

## ELŐTERJESZTÉS

a Képviselő-testület 2009. május 15-i nyilvános ülésére

- Tárgy:** Tapolca város és Tapolca–Diszel közlekedési helyzetének felülvizsgálata, a városi közlekedésfejlesztési koncepció elfogadása
- Előterjesztő:** Császár László polgármester
- Előkészítette:** Papp Zoltán Tamás főépítész  
Városüzemeltetési és Műszaki Iroda  
Mikusi Gyula irodavezető  
Joó Ferenc vezető-tanácsos
- Megtárgyalja:** Ügyrendi Bizottság  
Család-, Egészségügyi, Oktatási, Művelődési és Sportbizottság  
Pénzügyi és Településfejlesztési Bizottság
- Meghívottak:** Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.  
Tóthné Temesi Kinga irodavezető

### TISZTELT KÉPVISELŐ-TESTÜLET!

Tapolca Város Önkormányzatának Képviselő-testülete a 2009. évi munkatervnek megfelelően elkészítette Tapolca város közlekedésfejlesztési koncepcióját (továbbiakban: koncepció). A meghívásos pályázat során kilenc céget kerestünk meg, végül a nagy szakmai tapasztalattal rendelkező Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. (továbbiakban: KTI) kapta a megbízást a koncepció elkészítésére. A KTI által kidolgozott tanulmány egy közlekedésmérnöki szakmai anyag, amellyel kapcsolatban a városvezetés céljainak elérése érdekében további egyeztetések voltak szükségesek. A KTI által kidolgozott koncepciót a Képviselő-testület tagjai elektronikus formában kapják meg [jelen előterjesztés mellékleteként](#), illetve megtekinthető Tapolca Város honlapján is. Papíralapú formátumban a koncepció a Városüzemeltetési és Műszaki Irodán tekinthető meg.

A KTI által kidolgozott munkaanyag készítésekor a célkitűzés a városban élők, ide látogatók életminőségének javítása; az idegenforgalom, az oktatási intézmények és a munkáltatók, a termelő és szolgáltató egységek igényeinek kielégítése; valamint az ésszerű és kulturált közlekedési lehetőségek biztosítása volt. A koncepció készítői figyelembe vették a városvezetés közlekedésfejlesztési elképzeléseit és a már jelenleg is folyamatban lévő, vagy előkészítés alatt álló beruházásokat (pl. Ipar utca kiépítése, IVS pályázat elemei). Nagyon hasznos, a koncepció több elemét (pl. déli elkerülő út melletti kerékpárút, valamint

középszigetes vagy kiemelkedő gyalogos átkelőhelyek építése) meghatározó adatsorok készültek a baleseti statisztikából.

A széleskörű közlekedési vizsgálat egyúttal összefoglalja mindazokat a kérdéseket, amelyek **Tapolca város és Tapolca-Diszel városrész közlekedésének felülvizsgálatával** kapcsolatban felmerültek.

A vizsgálatok alapján a KTI anyaga végül 18 pontban összegzi a közlekedésmérnökök által javasolt útépitéseket, forgalomszervezési intézkedéseket. Kiemelten vizsgálta a KTI kettő, a belváros forgalmát alapvetően befolyásoló beruházás lehetőségét. Egyfelől az autóbusz pályaudvar áthelyezésével, másfelől a Deák Ferenc utca és a Fő tér gépjárműforgalom előli lezárásával kapcsolatban készültek alternatívák. Az alternatívák elemzése és a városvezetés szándékainak összevetése alapozza meg a jelen előterjesztéshez tartozó határozati javaslatokat a város közlekedésfejlesztési lehetőségeiről.

Az előterjesztés előkészítőinek a koncepcióhoz képest javasolt változtatásai, illetve kiegészítő megjegyzései a következők:

#### 1) Autóbusz végállomás áthelyezése

Az autóbusz pályaudvar áthelyezésével kapcsolatban három alternatíva merült fel, amelyek közül a Somló Volán Zrt. éppen azt a lehetőséget preferálja legkevésbé, amelyet Tapolca Város Önkormányzatának Képviselő-testülete és a KTI is a leginkább kívánatosnak tart. Az intermodális kapcsolatok kialakításának lehetősége, a minden irányból való közúti megközelíthetőség és a 2009. második félévben megnyíló pályázati lehetőségek miatt a jelen előterjesztés készítői az **autóbusz pályaudvarnak a vasútállomás mellé történő áthelyezését** javasolják.

A koncepció készítői több olyan menetrendi és tarifális eszközt említene, amelyek hozzá tudnának járulni egy intermodális vasúti-közúti közösségi közlekedési csomópont megfelelő kihasználásához.

A KDOP 2009-2010. évre vonatkozó Akciótervében 4.2.3. pont alatt szerepel a közösségi közlekedés fejlesztése, amelyre az Akcióterv szerint 1,3 milliárd forintos keret elkülönítését tervezik. Ugyanakkor rendelkezünk olyan információkkal, hogy 2009. második felében ebből a keretből projektenként 400 millió forintig történő finanszírozással **tervezik az intermodális csomópontok kialakításának támogatását**. A támogatással megvalósítható lenne egy modern, közös vasúti-autóbusz-kerékpáros személyszállítási terminál kialakítása, de ez csak a vasútállomáson valósítható meg. Tapolca városa jó eséllyel pályázhatna a támogatás elnyerésére, tekintettel arra, hogy a régióban mindössze egy település tervez jelenleg hasonló fejlesztést.

A koncepció nem említi, de részben a vasútállomás területén, részben a közelben kialakítható lenne egy P+R parkoló is, ahonnan az utasok helyijáráttal folytathatnák útjukat a városban. Kedvező döntés esetén a P+R parkoló kialakítása és üzemeltetése külön vizsgálatot kíván. Létjogosultsága a Tapolcára, illetve Tapolcáról pl. Keszthelyre ingázók száma alapozhatja meg. Megjegyzendő továbbá, hogy a koncepció javaslatai szerint a Tapolcára befutó kerékpárutak a déli elkerülő út mentén és a déli városrészben kiépítendő kerékpárút által nyernének egymással kapcsolatot,

amelynek központi eleme lehetne az intermodális csomóponthoz kapcsolódó kerékpáros központ.

A fentiekkel szemben a Somló Volán Zrt. által javasolt alternatíva az autóbusz pályaudvar Somló Volán Zrt. telephelyére (Keszthelyi u. 43.) kitelepítés lenne, illetve a társaság másodikként a telephelyével szemben található egykori BEFAG ingatlan felhasználását javasolja új autóbusz pályaudvar kiépítése céljára.

A KTI javaslata szerint az áthelyezésre kerülő autóbusz pályaudvar helyén közút létesülne, hogy az Ady Endre utca és a Sümegei utca, valamint a Keszthelyi utca és a Köztársaság tér csomópontjában egyszerűsödjön a forgalmi helyzet, könnyebb legyen az autóbuszok kikanyarodása, stb. Az autóbusz pályaudvar áthelyezését követően azonban az itteni csomópontokat kevesebb autóbusz fogja használni, és **a jelenlegi autóbusz pályaudvar területe köztérként funkcionálhatna**, egyúttal biztonságosabbá téve a Bárdos Lajos Tagintézmény diákjainak és az előtte található helyijárat buszmegállót használók közlekedését, valamint csökkentve a lokális környezetszennyezést.

## 2) Deák Ferenc utca, Fő tér és Kisfaludy Sándor utca lezárása

A Deák Ferenc utca és a Fő tér forgalom előli elzárását **fokozatosan javasoljuk megvalósítani**. Első lépésben lezárható lenne a posta és az Iskola utca közötti szakasz a **júliusi és augusztusi vasárnapokon**, 10.00 és 18.00 között, majd –amennyiben ez az intézkedés beválik és nem vált ki nagymértékű tiltakozást– augusztusban ugyanez a szakasz szombatonként is lezárásra kerülhetne, 12.00 és 18.00 között.

Ezek az intézkedések táblázással, illetve korlátok kihelyezésével olcsón, jelentősebb **beruházás nélkül** megvalósíthatóak lennének. A hétvégi lezárást 2010-ben már áprilistól újra lehetne kezdeni, siker esetén kiterjesztve akár a nyári idegenforgalmi szezon hétköznapijaira is. Teljes elfogadottság esetén a tartós útlezárás bevezetése lenne az utolsó lépés.

Az érintett szakaszokon az áruakodás az ideiglenes útlezárások időszakában a hétvégi útlezárások kezdete előtt vagy végét követően, a teljes útlezárás időszakában meghatározott időpontok között (pl. 07.00-10.00 között) lenne engedélyezett.

Gyalogos övezet kialakítását javasolják a koncepció kidolgozói a Kisfaludy Sándor utcában. Véleményünk szerint a Deák Ferenc utca és a Fő tér időszakos gyalogos övezetté alakításával egy időben, illetve attól függetlenül is megvalósítható a **Kisfaludy Sándor utca lezárása**, a Kossuth Lajos utca és a Tamási Áron Művelődési Központ mögötti parkolóból nyíló kijárat közötti szakaszon. Ezt különösen indokolja a Tavasbarlang népszerűsége és az idegenforgalmi időszakban gyakran tapasztalható embersűrűség a Tavasbarlang bejárata előtti közterületen.

A koncepció készítői szerint a Deák Ferenc utca, a Fő tér és a Kisfaludy utca lezárásával egy időben forgalmi rend változtatásokra és csomóponti átépítésekre kellene sor kerüljön a Mónus Illés utcában, a Vörösmarty utcában és a Halápi utca érintett csomópontjaiban. Véleményünk szerint, tekintettel arra, hogy a Kisfaludy utcának csak igen rövid szakasza kerülne lezárásra és csak olyan időszakban, amikor igen csekély a forgalom, számottevő **többség forgalommal nem kell számolni** a környező utcákon, ezért csak a Deák Ferenc utcát és a Fő teret elkerülő forgalom

levezetését szükséges megoldani. A forgalom Vörösmarty utcába terelése egyébként sem kívánatos.

A fentiek miatt az Ady Endre utca felé kerülő forgalmat kelet-nyugati irányban az Iskola utcán keresztül, a nyugat-keleti irányban kerülő forgalmat a Mónus Illés utcán keresztül tartjuk célszerűnek elvezetni. Ehhez a **Mónus Illés utcában** szükséges a várakozás megtiltása és az **egyirányú közlekedés irányának megfordítása**, valamint a Mónus Illés utca és a Bem apró utca csomópontjánál a köztársaság térre való helyes ráhajtás érdekében a forgalmi sáv a jelenleg ott található **parkolón keresztül vezetése**.

Ez lehetővé tenné azt is, hogy a Bem apró utca felől gyalogosan érkezők számára folyamatos haladást biztosítsunk a Köztársaság térig a jelenlegi forgalmi sáv területén, biztonságosabbá téve számukra a közlekedést. Kétségtelen, hogy ez a megoldás a parkolóhelyek számának bizonyos fokú csökkenésével jár, de a Köztársaság tér területén további két helyszínen vannak általában nem teljesen kihasznált parkolók.

A fenti forgalomszabályozási intézkedések kitáblázást, útfestést igényelnek, amelyek a jelenleg is érvényes éves keretből finanszírozhatóak, így megvalósításukhoz nagy összegű **beruházásra nincsen szükség**.

### 3) Ady Endre utcában található gyalogos átkelőhelyek átépítése

A KTI koncepció a Fő tér lezárásával 150%-os forgalom növekedést prognosztizál az Ady Endre utcában, és az ábrákon megjeleníti a Petőfi Sándor utca – Zrínyi Miklós utca – Batsányi János utca felé kerülő forgalmat is. A Déli Városkapu parkolójának megépülésével és a csatlakozó úthálózat kiépítésével valóban fent áll a veszélye annak, hogy a Batsányi János utca forgalma megnövekedjen, amely a városrész jelenleg is kedvezőtlen forgalmi helyzete (szűk utcák, gyalogos járdák hiánya) miatt nem kívánatos. Ez ellen a jelenség ellen forgalomszervezési intézkedésekkel szükséges fellépni.

A koncepció figyelmen kívül hagyja azt a jelenséget, hogy a közúti kapacitás korlátozásával a forgalom egy része egyszerűen megszűnik. Az előterjesztés készítői szerint az autóbusz pályaudvar kitelepítésével **az Ady Endre utca forgalma** valószínűsíthetően csak 50-100% mértékben **növekedne**, amely miatt az ott található **gyalogos átkelőhelyeket** pl. középszigetes megoldással **védetté kell tenni**, és az utcában további forgalomcsillapító intézkedéseket kell hozni.

A középszigetes gyalogos átkelőhelyek az egyébként általában nem kihasznált útszéli parkolóhelyek rovására megépíthetőek, illetve adott esetben többlet forgalmi sáv is kialakítható. Az elveszített parkolóhelyek üzemeltetéséből beszédett parkolási díjbevételek pótolható azzal, hogy a kertvárosi utcákban, különösen a Ley utcában a kijelölt parkolóhelyek kivételével a helyi lakosokat leszámítva meg lenne tiltva a várakozás.

A nagy gyalogos forgalmuk miatt feltétlenül fontos lenne a **Bárdos Lajos Tagintézménynél**, valamint a **Semmelweiss utcánál** található gyalogos átkelőhelyek átépítése középszigetes gyalogos átkelőhellyé, amelyet a baleseti statisztikák indokolnak. Indokolt lenne a Köztársaság téren található hosszú gyalogos átkelőhely

átépítése is, ugyanakkor ez a kérdés komplexebb vizsgálatot igényel, mert a Köztársaság-téren túlméretezett közlekedési felületek találhatók, viszont igény mutatkozik külön helyközi autóbusz megállóhely kialakítására is.

A kórház közelében található helyközi autóbusz megállóhely jelentősége akkor fog igazán megmutatkozni, amikor megvalósul az autóbusz pályaudvar áthelyezése. Akár a vasútállomáshoz, akár a Keszthelyi útra kerül át a helyközi autóbusz járatok végállomása, továbbra is szükséges le- és felszállási lehetőséget biztosítani az Ady Endre utca mentén.

Indokolt megvizsgálni a helyszűke miatt, hogy dupla, vagy három kocsis hosszúságú megállóhelyek (irányonként egy-egy helyszínen) kialakíthatóak-e a Köztársaság-téren, illetve az Ady Endre utca kórház előtti szakaszán. A jelentős utasforgalomra és a jegykiadás ebből fakadó időtartamára tekintettel számolni kell egy időben kettő-három járat torlódására, ezért fontos a megfelelő méretű megállóhelyek kialakítása.

A koncepció nem említi, de az Ipar utca 2009-ben elkészülő beruházásával és a Tapolca – Sümeg közötti összekötő út leaszfaltozásával lehetőség nyílik a **Május 1. utca és a Sümegi utca csomópontjának már korábban tervezett körforgalmas átépítésére**. A folyamatot gyorsíthatja, amennyiben a Magyar Közút Kht. átvonná Tapolca Város Önkormányzatától az Ipar utca, mint későbbi elkerülő út közútkezelői feladatait. Ugyanakkor Tapolca Város Önkormányzata megkapná a Május 1. utca, valamint a Keszthelyi utca és a Sümegi utca jelenleg a Magyar Közút Kht. kezelésében álló szakaszainak közútkezelői feladatait, így a tervezett körforgalmi csomópont mind a négy ága önkormányzati kezelésű útban folytatódna. Ezért már most javasoljuk ennek a csomópontnak körforgalmi csomóponttá történő áttervezését.

#### 4) Kerékpárút építése a déli tehermentesítő út mentén

A koncepció, különös tekintettel a déli tehermentesítő út mentén bekövetkezett **kerékpáros balesetekre**, továbbá a már megépült Tapolca – Tapolca-Diszel kerékpárút, valamint a tervezett Tapolca – Hegymagas – Szigliget és a Dobó lakótelep felé vezető kerékpárutak összekötésére, javasolja kerékpárút építését a déli tehermentesítő út mentén. A kerékpárút a Gyulakeszi útnál és a Hegymagasi útnál található körforgalmaktól a déli tehermentesítő út mentén indulna, de a **köztes szakaszon a déli városrész utcáit** igénybe véve (Nyárfa utca, Királykúti utca) haladna.

Ez indokolja, hogy a Déli Városkapu létesítendő parkolójának térségében megfelelő nyomvonal és a Tapolca-patak feletti híd kerüljön kialakításra a kerékpárút céljából. Ugyanakkor elképzelhetőnek tartanánk egy közös gyalogos-kerékpárút kiépítését is, ugyanis a déli tehermentesítő út mentén nagy igény lenne a gyalogos közlekedés biztosítására is. Ez a fejlesztés minden bizonnyal magával vonná a közvilágítás kiépítésének szükségességét a leendő déli kerékpárút mentén, ahol az még nem áll rendelkezésre.

#### 5) Északi tehermentesítő út tervezése

A keleti városrész egyik legnagyobb közlekedési problémája a **Juhász Gyula utcát érintő nagymértékű nehéz tehergépjármű forgalom**. A KTI mintavételezése is kimutatja, hogy az itt elhaladó teherautók, kamionok száma indokolja a Tapolca –

Veszprém és a Tapolca – Győr főútvonalak közötti átkötés (északi elkerülő út megfelelő szakasza) kiépítését. A tervezett nyomvonal ezen felül kiszolgálja a rohamléptekkel fejlődő Barackos lakópark lakóit is.

A koncepció ezen felül számol azzal, hogy a Fenyves utcától északra eső területen a gyógyvíz bázisra épülő wellness beruházás valósulna meg, ezért az északi elkerülő út további **nyomvonalának több ütemben történő kiépítésére** tesz javaslatot. A már Tapolca-Diszel városrésztől induló elkerülő nyomvonal megvalósíthatóságát a koncepció csak hosszú távon valószínűsíti, míg a déli elkerülő út nyomvonalát a talajmechanikai tulajdonságok és a természetvédelmi előírások, továbbá a vasúti átjárók, illetve vasút feletti közúti felüljárók létesítésének szükségessége miatt elveti.

Jelen előterjesztés készítői a koncepcióban foglalt javaslatokat figyelembe véve és rangsorolva alakították ki az azt az ütemtervet, amely Tapolca Város Közlekedésfejlesztési Koncepcióját képezi. Javaslatunk szerint a Közlekedésfejlesztési Koncepció elfogadása mellett a koncepcióban foglaltak megvalósításához rövidtávon (1-2 éven belül) szükséges forrásokról is indokolt dönteni, amely főleg a tervezési munkálatok költségét jelenti. Tisztelt Képviselő-testület!

Kérem az előterjesztést megvitatni és –a KTI által kidolgozott közlekedésfejlesztési koncepció, valamint a fentiek alapján– a határozati javaslatot elfogadni szíveskedjenek.

## HATÁROZATI JAVASLAT

### I.

Tapolca város belvárosában a közösségi közlekedési módok összehangolása, az utazóközönség jobb kiszolgálása, a közlekedésbiztonság (ideértve a gyalogosan közlekedőket is) biztosítása és a gyalogos közlekedési felületek kialakítása érdekében Tapolca Város Önkormányzatának Képviselő-testülete támogatja az autóbusz végállomás áthelyezését a Hősök teréről a vasútállomás előtti, Vasút utca és a déli tehermentesítő út által határolt területre, azzal a feltétellel, hogy a helyközi autóbuszjáratokra a belvárosi le- és felszállási lehetősége azt követően is biztosítva legyen. Ezért felkéri a polgármestert, hogy tegye meg a szükséges intézkedéseket az érintett közlekedési szolgáltatókkal (MÁV Zrt., MÁV-Start Zrt., Somló Volán Zrt.) való egyeztetések, tárgyalások folytatására, az ehhez szükséges előkészületi munkálatok (látványterv, megvalósíthatósági tanulmány) elvégzésére, valamint a lehetséges pályázati források felkutatására és megpályázására. Az érintett

közlekedési szolgáltatókkal való egyetértés és sikeres pályázat esetén felkéri továbbá a polgármestert a leendő intermodális csomópont terveinek elkészíttetésére, a tervek engedélyeztetésére.

Felelős: polgármester  
Határidő: 2009. november 30.

## II.

Az egészséges környezet biztosítása, az idegenforgalmi szempontból is vonzóbb belvárosi településrész kialakítása, a megfelelő forgalom elől elzárt közterületek létrehozása érdekében Tapolca Város Önkormányzatának Képviselő-testülete egyetért a Deák Ferenc utca, a Fő tér gyalogos övezetté alakításával, a Deák Ferenc utcában található postahivatal parkolójának keleti bejárata és az Iskola utca/Arany János utca/Kossuth Lajos utca csomópontja közötti szakaszon fokozatos, több fázisban megvalósuló bevezetéssel. Ezen célok elérése érdekében felkéri a polgármestert, hogy a gyalogos övezet használatának módját, időtartamát határozza meg, végezze el a szükséges egyeztetéseket az érintett lakossággal, üzlettulajdonosokkal és vállalkozásokkal, intézményekkel, az idegenforgalmi szervezetekkel, illetve a közlekedési szolgáltatókkal, a rendészeti, elsősegélyt nyújtó és tűzvédelmi szervekkel a közösségi közlekedés és az áruszállítás folyamatossága, a parkolási szükségletek biztosítása és a mentési és egyéb szükséges feladatok zavartalan nyújtása érdekében. A gyalogos övezet kialakításának forgalomtechnikai megoldását dolgoztassa ki és Tapolca Város 2009. évi költségvetési rendelete kiadási előirányzatának 3. Cím Városüzemeltetési feladatok, 11. Alcíme terhére gondoskodjon az ehhez szükséges források biztosításáról.

Felelős: polgármester  
Határidő: 2009. augusztus 31.

## III.

Az egészséges környezet biztosítása, az idegenforgalmi szempontból is vonzóbb belvárosi településrész kialakítása, megfelelő,

forgalom elől elzárt közterületek létrehozása érdekében Tapolca Város Önkormányzatának Képviselő-testülete egyetért a Kisfaludy Sándor utca gyalogos övezetté alakításával a Kossuth Lajos utca és a Tamási Áron Művelődési Központ mögötti parkoló kijárata között. Ezen célok elérése érdekében felkéri a polgármestert, hogy a gyalogos övezet használatának módját, időtartamát határozza meg, az érintett lakossággal, üzletlajdonosokkal és vállalkozásokkal, intézményekkel, az idegenforgalmi szervezetekkel, illetve a rendészeti, elsősegélyt nyújtó és tűzvédelmi szervekkel a parkolási szükségletek biztosítása, a mentési és egyéb szükséges feladatok zavartalan nyújtása érdekében szükséges egyeztetéseket az érintettekkel végeztesse el, továbbá a gyalogos övezet kialakításának forgalomtechnikai megoldását dolgoztassa ki és Tapolca Város 2009. évi költségvetési rendelete kiadási előirányzatának 3. Cím Városüzemeltetési feladatok, 11. Alcíme terhére gondoskodjon az ehhez szükséges források biztosításáról.

Felelős: polgármester  
Határidő: 2009. augusztus 31.

#### IV.

Tapolca Város Önkormányzatának Képviselő-testülete felkéri a polgármestert, hogy a gyalogosan közlekedők biztonságának szavatolása érdekében az Ady Endre utcában a Bárdos Lajos Tagintézménynél és a Semmelweiss utcánál található, balesetveszélyes gyalogos átkelőhelyek biztonságosabbá történő átépítéséhez, továbbá a Május 1. utca és a Sümegi utca csomópontjának körforgalmú csomóponttá történő átépítéséhez. szükséges tervezési és engedélyezési munkálatokat elvégeztesse, egyúttal felkéri, hogy az ezekhez szükséges források biztosítására a 2010. évi költségvetési koncepció elfogadása során tegyen javaslatot.

Felelős: polgármester  
Határidő: 2009. november 30.



## V.

Tapolca Város Önkormányzatának Képviselő-testülete felhatalmazza a polgármestert, hogy az elmúlt évek során bekövetkezett kerékpáros balesetek okán, valamint a könnyebb gyalogos megközelítés elősegítése érdekében a déli tehermentesítő út mentén a Gyulakeszi útnál és a Hegymagasi útnál található körforgalmú csomópontok között, szükség szerint a déli városrészben található utcákat (Nyárfa utca, Királykúti utca) érintve megvalósítani tervezett gyalogos-kerékpárút vagy kijelölt kerékpáros közlekedési útvonal nyomvonalának tervezési és engedélyezési munkálatait elvégeztesse, egyúttal felkéri a polgármestert, hogy az ezekhez szükséges források biztosítására a 2010. évi költségvetési koncepció elfogadása során tegyen javaslatot.

Felelős: polgármester  
Határidő: 2009. november 30.

## VI.

Tapolca Város Önkormányzatának Képviselő-testülete felkéri a polgármestert, hogy a rendelkezésekre álló településrendezési eszközökkel és kapcsolatrendszerrel, a fejlesztés szorgalmazásával, a nyomvonal biztosításával segítse elő a Tapolca – Veszprém és a Tapolca – Győr főútvonalak közötti északi tehermentesítő állami közút mielőbbi megépítését, a Juhász Gyula utcában tervezett nehéz gépjármű forgalmi korlátozások és a Barackos lakópark jobb megközelítése mihamarabbi megvalósításának érdekében. Felkéri továbbá hogy az északi tehermentesítő út elvi építési engedély tervezési munkáihoz szükséges források biztosítására a 2010. évi költségvetési koncepció elfogadása során tegyen javaslatot, kutasson fel pályázati forrásokat az útépitési engedélyezési tervdokumentáció elkészítéséhez, valamint kezdje meg a tárgyalásokat az útépitéssel érintett ingatlanok tulajdonosaival az útépitéshez szükséges földrészletek megosztására vonatkozóan.

Felelős: polgármester  
Határidő: 2009. október 31.

## VII.

Tapolca Város Önkormányzatának Képviselő-testülete a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. által kidolgozott, „Tapolca város közlekedésfejlesztési koncepciója” című anyagot megtárgyalta és azt az ülésen elfogadott módosításokkal elfogadja. Egyúttal felkéri a polgármestert a közlekedésfejlesztési koncepció ülésen elfogadott módosításokkal egységes szerkezetben történő kiadására.

Felelős: polgármester  
Határidő: 2009. június 30.

Tapolca, 2009. máj. 6.

**Császár László sk.**  
polgármester

### **Melléklet:**

- [Tapolca város közlekedésfejlesztési koncepciója](#)