

Mesztegyő-Balatonmárfürdő kerékpárút

A projekt célja

A tervezett projekt teljes mértékben összhangban van a pályázati felhívás céljaival, hiszen a beruházás megteremti a fenntartható közlekedési módok közül a kerékpáros közlekedés infrastrukturális feltételeit.

A projekt célja Mesztegyő – Marcali – Balatonmárfürdő viszonylatában egy olyan települési és településközi kerékpáros hálózat kialakítása, amely hozzájárul a térség fenntartható közlekedési hálózati rendszerének megalapozásához. A kerékpáros létesítmény lakott területen kívüli és belüli szakaszokat egyaránt tartalmaz és összekapcsol eddig megvalósított kerékpárút szakaszokat. A térség gazdasági viszonyait tekintve - nem figyelembe véve a nyári turisztikai szezonterhelő hatását - jelentős foglalkoztatási potenciállal csak a járásközpont, Marcali város rendelkezik. Ezért a projekt indokoltságának elsődleges szempontja Marcali város elérése északi és déli irányból egyaránt. Minekután a létesítmény Balatonmárfürdőn csatlakozik a Balatoni Bringakörúthoz is, így a fejlesztés keretében megvalósuló kerékpáros út a körút mentén található településekhez is közvetlen összeköttetést jelent, szintén a körúttal való kapcsolat miatt a nyári turisztikai szezonban várhatóan jelentős mértékű kerékpáros turisztikai igényeket is kielégít.

A projekt szakmai-műszaki tartalma a választott önállóan támogatható és önállóan nem támogatható tevékenységek körének a bemutatásával együtt

A projekt keretében a pályázati felhívás

3.1.1 Önállóan támogatható tevékenységek közül a következők megvalósítására kerül sor:

- A) Kerékpárosbarát fejlesztés
 - b) *Települések közötti kerékpárforgalmi útvonal kialakítása, valamint egyes belterületi szakaszokon*
 - c) *Országos közút teljes átkelési szakasza mentén létesül kerékpáros útvonal.*

3.1.2 Önállóan nem támogatható, választható tevékenységek

- D) Kapcsolódó tevékenységcsoport
 - 1. *Önkormányzati és vagy állami utak, hidak építése, fejlesztése, felújítása, amennyiben a beruházás megvalósításával a fenntartható közlekedést szolgáló cél valósul meg*
 - 2. *Kerékpárosbarát kiegészítő infrastrukturális elemek fejlesztése: kerékpárparkolók, egyéb kiegészítők építése, beszerzése, elhelyezése.*
 - 3. *Kerékpárforgalmi létesítmény útfenntartó gépeinek a beszerzése*
 - 4. *Zöldterület-építési, átalakítási munkák a fenti tevékenységek helyrajzi számain az infrastrukturális beavatkozások közvetlen környezetében*

A projekt részletes műszaki tartalmának a bemutatása:

A tervezési helyszín Mesztegyő község északkeleti területén a vasútállomásnál létesítendő kerékpárfogadó és őrző kialakításával indul. Majd az Árpád utcán haladva északi irányba kétirányú kerékpárút kerül kialakításra (1. szakasz) 350m hosszan, egy mezőgazdasági földút határáig. A földúton nyugati irányba haladva tovább, kerékpározható út építésére van szükség (2. szakasz)

343fm-en. A Szabadság utcában lévő rész (3. szakasz) 408 méteren felfestéssel lesz ellátva, ami így eléri a 68. számú útig.

Mesztegyő-Kelevíz közötti külterületi szakaszon északi irányba haladva, az út keleti oldalán (4. szakasz) 1222 méteren kétirányú kerékpárút kialakítása lehetséges.

Kelevíz belterületét érintő 68. számú-út (5. szakasz) 1178 méteren kerékpározható utat felfestéssel lehet kialakítani.

Kelevíz községet elhagyva észak felé a 68. számú-út bal oldalán (6. szakasz) 888 fm-en korábban megépített kerékpárúthoz csatlakoznánk. Bize község területén (7. szakasz) 1255 fm-en a 68 számú utat felfestéssel ellátva kerékpározható út kialakítását tervezzük egészen a már korábban elkészült kerékpárútig, ami Marcali és Bize között húzódik.

Marcali Komáromi utcától északi irányba a Széchenyi utcáig (8. szakasz) 1130 fm-en közös gyalogos és kerékpárút kialakítása lehetséges. A parkot érintve egészen a Posta közig (9. szakasz) 300 fm hosszán kétirányú kerékpárút kiépítésére van lehetőség. A Posta közön át a 68 számú- utat ismét elérve (10. szakasz) 1540 fm felfestéssel kívánjuk jelölni a kerékpározható burkolati részt, egészen a korábban kialakításra került, közös gyalogos és kerékpárútig.

A Kinizsi utcától (11. szakasz) 100 méter hosszban felfestéssel elérhető a Marcali Várost és Kéthely községet összekötő már meglévő kerékpárút.

Kéthely község belterületén (12 szakasz) 1060 fm-en közös gyalogos és kerékpár forgalom egészen a Polgármesteri hivatalig. A belterület végéig a következő (13. szakasz) 1340 fm-t felfestéssel kerékpározható út kialakítás lehetséges, csatlakozással a már meglévő kerékpárúthoz.

Balatonújlak külterületi részén (14. szakasz) 447 fm-en kétirányú kerékpárút megépítésre van lehetőség a közút keleti oldalán. A község déli részén (15. szakasz) 1243 fm-en kerékpározható út kialakítása lehetséges felfestéssel. Az északi településrészen az úgynevezett szerviz utat kihasználva (16. szakasz) 313 fm-en szintén burkolati felfestéssel kerékpározható út kerülne kialakításra.

Észak felé haladva Balatonkeresztúr és Balatonújlak közötti külterületi (17. szakasz) részen 930 fm.-en kétirányú kerékpárút létrehozására van lehetőség a közút bal oldalán. Az M7-es keresztezését a következő módon kívánjuk megoldani. A hídon át 140 fm kerékpározható út felfestéssel, míg a feltöltéses 2x200 fm-en koppenhága típus alkalmazható.

Balatonkeresztúr belterületén (18. szakasz) 850 fm.-en közös gyalogos és kerékpárút létrehozása lehetséges a 7-es útig a keleti oldalon. A következő (20. szakasz) 590 fm.-en koppenhága típusú kerékpárút megépítését tervezzük.

Balatonkeresztúr és Balatonmáriafürdő belterület a két vasút közötti (21. szakaszon) 170 fm koppenhága típusú kerékpárút létesítése lenne alkalmas.

Balatonmáriafürdő belterületén (22. szakasz) 105 fm hosszán kerékpározható utat festéssel ellátva elérjük a körforgalmat.

Mesztegyői vasútállomásnál kiépítésre kerül egy fedett kerékpár fogadó - tároló és őrző létesítmény. Mesztegyő és Kelevíz közötti külterületi részen egy darab híd megépítése szükséges. Csomóponti átvezetés Marcali Város területén a Szigetvári és a Széchenyi utca találkozásánál. Valamint a Balatonkeresztúr belterületi részén a 7-es út és a Kossuth Lajos utca találkozásánál.

Általánosságban elmondható, hogy a kerékpárút a külterületi szakaszokon önálló kerékpárútként került megtervezésre, mivel az érintett szakaszokon a Magyar Közút 2014. évi *Az országos közutakra vonatkozó keresztmetszeti forgalma alapján* a napi egységjármű meghaladja a 2000 E/nap értéket, ugyanakkor a települések belterületi szakaszain, ahol a közút forgalmi sebessége 50 km/h-t nem meghaladó mértékben megengedett, a nyomvonal kijelölése a közúton felfestéssel történik. Ugyanakkor közös gyalogos és kerékpárút, valamint egyes rövidebb szakaszokon előfordul Koppenhágai típusú megoldás is, utóbbi a nyári nagyobb forgalomnak kitett szakaszon került alkalmazásra.

A felhívás 3.2 pontjában előírt feltételek teljesülése

A beruházás eredményeként az érintett települések között egy „szakadásmentes” kerékpárforgalmi létesítmény kerül kialakításra, mely több szakasza közös gyalogos és kerékpárutat is tartalmaz, így nemcsak a kerékpáros, hanem a gyalogos közlekedés feltételeinek javítása is megvalósul. A projekt a közúti közlekedésről szóló 1988. I. tv. 8. § (1a) bekezdésével összhangban kerül tervezésre valamennyi közlekedő igényeinek a figyelembevételével (a felhívás 3.2 Ab) és Ac) pontjai szerint). A tervezett projekt nem tartozik a jövedelemtermelő projektek közé, ennek megfelelően költség-haszon elemzés készítését nem tervezzük. A tervezett kerékpárosbarát fejlesztéshez kapcsolódóan kerékpárhálózati terv, valamint közúti biztonsági audit készül az 1. mérföldkő eléréséig.

Az előzetes nyomvonal megtervezése során a rendelkezésre álló információk birtokában (pl. geodéziai ismeretek) figyelemmel voltunk azon szempontokra, melyek majd a részletes műszaki tervek kidolgozásakor iránymutatást jelentenek. A szükséges tájékoztató és útirányjelző táblák kihelyezésénél a minél informatívabb megoldást kívánjuk elérni, amellett, hogy ezek tervezésére szintén az UME rendelkezései szerint kerül sor. Az önállóan megépítendő kerékpárútszakaszok mentén a zöldfelületek visszapótlására a „Kerékpárforgalmi létesítmények mellé telepítendő fák” dokumentumban telepíteni javasolt növényfajokat kívánunk telepíteni.

A projekt részeként kötelező kerékpáros közlekedést népszerűsítő és/vagy közlekedésbiztonsági célú szemléletformáló kampány is megvalósításra kerül.

Mivel a beruházás részben külterületen, zöldmezős fejlesztésként valósul meg, a beruházás megkezdése előtt elkészítésre kerül a projekt által érintett terület környezeti állapotfelmérése. A környezeti állapotot érintő hátrányos tevékenységek kompenzálására vonatkozó részletes tevékenységlista, növénytelepítési terv rögzítésre kerül a környezeti hatástanulmányban.

A rendelkezésre álló információk alapján a projektnek nincs előre látható klímakockázata, a létesítendő kerékpárút ellenálló az éghajlatváltozással és a természeti katasztrófákkal szemben a projekt megvalósítását vagy eredményét a statisztikák alapján nem veszélyezteti-e extrém időjárási esemény, pl. árvíz, szárazság, forróság, vagy más időjárási kockázat.

d) a felhívás tartalmi értékelési szempontok pontjában előírt feltételek teljesülése

Illeszkedés a TOP céljaihoz

A pályázatban tervezett viszonylatban Marcali járásközpont Balaton felőli és Belső-Somogy irányából történő megközelítése környezetbarát közlekedési móddal annak okán is reális várakozás, merthogy a járásközpont a kerékpáros létesítmény legtávolabbi pontjától is maximum 10 km-es távolságról elérhető. Ez átlagos kerékpáros közlekedési sebesség feltételezése esetén mindösszesen félórányi távolságot jelent. Így a tervezett kerékpárút megvalósítása napi szintű hivatali ügyintézés, vásárlás, munkába, iskolába járás esetén egy életképes alternatívát kínál egy környezetbarát közlekedési lehetőség kihasználására.

Ennek megfelelően a kerékpáros közlekedést választók arányának növekedésével egyidejűleg a gépjárműforgalom csökkenésére kell számítani a hálózatba kötött települések esetében. Ezzel elősegítve a pályázati konstrukció fő célkitűzéseinek teljesülését, a közlekedésből fakadó káros anyag (CO₂) kibocsátásának csökkenését.

A fentiek alapján alátámasztható, hogy a projekt a célterületként kijelölt mikrotérségben, annak nagyságrendjét tekintve várhatóan jelentős mértékben hozzájárul a szén-dioxid kibocsátás csökkentéséhez, az élhető városi és települési környezet kialakulásához, valamint az EU2020 és a

Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia fenntartható fejlődésre és közlekedésre vonatkozó céljainak a teljesüléséhez.

Szakmai indokoltság, igény és kihasználtság

Marcaliban és térségében a kedvező domborzati viszonyok következtében tradicionálisan kedvelt közlekedési eszköz a kerékpáros közlekedés.

Marcali város a térségben kulcsszerepet tölt be a foglalkoztatók, munkahelyek biztosítása szempontjából. Jelen beruházás a munkaerő mobilitását nagyban elősegíti, minekután a településen több olyan nagyfoglalkoztató van jelen, akik a 10-15 km-es agglomerációból érkező munkavállalókat foglalkoztatnak, a kerékpáros út által érintett településekről érkező munkavállalók számát többszáz főt jelent napi viszonylatban.

A legnagyobb foglalkoztató gazdasági társaságok a városban a Ziehl-Abegg Kft, a Videoton Marcali gyáregysége, Danone Tejtermék Kft, Dunántúli Mosodák Kft, Marcali Fürdő Kft, TESCO, ezeken kívül a Marcali Kórház is jelentős foglalkoztatónak tekinthető.

A kerékpárút kezdő pontja Mesztegnyő vasútállomás, végpontja Balatonmáriafürdő Vilma utca, vagyis a létesítmény eléri, és közvetlen kapcsolatot teremt a Balatoni Bringakörúttal.

A projekt hozzájárul a „Kialakított kerékpáros létesítmények hossza” OP indikátor teljesüléséhez, hiszen a kijelöléssel, felfestéssel vagy építéssel létrejövő kerékpározható létesítmény teljes hossza eléri a 16 km-t.

A kerékpározásra alkalmas létesítmény kijelölésére úgy került sor, hogy az minél egyszerűbb, és minél gyorsabb elérhetőséget jelentsen a kerékpárosok számára a célállomások felé. Ezzel összhangban a fent említett gazdasági társaságokon kívül egyéb foglalkoztatók, illetve közszolgáltatást nyújtó intézmények pl. posta, kórház, iskola, óvoda, főbb kibocsátó (lakó)területek közötti kapcsolat létrejöttéhez járul nagyban hozzá a projekt.

Az érintett közúttal való csatlakozási pontok, keresztezések esetében betervezésre kerülő megvilágítás napelemes rendszer telepítésével kívánjuk energetikai szempontból fenntarthatóvá tenni.

A kerékpáros közlekedés népszerűsítésére vonatkozó kampány a kerékpáros létesítmény kivitelezésével párhuzamosan, valamint a létesítmény forgalomba helyezését követően kívánjuk megtartani. Ennek keretében kerékpáros versenyt kívánunk szervezni, amely kiegészül a gyerekek számára játékos KRESZ oktatással is, valamint a játékok során kerékpáros közlekedésbiztonsági eszközöket adunk ajándékba, pl. kerékpáros sisak, prizma, kerékpárra rögzíthető világító eszközök, fényvisszaverő mellény, stb. Továbbá a szemléletformálás célja környezettudatosságra nevelés is lesz. A szemléletformáló kampány több alkalommal a projekt megvalósításának különböző helyszínein, a projekt által érintett településeken kerül megrendezésre.

A hivatásforgalmú célon kívül jó eséllyel turisztikai célokat is tud szolgálni a kerékpáros út, mivel csatlakozva a Balatoni Bringakörúthoz esélyt kínál a Bringakörutat használók számára Somogy belső területeinek megismerésére, bejárására, egy alternatívát kínál új célterületek elérésére, akár

turisztikai céllal is. A kerékpáros út kihasználtsága ezért várhatóan még hatékonyabb lesz, mint amit a helyben lakók hivatásforgalmi kihasználtsága fog generálni.

Megalapozottság

A projektben 8 mérföldkövet terveztünk, melyek tartalma teljes mértékben lefedi a projektben tervezett szakmai tevékenységeket. Az egyes mérföldkövekhez betervezett tevékenységet a mérföldkövek rögzítését szolgáló modulban részletezzük.

A projekt ütemezése, mérföldkövek kijelölése során figyelembe vettük a várható döntés és szerződéskötés időpontját, ehhez igazítottuk a műszaki-szakmai előkészítő tevékenység végrehajtását. A közbeszerzés időigényének meghatározásához az általános átfutási időközön és kockázatokon túl kalkuláltunk a közbeszerzési fősztály ellenőrzési eljáráshoz kapcsolódó eljárás átfutási idejével. A kivitelezési munkákat végigkísérő műszaki ellenőri tevékenységet párhuzamosan terveztük, valamint a projekt teljes életciklusán végig húzódó egyéb szolgáltatásokat pl. projektmenedzsment és nyilvánosság, kommunikáció szintén jelöltük az érintett mérföldkövek esetében. A szemléletformáló tevékenység a létesítmény utolsó szakaszainak kivitelezésével párhuzamosan, valamint a forgalomba helyezési eljárást követő időszakra terveztük.

Kockázatok

A projekt megvalósítás helyszíneinek tulajdonviszonya szerint a konzorciumi tag önkormányzatok területén haladó nyomvonal érintett ingatlanjainak jelentős része az érintett önkormányzat tulajdonában van, azonban egyes szakaszokon szükséges a kerékpárút által érintett terület megvásárlása is. A kerékpáros létesítmény egyes szakaszokon pl. kerékpársáv építésének okán érinti az országos közutat is, ennek megfelelően a nyomvonal által érintett közútszakaszok (1, 2 és 4 számjegyű közutak egyes szelvényei – részletesen a nyomvonalterven és műszaki leírásban, valamint a terület kimutatásban bemutatva) képezik még a projekt megvalósítás helyszíneit.

A projekt szakmai előkészítésének során a Közlekedésfejlesztési Közlekedési Központ tájékoztatása mellett a Magyar Közút NZrt. felkeresése is megtörtént annak érdekében, hogy az általa kezelt közútszakaszok érintettsége alapján a szükséges eljárási lépések megtörténjenek.

Az állami tulajdonban lévő területek esetén a tulajdonosi jogokat gyakorolni jogosult szervezet hozzájáruló nyilatkozatát a beruházás megvalósításához és fenntartásához, valamint az önkormányzati tulajdonú, helyi utak esetében a fejlesztéssel érintett ingatlan(ok)nak az ÁÚF c. dokumentum 7. pontjában foglaltaknak megfelelően rendezett tulajdoni viszonyait legkésőbb a 2. mérföldkö teljesítéséhez, a végleges műszaki dokumentumokkal együttesen kívánjuk benyújtani.

Projekt komplexitása

A projekt célja elsősorban a kerékpáros közlekedés infrastrukturális feltételeinek megteremtése, ennek okán a közösségi közlekedésre vonatkozó közlekedésbiztonsági fejlesztések a projektben közvetlenül nem érhetők tetten. Amellett, hogy egyes szakaszokon a legoptimálisabb megoldás kedvéért – a közös nyomvonalon történő tervezés elkerülhetetlensége miatt - közös gyalog és kerékpárút került tervezésre.

A projekthez elkészített előzetes nyomvonalterv a közúti közlekedésről szóló 1988. I. tv. 8. § (1a) bekezdésével összhangban került tervezésre, az érintett közlekedők igényeinek a figyelembevételével.

A biztonságos közlekedési feltételek valamennyi közlekedő számára biztosítottak. A gyengébb közlekedők védelme érdekében a gyalogos, kerékpáros közlekedési módok biztonságos közlekedési feltételeinek a fejlesztése tervezésre került a beavatkozásokban. Továbbá a pályázó vállalja, hogy a műszaki tervek kidolgozása során a fenti feltételek teljesítésére tekintettel véglegesíti majd a projekt szakmai-műszaki dokumentációját.

Hatás

A beruházás biztosítja a gyalogosok és kerékpárosok biztonságos közlekedési feltételeinek megteremtését és fenntartását.

A beruházás hozzájárul a közlekedésbiztonság javításához, a tervezés és megvalósítás során a közlekedésbiztonsági szempontok kiemelt figyelmet kapnak.

A beruházás által jelentkező környezeti károk enyhítésére, ellentételezésére a projektben tervezzük a kerékpáros út mentén meghatározott szakaszonként zöldsáv kialakítását, fákkal, bokrokkal, cserjékkel.

Védett és Natura 2000 területeken vagy azok közvetlen közelében haladó szakaszokon kifejezetten az ottani őshonos fajokat alkalmazzuk!

Integrált megközelítés:

A megyei területfejlesztési program célkitűzései közé tartozik a járásközpontok, városok funkcióinak megerősítése, ez a kiemelt státusz magában hordozza, hogy a járásközpontnak ki kell szolgálnia a vonzáskörzetük településeit. A gazdasági és foglalkoztatási szerep erősítése szintén a célkitűzések közé tartozik. A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény amely északról és délről is eléri Marcali járásközpontot teljes mértékben szolgálja a megyei területfejlesztési célok megvalósulását. A munkaerő mobilitásán túl a fejlesztés eredményeként fenntartható közlekedési móddal biztosítottabbá válik a projektben érintett községek lakossága számára a járásközpontban elérhető minőségi oktatás, az egészségügyi és szociális szolgáltatások való jobb hozzáférés.

A beruházással érintett települések közül Marcali rendelkezik integrált településfejlesztési stratégiával (ITS), melynek 2.1.7. Közlekedésfejlesztés pontján belül került rögzítésre, hogy a fenntartható fejlődés és közlekedés érdekében az egész települést érintő, a kerékpáros átmenő forgalmat is támogató kerékpáros hálózat kialakítása szükségszerű.

A végső cél a tervezési dokumentum alapján, hogy a kerékpárút hálózat minél kiterjedtebb legyen, mind a hivatásforgalmú, mind a szabadidős célú kerékpározás népszerűségének növekedése céljából. Ennek gerinc nyomvonalát jelenti a jelen beruházás keretében megvalósuló, a várost átszelő szakasz.

Az ITS 8.1.3 pontja „Kerékpárosbarát Marcali” brand határozza meg azt a célirányt, amelynek megvalósulásához jelen projekt markánsan hozzájárul.

Marcali város az integrált településfejlesztési stratégiája értelmében a helyi identitás erősítését is célul tűzte ki, melynek egyik fontos lépéseként határozta meg, hogy a település a Kerékpárosbarát Települések Országos Szövetségéhez kíván csatlakozni, amellyel Marcali kiáll a kerékpáros közlekedés fontossága mellett, és ezt az imázskép fontos elemeként határozza meg. Az ITS 8.4 Településközi koordináció mechanizmusai, együttműködési javaslatok pontban tárgyal a stratégiai dokumentum a következőkről: a település járásközponti szerepét erősítendő a nagyobb, térségi hatású projektek esetében kooperál az érintett településekkel. Ennek a jelentősége abban van, hogy a város fejlesztése nemcsak a várost, hanem a térség lakóit is érintik, mivel a térség lakói a városban veszik igénybe a szolgáltatások többségét, sokan ott dolgoznak, vagy személyes, családi kapcsolatok folytán kötődnek a városhoz.

Ennek érdekében a város kifejezetten részt vesz azon együttműködésekben, amelyek a város környezetében, a járáson belül egy-egy fejlesztéshez tartozó együttműködések keretében, például kerékpárúthálózat-fejlesztéshez kapcsolódnak.

A 68-as út elkerülőjének jótékony hatására Marcali város belvárosának gépjárműforgalma jelentősen lecsökken.

Fenntarthatóság

A kerékpáros út fenntartásának költségét a kerékpáros út által fizikailag érintett települési önkormányzatok, mint a projekt megvalósításában résztvevő konzorciumi tagok vállalják.

A gyommentesítést, a kerékpáros utat szegélyező növényzet karban tartását, a téli hó- és fagymentesítést a projektben betervezett karbantartó kisgépek üzemeltetése fogja biztosítani.

Esélyegyenlőség

A kerékpáros út egyaránt jelent biztonságos és fenntartható közlekedési módot a gyerekek (iskolába, óvodába járás), idősek (hivatali ügyintézés), valamint az alacsony jövedelműek számára (a költséges, gépjárművel való közlekedés kiváltására alkalmas alternatívát biztosít).

Költséghatékonyság

A projekt tervezése során figyelemmel voltunk a pályázati felhívásban rögzített minden feltételre, különösen az 5.7. pontjában részletezett belső arányoknak való megfelelésre.

A projekt költségvetésének tervezése során a jogszabályi kötelezettségeken, előírásokon (pl. UME), várható forgalmi adatokon, terep és domborzati viszonyokon túl figyelembe vettük, hogy a lakossági igények szempontjából mely típusú kerékpáros út megoldás nyújt kellő biztonságot. Ugyanakkor nem jelent kihasználatlan kapacitást, vagy indokolatlanul magas szintű műszaki megoldást és ezáltal nem okoz indokolatlan költséget. A tervezés során elsődleges szempont volt, hogy a különleges műszaki megoldások helyett inkább a kerékpáros létesítmény hossza jelentsen prioritást, amely a tervezett indikátor érték is jól jellemez, a kerékpáros létesítmény teljes hossza 16 km.

Ennek érdekében az alacsonyabb közúti forgalmi sebességkorlát mellett használható útszakaszok esetében, jellemzően belterületi szakaszokon kerékpársáv került tervezésre a külterületi részekben pedig önálló kerékpárút. Mindez annak érdekében, hogy minél több település és minél nagy lakosságszám számára elérhető legyen a fenntartható, környezetbarát közlekedési mód lehetőségét megteremtő infrastruktúra.

Eredményesség

A Marcali járás 7 települése között kialakított kerékpáros útvonal, valamint a kapcsolódó szemléletformáló akciók hatására a beruházást követő időszakra vonatkozóan a kerékpáros közlekedés 5-10%-os növekedésére számítunk, mely a gépjárműforgalom közel azonos arányú csökkenését idézheti elő.

A projekt a települési mobilitás környezeti (levegőszennyezés, zajterhelés) és pénzügyi fenntarthatóbbá tételét szolgálja, és hozzájárulni a TOP 3. prioritási eredményindikátor („A napi utazások esetén fő közlekedési eszközként gyalogos, kerékpáros vagy közösségi közlekedési módot választók részaránya”) értékének közvetlen települési, és közvetve országos növekedéséhez.

Standard eljárás esetén a projekt terület-specifikus értékelési szempontok általi minősítése.

A tervezett projekttevékenységek hatására érvényesülhetnek a megyei területfejlesztési program fenntartható települési közlekedésfejlesztéshez kapcsolódó célkitűzései.

A megyei területfejlesztési program célkitűzései közé tartozik a járásközpontok, városok funkcióinak megerősítése, ez a kiemelt státusz magában hordozza, hogy a járásközpontnak ki kell szolgálnia a vonzáskörzetük településeit. A gazdasági és foglalkoztatási szerep erősítése szintén a célkitűzések közé tartozik. A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény amely északról és délről is eléri Marcali járásközpontot teljes mértékben szolgálja a megyei területfejlesztési célok megvalósulását. A munkaerő mobilitásán túl a fejlesztés eredményeként fenntartható közlekedési móddal biztosítottabbá válik a projektben érintett községek lakossága számára a járásközpontban elérhető minőségi oktatás, az egészségi és szociális szolgáltatások való jobb hozzáférés.

A térségi közlekedési kapcsolatok fejlődése elősegíti a társadalmi kohéziót településen belül és települések között is.

A beruházás lakott területen kívüli és belüli szakasz fejlesztésére egyaránt irányul.

A tervezett projekttevékenységek tartalmazzak a munkaerő mobilitást elősegítő közlekedési kapcsolat fejlesztési és/vagy közlekedési módok fejlesztését szolgáló elemeket. (igen/nem)

A projekt a munkaerő mobilitása szempontjából mind települési, mind településközi szinten jelentős előrelépést hoz. Hiszen egyrészt a községeken belül megteremtésre kerülnek a kerékpáros közlekedés feltételei, másrészt Marcali város elérésével a járáson belüli foglalkoztatási mobilitás is megoldódik, mivel térségi szinten a munkahelyek ezen a településen koncentrálnak.

Az alternatív közlekedési módok népszerűsítésével, infrastruktúrájuk fejlesztésével a projekt hozzájárul-e a helyben foglalkoztatottak arányának növeléséhez (igen/nem).

A projektben jelentős léptékben került betervezésre szemléletformáló tevékenység, ennek keretén belül a biztonságos kerékpáros közlekedés bemutatásáról szóló ismeretterjesztő tájékoztatókat tartunk, bemutatásra kerül, hogy a környezetterhelés szempontjából, valamint – családi viszonylatban - költségmegtakarítási szempontból mekkora előrelépést jelent, hogy ha heti viszonylatban legalább csak néhány alkalommal gépjármű helyett a kerékpáros közlekedést helyezi a lakosság előtérbe.

A kerékpárforgalmi létesítmény kialakításán túl a célállomásoknál kerékpártárolók kerülnek kialakításra.

A projekt eredményeként megvalósuló fejlesztések hozzájárulnak-e az alternatív és/vagy a közösségi közlekedés minőségének javításával a térségi kapcsolatok intenzívvé válásához, amely elősegíti a megye belső kohéziójának erősödését. (igen/részben/nem)

A projekt keretében létrejött fejlesztés 7 település között teremti meg az alternatív közlekedés lehetőségét, a kerékpárforgalmi létesítmény Marcali város járásközponton halad keresztül, ezzel északi, valamint déli irányú kerékpáros kapcsolat között, nagyjából középponti elhelyezkedéssel. Marcali a közszolgáltatások igénybevétele (térségi hivatalközpontok, kórház, iskola, óvoda, stb.), valamint munkahelyek elérhetősége szempontjából központi funkcionális szerepet tölt be a térségben.

Milyen fejlettségű járásban valósul meg a tervezett projekttevékenység?

A beruházás a Marcali járásban valósul meg, a Kormány 290/2014. (XI.26.) Korm. rendelete a kedvezményezett járások besorolásáról szól rendelkezések értelmében a projekthelysín kedvezményezett járásnak minősül.