

Esztergom Város Polgármestere

27/2019.

Nyílt ülésen tárgyalandó!
A határozati javaslat elfogadásához
egyszerű többség szükséges

ELŐTERJESZTÉS

A Képviselő-testület 2019. január 24-i ülésére

Tárgy: Döntés az Esztergom, Dobogókői út – Petőfi utca – Terézia utca – Kálvária út csomópontjának kialakításáról.

Tisztelt Képviselő-testület!

Esztergom Város Önkormányzatának megbízásából a DE-MA Projekt Kft. készíti a Dobogókői út – Petőfi utca – Terézia utca csomópontjának átépítési tervét.

A tervező a korábbi egyeztetések alapján megrendelte a csomópont szimulációs vizsgálatát, annak eldöntésére, hogy milyen csomóponti kialakítás a legmegfelelőbb az adott csomópontban jelentkező forgalom levezetésére.

A csomóponti kialakítás kiválasztását megelőzően 2018. december 17-én bemutatásra került a TRE-NECON Kft. által elkészített szimulációs vizsgálat.

A szimulációs vizsgálatból az alábbiak állapíthatók meg:

1. A szimulációs vizsgálat tartalmazta a jelenlegi csomóponti kialakítás problémáit:
 - Petőfi utcából való kikanyarodás és az utcába való bekanyarodás a Terézia u. felől nehézkes a forgalom nagyság és a nem megfelelő beláthatóság miatt.
 - A torlódások miatt a forgalom egy része, egyes időszakokban a párhuzamos lakóutakat veszi igénybe (Honvéd u., Kálvária u.) jelentős terhelést okozva ezzel az ott lakóknak.
 - A csomópontban a kerékpáros és gyalogosforgalom számára nincs semmilyen infrastrukturális elem.
2. A szakmai anyag három fajta geometriai kialakítást vizsgált négy variációban a csomópont átépítése tekintetében és bemutatta az egyes kialakítások előnyeit és hátrányait, a jelen állapothoz viszonyítva.
 - 2.1. Járműosztályozókkal kialakított csomópont
 - 2.1.1 Jelzőlámpa nélküli kialakítás
 - 2.1.2 Jelzőlámpás kialakítás
 - 2.2. Szabályos kör geometriával tervezett Körforgalmú kialakítás.
 - 2.3. Elhúzott „Piskóta” alakú geometriával tervezett körforgalmú kialakítás.

Handwritten signature

2.1. Járműosztályozóval tervezett csomóponti kialakítás (jelzőlámpás/jelzőlámpa nélküli):

Előnye:

- A gyalogosközlekedés biztonsága ebben a változatban a legmagasabb.
- A Terézia utcai ágban a kanyarodósáv kialakításával a balra kanyarodó járművek megakasztó hatása megszüntethető.
- A jelzőlámpás kialakításnál a Petőfi utcai torlódás jelentősen csökkent

Hátránya:

- A csomópontban esetenként továbbra is sorfelállás volt tapasztalható a Petőfi utca irányában.
- A csomópontban megjelenő gyalogosok tovább növelik az elsőbbségadásokból adódó konfliktusokat, főleg a Petőfi utca és a Dobogókői út ágában.
- A tervezett geometria nem illeszkedik a Terézia – Dobogókői út nyomvonalon a kialakult állapot szerinti viszonyokhoz miszerint ezen szakasz főbb csomópontjai mind „körforgalmi” rendszerűek.
- A jelzőlámpás változatban az un. veszteségidők (ez a csomóponton való áthaladás idő szükségletét jelenti) jelentősen megnőnek a jelen állapothoz és a körforgalmi rendszerben tervezett változatokhoz viszonyítva is.

2.2. Körforgalmú kialakítás:

Előnye:

- A csomópont torlódások nélkül működik, az esetleg jelentkező torlódások gyorsan megszűnnek.
- A Petőfi utcában a torlódások jelentősen csökkennek, a Dobogókői- Terézia útvonalon viszont csak kismértékben növekednek, így veszteségidők kiegyenlítődnek az egyes ágakon, mely minden irányban komfortos és ezáltal biztonságos áthaladást eredményez

Hátránya:

- A csomópontban a jelentősebb gyalogos/kerékpáros forgalom megjelenése esetén a kör forgalom kapacitás csökkenése várható.
- A tervezett geometria jelentős idegen terület igénybevételével, és ehhez kapcsolódó épületbontási feladatok elvégzésével jár (19062 hrsz.-ú telken lévő pékség, 18811 hrsz.-ú lakóház)

2.3. „Piskóta” körforgalmú csomópont kialakítás:

Előnye:

- A csomópont torlódások nélkül működik, az esetleg jelentkező torlódások gyorsan megszűnnek. Működése forgalomtechnikai szempontból nagyon hasonló paramétereket mutat a fent részletezett „normál” körforgalmú csomópontéval.
- Ezen variáció megvalósítása minimális idegen terület igénybevételével valósítható meg (a kápolna telkéből kell megszerezni néhány négyzetmétert)

Hátránya:

- A csomópontban a jelentősebb gyalogos/kerékpáros forgalom megjelenése esetén a kör forgalom kapacitás csökkenése várható.

Összefoglalva:

- Közlekedésbiztonsági szempontból a két körforgalom geometriájából adódóan a konfliktuspontok kisebb száma miatt a jobb megoldás.
- A két forgalmi kialakítás esetén a jelenleg elsőbbséggel rendelkező Dobogókői úti irány forgalomáramlása a jelenlegi állapothoz képest kis mértékben romlik, a Terézia út nem változik, a Petőfi utca nagyságrendekkel javul. Az egész csomópontot tekintve egyenletesebb, nyugodtabb forgalomlebonnyolódás várható.
- Gyalogosközlekedés szempontjából a jelzőlámpás kialakítás mellett szintén a két körforgalom a kedvezőbb, mivel mind a négy ágba középszigetes átvezetés található, ahol a gyalogosoknak egyszerre csak egy forgalmi sávot kell keresztezni.
- A megfelelő változat kiválasztásánál további szempont, hogy mind a Dobogókői úton, mind a Terézia úton a következő jelentősebb csomópontok is körforgalmú kialakításúak.
- A Piskóta körforgalomnak előnye a normál körforgalommal szemben, hogy a csomóponti ágak kialakításához nincs szükség idegen ingatlan megszerzésére, ami a költségeket emeli.

Fentieket figyelembe véve kérem a Képviselő-testületet, hogy az alábbi határozati javaslatban szíveskedjenek dönteni:

Határozati javaslat:

A. Esztergom Város Önkormányzatának Képviselő-testülete **...../2019. (.....) önkormányzati határozata**

Esztergom Város Önkormányzatának Képviselő-testülete úgy dönt, hogy az Esztergom, Dobogókői út – Petőfi utca – Terézia utca – Kálvária út csomópont továbbtervezésénél a „piskóta” körforgalmú csomópontot támogatja.

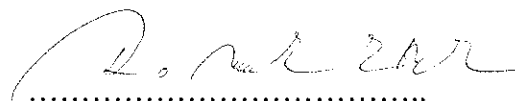
B. Esztergom Város Önkormányzatának Képviselő-testülete **...../2019. (.....) önkormányzati határozata**

Esztergom Város Önkormányzatának Képviselő-testülete úgy dönt, hogy az Esztergom, Dobogókői út – Petőfi utca – Terézia utca – Kálvária út csomópont továbbtervezésénél a körforgalmú csomópontot támogatja.

Felelős: Romanek Etelka polgármester

Határidő: azonnal

Esztergom, 2019. január 17.



Romanek Etelka
polgármester

Előterjesztést készítette:



.....
Simon Tibor
közlekedési ügyintéző

Melléklet:

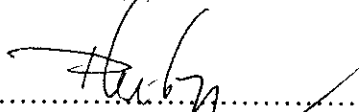
- 1 pld. jegyzőkönyv (2018. 12.17.)

Az előterjesztés a szakmai követelményeknek megfelel:



.....
Pacz János
osztályvezető

Főépítési egyeztetés: 2019.



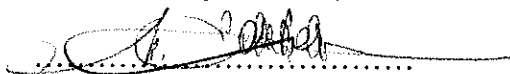
.....
Philipp Frigyes
főépítész

Pénzügyi ellenjegyzés: 2019. 01. 17.



.....
Háderné Köteles Andrea
osztályvezető

Törvényességi záradék: 2019.



.....
Dr. Endre Szabolcs
jegyző

Az előterjesztés megtárgyalásához a jogszabályi előírásokon túl, tanácskozási joggal a DE-MA Projekt Kft. tervezőjét Magyar Ákost kívánom meghívni.

Az előterjesztés véleményezésére a Városfejlesztési Bizottság illetékes.

Jegyzőkönyv

2018. december 17-én 14 órakor megtartott Esztergom, Dobogókői út - Petőfi utca - Terézia út csomópont átépítésével kapcsolatos egyeztetésről

Jelen vannak: Romanek Etelka polgármester, Bánhidya László alpolgármester, Dr. Endre Szabolcs jegyző, Tóth János aljegyző, továbbá a mellékelt jelenléti ív szerint.

Jegyzőkönyvet készítette: Argyelánné Gerendás Ágnes, Cseszka Noémi, Gerendás Linda

Az egyeztető tárgyalást Romanek Etelka polgármester asszony nyitotta meg.

Romanek Etelka polgármester: Nagy tisztelettel köszöntöm a mai egyeztetésen megjelent kedves vendégeinket, melynek tárgya az Esztergom, Dobogókői út - Petőfi utca - Terézia út csomópontjának átépítésével kapcsolatos egyeztetés. Délelőtt már a közlekedéssel, baleset-megelőzéssel kapcsolatban volt egy egyeztetésünk a rendőrkapitányságon, ahol szintén szóba került ennek a csomópontnak a leendő kialakítása. Nagy szeretettel köszöntöm a rendőrség képviselőit is, szeretettel köszöntöm Illés Józsefnét, aki a menetrendi egyeztetések alkalmával testületi ülésünkön már több alkalommal képviselte a régi volánt, ami most Középnugat-magyarországi Közlekedési Központ. Szeretettel köszöntöm az igazgatóság képviselőit is, tervező cég képviselőit is és majd ők fogják ismertetni a tervet. A Vízmű részéről is köszönöm a megjelenteket. Köszöntöm munkatársaimat, képviselőinket és az érdeklődőket. Évek óta kardinális kérdés a Terézia úti körforgalom kialakítása. Az önkormányzatnak szándéka, hogy ebben előrelépés történjen ezért a tervezés érdekében már lépéseket tettünk. Ennek a témának a felelőse az önkormányzatnál Forisek Ilona, aki valamikor a Megyei Közlekedési Hatóságnak volt a vezetője és ennek a témának a legkiválóbb szakértője. Megkérem Ilonát, hogy röviden foglalja össze, hogy mi történt eddig és ennek az egésznek a menetét ismertesse a jelenlévőkkel. Köszönöm szépen.

Forisek Ilona Városüzemeltetési Csoport szakmai tanácsadó: Én is tisztelettel köszöntöm a mai napon megjelenteket. Nem kívánom újra ismertetni a mai egyeztetés tárgyát, de lényeges azt tudni, hogy ennek a csomópontnak a tervezése már több éve tart. Valamikor több évvel ezelőtt készült egy körforgalmú csomóponti terv, amelynek engedélyezésére nem került sor, mert bizonyos utak egyirányúsítására abban a geometriai elrendezésben nem volt lehetőség, ezért elvetésre került.

A csomópont tervezése most megint napirenden van és tavasszal tartottunk egy egyeztetést, ahol a tervező bemutatott egy elhúzott kialakítású, „piskóta” alakú, körforgalmi rendszerben működő csomóponti kialakítást. A Magyar Közút Nonprofit Zrt. a bemutatott kialakítást nem fogadta el, aggályosnak találta forgalomátbocsátási kapacitás és közlekedésbiztonsági szempontból és kérte, hogy a tervező vizsgálja meg egy NEM körforgalmi rendszerben működő jelzőlámpás kialakítás, valamint egy normál geometriával megépülő körforgalmú csomópont megvalósításának feltételeit, valamint azoknak a forgalomátbocsátási és közlekedésbiztonsági teljesítőképességét, hogy a lehető leginkább megfelelő változat kerüljön továbbtervezésre. A tervező megrendelte fenti három változat forgalmi szimulációs vizsgálatát, ami elkészült és a jelen egyeztetésen bemutatásra kerül, szeretném, ha ez alapján a mai nap valamilyen szinten döntés születne, hogy a tervező a továbbiakban milyen csomóponti kialakítást tervezzen meg, illetve utána az kerülne benyújtásra a közlekedési hatósághoz engedélyezésre.

Felkérem Trenecon Kft. képviselőit, hogy ezt a szimulációs vizsgálatot mutassa be az itt megjelenteknek, ami alapján aztán tudunk tovább a csomópont kialakításában egyeztetni. Köszönöm szépen.

Geszler Attila Magyar Közút Nonprofit Zrt.-től: Kicsit téves információ, hogy mi nem fogadtuk el ezt a megoldást. A tervező által bemutatott „piskóta” alakú körforgalom nem felelt meg az ütügyi műszaki előírásoknak és egyéb jogszabályi előírásoknak, ezért nem lehetett volna engedélyeztetni. Azt kértük, hogy ezt vizsgálja felül a tervező, illetve valóban felvetettük, hogy esetleg egy jelzőlámpás verziót is vizsgáljanak meg. Köszönöm szépen.

Magyar Ákos DE-MA Projekt Kft. tervezője: A májusi egyeztetést követően elkészítettünk a „piskóta” alakú körforgalmon felül egy körgeometriával kiépítendő csomóponti vázlatot, illetve egy kanyarodó sávokkal, járműosztályozóval megtervezett csomóponti geometriát, ez utóbbit jelzőlámpás és anélküli kivitelben is megvizsgáltuk. A forgalmi szimulációs vizsgálat elvégzésére a Trenecon Kft.-t kértük fel. Ők majd részletesen ismertetni fogják ennek eredményét. Valós forgalmi adatok felmérését követően készítették el ez a vizsgálatot, melynek eredményeit a kollégám fogja ismertetni.

Kelló Balázs Trenecon Kft.-től: Mi kaptuk ezt a megbízást, hogy vizsgáljuk meg a csomópontnak a különböző változatait. Ezt fogjuk most bemutatni.

Pár szót az előzményekről, csináltunk egy kis szorgalmi feladatot is, a normál körforgalom és a „piskóta” mellé megvizsgáltuk a jelzőlámpás csomópont geometriáját is-lámpás szabályozás nélkül is pusztán táblás szabályozással-

Bemenő adatként először is forgalomszámlálást végeztünk, ezek kamerával végzett forgalomfelvételek voltak. Negyed óránként kerültek rögzítésre az egyes irányoknak a járműmennyiségei. A számolásokból a csúcSORák reggel 7:15 és 8:15 között és délután pedig 16:15 és 17:15 között. Most itt az egyszerűség kedvéért, és mert a reggeli időszak tűnt kritikusabbnak, mostantól csak a délelőtti állapotokkal fogunk foglalkozni, de az egész vizsgálat és szimuláció elkészült a délutáni értékekre is. A forgalomszámlálás adatai és a helyszínrajzi elrendezések szolgálták bemenő adatként az elemzést végző, Németországban piacvezető szoftvernek. A szoftver a forgalomszámlálási adatoknak megfelelő forgalmakat rakosgatja a modellbe, teljesen megalapozott járműkövetéseket és vezetői viselkedéseket alkalmaz, melyeket, paraméterezéssel be lehet állítani, az elsőbbségi viszonyoktól kezdve, a gyalogosok viselkedéséig. Végezetül rengeteg féle mérésre is ad lehetőséget. Az eredményeknél majd beszélek róla, hogy miket is mértünk.

Az átadott anyagban 5 változatot vizsgáltunk:

- A jelenlegi állapot, járműosztályozókkal kialakított csomópont jelzőlámpával, illetve anélkül, normál körforgalmú, valamint „piskóta” alakú körforgalmú csomópont. Mind az 5 változaton 10-10 futtatás készült, a járműveket a hálózatba a program véletlen mátrixok alapján adogatja be. Folyamatában lehet látni a problémákat, mindenféle forgalmi helyzeteket, amiket esetleg a számok nem hoznak ki, illetve offline módon rengeteg adatot ki lehet szedni belőlük. Itt **mértünk többek között veszteségidőket.** A veszteségidőt úgy számoltuk, hogyha akadálytalanul átjutna a jármű a csomóponton az 0 és ahhoz képest, amennyit veszít, azokat a program számolja másodpercekben és majd ezeket összesíti. Ezeket néztük csomóponti áganként és ezeket hasonlítottuk össze, valamint összesítettük a komplett csomópontnak az összteljesítményeit, veszteségidőit, átlagos sorhosszokat.

- Bizonyos viszonylatokon **utazási időket is mértünk**, ami gyakorlatilag a veszteség időnek egy fordított verziója. Ott azt méri a program, hogy az egyes csomóponti útvonalon, mennyi idő alatt jut át a jármű.
- Bemutatta az elsődleges eredményeket. További vizsgálatokat is végeztünk. Az volt az aggodalmunk, hogy a körforgalmi kialakításoknál, illetve a középszigetes, osztott pályás kialakításoknál elsőbbséget kell adni a keresztező gyalogosoknak és tapasztalataink szerint ez nagy gyalogos forgalom esetén teljesen megbéníthatja a körforgalmú rendszereket. Szegeden futottunk ilyesmibe, ahol sűrű körforgalmak vannak egymás mellett, ott töredékére esik vissza körforgalmak kapacitása a rengeteg gyalogostól.
- Bemutatta a gyalogosszámokat. Számlálások során, kamerás felvételeken és a helyszínen is hajmeresztő dolgokat láttunk gyalogosszempontról ami mindenképpen valamilyen forgalombiztonsági beavatkozást tesz szükségessé.
- Volt még egy olyan kérés, hogy vizsgáljuk meg a változatokat távlati forgalmakkal. Ezt most itt nem ismertetném, az anyagban benne van, de ezt is elvégeztük. Készítettünk egy összefoglaló táblázatot. Bemutatta az összefoglaló táblázatot. Jelenleg a fő irány a Dobogókői út, Terézia út, azonban a két körforgalom esetén már elveszítik ezt az elsőbbségi szerepüket, ugyanis a Terézia útról érkezőknek elsőbbséget kell adniuk a Petőfi utcán beérkező járműveknek. Emiatt nyilvánvalóan a fő iránynak a veszteségidő nőnek a jelenlegi állapothoz képest. A Petőfi utcai 100-200 méteres sorok azonban eltűnnek.

Magyar Ákos DE-MA Projekt Kft. tervezője: Készítettünk a szimulációról videót is. A jelenlegi állapotot látjuk most. Hozzáfűzném, hogy a 3 geometriai variációnál a normál körgeometriás körforgalom kiépítéséhez jelentős idegen terület igénybevétele szükséges. A „piskóta” geometriánál, illetve az osztályozó sáv geometriánál, ott a területi igénybevételek jobbák, nincs szükség kisajátításra.

Bemutatta a szimulációs videókat. A geometriát mi külön vizsgáltuk, hogy a buszok és a nagyobb teherjárművek is meg tudnak akár teljesen fordulni anélkül hogy a középszigetet igénybe vennék. Amit Geszler Attila mondott, a Magyar Közút részéről, hogy a korábban bemutatott változat nem felelt meg az előírásoknak, valóban így volt, egy a geometriai kialakításra vonatkozó paramétert nem teljesített, ami arra vonatkozott, hogy ha jövünk a Terézia út irányából és haladnánk tovább Dobogókő fele, akkor az útügyi műszaki előírások tartalmazzák, hogy bizonyos kitérítést kell tudnia a csomópontnak. Forgalom biztonság miatt kell, hogy megfelelően lelassítsa a járművet a körpályán a keresztező forgalmak biztonságos lebonyolítása érdekében. Ezt a feltételt megvizsgáltuk, valóban volt benne egy szerkesztési hiba, de ezt kezeltük azóta, ha ez a változat tovább tud menni, akkor el tudjuk készíteni a csomópont tervét, hogy az megfeleljen az előírásoknak is.

Bemutatta a jelzőlámpás szituációkat. A gyalogosforgalom vizsgálatánál jelentősen felszoroztuk a mennyiségeket, ha már biztonságosan használhatják ezt a csomópontot, akkor megnő a gyalogos forgalom. Én, mint tervezőként összefoglalva a vizsgálat eredményét én azt gondolom, illetve remélem, hogy az itt megjelentek szakmai szervezetek tudják majd támogatni ezt az elhúzott „piskóta” alakú geometria tovább tervezését.

Szerintünk összességében az a legkedvezőbb és főleg a területigénybevételek kismértéke miatt a legrövidebb időtávon belül megvalósítható változat. Részünkről ennyi lenne az ismertetés.

Forisek Ilona Városüzemeltetési Csoport szakmai tanácsadó: Köszönöm szépen a bemutatást. Azt szeretném kérdezni, hogy van-e valakinek kérdése a bemutatott anyaggal kapcsolatban?

Geszler Attila Magyar Közút Nonprofit Zrt.-től: Azt szeretném kérni a tervezőktől, hogy vetítsék ki a forgalom lefolyási ábrát. Itt látszik, hogy kb. óránként 500 jármű megy a fő irányokba. 10% forgalom van a Kálvária utcában. Minimális mennyiségű autó, ezt biztos át lehetne terelni a következő csomópontba és nem okozna ott problémát. Újra feltenném a kérdést a város képviselőinek, hogy bármi áron meg kívánják-e tartani a Kálvária utca kétirányú forgalmi renddel történő bekapcsolását a tárgyi csomópontba, vagy esetleg el tudnák képzelni annak vizsgálatát is hogy három ágú legyen a csomópont. Nem akarjuk semelyik verziót sem kilőni. Korábban is azt mondtuk, hogy megfelelő ez a nyújtott „piskóta” alakú körforgalom. El kell kezdeni a pénzről beszélni. Miből fog ez elkészülni? Jelenleg a Magyar Közút Nonprofit Zrt. fejlesztési lehetőségeiben nincs benne, hogy ide most tudunk valami forrást biztosítani. Társaságunk egy útfenntartó cég, nem egy fejlesztő, beruházó cég. Amennyiben a város tud lobbizni vagy valamilyen formában tud erre forrást biztosítani, akkor azt kell csak tudni, hogy mennyit tud majd szerezni. Köszönöm szépen.

Eck András a körforgalmú kialakítás északi oldalán levő körzet képviselője: A Kálvária utca az én körzetembe esik. Pont ez volt az egyik probléma, hogy a Kálvária utcába való behajtás az előző tervben, ami nem került engedélyezésre egyirányú közlekedést írt elő. Szerintem a városnak ragaszkodnia kell ahhoz, hogy a Kálvária utca mind a két irányban járható legyen. Nem csak a Kálvária utcában lakók miatt, hanem azért, mert a gépjárművek a Juliánus barát utcán, illetve Etter Jenő utcán át közlekedhetnének. Ezek az utcák egymás melletti társasházból állnak, gyakorlatilag járdája sincs igazán azoknak az utcáknak. Olyan a geometriája pl. az Etternek a behajtója, hogy akár fentről, akár az Etter utcából való balra kanyarodás fel a Kálváriára elég problematikus. Ezért is örültem neki, hogy ilyen irányokba kezdődött el a tervezés. Tisztában vagyunk azzal, hogy a kiépítéshez a forrást, akár lobbival, valamennyi városi költséggel, de inkább állami forrásból kéne erre előteremteni. Első körben a város azt vállalta magára, hogy a jelenlegi kialakítást megtervezteti és azt engedélyes szakaszig eljuttatja. Utána fogunk arról beszélni, hogy a megvalósítás milyen forrásból lehetséges.

Forisek Ilona Városüzemeltetési Csoport szakmai tanácsadó: Köszönöm a hozzászólásokat. Van-e még valakinek még kérdése, hozzászólása? Én annyit szeretnék elmondani, hogy az idén újítottuk fel a Etter és a Julianus barát utcában a járdákat, padkákat. Nem igazán jól kialakított utcák. Nagyon egymás mellett vannak a házak. Nem javasolnám oda beteregni a forgalmat, inkább meg kell hagyni a kétirányú közlekedést a Kálvária utcában. Egyébként, ha meg van az építési engedély akkor meg kell nézni, hogy abban az évben nincs-e csomópont kialakításra pályázat kiírva. Azon is lehetne az Önkormányzatnak és a Magyar Közútnak közösen pályázni. Én tudom, hogy nem a Közútkezelő feladata, hogy pénzt biztosítson hozzá, de előbb vagy utóbb, valamit tenni kell, mert sok baleset történik ebben a kereszteződésben. Ezt nem vitathatja a Magyar Közút sem.

Csupor Dániel ÉDV Zrt.-től: Csupor Dániel vagyok a Vízműtől. Víziközmű hálózatokat is érint a csomópont kialakítása, átalakítása. Ezen a csomóponton halad keresztül egy 400-as regionális távvezetékünk, melynek szükséges a kiváltása, illetve más egyéb ivóvíz gerincvezetékek is találhatóak itt. Jeleztük már, hogy a tervezésnél ezeket is vegyék figyelembe. Fel kell mérni ezeknek az állapotát és szükség szerinti cseréjét.

Forisek Ilona Városüzemeltetési Csoport szakmai tanácsadó: Köszönöm. Nem csak az ivóvízvezeték, hanem más közművezeték is érint a csomópont. A tervező feladata, hogy ezeket is vizsgálja és ezeket megtervezzék, hogy megtudjuk milyen költségvonzata van ennek a csomópont átépítésnek.

Magyar Ákos DE-MA Projekt Kft. tervezője: Már vizsgáltattuk, hogy milyen közmű dolgokat érint az átépítés. Egyrészt tudásunk van róla, hogy ivóvízvezeték-rendszert ki kell cserélni olyanra, hogy a megnövekedett forgalmat elbírja a vezeték. A szennyvízvezeték rendszert is át kell építeni, mert a régi beton vagy azbeszt anyagból készült. Lesz némi nagy átmérőjű csapadékelvezető beépítése. Beszeltünk már az Invittel is, nekik a Mély úti és ebben a csomópontban is nagyon sokeres távközlési kábelük van. Biztos, hogy nekik is szükségük lesz a vezetékek áthelyezésére. A közvilágítási hálózatot át kell építeni ebben a csomópontban. A városképi elvárásoknak megfelelően földkábeles vezetékekkel kell kiváltani a mostani rendszert. A városban a távközlési szolgáltatók közül még a Telekommal nem sikerült egyeztetni.


Forisek Ilona Városüzemeltetési Csoport szakmai tanácsadó: Az Invitel képviselője nem tudott eljönni, egy nyilatkozatot küldött, amit a tervezőnek át fogok adni. Szeretném megkérdezni a Magyar Közút képviselőit, hogy ha a Kálvária utat továbbra is kétirányú forgalmú útnak szeretnék megtartani, el tudják-e fogadni, hogy akár a normál körforgalmú, akár a „piskóta” alakú csomóponti kialakítás kerüljön tovább tervezésre?

Geszler Attila Magyar Közút Nonprofit Zrt.-től: Nekünk mindegy, hogy melyik formájú fog megépülni. Nekünk az a fontos, hogy engedélyeztethető legyen. Mindegyiknek van előnye is. Egyedül a gyalogos forgalmat nem tudtuk rendesen felmérni, mivel a kereszteződésben való átjutás, most nem biztonságos, ezért sokan kerülnek más irányba. Semelyik változat ellen nem akarunk voksolni, döntse el a város a két változat között kb. kétszeres lesz a költség, de bármelyik verziót mi el tudjuk fogadni.

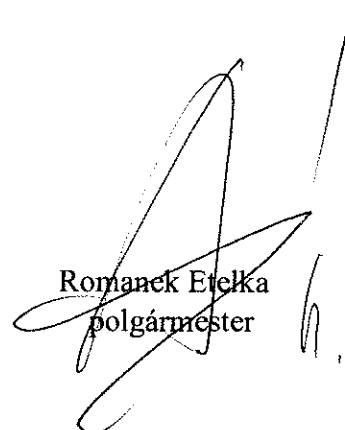
Forisek Ilona Városüzemeltetési Csoport szakmai tanácsadó: A városnak és a Magyar Közútnak is az a legfontosabb, hogy olyan körforgalmú csomópont kerüljön kialakításra, amely minden gépjármű számára biztosítja a kanyarodást és ne lehetetlenüljenek el egyetlen becsatlakozó ágon sem a közlekedés. A gyalogos átkelőhelyekkel még a későbbiek folyamán foglalkozni kell. Ki kell alakítani a forgalomnak megfelelő biztonságos átkelést. Köszönöm szépen.

Kőszeghy Lajos HEE-től: A csomópont kialakítása már évtizedek óta húzódik. Arra szeretném kérni a lakosság nevében a város vezetését, hogy a csomópontot minél hamarabb terveztesse meg, hogy minél hamarabb megvalósulhasson a körforgalom. Ezzel elkerülhető lenne egy csomó baleset.

Forisek Ilona Városüzemeltetési Csoport szakmai tanácsadó: Ha nincs senkinek több hozzászólása, akkor megköszönöm a figyelmet a megbeszélést bezárom. További szép napot kívánok.


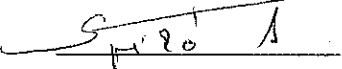

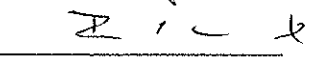
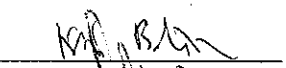


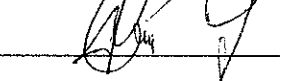
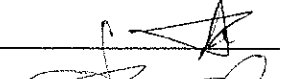
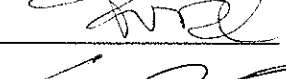
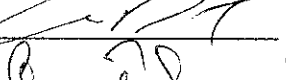
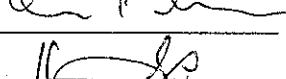


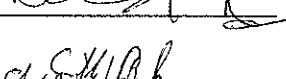
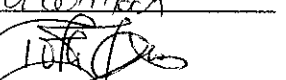

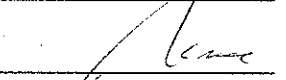
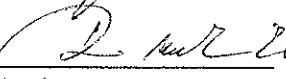
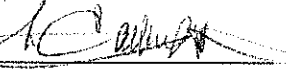
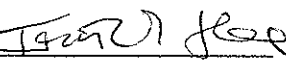

Dr. Endre Szabolcs
jegyző




Romanek Eteleka
polgármester

JELENLÉTI ÍV

2018. december 17-én megtartott körforgalmas megbeszélésről

NÉV (nyomatott betűvel)	SZERVEZET, INTÉZM.	ALÁÍRÁS
BATA ERID	ESTERGOMI KÖZVÉDELMI KÖZPONT	
SPIRÓ ANGFILIA	ESTERGOMI PL.	
JLÉŠ ŠKJETNE'	KNYVK ZŰ	
BADALAT ENDRO	TRENECON KFT	
FELŐ BALDES	TRENECON KFT	
HÁTYAN ÁIKOS	DE-TIA PROJEKCIÓ	
GESLER ATTILA	Magyar Könyvtár Zrt.	
VAS GÖRÖY	MAGYAR KÖNYVTÁR KFT.	
Bánhidgy László		
Kovács László	en m. ell.	
CSUPOR DANIEL	ÉDU ZRT.	
Angler Tihamee	ÉDU ZRT	
MANA AYULA	DK.	
KÖNTEGMY LÁDÓ	HIE E	
NAURA'DI ADRIENNE	HEE	
DR SOTKÓ BÉLA	EKÖH	
TÓTH JÁNOS	EKÖH	
ECK ANDRÁS	Estérgom V. önk.	
Meszes Zoltán	Központi S. Könyvt.	
ROMANEK ETELKA	ÖNKORMÁNYZAT	
DR. ENDES BEAŐLES	EKÖH	
FORISER KONA	EKÖH	