



Vác Város Alpolgármestere

Tisztelt Hatóság!

A szakma alapvetéseit, valamint a városrészekben élő váci lakosok véleményét, érdekei az alább publikált anyagban olvashatják.

Kérem, a későbbiekben ezen vélemények összessége is legyen mérvadó a kapcsolódó döntések meghozatalakor.

É4 nyomvonal:

- Nem szerepel a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezéséről szóló 2018. évi 139. törvényben (MaTrT) és ezért a város helyi építési szabályzatában (HÉSZ) sem. Ezért törvény- és településrendezési eszközök módosítását igényelné ez a változat.
- Kedvező kapcsolat lenne a kiépítendő Nemesdy pihenőhely felől.
- A 70.-75. vasútvonal és 2.sz főút feletti felüljáró hatalmas méretű gerendahíd műtárgyat eredményezne, ez a környező beépítéseket (Vác Pláza többlakásos építés alatt lévő épülete, Boronkay György országosan elismert technikum és gimnázium) nézve elképzelhetetlen és élethetetlen forgalmú környezetet teremtene. Nem elfogadható, ha az iskola intézményi területéből területet kellene kisajátítani a nyomvonal biztosítására.
- A teljes területigénybevételhez mérten az É4 és D2 változat esetében a szántó, rét és legelő érintettség (mezőgazdasági művelés alatt álló területek) azonosnak vehető. Felhívom a figyelmet, hogy Vác területén mezőgazdasági terület érintettsége van ennek a nyomvonalnak, és mezőgazdasági területet megszüntetni nem lehet az MaTrT előírásai szerint.
- Ezen nyomvonal esetén a belvárosban belül haladó 2.sz főút – dr. Csányi László körút forgalma jelentősen növekedne – mely nem elfogadható.
- Több épület, lakóépület bontását igényli, a meglévő – megmaradó Kisváci földszintes, aprótelkes lakóépületek teljesen élethetlenné válnak.

Összegezve az **É4 nyomvonal erős konfliktust** okoz: zajvédelem, rezgés, élővilág-védelmi szempontokból, valamint társadalmi-gazdasági hatások és jogszabályi környezet szempontjából is – ezt a nyomvonal verziót nem támogatjuk.

D1 nyomvonal:

- Nem szerepel a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezéséről szóló 2018. évi 139. törvényben (MaTrT) és ezért a város helyi építési szabályzatában (HÉSZ) sem. Ezért törvény- és településrendezési eszközök módosítását igényelné ez a változat.
- A 2. sz. főút az egyetlen út, ami bevezet dél felől a városba; az új híd vélhetően igen jelentős forgalmát ráterelni erre olyan forgalmi többletet eredményez, melyet nem tud egy turbó körforgalom sem kezelni, a megszűnő parkolókat máshol kell pótolni, a városi Stadion bejárata ellehetetlenül,
- A város rekreációs központját adó Duna Korzó alsó szakaszán, a Gombás pataktól a Bajcsy-Zsilinszky Endre utcáig vezetni a híd rávezető útját, mely a meglévő történelmi intézményi (közelben idősotthon működik 56 bentlakóval) és lakóépületeket is

ellehetetleníti, valamint a parton lévő víziturisztikai megállóhelyet és játszóteret megsemmisíti – elképzelhetetlen és nem támogatható.

- Jelentős zajterhelés várható – zajárnyékoló falat javasol a tanulmány – mely nem támogatható a történelmi városrészen.
- A közeli, érintett – Burgundia – városrész lakosságát jelentős zaj- és légszennyezés érné és érintené.
- Érint több helyi természetvédelmi területet is: Gombás-patak melletti szakasza érinti a helyi védettség alatt álló Derecske liget parkját, továbbá a váci Duna-parton a József Attila sétány menti helyi védettség alatt álló területet.
- Érinti a NATURA2000-es védelem alatt álló helyeket is.
- Rongálja a város látképét, ezzel csökkentheti az ideérkező turisták számát.
- Épületbontással is járna, mely nem támogatható.

Összegezve a **D1 nyomvonal erős konfliktust** okoz: a történelmileg meghatározó épített környezet és a táj szempontjaiból, és társadalmi-gazdasági hatásokból, valamint jelentős konfliktust okoz zajvédelem, rezgés, élővilág-védelmi szempontokból, valamint és jogszabályi környezet szempontjából is – **ezt a nyomvonal verziót nem támogatjuk.**

D2 nyomvonal:

- Ez a nyomvonal szerepel a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezéséről szóló 2018. évi 139. törvényben (MaTrT) és ezért a város helyi építési szabályzatában (HÉSZ) is. Ezért a kapcsolódó területeken így okoz a legkevesebb konfliktust, mivel azok fejlődése során a tervezett híd és rávezető út nyomvonalát már figyelembe vették.
- A Sződligeti lehajtó felől kiépíthető útnak nincs akadálya jogi és műszaki szempontból sem.
- A legkevesebb lakott területet érint, minimálisan érinti a külterületi mezőgazdasági kiskertes kertövezetet Vác területén.
- Nem érint meglévő épület bontását, így az épített környezetet nem érinti.
- Felszíni víz, levegőtisztaság, zajvédelem, rezgés szempontjaiból a legkedvezőbb megoldás.
- Társadalmi-gazdasági hatások szempontjából a legkedvezőbb megoldás.
- A felhagyott hulladéklerakó területének rekultivációja megoldandó feladat, mely a kivitelezés során megvalósításra kerülhet.

Összegezve a **D2 nyomvonal nem okoz konfliktust a város szempontjából a felszíni víz, levegőtisztaság, zajvédelem, rezgés, épített környezet, táj, élővilág-védelem, társadalmi-gazdasági hatások jogszabályi környezet szempontjából sem – így ezt a nyomvonal verziót támogatjuk.**

Természetesen megjegyezve azt is, hogy a korábban e témában Vácra összehívott fórumon lecsapódó vélemények szerint a Szentendrei-sziget és a Duna jobb partján lévő, 11-es út menti települések lakóinak és vezetőinek aggodalmát mi is osztjuk, azzal egytértünk, a 11. főút jelenlegi teherbíróképességét az ilyen mértékű forgalom ráengedésére alkalmatlannak gondoljuk.