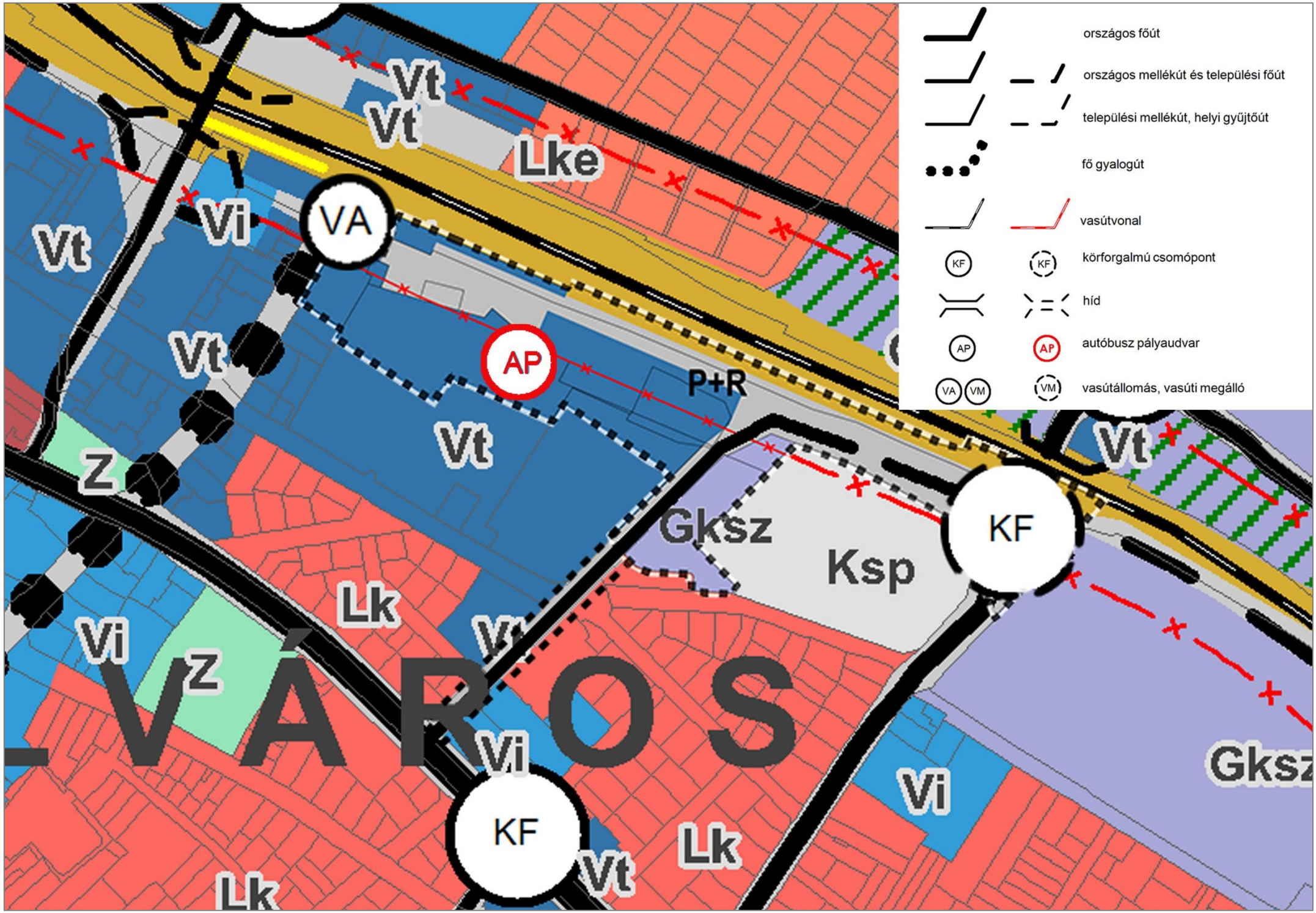
*(4b) A **Gksz-7a** jelű építési övezetben hátsókertet tartani nem kötelező."*

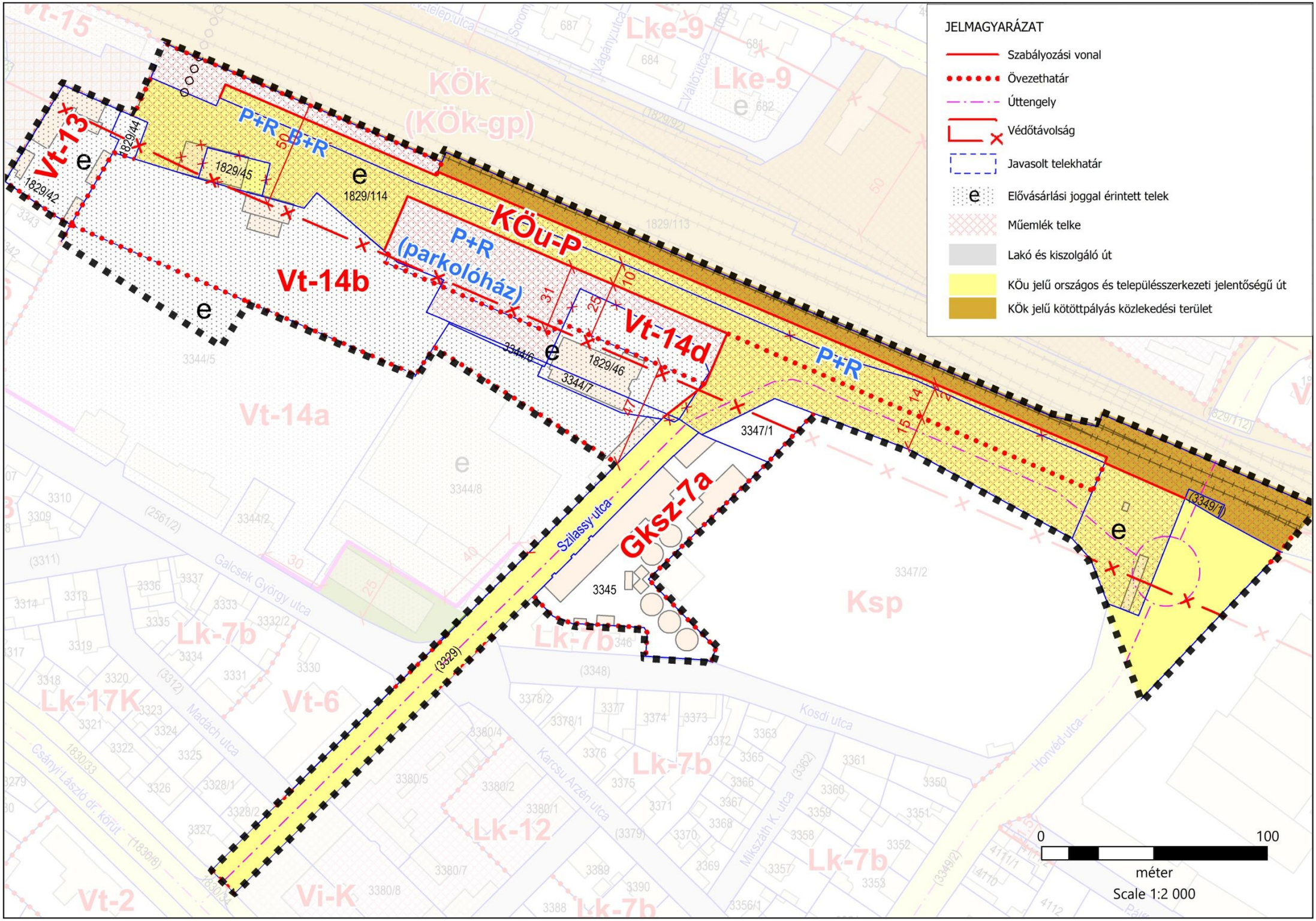
6.4 A hatályos TSZT módosítása

A hatályos TSZT módosítása során a cél elsősorban a tervezett fejlesztésekhez szükséges építési előírások megalapozásán kívül **a TSZT és az SZT összhangjának megteremtése**, az egyes területfelhasználási egységek és övezetek határának tisztázásával.

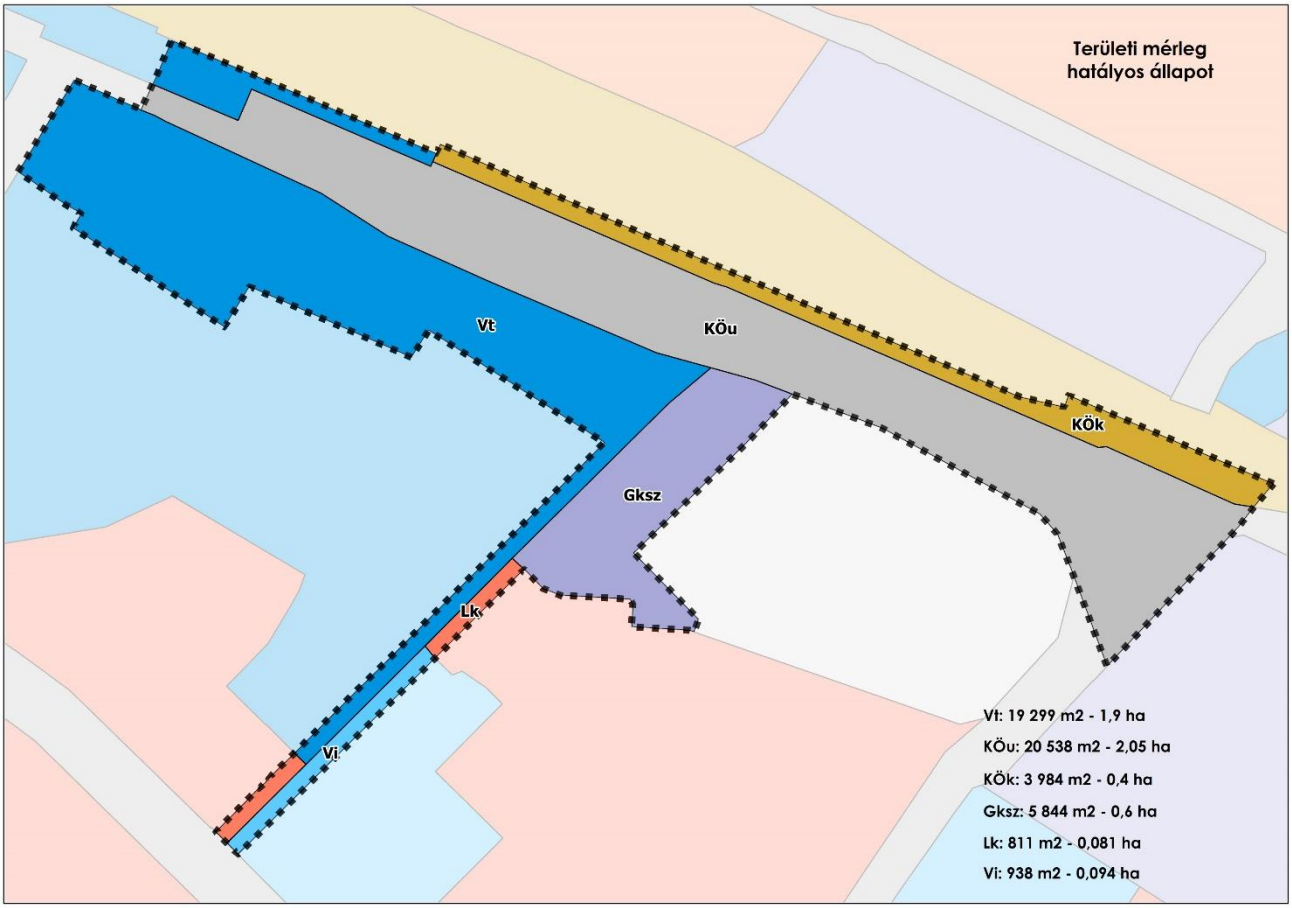
Módosításra kerülnek emellett a műszaki infrastruktúra hálózaton belül az utak nyomvonalai (településszerkezeti jelentőségű gyűjtőutak), valamint új jelölésként bevezetésre kerül a tervezett buszpályaudvar és a meglévő térségi P+R parkoló is az MaTrT-vel összhangban.

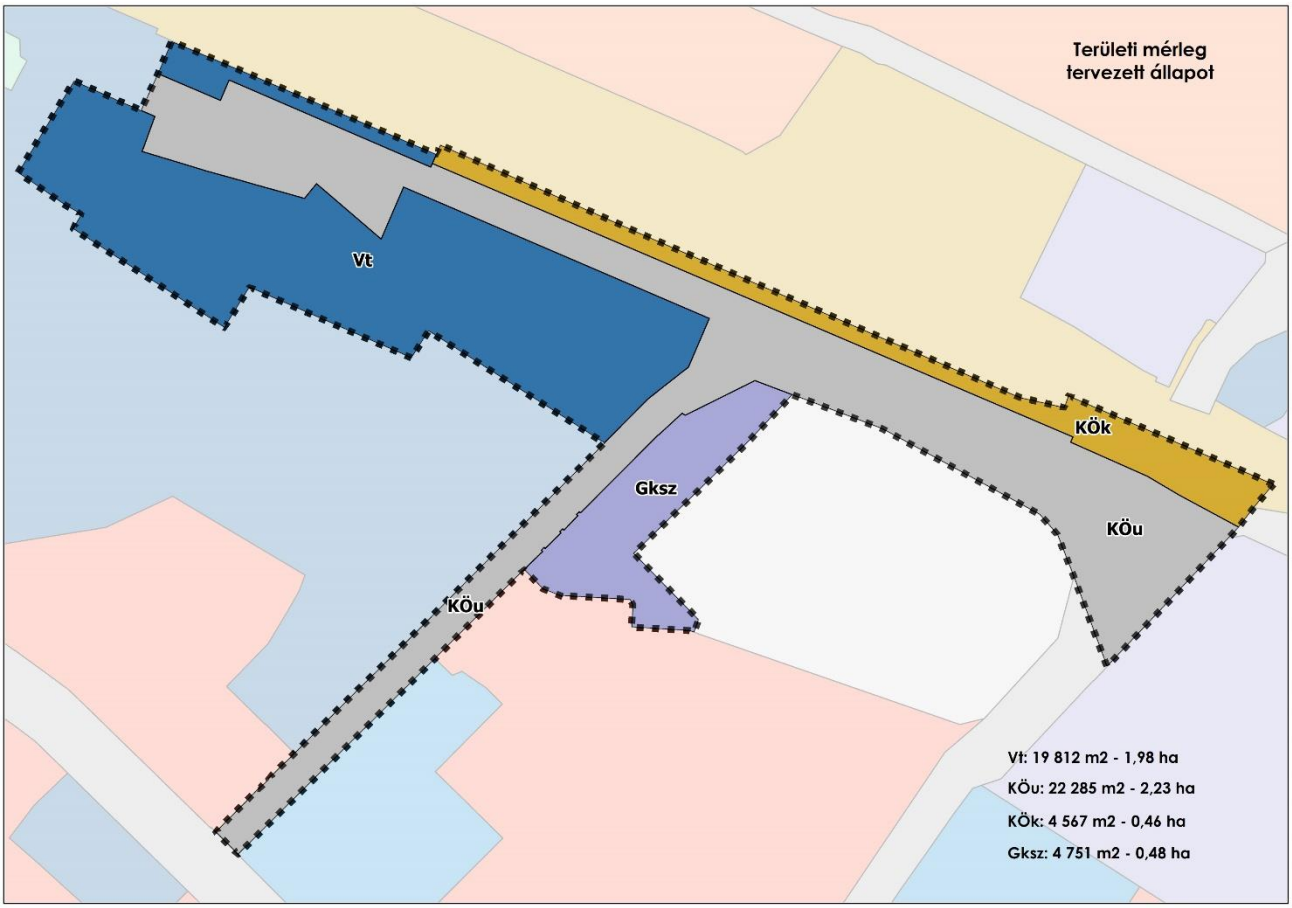
A TSZT és SZT módosítás javaslatát a következő oldalak mutatják be:


országos főút
országos mellékút és települési főút
települési mellékút, helyi gyűjtőút
fő gyalogút
vasútvonal
KF
KF
körforgalmú csomópont
híd
AP
AP
autóbusz pályaudvar
VA
VM
VM
vasútállomás, vasúti megálló
Vt
Vt
Lke
Vi
VA
Vt
Vt
AP
P+R
Vt
Z
Gksz
Ksp
KF
Vt
Lk
Vi
Z
VÁROS
Vi
KF
Vt
Lk
Vi
Gksz
Lk


JELMAGYARÁZAT
Szabályozási vonal
Övezethatár
Úttengely
Védőtávolság
Javasolt telekhatár
Elővásárlási joggal érintett telek
Műemlék telke
Lakó és kiszolgáló út
KÖu jelű országos és településszerkezeti jelentőségű út
KÖk jelű kötöttpályás közlekedési terület
KÖk
(KÖk-gp)
KÖu-P
P+R
B+R
P+R
(parkolóház)
P+R
Vt-13
Vt-14a
Vt-14b
Vt-14d
Gksz-7a
Ksp
Szilassy utca
Galcsek György utca
Madách utca
Csányi László dr. körút
Karcsu Arzén utca
Mikszáth K. utca
Kosdi utca
Honvéd utca
Lk-7b
Lk-17K
Lk-12
Vt-6
Vt-2
Vi-K
Lke-9
1829/42
1829/44
1829/45
1829/114
1829/46
3344/5
3344/6
3344/7
3344/8
3347/1
3347/2
3345
(3329)
(3349/1)
0
100
méter
Scale 1:2 000

7 TERÜLETI MÉRLEG





Hatályos állapot			Tervezett állapot	
Gksz	5 844,00	→	**Gksz**	4 751,11
Vt	19 299,00	→	**Vt**	19 811,99
Lk	811,00	→	***KÖu***	
Vi	938,00	→	***KÖu***	
Beépítésre szánt összesen:	**26 892,00**		**Beépítésre szánt összesen:**	**24 563,10** ↓
KÖk	3 984,00	→	**KÖk**	4 566,80
KÖu	20 538,00	→	**KÖu**	22 285,05
Beépítésre nem szánt összesen:	**24 522,00**		**Beépítésre nem szánt összesen:**	**26 851,85** ↑

A módosítás során a területfelhasználási kategóriák határát a kialakult valós állapothoz és a tervezett állapothoz volt szükséges igazítani, mert a hatályos TSZT alapján jelölt határvonalak sem a kialakult állapothoz, sem a távlati tervekhez nem igazodnak logikusan. A korrekció keretében a beépítésre szánt területek mérete összességében csökken. Emiatt a biológiai aktivitásérték számítása nem szükséges.

A Volánbusz új pályaudvarának távlati (rajz szerinti II.) ütemében, a KÖu és a Vt területek határa, a távlati tervek függvényében is, további pontosítást igényelhet.

8 A TERVEZETT MÓDOSÍTÁSOK VÁRHATÓ INFRASTRUKTURÁLIS IGÉNYE

8.1 1. sz. tervezési terület – P+R, B+R, K+R parkolók és parkolóház fejlesztése [4]

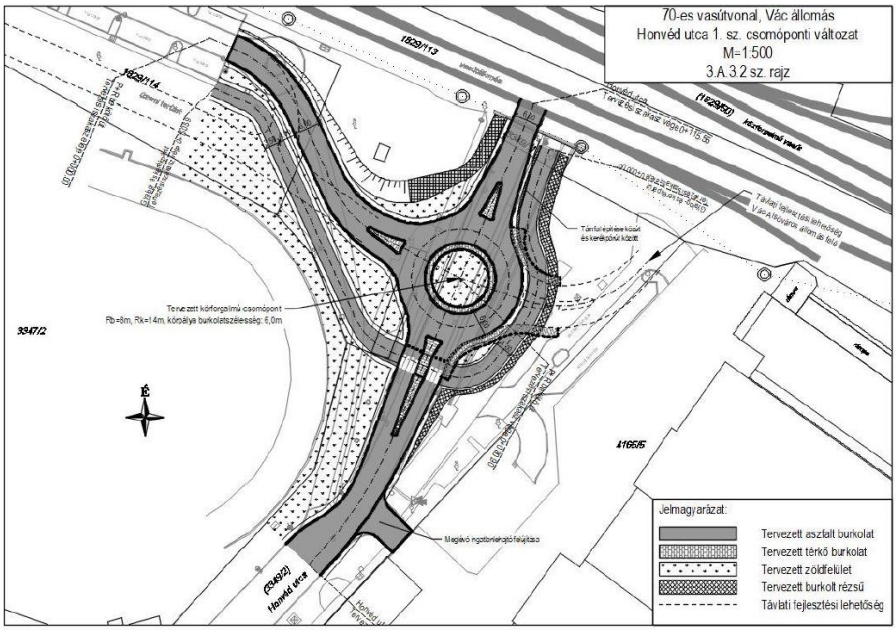
8.1.1 Közlekedésfejlesztési igények

Ráhordó úthálózaton javasolt fejlesztések

A déli oldalon lévő P+R parkoló jelenleg kizárólag csak a Szilassy utcán keresztül közelíthető meg, mely egy ekkora méretű parkolónál – és további fejlesztésével együtt – rendkívül kedvezőtlen. A P+R parkoló forgalma feleslegesen terheli – az amúgy is túlterhelt – környező úthálózatot és csomópontjait. Megvizsgálásra kerültek a környező érintett csomópontok jelenlegi és távlati kapacitásait is, ami alapján kiderült, mely meglévő csomópontok fejlesztése lehet indokolt, illetve egy új közúti kapcsolat biztosítása milyen hatással lenne a terület forgalmára.

A kapacitásvizsgálatok során ellenőrzésre került a csomópontok jelenlegi kapacitását és szolgáltatási szintje. A jelenleg megfelelő szinten működő csomópontok esetén vizsgálatra kerültek a P+R kapacitásának növekedésével járó forgalmi terhelések által okozott következmények. A vizsgálatok alapján a parkolóbővítés (a 2039. évi távlati forgalommal vizsgálva) nem okoz számottevő túlterhelést.

A meglévő csomópontokon kívül vizsgálatra került a parkoló feltárásának lehetősége a Honvéd utcán keresztül, egy új közúti csomópont kialakításával. (A Honvéd utcára történő szabálytalan kihajtás jelenleg is tapasztalható jelenség). Fontos megemlíteni, hogy önkormányzati távlati fejlesztések között szerepel egy összekötő út létesítése a vasúttal párhuzamosan a Rádi útig, így a tervezett csomópont kialakítása során a becsatlakozási lehetőséget is figyelembe kell venni. Az új közúti csomópontra két változat született a P+R fejlesztést tervező cég által: egy szintbeni jelzőlámpás csomópont és egy körforgalmú csomópont. Szaktervezőként egyértelműen az utóbbi kialakítása javasolt továbbtervezésre. A körforgalom magas kapacitást és szolgáltatási szintet biztosító kialakítást jelent, illetve forgalombiztonsági szempontból is sokkal kedvezőbb, mint a jelzőtáblás csomópont, nagyobb beruházási költség árán.



Honvéd utca körforgalmú csomópont terve (*készítette: Via Futura Kft.*)

[4] *készült a „budapesti elővárosi vasútállomások és megállóhelyek elérhetőségének fejlesztése Vác állomás P+R, K+R, B+R és parkolóház telepítésének és a kapcsolódó közlekedési infrastruktúra fejlesztésének KONCEPCIÓTERVE" c. dokumentáció felhasználásával (Via Futura – Hellowood konzorcium 2022.06.30.)*

Közvetlen közúti kapcsolatok, csomópontok, helyszínrajzi és magassági kialakítás

A tervezett parkolóház közúti kapcsolatait a részletesebb tervezési fázisban fokozott körültekintéssel kell megtervezni a rendkívül szűk beláthatósági viszonyok miatt.

Közvetlen gyalogos kapcsolatok, akadálymentesség

A tervezési helyszínen lévő gyalogos kapcsolatok alapvetően megfelelőek. Az állomás megközelítését a tervezett parkolókból a parkolóállások közötti tervezett járda biztosítja. Akadálymentes kapcsolat az állomás teljes területén biztosított, illetve a tervezett állapotban is az marad.

8.1.2 Közműfejlesztési javaslat

A tervezett közterületi keresztmetszet módosítás, burkolat felújítás során az érintett közművek fedlapjait szintre kell emelni, vagy helyre kell állítani. A végleges változat alapján a szolgáltatókkal egyeztetésre kerül a terv, amelyben tájékoztathatnak az esetleges fejlesztési igényeikről vagy a beruházás kapcsán előírt műszaki okból szükséges kiváltásokról.

A tervezett parkolóház elhelyezése nem érint közcélú vezetéket, ezért az a rendelkezésre álló adatok szerint nem von magával közmű kiváltást. MÁV elektromos és/vagy távközlési célú kábeleket érinthet, amelyeket az építészeti terv alapján kell meghatározni, az épület építéséből adódóan pedig szükségesé válhat a kiváltásuk, vagy bevédésük.

Csapadékvíz kezelés, elvezetés

A tervezett fejlesztések kapcsán szükségesé válhat a közutak vízelvezetésének átépítése, módosítása, hogy mindenhol biztosított legyen a lefolyás és vízelvezetés.

A parkolóházak és 20 db parkoló állást meghaladó parkolók csapadékvíz gyűjtését, kezelését és elvezetését önálló hálózatként tervezzük. Méretezést tekintve a csatornákat 4 éves 10 perces gyakoriságra határozzák meg. A parkolóházak és a velük összefüggésben lévő felszíni parkolók esetén olaj és hordalékfogó műtárgyakat terveznek, míg az önkormányzati utak mentén meglévő, vagy tervezett parkolóállásokhoz az önkormányzat igénye szerint víznyelőbe telepíthető olajfogók elhelyezése lehetséges.

A parkolóházak és a hozzájuk kapcsolt felszíni parkolók felületén összegyűlő csapadékvíz terhelné a meglévő csatorna hálózatott és ezért késleltetés és csillapítás miatt, tározót terveznek a parkolókhoz, amelyet csapadékvíz átemelő fog beemelni a közcsatornába. További vizsgálandó megoldás az épületről lefolyó csapadékvizet lehetőség szerint a parkolóházban rámpák holtterébe kialakított tározóba való gyűjtése majd onnan a csapadékcsatornába való vezetése. A felszíni parkoló és parkolóház csapadékvíz befogadója a meglévő parkoló alatt található csapadékvíz csatorna, amely MÁV kezelésű.

Használati víz és szennyvíz csatlakozások, tűzivíz

A parkolóház használati víz igényét a gépész határozza meg, épületen belüli vizesblokk elhelyezését lehetőség szerint a közterületen található víz és szennyvíz csatornához közel célszerű elhelyezni. A szükséges tüzivíz igényt a tűzvédelmi tervező határozza meg. Ez az igény bejelentésre kerül a vízműhöz, amely nyilatkozik a kiszolgálás lehetőségéről.

Szükséges közműkiváltások

A parkolóház és a csatlakozó felszíni parkolók kapcsán MÁV kábelek kiváltása válhat szükségesé. A meglévő csapadékvíz elvezető hálózat átépítése szükséges.

A Honvéd utca vasúti aluljáró szakaszán körforgalom létesül. Az utca alatt húzódó kábelek és csapadékvíz csatornákat kik kell váltani.

8.2 2. sz. tervezési terület - VOLÁN új buszpályaudvarának területkijelölése

8.2.1 Közlekedésfejlesztés

Vác hatályos településrendezési terve a vasútvonal belváros felőli oldalán a vasút menti fejlesztések közúti kapcsolatának biztosítására és a városközpont úthálózatának tehermentesítésére települési gyűjtőút nyomvonalát jelölte ki. Az út terve a Naszály út és Kosdi út – Honvéd utca között, a vasútállomási előtér átmenő forgalomtól mentes kialakítása érdekében a Szilassy utca és Naszály utca között felszín alatti vonalvezetéssel számolt.

Vác jelenleg készülő, a teljes települést érintő településrendezési terv módosítása a vasút melletti út felszín alatti szakasza megvalósíthatóságának problémái miatt, az út északi és déli szakaszának kapcsolatát a Szilassy utca – Galcsek utca – Zrínyi utca útvonalon javasolja megoldani.

Ezt figyelembe véve a tervezett út a Kosdi út – Honvéd utca útvonal és a Szilassy utca között biztosítja a P+R, B+R, parkolóház és az áthelyezésre javasolt autóbuszpályaudvar megközelítését az országos közúthálózat (21117 jelű út) felől a szűk, egyirányú Kosdi utca – Karcsu Arzén utcapár elkerülésével.

A Kosdi út – Honvéd utcai körforgalmú csomópont lehetővé teszi a vasút menti út déli meghosszabbítását.

A Szilassy utca és az állomáshoz kapcsolódó közlekedési létesítmények (P+R, parkolóház, autóbusz pályaudvar I. ütem) kapcsolatát olyan módon szükséges kialakítani, hogy a vasút menti út – Szilassy úti irányhoz két útcsatlakozás bonyolítja le külön a parkolási létesítmények és külön az autóbusz állomás forgalmát.

A területi kötöttségek miatt a vasút menti út – Szilassy út irány 30 km/h tervezési sebességnek megfelelő paraméterekkel alakítható ki.

8.2.1 Közműfejlesztés

Az autóbuszpályaudvar elhelyezésével kapcsolatban jelenleg nem lehetséges a jövőbeni közműigények és esetleges közműkiváltások megállapítása, tekintettel arra, hogy a jelen tanulmánytervvel kezdeményezett tervmódosítás csupán a területigény biztosításáról szól. A környéken teljes a közművesítettség, a közműrendszert érintő esetlegesen felmerülő fejlesztések a projekt tényleges megvalósítására való igény esetén állapítandók meg.

8.3 3. sz. tervezési terület - Váci Malom Kft. telkén tervezett fejlesztés

8.3.1 Közlekedésfejlesztés

Az új csarnoképület megépülésének jelentős közlekedésfejlesztési vonatkozása nincs. A tulajdonos a telket továbbra is a meglévő két, Szilassy utca felé nyíló gépjárműbehajtóról kívánja kiszolgálni, így új behajtó engedélyeztetésére nincs szükség.

A környező fejlesztések (P+R, buszpályaudvar) közlekedésfejlesztési javaslatai annak figyelembevételével készültek, hogy a Váci Malom Kft. északi telekrészén tervezett fejlesztés okán a meglévő jogi határok ne módosuljanak, a telek egy részét ne kelljen kisajátítani a tervezett vasút menti gyűjtőút kialakítása miatt. A gyűjtőút így a telket R30 sugarú ívben kanyarodva kerüli majd ki a kiépítés során.

8.3.2 Közműfejlesztés

A tervezett fejlesztésnek közműfejlesztési vonatkozása nincs, a környéken teljes a közművesítés. Tekintettel arra, hogy a telken belül a meglévő zöldfelületi arány megtartása szükséges, a burkolt felületek arányának megnövekedése nem várható.

8.4 Humán infrastrukturális igények

A tervezett fejlesztéseknek a tervezett funkciók okán humán infrastruktúra-fejlesztési vonatkozása nincs.

9 KÖRNYEZETI HATÁSOK ÖSSZEFOGLALÁSA

A fejlesztések megvalósulásával környezeti károsodás nem várható.

10 A TERVEZETT MÓDOSÍTÁSOK HATÁSA AZ ÖRÖKSÉGI VAGY KÖRNYEZETI ÉRTÉKEKRE

A tervezett módosítás és a tervezési területen tervezett fejlesztés nincs negatív hatással nyilvántartott épített örökségi, vagy környezeti értékekre. A területek kulturált átépítése és megújítása egy méltó környezetet teremt a vasútállomás, mint műemléki épület számára.