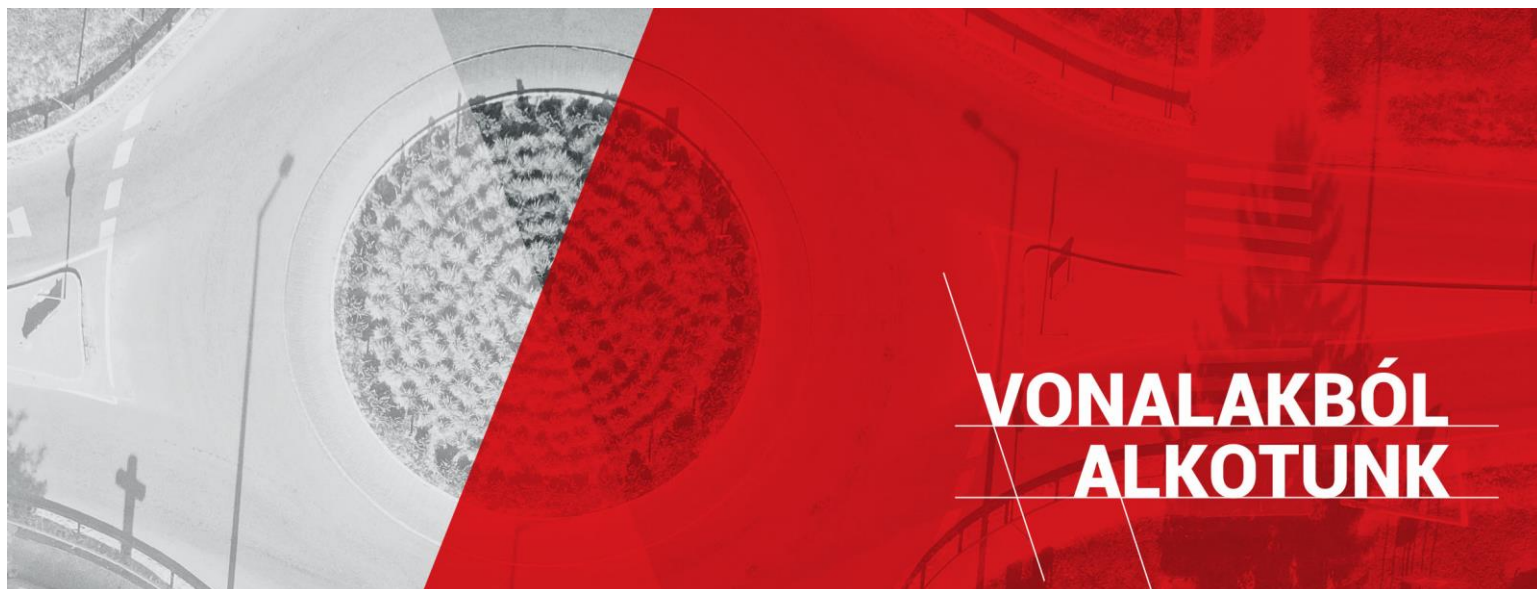


VÁZLATTERV

Kalocsa, Szentháromság tér gépjárműforgalom alóli mentesítése érdekében egy kiváltóút nyomvonalváltozatainak vizsgálata

ÚTÉPÍTÉS

SZÖVEGES ISMERTETŐ



Kecskemét, 2022. március hó

TARTALOMJEGYZÉK

TARTALOMJEGYZÉK	2
1. A TERVEZÉS TÁRGYA, ELŐZMÉNYEK.....	3
2. ALAPADATOK	4
3. JELENLEGI ÁLLAPOT ISMERTETÉSE	5
4. TERVEZETT BEAVATKOZÁS.....	6
4.1 1. VÁLTOZAT: ESZE TAMÁS UTCA – SZENT ISTVÁN KIRÁLY ÚT – HUNYADI JÁNOS UTCA – PETŐFI SÁNDOR UTCA – KOSSUTH LAJOS UTCA	6
4.2 2/A. VÁLTOZAT: ESZE TAMÁS UTCA – SZENT ISTVÁN KIRÁLY ÚT – PETŐFI SÁNDOR UTCA – KOSSUTH LAJOS UTCA	7
4.3 2/B. VÁLTOZAT: ESZE TAMÁS UTCA – SZENT ISTVÁN KIRÁLY ÚT – PETŐFI SÁNDOR UTCA – MALOM UTCA - KOSSUTH LAJOS UTCA / MARTINOVICS UTCA	8
4.4 3. VÁLTOZAT: ESZE TAMÁS UTCA – PLÉBÁNIA KÖZ – PETŐFI SÁNDOR UTCA – KÍGYÓ UTCA	9
4.5 4. VÁLTOZAT: ESZE TAMÁS UTCA – PLÉBÁNIA KÖZ – PETŐFI SÁNDOR UTCA – MALOM UTCA – KOSSUTH LAJOS UTCA	11
4.6 5. VÁLTOZAT: VÁROSHÁZ UTCA – GRŐSZ JÓZSEF UTCA – PETŐFI SÁNDOR UTCA.....	13
4.7 PARKOLÁSI LÉTESÍTMÉNYEK	14
4.8 CSAPADÉKVÍZ ELVEZETÉS.....	15
4.9 ÚTTARTOZÉKOK, FORGALOMTECHNIKA	15
4.10 IDEIGLENES FORGALOMSZBÁLYOZÁS	16
4.11 FAKIVÁGÁS, NÖVÉNYTELEPÍTÉS.....	18
5. FÖLDMŰÉPÍTÉS.....	18
6. KÖZMŰVEK.....	18
7. JAVASOLT TÁVLATI ELKERÜLŐ ÚT VIZSGÁLATA	19
8. A TERVEZÉS SORÁN ALKALMAZOTT, ÉS A KIVITELEZÉS SORÁN FIGYELEMBE VEENDŐ ÚTÜGYI MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK	19
9. EGYÉB MEGJEGYZÉSEK.....	20

1. A TERVEZÉS TÁRGYA, ELŐZMÉNYEK

Kalocsa Város Önkormányzata (H-6300 Kalocsa, Szent István király út 35.) – mint **Megrendelő**, megbízást adott cégünknek, a **VONALVEZETŐ Mérnöki és Gazdaságfejlesztő Kft-nek** (6000 Kecskemét, Katona József tér 6. II./8A) – mint **közlekedési szakági tervezőnek** – a **kalocsai Szentháromság tér gépjárműforgalom alóli mentesítése érdekében egy kiváltóút nyomvonalváltozatait ismertető vázlattelev elkészítésére**

A **tervezés tárgyát** Kalocsa belvárosában egy új gyűjtőút lehetséges nyomvonalainak elemzése képezte. A tervezett gyűjtőút célja az Esze Tamás utca és a Kossuth Lajos utca között a Szentháromság tér lezárásával és átépítésével megszűnt közúti kapcsolat pótlása. A tervezés során öt különböző nyomvonalváltozat került kidolgozásra.

Jelen dokumentáció a létesítmény **útépítési szakág nyomvonal vázlattelevét** foglalja magában.

A terveket az érvényben lévő előírásoknak megfelelően készítettük el.

A tervezés során a helyszínt bejártuk, a helyi sajátságokat megvizsgáltuk.

A tervezés során geodéziai felmérés nem készült.

A tervezett létesítmény közlekedéshatósági szempontból a 93/2012. (V.10.) Kormányrendelet alapján **építési engedély köteles**, az engedélyezési eljárást a **Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Közlekedési, Műszaki Engedélyezési és Fogasztóvédelmi Főosztály Ütügyi Osztálya** (6000 Kecskemét, Szent István krt. 19/A.) folytatja le. A létesítmények megvalósítása a kiadásra kerülő építési engedély szigorú figyelembevételével történhet.

2. ALAPADATOK

Megrendelő/Építtető

Kalocsa Város Önkormányzata
(H-6300 Kalocsa, Szent István király út 35.)

Közlekedési szakági tervező:

VONALVEZETŐ Mérnöki és Gazdaságfejlesztő Kft.
(H-6000 Kecskemét, Katona József tér 6. II./8A)

Tervezett létesítmény:

A kalocsai Szentháromság tér gépjárműforgalom alóli mentesítése érdekében kijelölt kiváltóút

Tervezett létesítmény kezelője:

Kalocsa Város Önkormányzata
(H-6300 Kalocsa, Szent István király út 35.)

3. JELENLEGI ÁLLAPOT ISMERTETÉSE

A tervezési terület Kalocsa belvárosában, a város északi részén található. A terület sűrűn beépült, a lakóingatlanok mellett a különböző közintézmények, illetve szolgáltató egységek száma egyaránt jelentős.

A Szentháromság tér korábban közvetlen kapcsolatot biztosított az Esze Tamás utca és a Kossuth Lajos utca között, ezzel egy kelet-nyugati irányú közlekedési tengelyt képezve. A város nyugati részén (Bürgerkert városrész) élők jelentős része ezen az útvonalon keresztül közelíti meg a belvárost.

A Szentháromság tér a közelmúltban a kalocsai érsekség kezelésébe került, **az itt átvezető gyűjtőúti szakasz pedig megszüntetésre került.** A tér rekonstrukciója során **a korábbi gyűjtőút helyén gyalogos területek alakultak ki.** Ezzel az előzőekben ismertetett **kelet-nyugati irányú közlekedési tengely megszakadt,** a gépjárműforgalom pedig a környező, **korábban kisebb forgalmú lakóutcákra terelődött át.** Az elsődleges alternatív útvonalat a **Batthyány utca-Hunyadi János utca-Haynald Lajos utca-Petőfi Sándor utca** biztosítja, de **jelentős forgalmi terhelés jelenik meg a Városház utca egyes szakaszain, valamint a Plébánia közön is.** Ezen útvonalakon főként a reggeli csúcsidőszakban **rendszeresek a torlódások, a kis szélességű, sűrűn beépített lakóutcák nem képesek elvezetni a korábbi gyűjtőút itt megjelenő forgalmát.** A menekülő utak, illetve azok csomópontjai egyaránt **kapacitáshiánnyal küzdenek.**

A Szentháromság téren megszűnt átkötés pótlására **egy új gyűjtőút kijelölése vált szükségessé,** amely illeszkedik a **kelet-nyugati irányú fő forgalomáramlási irányokhoz,** és tehermentesíti a jelenlegi alternatív útvonalakat. **Jelen tervdokumentációban öt különböző nyomvonalváltozat került kijelölésre, illetve vizsgáltara.**

A terület **közművekkel** ellátott.

A tervezési térségben **szennyvíz-, víz-, elektromos-, távközlési- és gázvezeték** található.

4. TERVEZETT BEAVATKOZÁS

4.1 1. VÁLTOZAT: ESZE TAMÁS UTCA – SZENT ISTVÁN KIRÁLY ÚT – HUNYADI JÁNOS UTCA – PETŐFI SÁNDOR UTCA – KOSSUTH LAJOS UTCA

Javasolt nyomvonal

Az első lehetséges nyomvonal a megszűnt Szentháromság téri átkötést a Hunyadi János és a Petőfi Sándor utca érintésével biztosítja. A tervezett gyűjtőút az Esze Tamás utcai körfogalom északi ágától indul, majd a Szent István király útról jobbra fordulva, a 361/1 és a 361/2 hrsz.-ú ingatlanokon keresztül éri el a Hunyadi utcát. A tervezett út itt ráfordul a Hunyadi utcára, és annak nyomvonalában halad a Zeneiskolaig, ahol jobbra fordulva a Katona István ház telkén (364 hrsz.) keresztül éri el a Petőfi Sándor utcát. A nyomvonal ezután a Petőfi Sándor utcára balra fordulva, annak nyomvonalán folytatódik a Kossuth Lajos utcai csatlakozásig.

A tervezett egyirányú forgalmi rendnek megfelelően kis mértékben módosul a meglévő, az új gyűjtőúthoz csatlakozó utcák forgalmi rendje. A Hunyadi János utca a Plébánia köz és a tervezett gyűjtőút között északi irányban egyirányú lesz, a kétirányú forgalmi rend csak a Szentháromság tér és a tervezett út közötti szakaszon, a Zeneiskola épülete előtt marad fenn. A Petőfi Sándor utca azon szakasza, amely közös a tervezett nyomvonallal északi irányba lesz egyirányúsítva. A Petőfi utca beavatkozással nem érintett szakaszán (az új gyűjtőút és a Plébánia köz között) a jelenlegi forgalmi rend (kétirányú forgalom) marad érvényben.

Tervezett csomópontok

Az első nyomvonalváltozat öt egyszerű, 3 illetve 4 ágú csomópontot tartalmaz. A csomópontokban az elsőbbségi viszonyok azonosak: minden esetben a tervezett új gyűjtőútnak van elsőbbsége, a csatlakozó útszakaszok pedig alárendeltek. A járdaszakaszok közötti gyalogos átvezetések ezekben a csomópontokban kerültek kijelölésre.

A Kossuth Lajos utcai csomópont jelenlegi forgalmi rendje úgy módosul, hogy a tervezett gyűjtőút legyen a főirány, igazodva a várható forgalmi igényekhez. Hasonló módon kerülhet kialakításra a Szent István utcai csomópont is.

Keresztmetszeti kialakítás

Az első nyomvonalváltozat keresztmetszeti kialakításait az U-3.1 számú rajzon látható mintakeresztmetszelvények mutatják be. A Szent István király út és a Hunyadi utca között (1.1 sz. mintakeresztmetszelvény) 10 méteres szabályozási szélesség mellett 1 forgalmi sáv, valamint egyoldali

járda került megtervezésre (az út menetirány szerinti bal oldalán). A jobb oldalon a tervezett zöldterületet 0,5 méter széles védősáv (épület körüli járda) választja el a szomszédos ingatlanokon (359 és 360 hrsz.) lévő épületektől. A járda, illetve a zöldsáv szélessége a meglévő épületek nyomvonalát követve változó. A Hunyadi utca és a Petőfi Sándor utca közötti átvezetés (1.3 sz. mintakeresztszelvény) 10,75 méteres szabályozási szélesség mellett 1 forgalmi sávot, egyoldali járdát (jobb oldalon), valamint az út jobb oldalán kijelölt párhuzamos parkoló területet tartalmaz. A Petőfi Sándor utca vonalában tervezett szakaszon kétoldali járda, valamint a bal oldalon 45°-os, ferde állású parkoló terület került kijelölésre, a szabályozási szélesség ezen a szakaszon 14 méter (1.3 sz. mintakeresztszelvény).

Előnyök, hátrányok

Ezen nyomvonalváltozat előnye, hogy minimális mértékű épületbontással jár együtt, mivel az átkötések beépítetlen telkeken haladnak keresztül. Az út vonalvezetése ugyanakkor nem ideális: az átkötések elején és végén a sűrű beépítettség miatt az útvonalat csak kis sugarú, nehezen belátható ívekkel lehet átvezetni, így a teljes útvonalon egyirányú forgalmi rend bevezetése javasolt. A Hunyadi János utca és a Petőfi Sándor utca vonalában haladó szakaszokon szükséges a meglévő keresztmetszeti szélesség növelése, a 361/1 és a 364 hrsz. alatti ingatlanok terhére. A beépítetlen telkeken tervezett átvezetések 10,85-12 méter közötti szabályozási szélesség mellett, a szomszédos telkeken meglévő épületek érintése nélkül kialakíthatók.

4.2 2/A. VÁLTOZAT: ESZE TAMÁS UTCA – SZENT ISTVÁN KIRÁLY ÚT – PETŐFI SÁNDOR UTCA – KOSSUTH LAJOS UTCA

Javasolt nyomvonal

A második nyomvonalváltozat a Hunyadi utcáig azonos nyomvonalon halad az első változattal, azzal megegyező keresztmetszeti kialakítás mellett. A Hunyadi utcai csatlakozás után a második nyomvonal egyenesen halad tovább a 369/2 hrsz-ú ingatlanon keresztül, és annak keleti oldalán csatlakozik a Petőfi Sándor utcához. A nyomvonal itt északi irányba fordulva követi a Petőfi Sándor utca jelenlegi nyomvonalát, majd az első változattal megegyező módon csatlakozik a Kossuth Lajos utcához.

Tervezett csomópontok, forgalmi rend

Ez a nyomvonal összesen **négy darab egyszerű, szintbeni csomópontban** csatlakozik a meglévő úthálózathoz. **A tervezett forgalmi rend** az első változattal ellentétben **kétirányú**, ehhez igazodva a

meglévő utcák forgalmi rendje is módosításra kerül. A Hunyadi utca beavatkozással nem érintett szakaszának forgalmi rendje ebben a változatban nem módosul, **a Plébánia köz, valamint a Petőfi Sándor utca egyirányúsítása azonban megfordul** (lásd az U-2.2.1 számú helyszínrajzon)

Keresztmetszeti kialakítás

A második nyomvonal **keresztmetszeti kialakítását az U-3.2 számú mintakeresztmetszelvények mutatják be. A Hunyadi utcáig tartó szakaszon a tervezett kialakítás megegyezik az első változattal.** A Hunyadi utca és a Petőfi Sándor utca közötti átkötésnél **12 méteres szabályozási szélesség mellett egyoldali, 2 méter szélességű gyalogjárda, valamint zöldsávok kerültek megtervezésre.** A Petőfi Sándor utca nyomvonalában futó szakaszon **16 méteres szabályozási szélességen kétoldali járda, valamint az út nyugati oldalán 5 méter szélességű merőleges parkoló terület** került kijelölésre.

Előnyök, hátrányok

Ezen nyomvonal előnye az első változathoz képest, hogy **a Petőfi Sándor utcáig egyenes vonalban halad**, így két nehezen belátható ív is elhagyható. Ez a nyomvonal **alkalmas a kétirányú forgalmi rend bevezetésére is**, a nehezen belátható Petőfi utcai csatlakozásba ugyanakkor javasolt sebességkorlátozást bevezetni, amennyiben ez a változat kerül megvalósításra.

A második változat az elsőhöz hasonlóan **kis mértékű épületbontással jár együtt**, az átkötések itt is beépítetlen telkeken keresztül valósulnak meg. A Petőfi Sándor utcai szakaszon itt is szükséges a **meglévő keresztmetszeti szélesség növelése**, a 364, 368 és a 369/1 hrsz. alatti ingatlanok terhére.

4.3 2/B. VÁLTOZAT: ESZE TAMÁS UTCA – SZENT ISTVÁN KIRÁLY ÚT – PETŐFI SÁNDOR UTCA – MALOM UTCA - KOSSUTH LAJOS UTCA / MARTINOVICS UTCA

Javasolt nyomvonal

Ez a változat a **2/A. jelű verzióval megegyező nyomvonalon, és azzal azonos keresztmetszeti elrendezéssel halad a Petőfi Sándor utcáig.** A Petőfi utca után a nyomvonal **egyenesen folytatódik** tovább az **1001 hrsz.** (Petőfi Sándor utca 10.) és az **1008 hrsz.** (Malom utca 1.) alatti ingatlanokon keresztül a Martinovics utcáig. Az 1008 hrsz. alatti ingatlanon, a Petőfi Sándor utca és a Malom utca között egy parkoló terület került megtervezésre, kétirányú közlekedő úttal, valamint merőleges parkoló állásokkal. A tervezett parkoló az új gyűjtőútról mindkét irányból megközelíthető lesz. A nyomvonal az **U-2.2.2 számú helyszínrajzon** tekinthető át.

Tervezett csomópontok, forgalmi rend

A 2/B. nyomvonalváltozat **négy szintbeni csomópontot tartalmaz**. A Martinovics utca – Kossuth Lajos utcai csatlakozásban **megvizsgáltuk egy körforgalmú csomópont kialakításának lehetőségét** is, ez azonban a meglévő utcák kialakítása miatt **nem lehetséges**, így egy **eltolt, négyágú csomópont került megtervezésre** a nyomvonal keleti végén. **A Malom utca** a Kossuth utca és a Martinovics utca közelsége miatt **nem köthető ki az új gyűjtőútra**, ezért ebben a változatban az **zsákutca** lesz, és csak a Kígyó utca felől lehet majd megközelíteni. Az 1008 hrsz. alatti ingatlanokon tervezett parkoló terület egy háromágú csomópontban csatlakozik a javasolt nyomvonallalhoz.

Keresztmetszeti kialakítás

A javasolt keresztmetszeti elrendezést az **U-3.2.2** számú mintakeresztmetszelvények mutatják be. A 2/B. jelű nyomvonal **keresztmetszeti kialakítása a Petőfi Sándor utcáig megegyezik a 2/A. jelű változattal**. A Petőfi Sándor utca és a Kossuth utca-Martinovics utca csomópont közötti szakaszon (**3.2.2 sz. mintakeresztmetszelvény**) **kétoldali járda, valamint a jobb oldalon párhuzamos, a bal oldalon pedig 45 fokos, ferde állású parkolóterület** került kijelölésre. A járda szélessége a párhuzamos parkolók mellett 2 méter, míg a másik oldalon 1,5 méter.

Előnyök, hátrányok

A változat előnye az **egyértelmű, jól belátható vonalvezetés, illetve a Martinovics utca közvetlen elérhetősége**. Emellett a Kossuth utca-Martinovics utca csomópont olyan módon alakítható ki, hogy **a Kossuth Lajos utca 5. szám alatti védett épületet nem érinti a nyomvonal**. További előny a nagy számú új parkolóhely: **az 1008. hrsz-on kialakított parkolóterületen 38 új parkolóhely jelölhető ki**. Az itt javasolt **eltolt csomóponti kialakítás** ugyanakkor **nem ideális** (nehéz beláthatóság, főirányból balra kanyarodás nehézkes), valamint **a Malom utca kényszerűen zsákutcává válik**, és a Kossuth utca felől csak jelentős kerülővel lesz elérhető. Ezen változat hátrányai közé tartozik még, hogy **a Petőfi Sándor utca 10. szám alatti nagy alapterületű, jó állapotú lakóház bontásával járna**.

4.4 3. VÁLTOZAT: ESZE TAMÁS UTCA – PLÉBÁNIA KÖZ – PETŐFI SÁNDOR UTCA – KÍGYÓ UTCA

Javasolt nyomvonal

A harmadik nyomvonalváltozat (**U-2.3 számú helyszínrajz**) **az Esze Tamás utca és a Kígyó utca utca között biztosítana közvetlen kapcsolatot**. A nyomvonal az Esze Tamás utca – Szent István király út

SZÖVEGES ISMERTETŐ

csomópontjában kijelölt új, **excentrikus mini körforgalomtól indul, a meglévő körforgalom pedig megszüntetésre kerül.** A Szent István király úti csatlakozások kis mértékben módosulnak, ezzel a meglévő parkolóterület is átépítésre kerül. A tervezett gyűjtőút **az új körforgalom keleti ágától indul a 385 hrsz. alatti ingatlanon keresztül.** A nyomvonal ezt követően **a plébánia telkén, de az épület érintése nélkül** éri el a Hunyadi János utcát, ahol a Plébánia köz meglévő nyomvonalával párhuzamosan, az utca déli oldalán meglévő lakóházak **(385 és 387 hrsz.)** helyén halad tovább. A nyomvonal ezt követően keresztezi a Petőfi Sándor utcát. Ezután a nyomvonal **a 997 és a 994 hrsz. alatti ingatlanokon halad tovább,** majd a **991 hrsz. alatti telekre jobbra ráfordulva** csatlakozik a **Kígyó utcához.**

Tervezett csomópontok

A nyomvonalon **öt új csomópont** kerül kialakításra. A tervezett út nyugati végén **egy excentrikus mini körforgalom váltja ki a meglévő körforgalmat,** amelyhez csatlakozik az Esze Tamás utca és a Szent István király út. **Az excentrikus kialakítást az indokolja, hogy a tervezett gyűjtőút nyomvonala nem esik egybe az Esze Tamás utcával,** így az nem köthető be a meglévő körforgalomba, a meglévő csomópont délnyugati oldalán lévő társasház miatt pedig nem lehetséges egy hagyományos körforgalom elhelyezése. Az érintett közbenső utcák (Hunyadi János utca, Petőfi Sándor utca, Sörös Imre utca) egyszerű, három-illetve négyágú csomópontokban kapcsolódnak a tervezett gyűjtőúthoz, **a javasolt főirány a tervezett új gyűjtőút.** Az utolsó csomópont **a Kígyó utcai csatlakozás, amelyet azonban a jelenlegi viszonyok mellett nem megvalósítható.** A tervezett új út ívben csatlakozna a Kígyó utcához, emellett a szomszédos lakóház **(990. hrsz.) is akadályozza a beláthatóságot.** A tervezett úttal szemben csatlakozó Dózsa György utca tengelye nem esik egybe a távlati gyűjtőúttal, így **négyágú csomópont kialakítása sem lehetséges,** a csatlakozó útszakaszok **vonalvezetésének módosítása, valamint lakóépületek bontása nélkül.**

Keresztmetszeti kialakítás

A harmadik nyomvonalváltozat **keresztmetszeti elrendezését az U 3.3 számú rajzon látható mintakeresztmetszelvények mutatják be.**

Az Esze Tamás utca és a Hunyadi János utca (Plébánia köz) között **15,5 méteres szabályozási szélesség biztosítható,** ezen a szakaszon **kétoldali gyalogjárda, valamint kétoldali párhuzamos parkolósáv került elhelyezésre.** A Plébánia közzel párhuzamos szakaszon **19-21 méter között változik a tervezett útterület szélessége.** A Petőfi utcától a Kígyó utcáig pedig **14-16 méter között változik a rendelkezésre álló szélesség, itt kétoldali járda, valamint mindkét oldalon párhuzamos parkolók kerültek megtervezésre,** a fennmaradó területek pedig zöldsávként alakíthatók ki. A

gyalogjárdák szélessége **2 – 3,5 méter között változik**, ahol nagyobb a rendelkezésre álló terület, ott a járda és a tervezett telekhatárok között zöldterületek alakíthatók ki.

Előnyök, hátrányok

A harmadik változat nyomvonala összességében **kevesebb magánterületet érint, illetve kisebb mértékű épületbontással járna, mint a hasonló nyomvonalon vezetett negyedik változat (lásd 4.5-ös fejezet). A Kígyó utcai csatlakozás** azonban a jelenlegi viszonyok mellett **nem alakítható ki biztonságosan**, ehhez a csomópont **teljes átépítése, és több lakóház elbontása** válna szükségessé. Ezen változat további hátránya, hogy **nem ad közvetlen kapcsolatot a Martinovics utcával, valamint a Kossuth Lajos utcával sem.**

4.5 4. VÁLTOZAT: ESZE TAMÁS UTCA – PLÉBÁNIA KÖZ – PETŐFI SÁNDOR UTCA – MALOM UTCA – KOSSUTH LAJOS UTCA

Javasolt nyomvonal

A negyedik nyomvonalváltozat egy **teljes értékű, új gyűjtőút megvalósulását** jelenti az **Esze Tamás utca és a Kossuth Lajos utca közötti szakaszon**. A nyomvonal az Esze Tamás utca – Szent István király út csomópontjában kijelölt új, excentrikus mini körforgalomtól indul, a meglévő körforgalom pedig megszüntetésre kerül.

A nyomvonal **a 991. hrsz alatti ingatlanig** (ahol a Kígyó utcai csatlakozás tervezett) **megegyezik a harmadik változattal**, innen azonban a negyedik nyomvonal **a Malom utca felé folytatódik**. A Malom utca északi oldalán fekvő ingatlanok (1014, 1015, 1016 és 1017 hrsz.) érintésével **a tervezett gyűjtőút egy körforgalmú csomópontban csatlakozik a Kossuth Lajos utcához és a Martinovics Ignác utcához**. A 4. nyomvonalváltozat esetében **három különböző körforgalmú csomóponti kialakítást** vizsgáltunk meg a Kossuth utcai csatlakozásnál, ezeket a **tervezett csomópontok** alfejezetben ismertetjük.

Tervezett csomópontok

A negyedik változat tervezett csomópontjai a Kígyó utcai csatlakozás kivételével megegyeznek a 3. változatnál bemutatott csatlakozásokkal, ezeken felül a Kossuth Lajos utcai csatlakozásban került megtervezésre egy **körforgalom**. A Kossuth utcai csatlakozás tekintetében **három különböző csomóponti kialakítást** vizsgáltunk meg, melyeket a következőkben ismertetünk.

SZÖVEGES ISMERTETŐ

Az első lehetséges kialakítás egy **hagyományos, egysávos belterületi körforgalom kialakítása** a Kossuth utcai csatlakozásban, ez a verzió az **U-2.4.1** számú helyszínrajzon látható. Ez a kialakítás **érinti a Kossuth Lajos utca 5. szám alatti védett ingatlant is. A Malom utca ennél a változatnál nem köthető ki a tervezett gyűjtőútra**, így annak fennmaradó szakaszai zsákutcává válnak, kétirányú forgalmi rend mellett.

A második változat egy **excentrikus körforgalmú csomópontban** csatlakozik a Kossuth Lajos utcához és a Martinovics utcához. Ezt a változatot az **U-2.4.2** számú helyszínrajz mutatja be. Az excentrikus körforgalom előnye, hogy a Kossuth Lajos utca 5. szám alatti ingatlant nem érinti, így annak bontása elkerülhető. Ugyanakkor az excentrikus körforgalom **csak a rendőrség (1167/2 hrsz.) telkének érintésével, valamint a 1167/1 hrsz. teljes igénybevételével helyezhető el.** Utóbbi ingatlanon jelenleg egy **szennyvízátemelő műtárgy** található, ennek **kiváltása pedig jelentősen növelheti ezen változat kivitelezési költségeit.** A Malom utca ennél a csomóponti kialakításnál **sem köthető ki** az új gyűjtőútra a körforgalom közelsége miatt.

A harmadik lehetséges megoldásnál **az új gyűjtőút egy mini körforgalmú csomópontban csatlakozik** a Kossuth Lajos utcához és a Martinovics utcához. Ezt a kialakítást az **U-2.4.3** számú helyszínrajz mutatja be. Ennek a változatnak **a legnagyobb előnye, hogy az előzőekben bemutatott kialakításokhoz képest jóval kisebb a helyigénye:** sem védett ingatlant, sem a rendőrség területét nem érinti, és a 1167/1 hrsz.-on lévő szennyvízátemelő műtárgy érintése is elkerülhető. Ez a csomópont ugyanakkor **forgalmi szempontból nem optimális:** a mini körforgalom **kapacitása nagy jelentőségű gyűjtőutak csatlakozásában várhatóan nem lesz elegendő, a csúcsidőben jelentkező forgalmat nem fogja tudni kezelni.**

Keresztmetszeti kialakítás

A 4. nyomvonalváltozat tervezett keresztmetszeti elrendezését az U-3.4 számú mintakeresztmetszelvény mutatja be.

A 4. változat keresztmetszeti kialakítása **alapvetően megegyezik a 3. változatnál korábban ismertetett elrendezéssel.** Eltérés csak a Petőfi Sándor utca utáni szakaszon a kijelölhető parkolóhelyek számában van, egyebekben nincs változás a Kígyó utcára csatlakozó nyomvonalváltozat elrendezéséhez képest. A három fentebb bemutatott **változat csak a Kossuth utcai csomópont kialakításában tér el egymástól, így mindhárom verzióra ugyanazok a mintakeresztmetszelvények érvényesek.**

Előnyök, hátrányok

A negyedik nyomvonalváltozat teljes mértékben képes a megszűnt Szentháromság téri szakasz kiváltására azzal, hogy közvetlen, irányváltásoktól mentes kapcsolatot ad az Esze Tamás utca és a Kossuth Lajos utca között (szemben az első vagy a második nyomvonallal). A tervezett nyomvonal egészen **viszonylag nagy szabályozási szélesség biztosítható (14-20 méter)**, így párhuzamos parkolóhelyek, nagy szélességű gyalogos felületek, valamint zöldsávok egyaránt kialakíthatók. **A javasolt nyomvonal, illetve a tervezett csomópontok nagy kapacitást biztosítanak a negyedik változat esetében.**

Ezen nyomvonal hátránya a **jelentős mennyiségű érintett magánterület**, illetve az ezzel járó **épületbontás, kisajátítás szükségessége**. A javasolt nyomvonal **több felújított lakóházat is érint**. A Kossuth Lajos utcai tervezett körforgalmak a lakóházak mellett **közműveket is érintenek** (elektromos légkábelek, hírközlés, szennyvízátemelő műtárgy), melyek kiváltása jelentős mértékben **növeli a várható kivitelezési költségeket**.

4.6 5. VÁLTOZAT: VÁROSHÁZ UTCA – GRŐSZ JÓZSEF UTCA – PETŐFI SÁNDOR UTCA

Javasolt nyomvonal

Ez a nyomvonal az eddig vizsgált változatoktól délre, **legnagyobb részében meglévő útszakaszokon halad végig (lásd: U-2.5 számú helyszínrajz)**. Beavatkozásra csak a Grősz József utcai szakaszon van szükség: itt a **meglévő utca kiszélesítésével alakítható ki közvetlen kapcsolat a Városház utca és a Petőfi Sándor utca között**. Az átkötés miatt igénybe vett ingatlanok fennmaradó részén a **Grősz József utcával párhuzamosan parkoló területek kerültek kijelölésre**, amelyek egyirányú (a Grősz József utcával ellentétes irányban) közlekedő utakon közelíthetők meg.

Tervezett csomópontok

A nyomvonalon **új csomópont nem épül**, a meglévő **útsatlakozások átépítése, illetve a forgalmi rend módosítása ugyanakkor több helyen szükséges**. Ebben a változatban a **Városház utca-Grősz József utca lesz az új főirány**, így a **meglévő csomópontok** (Szent István király út, Hunyadi János utca) **forgalmi rendje is ennek megfelelően módosul**. A Petőfi Sándor utcai csatlakozás egy háromágú csomóponttal kialakítható.

Keresztmetszeti kialakítás

A Városház utcai szakaszon nem történik útépítési beavatkozás (csak forgalomtechnika), itt a meglévő keresztmetszeti kialakítás megtartható. A Grősz József utcai átkötés 14 méter közötti szabályozási szélesség biztosítása mellett kialakítható. Ezen a szélességen kialakítható egy 6 méteres szélességű útburkolat, egyoldali két méteres szélességű járda, valamint az utca déli oldalán 5 méter szélességű merőleges parkoló állások jelölhetők ki. Az utcával párhuzamosan kijelölt parkolóterületen az állások mélysége 4,85-5 méter (a beállástól függően), a közlekedő utak szélessége pedig 4-6 méter között változik.

Előnyök, hátrányok

Ezen változat nagy előnye, hogy **legnagyobb szakaszán nem igényel jelentős beavatkozást**, a Városház utca meglévő kialakítása megfelelő. Ugyanakkor a nyomvonal távol esik a kiváltandó Szentháromság téri átvezetéstől, így ez a változat önmagában nem képes azt teljes egészében helyettesíteni. A Grősz József utcai átkötés mentén **nagy számú parkolóhely jelölhető ki**, ugyanakkor a megvalósítás több jó állapotú lakóingatlant érint.

Ezt a nyomvonalat javasolt a korábban bemutatott nyomvonalak bármelyikével együtt, azzal párhuzamosan megvalósítani.

4.7 PARKOLÁSI LÉTESÍTMÉNYEK

Az 5. nyomvonalváltozat (Grősz János utcai átvezetés) kivételével **mindegyik vizsgált nyomvonal érint meglévő parkolóhelyeket**. Ezek legnagyobb része a Szent István király út Esze Tamás utca - Szentháromság tér közötti szakaszán található. Mivel ez az útszakasz a továbbiakban is zsákutca marad, így itt javasolt a meglévő útterület rendezése, és merőleges parkolóállások kialakítása.

A tervezett új parkolóterületeket az egyes változatokhoz tartozó helyszínrajzok tartalmazzák. Az 1. nyomvonalváltozatnál összesen 58, a 2/A. változat esetében 66, míg a 3. és a 4. változatnál 57 darab új parkolóhely alakítható ki a helyszínrajzokon jelölt módon. Az 5. változatban 36 új parkolóhelyet jelöltünk ki a Grősz József utcai átkötés mentén.

A legtöbb új parkolóhely a 2/B. változat esetében biztosítható, az U-2.2.2 számú helyszínrajznak megfelelően 96 új parkolóhely kialakítására kerülhet sor.

A Szent István király úton újrarendezett parkolóterület mellett **mindegyik nyomvonalváltozat tartalmaz párhuzamos parkolóhelyeket is**, az újonnan kijelölésre kerülő gyűjtőutak mentén. Ezen parkolóhelyek az egyes változatokhoz tartozó **helyszínrajzokon** tekinthetők át.

Az újonnan kijelölt parkolóhelyek mind a négy nyomvonalváltozat esetében **fedezik a megszűnő parkolóhelyek számát**, tehát **egyik változat sem jár a jelenleg rendelkezésre álló parkolóhelyek csökkenésével**.

4.8 CSAPADÉKVÍZ ELVEZETÉS

Jelen vázlattervben a javasolt nyomvonalváltozatokhoz **nem került részletes vizsgálatra a csapadékvíz-elvezetés kialakítása**.

A tervezési terület jellege (belvárosi, sűrűn beépített környezet) miatt **javasolt zárt csapadékvíz-elvezető rendszer kialakítása**, amely csatlakoztatható a meglévő gravitációs csapadékvíz-elvezető rendszerhez.

4.9 ÚTTARTOZÉKOK, FORGALOMTECHNIKA

Jelen vázlattervben **részletes forgalomtechnikai vizsgálatra nem került sor**. Az egyes változatok esetében kijelölt új gyűjtőutakon a forgalmi sávok elválasztására **szaggatott terelővonal alkalmazható (2-4 kiosztással)**, valamint, amennyiben szükséges, **záróvonal festendő fel** (pl.: nehezen belátható ívek, forgalom elől elzárt területek elválasztása). A tervezett csomópontokban a forgalmi rendnek megfelelő jelzőtáblák elhelyezése szükséges. **Körforgalmú csomópontok esetében** (3. és 4. változat) szükséges az *e-UT 03.03.11 Körforgalmak tervezése* Ütügyi Műszaki előírás figyelembevétele a forgalomtechnikai tervezés során.

Általános előírások:

- A kihelyezésre kerülő jelzőtáblák út melletti elrendezése meg kell, hogy feleljen az *e-UT 04.02.11 „Közúti jelzőtáblák A jelzőtáblák megtervezése, alkalmazása és elhelyezése”* Ütügyi Műszaki Előírásnak.
- A jelzőtáblák elhelyezésénél az *e-UT 04.02.20 - e-UT 04.02.40 Közúti jelzőtáblák* Ütügyi Műszaki Előírásokat is figyelembe kell venni.
- A tervezett KRESZ táblák szín- és fénytechnikai követelményei feleljenek meg a 4/2001. (I.31) KöViM rendelet /JTSZ/ 4. pontjában rögzítetteknek.
- Az új jelzőtáblák méretei a 4/2001. (I.31) KöViM rendelet /JTSZ/, illetve az *e-UT 04.02.12 és e-UT 04.02.25 Közúti jelzőtáblák* Ütügyi Műszaki Előírás előírásai alapján kell megválasztani.
- A burkolati jelek felfestéséhez az *e-UT 04.03.21 „Közúti útburkolati jelek alakja, mérete, színe és elrendezése”* és az *e-UT 04.03.11 „Útburkolati jelek tervezése”* Ütügyi Műszaki Előírásokat kell betartani.
- Továbbá a 11/2001. (III.13.) KöViM rendelet: az útburkolati jelek tervezési és létesítési előírásairól rendelet szerint kell eljárni.

SZÖVEGES ISMERTETŐ

- A burkolati jelek festésénél a balesetvédelmi előírásokat szigorúan be kell tartani. A munkavégzés során a közúti közlekedést csak a festési munkával indokolt legszükségesebb mértékben lehet elkorlátozni.
- A teljes tervezési szakaszon, valamennyi kézi és gépi burkolati jel fehér színű, oldószer nélküli tartós festékkel (meleg plasztik) festendő fel.
- A kivitelező teljes büntetőjogi és anyagi felelősséggel tartozik a burkolatjel festésből eredő esetlegesen bekövetkező balesetért, vagy egyéb kárért.
- A tervezett forgalomtechnikai kialakításhoz szükségtelen meglévő burkolati jelek megszüntetendők!

4.10 IDEIGLENES FORGALOMSZABÁLYOZÁS

- **Az építés idején a forgalomkorlátozást e-UT 04.05.14 sz. "Közutakon folyó munkák elkorlátozása és ideiglenes forgalomszabályozása" ÚME szerint kell kialakítani. A közúton folyó munkálatokat csak ideiglenes forgalomkorlátozási terv alapján lehet végezni, melyre a közútkezelő hozzájárulását be kell szerezni. A kivitelezés csak jóváhagyott, ideiglenes forgalomszabályozási terv birtokában kezdhető meg.**
- Az építés ideje alatt folyamatosan biztosítani kell a célforgalmat.
- Az ingatlanokra a gyalogosan történő bejutást minden esetben, a gépkocsival történő behajtást lehetőség szerint biztosítani kell!
- A szabad burkolatfelületen semmilyen a kivitelezésből származó anyag, gép még ideiglenes jelleggel sem helyezhető el!
- Az ideiglenesen kihelyezett forgalomtechnikai tábláknak is fóliás kivitelűeknek kell lenniük, az erre vonatkozó szabványnak, előírásnak meg kell felelniük. A forgalomkorlátozás, akadályoztatás módjáról, ill. mértékéről az érintett lakosságot folyamatosan tájékoztatnia kell a kivitelezőnek.
- Munkálatok nappal is csak megfelelő látási viszonyok mellett végezhetők.
- A munkaterületen mozgó munkagépeknek a sárga villogó jelzést működtetni kell.
- Az építés befejezése után a tervezési helyszínen a tervezett forgalmi rendet kell kialakítani, egyéb esetben vissza kell állítani az eredeti forgalmi rendet, az eredetileg szükséges jelzőtáblákkal.
- A közúton forgalomkorlátozással járó munkák végrehajtásával kapcsolatos munkavédelmi, biztonságtechnikai, forgalomszervezési feladatokra a kivitelező vállalat az irányító és beosztott dolgozóit kimutathatóan köteles oktatni. A kivitelezés során szigorúan meg kell követelni a vonatkozó munkavédelmi, munkaegészségügyi, baleset megelőzési, környezetvédelmi rendeletek, szabványok, szabályok és előírások betartását.
- Külön felhívjuk a figyelmet az elektromos vezetékek, víz- és gázvezetékek környezetében folyó munkavégzés különböző veszélyeire.

SZÖVEGES ISMERTETŐ

- A teljes munkaterület kezdeténél és végénél mindenképpen jelzőtáblával jelezni kell a munkavégzést, a munkaterületen lévő korlátozások jelzésével együtt.
- Az elkorlátozás kezdetét (ha a szembejövő forgalom indokolja, a végét is) a munkahelyen (munkaterületen) elhelyezkedő legközelebbi veszélyforrástól (munkagödör, szilárd tárgy stb.) 0,5 méter hosszúságú biztonsági zóna szabadon hagyásával kell kialakítani.
- A közúti forgalom folyamatosságát, biztonságát veszélyeztető egyéb kivitelezési ütemek munkafázisok, gépmozgások stb. esetén, minden forgalmi irányból, kioktatott jelzőőrök állítása kötelező, a 20/ 1984.(XII.21.) KM. Sz. rendelet vonatkozó előírásainak betartásával.
- A kihelyezésre kerülő ideiglenes közúti jelzőtáblák jelzésképei és méretei feleljenek meg a vonatkozó Útügyi Műszaki Előírásokban és a 4/2001. (I. 12.) KöVÍM rendeletben foglaltaknak. A közúti jelzőtáblák elhelyezésénél a 3/2001. (I. 12.) KöVÍM rendelet vonatkozó részein túlmenően a következőket kell figyelembe venni:
 - a járművezetők számára, akikre a közúti jelzések vonatkoznak, bármely napszakban kellő távolságból felismerhetők legyenek,
 - ne essenek a közúti űrszelvénybe,
 - maximum három – adott esetben kiegészítő táblával ellátott – jelzőtáblát szabad együtt, egy oszlopon elhelyezni,
 - a kihelyezett közúti jelzéseket olyan módon kell rögzíteni, hogy szélterhelés esetén se csússzanak el, ne dőljenek, és ne forduljanak el.
- A jelzőtáblák érvénytelenítésénél a 3/2001. (I. 12.) KöVÍM rendelet vonatkozó részei szerint:
 - a jelzőtábla síkjának az úttesttel párhuzamos elforgatásával (ábrával háttal az útnak),
 - a jelzőtábla átláthatatlan, sötét fóliával történő letakarásával,
 - a jelzőtáblán alkalmazott betűméret 3-szoros vastagságának megfelelő piros színű csíkkal történő áthúzásával végezhető, melyeket a munkaterület átadása után az eredeti állapotnak megfelelően vissza kell állítani.
- Az éjszakai ill. korlátozott látási viszonyok közötti láthatóság érdekében a munkaterületet villogó sárga fényjelzőkészülékkel is el kell látni, mely működésének folyamatosságáról, illetve a munkaterület megvilágításáról a kivitelező köteles gondoskodni.
- A munkaterületen a láthatósági mellény viselése kötelező.
- A munkavégzést végző személyzet a közúti közlekedésre fenntartott területen nem tartózkodhat, a terület munkavégzésre igénybe nem vehető.
- Forgalomszabályozásnál betartandó az 1998.évi I. sz. Közúti Közlekedésről szóló törvény és az azt módosító 1991.évi XX. sz. törvény, valamint az utak forgalomszabályozásáról, a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984./XII.21./ KM. sz. rendelet, az MSZ 07-3608-1991. szerint. „A közutakon végzett munkák elkorlátozási és forgalombiztosítási követelményei” című közlekedési ágazati szabvány vonatkozó előírásai.
- Külön felhívjuk a kivitelező figyelmét a munkaterület megfelelő talajtömörtségének biztosítására az építési fogalom, rakodás stb. biztonsága érdekében.

4.11 FAKIVÁGÁS, NÖVÉNYTELEPÍTÉS

Jelen vázlattev nem tartalmaz részletes tájrendezési, növénytelepítési munkarészt. Az egyes nyomvonalváltozatok esetében vázlatosan kijelölésre kerültek a kialakítható zöldterületek. A javasolt zöldterületeken **fásítás, vagy kisebb méretű cserjék, bokrok telepítése egyaránt lehetséges**, figyelembe véve az adott változatban tervezett közút vonalvezetését, és a rendelkezésre álló keresztmetszetet. Amennyiben egy adott nyomvonalváltozat **meglévő fák kivágásával jár, gondoskodni kell azok pótlásáról.**

A javasolt zöldterületek részletes megtervezéséhez külön szakági terv elkészítése szükséges.

5. FÖLDMŰÉPÍTÉS

Jelen tervezési fázisban nem készült, azonban a **további részletes tervezéshez külön talajvizsgálati jelentés és szikkasztó próba elvégzése készítése szükséges.**

A további tervezési folyamatok, valamint a kivitelezés során az *e-UT 06.02.11 Utak és autópályák létesítésének általános geotechnikai szabályai* Utügyi Műszaki Előírás betartása szükséges.

6. KÖZMŰVEK

A tervezési térségben **közműérintettségre kell számítani.**

A tervezési térségben **víz-, szennyvíz-, csapadékvíz-, gáz-, elektromos-, távközlési vezeték** található.

A kivitelezéskor előre nem ismert vezetékekre is számítani lehet, emiatt fokozott óvatossággal kell eljárni! A kivitelezés során nem várt közművezeték esetleges érintése esetére szakfelügyelet kirendelésével, fokozott óvatosság mellett, a kivitelezés folytatása előtt a közművet fel kell tární!

Közművek közelében kizárólag kézi földmunka végezhető!

Gázvezeték közelében a gázvezeték 1-1 m-es övezetben gépi földmunka nem végezhető! A gázelosztó vezeték biztonsági övezetében végzett munkára vonatkozó előírásokat a bányászatról szóló 1993. évi XLVIII. törvény végrehajtásáról szóló 203/1998. (XII. 19.) Korm. rendelet 19/A § és 19/B § tartalmazza.

A keresztezett közművek szükséges védelméről gondoskodni kell.

Vízvezeték esetén a fagyvédelem minden esetben biztosított kell, hogy legyen!

7. JAVASOLT TÁVLATI ELKERÜLŐ ÚT VIZSGÁLATA

Jelen vázlattevé részletesen csak a Szentháromság téren átvezető, megszűnt útszakaszt vizsgálta. Távolatilag a bemutatott nyomvonalváltozatok mellett javasolt egy **északi elkerülő gyűű kialakítása** is, amely elsősorban **az átmenő nehézgépjármű-forgalomtól mentesítené** a belvárosi útszakaszokat. A tervezett északi elkerülő út a **Foktői út és a Martinovics Ignác utca között** biztosítana közvetlen kapcsolatot.

Az elkerülő út javasolt nyomvonala az **U-1 számú Áttekintő térképen** került feltüntetésre. Az elkerülő út nyugati vége a Foktői úthoz a Verseny utca és az Alkotmány utca között csatlakozik. Innen indulva a nyomvonal a Foktői-csatornával párhuzamosan halad, északról és nyugatról elkerülve az Érsekkert területét. Az elkerülő út a keleti végén a Martinovics Ignác utcához csatlakozik.

8. A TERVEZÉS SORÁN ALKALMAZOTT, ÉS A KIVITELEZÉS SORÁN FIGYELEMBE VEENDŐ ÚTÜGYI MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

- e-UT 03.01.11 Közutak tervezése (KTSZ.)
- e-UT 03.03.11 Körforgalmak tervezése
- e-UT 03.03.21 Szintbeni közúti csomópontok méretezése és tervezése
- e-UT 03.03.22 Szintbeni közúti csomópontok tervezése és méretezése
- e-UT 03.07.12 Közutak víztelenítésének tervezése
- e-UT 06.02.11 Utak és autópályák létesítésének általános geotechnikai szabályai
- e-UT 06.03.13 Aszfaltburkolatú utak méretezése és megerősítése
- e-UT 06.03.21 Útpályaszerkezetek aszfaltburkolati rétegeinek követelményei
- e-UT 05.02.11 Útpályaszerkezeti aszfaltburkolatok keverékeinek követelményei
- e-UT 06.03.53 Kötőanyag nélküli és hidraulikus kötőanyagú burkolatalapok
- e-UT 06.03.11 Kerékpárutak, gyalogutak és járdák pályaszerkezete
- e-UT 03.04.12 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója
- e-UT 03.04.13 Kerékpározható közutak tervezése
- e-UT 04.03.11 Útburkolati jelek tervezése
- e-UT 04.03.21 Közúti útburkolati jelek alakja, mérete, színe és elrendezése

SZÖVEGES ISMERTETŐ

- e-UT 05.02.43 Útburkolati jelek anyagai. Az útburkolati jelek felhasználói követelményei
- e-UT 04.02.11 Közúti jelzőtáblák A jelzőtáblák megtervezése, alkalmazása és elhelyezése
- e-UT 04.02.12-35 Közúti jelzőtáblák
- 1/1975. (II.5) KPM-BM együttes rendelet: a közúti közlekedés szabályairól
- 93/2012. (V. 10.) Korm. rendelet: az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről
- 37/2007. (XII. 13.) ÖTM rendelet: az építésügyi hatósági eljárásokról, valami telekalakítási és építészeti-műszaki dokumentációk tartalmáról
- 11/2001. (III.13.) KöViM rendelet: az útburkolati jelek tervezési és létesítési előírásairól.
- 4/2001. (I.31.) KöViM rendelet: a közúti jelzőtáblák méreteiről és műszaki követelményeiről.
- 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről
- MSZ EN 206-1 és MSZ 4798-1 beton szabvány
- Kalocsa Város Településrendezési Terve
- Országos Területrendezési Terv

9. EGYÉB MEGJEGYZÉSEK

- A helyszínrajz EOV rendszerben készült.
- A terven szereplő magassági értékek Balti-tengerszint feletti magasságban (mBf) értendők.
- A tervtől a **Tervező** hozzájárulása nélkül eltérni nem lehet! A **Tervező** a szerzői jogait fenntartja.
- A tervdokumentáció **kivitelezésre nem használható**. A későbbi tervfázisokban részletes útépítése és egyéb szakági engedélyezési-kiviteli tervek készítenők.
- A tervezett létesítmény közlekedéshatósági szempontból a 93/2012. (V.10.) Kormányrendelet alapján **építési engedély köteles**, az engedélyezési eljárást a **Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Közlekedési, Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály Ütügyi Osztálya** (6000 Kecskemét, Szent István krt. 19/A.) folytatja le. A létesítmények megvalósítása a kiadásra kerülő építési engedély szigorú figyelembevételével történhet.
- **Közútkezelői és közműnyilatkozatok beszerzése szükséges**, melyekben foglaltak későbbi tervfázisban szigorúan betartandók.

Kecskemét, 2022. március hó

Halász István

okl.építőmérnök, vezető tervező

Kamarai szám: 03-0785

Jogosultság: KÉ-VA, KÉ-K, VZ-TEL

Erős Tamás

építőmérnök, felelős tervező

Kamarai szám: 03-00988

Jogosultság: KÉ-K, VZ-TEL