



RÉTSÁG VÁROS ÖNKORMÁNYZATÁNAK KÉPVISELŐ-TESTÜLETE

2651 Rétság, Rákóczi út 20. Telefon: 35/550-100

www.retsag.hu Email: hivatal@retsag.hu

Előterjesztést készítette: Kramlik Kornélia

Előterjesztő: Hegedűs Ferenc

Fenntartható települési közlekedésfejlesztés (TOP-3.1.1-15) pályázati kiírás keretében kerékpárút kialakítása

ELŐTERJESZTÉS

a képviselő-testület 2016. február 26-i ülésére

Tárgyalja	Ülés	Szavazás
<input type="checkbox"/> Szociális bizottság	<input checked="" type="checkbox"/> Nyílt	<input checked="" type="checkbox"/> Nyílt szavazás
<input checked="" type="checkbox"/> Pénzügyi és Városüzemeltetési Bizottság	<input type="checkbox"/> Zárt	<input type="checkbox"/> Titkos szavazás
<input type="checkbox"/> Közbeszerzési Bizottság		<input checked="" type="checkbox"/> Egyszerű többség
<input checked="" type="checkbox"/> Képviselő-testület		<input type="checkbox"/> Minősített többség

1. A tárgyalandó témakör tárgyilagos és tényszerű bemutatása

Tisztelt Képviselő-testület!

Megjelent Magyarország Kormányának felhívása a települési önkormányzatok részére a fenntartható közlekedési módok további térnyerése érdekében. A felhívás címe: Fenntartható települési közlekedésfejlesztés, kódszáma: TOP-3.1.1-15 (a pályázati kiírást korábban már megküldtük).

Nógrád megyében a támogatási kérelem benyújtására 2016. január 29-től 2016. július 6-ig van lehetőség, az igényelhető vissza nem térítendő támogatás összege 50 millió – 500 millió Ft lehet, a támogatás maximális mértéke az összes elszámolható költség 100 %-a. Nógrád megyében várhatóan 3-4 projekt lesz támogatható.

A projekt keretén belül lehetőség van pályázni – többek között – település vagy településrész közlekedési úthálózatának kerékpárosbaráttá alakítására kerékpárforgalmi létesítmények kijelölésével, építésével, lakott területen kívül elhelyezkedő munkahelyek és a település belterülete közötti kerékpárforgalmi útvonal kialakítására, közbringa-rendszer kiépítésére.

A felhívás keretén belül több település polgármesterével közös pályázat benyújtásán dolgozunk (valószínűleg nonprofit kft létrehozásával lehetne pályázni). A pályázat során a következő településeken áthaladó kerékpárutat tervezünk: Szendehely (Katalinpusztán már elkészült kerékpárút folytatásaként) – Berkenye – Nógrád – Diósjenő – Tolmács – Rétság – Bánk – Felsőpetény – Alsópetény – Keszeg – Ósagárd – Szendehely. Rétságon az előzetes bejárás alapján a következő útvonal körvonalazódott: Tolmácsról a Táncsics utca felől érkezne a kerékpárút, a laktanyai útnál kétfelé ágazna, egyrészt haladna a vasút felé, a vasútnál át a 2-es úton, majd a 2-es út mellett az ipari parkig (a kerékpárút gyalogos közlekedésre is alkalmas lesz). A másik irányban a laktanyai úton felmenne a Hunyadi soron (Járóbeteg és a Munkaügyi Központ érintésével), az Akácfa utcán át a Nagyparkolóig, onnan a Zrínyi utcán keresztül a temető alatti földúton Bánk felé. Az előzetes tájékoztatás szerint az érintett útvonalak mentén útszélesítés, útfelújítás, külterületen talajmegerősítés (biokatalizátoros talajstabilizálás, mely mezőgazdasági gépek használatára is alkalmas lesz) várható.

A pályázat benyújtásával kapcsolatosan Rétságnak jelenleg feladata nincs. A részletekről (konzorciumi megállapodás aláírása, nonprofit kft. létrehozása, pályázat beadás előtti véleményezése, nyomvonal végleges kijelölése...) természetesen a Képviselő-testület dönt majd.

Pillanatnyilag azt kérem a Képviselő-testülettől, hogy abban döntsön, szeretné-e támogatni Rétságon kerékpárút kialakítását, vagy Rétság elkerülésével valósuljon meg a kerékpárút.

Kérem a Tisztelt Képviselő-testületet, hogy az előterjesztést megtárgyalni és az „A”, határozati javaslat elfogadását támogatni szíveskedjen.

Rétság, 2016. február 19.

Hegedűs Ferenc
polgármester

2. **Előzmények, különösen a témában hozott korábbi testületi döntések, azok végrehajtása**

-

3. **Jogszabályi háttér:**

-

4. **Határozati javaslat**

**RÉTSÁG VÁROS ÖNKORMÁNYZAT KÉPVISELŐ-TESTÜLETÉNEK
/2016.(.....) KT. HATÁROZATA**

Rétság Város Önkormányzat Képviselő- testülete megtárgyalta a Fenntartható települési közlekedésfejlesztés (TOP-3.1.1-15) pályázati kiírás keretében kerékpárút kialakítása című előterjesztést és az alábbi döntést hozza:

„A” változat

A Képviselő-testület elviekben támogatja Rétság város közigazgatási területén kerékpárforgalmi útvonal kialakítását. A végleges döntést a pályázat és a tervek ismeretében hozza meg.

Határidő: folyamatos

Felelős: Hegedűs Ferenc polgármester

„B” változat

A Képviselő-testület nem támogatja Rétság város közigazgatási területén kerékpárforgalmi útvonal kialakítását.

Rétság, 2016. február 19.

Záradék:

Az előterjesztés jogszabálysértést nem tartalmaz.

dr. Varga Tibor
jegyző

Szendehely-Berkenye-Nógrád-Diósjenő-Tolmács-Rétság közötti kerékpárforgalmi nyomvonal projekt előkészítő tanulmánytervének műszaki leírása

Bevezetés

A Fenntartható települési közlekedésfejlesztés TOP-3.1.1.-15 számú pályázati felhívás alapján közös egyetértésben, mint:

- Szendehely,
- Berkenye,
- Nógrád,
- Diósjenő,
- Tolmács,
- Rétság

települések meg kívánjuk valósítani a pályázati felhívásban meghatározott közlekedésfejlesztési célokat.

Az előzetes egyeztetések és a nyomvonal bejárása alapján meghatároztuk azt a kerékpárforgalmi nyomvonalat, amely az egyes települések közlekedési igényeit és érdekeit, továbbá a település topográfiai, gazdasági és gazdaságfejlesztési szempontjait figyelembe véve lehetőséget ad a kitűzött célok megvalósítására.

Ennek alátámasztására a pályázat elbírálása során az alábbiak figyelembe vételét kérjük.

1. Illeszkedés a TOP céljaihoz

1.1. A kerékpárforgalmi nyomvonal kialakítása lehetővé teszi majd az egyes településeken lévő munkahelyek, államigazgatási és egyéb szolgáltatások megközelítését. Ezek a munkahelyek és szolgáltatások jelenleg csak a szokásos közösségi közlekedési eszközökkel (MÁV, Volánbusz), vagy személygépjárművel közelíthetők meg. A kerékpáros közlekedés feltételei nem biztosítottak, mert több szakaszon jelenleg kiépített kapcsolat sem létezik (pl.: Szendehely-Berkenye-Nógrád nyomvonal). Ezen kívül az országos közutak nyomvonalai kialakítása során – mivel a gépjárművek a vesztett magasságra nem érzékenyek – nem volt szempont a kerékpározás igényeinek figyelembe vétele.

A kerékpárforgalmi nyomvonal megvalósításán túl a pályázatunk szerinti nyomvonal kapcsolódik az egyes településeken meglévő vasútállomásokhoz: pl. Berkenye, Nógrád, Diósjenő, Rétság. A kapcsolódás a vasúti közlekedés és a kerékpáros közlekedés között egymás kiegészítéseként kedvezőbb közlekedési módválasztást tesz lehetővé. Ezáltal a nyomvonal-menti települések közlekedési feltételei javulnak, a kerékpáros közlekedés lehetőségeinek megteremtése révén javul az állampolgárok közlekedéssel kapcsolatos komfortérzete. A kerékpáros közlekedés részarányának növekedése pedig kedvezően hat a CO₂ és más gépjármű közlekedéssel kapcsolatos káros anyag kibocsátásra, ennek hatásaként várhatóan csökkeni fog az éghajlat változás mértéke is. A térség különleges értékét képezi a természeti környezet és az erdőterületek. Ezek megőrzése, megóvása és életfeltételeinek javítása az emberek életkörülményeinek szempontjából is elsődleges fontosságú, amelyhez a környezetbarát kerékpáros közlekedés fejlesztése jelentősen hozzájárulhat.

1.2. Az egyes településeken lévő munkáltatók szempontjából is fontos, hogy a munkahelyek kerékpárral is megközelíthetők legyenek. Ha a kerékpározás feltételei adottak lesznek, akkor a munkavállalók egy része akár a kerékpárt is választhatja közlekedési eszközül a munkába járásához. Ezzel a munkaerő mobilisabbá válik, és a kerékpározás révén az

egyének egészségügyi szempontból is kedvező hatásokat tapasztalhatnak: nőni fog az állóképességük és az egészség szintjük.

A tervezési terület legnagyobb munkaerő vonzó területei az alábbiak:

- Szendehelyen:
 - önkormányzat,
 - mezőgazdasági üzemek,
 - mezőgazdasági területek művelése.
- Berkenye:
 - önkormányzat,
 - mezőgazdasági üzemek,
 - mezőgazdasági területek művelése.
- Nógrád:
 - önkormányzat,
 - mezőgazdasági üzemek,
 - mezőgazdasági területek művelése.
- Diósjenő:
 - önkormányzat,
 - mezőgazdasági üzemek,
 - mezőgazdasági területek művelése,
 - Ipoly Erdő Zrt.
- Tolmács:
 - önkormányzat,
 - mezőgazdasági üzemek,
 - mezőgazdasági területek művelése,
 - Erdőkémia Üzem,
 - Ipari Park.
- Rétság:
 - önkormányzat,
 - mezőgazdasági üzemek,
 - mezőgazdasági területek művelése,
 - ipari, kereskedelmi és egyéb szolgáltatások,
 - Ipari Park a 2. sz. főút mellett.

2. Szakmai indokoltság, igény és kihasználtság

Pályázatunk településeket összekötő kerékpárforgalmi útvonalra vonatkozik. A kialakítást követően ennek kihasználtsága a teljes terület gazdasági fejlődésének függvénye is. Amennyiben a térségünk gazdasági potenciálja növekedni fog, ennek munkahely-teremtő hatása révén a közlekedési igények is meg fognak nőni. Az általános trend azt mutatja, hogy ha a kerékpározás lehetőségei kedvezővé válnak, akkor a kerékpáros forgalom mértéke megsokszorozódik a jelenlegihez képest. Mivel a nyomvonal-javaslatunk olyan elemeket is tartalmaz, ahol jelenleg még út sincs, ezért a várható növekedés mértékét nem számszerűsítettük. A település és a munkahelyek közötti egyik legfontosabb kapcsolat Rétság városa és a várostól délre, a 2. sz. fkl. út mentén elhelyezkedő Ipari Park. Az Ipari Parkban jelentős számú munkahely található, ugyanakkor Rétság városával biztonságos kerékpáros kapcsolat jelenleg nincsen. Az Ipari Park és a város lakott terület kezdete között a 2. sz. fkl. úton nagy sebességgel közlekednek a gépjárművek, amelyeknek egy része nehéz tehergépjármű. A 21. sz. fkl. út ezen szakaszán az országos keresztmetszeti forgalomszámlálási adatok szerint:

- a gépjármű forgalom nagysága 10.582 E/nap
- a kerékpáros forgalom nagysága 15 kerékpár/nap

- a nehéz tehergépjármű forgalom aránya 32%.

Fenti adatok alapján megállapítható, hogy a 2. sz. fkl. úton nagyon kevés ember választja ma a kerékpárt, mint közlekedési eszközt a jelentős nagyságú gépjármű forgalom, és azon belül pedig a jelentős nehéz tehergépjármű forgalom miatt. A „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése” című e-UT 03.04.11. Útügyi Műszaki Előírás 6.1. ábrája alapján a 2. sz. fkl. út ezen szakaszán a gépjármű forgalomtól a kerékpáros forgalmat el kell választani.

3. Megalapozottság

A projektterv összeállítása, illetve a kerékpárforgalmi nyomvonal kialakítása során elvégeztünk olyan előzetes vizsgálatokat, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a későbbiek során ne lehetetlenüljön el a projekt. Ezek közül az alábbiakat emeljük ki:

- Megvizsgáltuk a nyomvonal műszaki kialakításának lehetséges módjait és feltételeit.
- Áttekintettük a nyomvonal jogi helyzetét, hogy a felhasználni kívánt területek esetében milyen terület felhasználással kell majd számolni.
- Egyeztetésre került sor a projektben résztvevő valamennyi önkormányzattal, amely alapján pontosításra került a nyomvonal, és a kerékpárforgalmi kiegészítő létesítmények elhelyezése és darabszáma.
- Mivel a nyomvonal több szakaszon országos közutat vesz igénybe, ezért előzetes egyeztetést folytattunk a Magyar Közút Nzrt. várható útfelújítási projektjeiről. Ezzel összhangban határoztuk meg a szükséges műszaki beavatkozásokat.
- Szendehely és Berkenye között az Ipoly Erdő Zrt. kezelésében lévő erdőterületen halad át a kerékpárforgalmi nyomvonal egy olyan nyiladékon, amelyen jelenleg elektromos távvezeték üzemel. A távvezeték nyomvonala és annak védőtávolsági területén erdőművelés nem lehetséges az érintésvédelmi szempontok miatt, ezért ebben a sávban kialakítható a két település összekötését lehetővé tevő kerékpárforgalmi nyomvonal.

Az előzetes vizsgálatok és egyeztetések alapján a jelenlegi ismereteik szerint a kerékpárforgalmi nyomvonal megvalósításának elvi akadálya nincs.

4. Kockázatok

A kerékpárforgalmi nyomvonal teljes hossza 25.355 fm. Ebből 795 fm hosszú útszakaszon – amely a teljes hossz 3,1%-a – nincs szükség beavatkozásra. Egyéb nyomvonal-szakaszokon építési beavatkozás szükséges. A nyomvonalak döntő része önkormányzat, vagy a Magyar Közút Nzrt. kezelésében lévő állami útterületet vesz igénybe. A nyomvonalon két olyan útszakasz van, ahol az igénybe veendő területek szempontjából kockázati tényező jelentkezik.

- Berkenye község közigazgatási területén az Ipoly Erdő Zrt. kezelésében lévő erdőn áthaladó nyiladékon kerülne kialakításra egy önálló kétirányú kerékpárút. Ez jelenleg jogi értelemben erdőterület, de a távvezeték közvetlen környezetében erdőművelés nem folyik, sőt a magoncok eltávolítására időszakonként sor kerül. Az Ipoly Erdő Zrt. képviselőivel történt egyeztetés alapján lehetőség van a nyiladékon keresztül – mindkét oldalon járható sorompóval – önálló kétirányú kerékpárút kialakítására.
- Rétság és Rétság déli részén elhelyezkedő Ipari Park között a 2. sz. fkl. út szelvényezés szerinti jobb oldalán önálló kétirányú kerékpárút létesítését javasoljuk. Rétság belterületi szakaszán az önálló kétirányú kerékpárút csak úgy alakítható ki, ha a jelenlegi árok helyén csapadék csatorna kialakítására kerül sor. E fölött helyezhető el majd a kerékpárút, a 2. sz. fkl. úttól kiemelt szegéllyel elválasztva. A belterületi

szakasz kb. 150 méteres szakaszán magáningatlanok helyezkednek el, amelyeknél idegen terület igénybevételére is sor kerülhet.

5. Projekt komplexitása

A projekt megvalósítása

- elősegíti a közlekedés gyengébb résztvevőinek közlekedési feltételeinek javítását.
- lehetővé teszi, hogy az állampolgárok a közlekedési igényeik, az anyagi lehetőségeik és a környezeti adottságok figyelembe vételével választhassanak az egyes közlekedési módok közül. E választható módok egyik, eddig nem preferált eleme lehet a kerékpáros közlekedés.

6. Hatás

- A kerékpárforgalmi nyomvonal és a hozzá kapcsolódó kiegészítő létesítmények hozzájárulnak a közlekedésbiztonság növeléséhez, hiszen több útszakaszon a kerékpárosok nem kényszerülnek majd a forgalmas útszakaszok igénybe vételére. Ilyen útszakasz pl. a Szendehely-Berkenye bekötőút közötti útszakasz, továbbá a Rétság-Ipari Park közötti útszakasz.
- A nyomvonalon több olyan útszakasz is van, ami jelenleg kerékpárral gyakorlatilag nem járható. Ha a kiépítés megvalósul, akkor az egyes települések kapcsolata kedvezőbbé válik, továbbá nem kell igénybe venni országos közutat, ezáltal kedvező közlekedésbiztonsági feltételek között haladhatnak a kerékpárosok.
- Mivel a kerékpárosok rövidebb útvonal igénybevételével érhetik el az úti céljukat, ezért fokozottabban kedvező környezetvédelmi hatásokra lehet számítani.
- Mivel a nyomvonalak döntő része útként nyilvántartott területen halad, ezért a környezetkárosító hatása a lehető legkisebb mértékű lesz.

7. Integrált megközelítés

A pályázati anyagunk része az áttekintő helyszínrajz, amelyen bemutattuk a javasolt nyomvonal-fejlesztés kapcsolati rendszerét is. Ezek közül kiemeljük az alábbiakat:

- 2015 évben fejeződött be Szendehely területén a Katalinpuszta-Szendehely közötti kerékpárforgalmi nyomvonal kialakítása. Ehhez kapcsolódik a fejlesztési javaslatunk.
- Szendehely-Verőce település irányába a nyomvonal összekapcsolható a Duna menti kialakított EV6 jelű kerékpárforgalmi nyomvonallal.
- A nyomvonal javaslatunk Diósjenőn kapcsolódik a Börzsönyön átvezető, Kemence irányú, Ipoly-völgyi kerékpárforgalmi nyomvonálhoz is.
- A kerékpárforgalmi nyomvonal-javaslatunk kialakítását követően, ehhez kapcsolódóan további hálózatfejlesztések is lehetővé válnak északi, illetve keleti irányban.

8. Fenntarthatóság

- Pénzügyi szempontból a kerékpárforgalmi nyomvonal kialakítása a pályázati forrásból biztosított lesz.
- A kerékpárforgalmi nyomvonalak egyes elemének üzemeltetési és fenntartási költségei az alábbiak szerint vehetők figyelembe:
 - o Országos közutak vonatkozásában a Magyar Állam biztosítja az üzemeltetést és fenntartást.
 - o Az önkormányzati utaknál a BM az útként nyilvántartott utak hossza és a település típusa alapján kvóta alapú, éves szintű támogatást ad.

- Az önálló kétirányú kerékpárutak üzemeltetési feladatai az önkormányzatot fogják terhelni. Az 1988. évi I. tv. szerint a kerékpárút „út” minősítésű, ezért az egyes önkormányzatoknak az üzemeltetési és fenntartási keret eléréséhez be kell jelenteniük a kerékpárút létesítését.
- Egyetlen útszakasz: a Berkenye közigazgatási területén lévő, erdő nyiladékon átvezető önálló kétirányú kerékpárút üzemeltetési és fenntartási státusza nem tisztázható jelenleg. Ennek üzemeltetési és fenntartási feladatait az Ipoly Erdő Zrt., vagy Berkenye Község látja majd el.

9. Esélyegyenlőség

A kerékpárforgalmi nyomvonal kialakítása lehetővé teszi, hogy a közlekedés területén jelenleg hátrányos helyzetben lévők (idősek, gyerekek, mozgássérültek) is részt vehessenek a közlekedésben. Különösen érvényes ez azokon az útszakaszokon, ahol a forgalmi viszonyok jelenleg rendkívül kedvezőtlenek, ilyen pl. a Rétság-Ipari Park között javasolt önálló kétirányú kerékpárút.

10. Költséghatékonyság

A kerékpárforgalmi nyomvonal elhelyezkedése és annak műszaki kialakítási javaslatai során az alábbiakat vettük figyelembe:

- Lehetőség szerint meglévő útfelületeket fejlesszünk tovább oly módon, hogy azok a biztonságos kerékpározás lehetőségét is megteremtsék. Ehhez több útszakaszon a jelenlegi kismozgalmú lakóutcák állapot beavatkozását irányoztuk elő, pl. a meglévő aszfalt burkolatok felújításával.
- Több útszakaszon olyan gazdaságos és tájba illő útpálya szerkezet alkalmazását irányoztuk elő, amely eltér a megszokott aszfaltos útpályáktól. Ilyen a bio-katalizátoros talajszilárdítás módszere, amely részben a helyi anyagok felhasználásával csökkenti a szállítási igényeket, ugyanakkor tájba illő, de szilárd burkolatú útpályaként szolgálja a közlekedési igényeket. Ezzel a műszaki megoldással az új építésű, bio-katalizátoros szakaszokon legalább 20-25%-kal csökkentett építési költségekkel alakíthatók ki szilárd burkolatok, amelyeken a kerékpáros közlekedés kedvezően lebonnyolódhat.

11. Eredményesség

A projektertervünk megvalósítása esetén az alábbi eredmények várhatók:

- Gazdasági hatások:
 - A közlekedők olcsóbban tudják megvalósítani a közlekedési igényeiket.
 - A kerékpáros közlekedés révén az egyéb gépjárművek amortizációja kedvezőbb lefolyásúvá válik.
 - A közlekedők számára lehetővé válik a kombinált utazások megvalósítása, aminek többirányú kedvező hatása van.
- Környezeti hatások:
 - A kerékpáros közlekedés révén kevesebb lesz a gépjárművek közlekedéséből származó káros anyag kibocsátás.
 - A kerékpáros közlekedés csendes, így a környezet zajterhelése kisebb lesz.
 - A kerékpáros közlekedés valós idejű kapcsolatban van a természettel, ezért annak károsításának (pl. állatok elütése) esélye minimális.
- Szociális hatások:
 - A kerékpárral közlekedők emberi kapcsolataikban sokkal nyitottabbak a gépjárművel közlekedőkhöz képest, hiszen tudnak néhány szót váltani azokkal, akik mellett elhaladnak.

- Munkába járás során kedvező lehet, hogy egymással beszélgetve nyitottabbá válnak az emberi kapcsolatok, és adott esetben nő a tolerancia is.
- A kerékpáros közlekedés a gyerekkor fontos lépcsőfoka, hiszen a járás megtanulása után a gyermek a kerékpáros közlekedés révén ismeri meg a közúti közlekedés alapvető feltételrendszerét és szabályait.
- Ha gyerekkorban megszokják a kerékpáros közlekedést, akkor felnőtt korban nem idegen testként, hanem a közlekedés integrált részeként fogják kezelni, és biztonsággal választják közlekedési eszköznek a kerékpárt.

Pályázatunk a fenti pozitív hatások elérését és kiterjesztését célozza a projektben résztvevők számára.

**Rétság-Bánk-Felsőpetény-Alsópetény-Keszeg-Ósagárd-Szendehely közötti
kerékpárforgalmi nyomvonal
Projekt előkészítő tanulmánytervének
műszaki leírása**

Bevezetés

A Fenntartható települési közlekedésfejlesztés TOP-3.1.1.-15 számú pályázati felhívás alapján közös egyetértésben, mint:

- Rétság,
- Bánk,
- Felsőpetény,
- Alsópetény,
- Keszeg,
- Ósagárd,
- Szendehely

települések meg kívánjuk valósítani a pályázati felhívásban meghatározott közlekedésfejlesztési célokat.

Az előzetes egyeztetések és a nyomvonal bejárása alapján meghatároztuk azt a kerékpárforgalmi nyomvonalat, amely az egyes települések közlekedési igényeit és érdekeit, továbbá a település topográfiai, gazdasági és gazdaságfejlesztési szempontjait figyelembe véve lehetőséget ad a kitűzött célok megvalósítására.

Ennek alátámasztására a pályázat elbírálása során az alábbiak figyelembe vételét kérjük.

1. Illeszkedés a TOP céljaihoz

1.1. A kerékpárforgalmi nyomvonal kialakítása lehetővé teszi majd az egyes településeken lévő munkahelyek, államigazgatási és egyéb szolgáltatások megközelítését. Ezek a munkahelyek és szolgáltatások jelenleg csak a szokásos közösségi közlekedési eszközökkel (MÁV, Volánbusz), vagy személygépjárművel közelíthetők meg. A kerékpáros közlekedés feltételei nem biztosítottak, mert több szakaszon jelenleg kiépített kapcsolat sem létezik (pl.: Rétság-Bánk nyomvonal). Ezen kívül az országos közutak nyomvonalai kialakítása során – mivel a gépjárművek a veszített magasságra nem érzékenyek – nem volt szempont a kerékpározás igényeinek figyelembe vétele.

A kerékpárforgalmi nyomvonal megvalósításán túl a pályázatunk szerinti nyomvonal kapcsolódik az egyes településeken meglévő vasútállomásokhoz: pl. Rétság. A kapcsolódás a vasúti közlekedés és a kerékpáros közlekedés között egymás kiegészítéseként kedvezőbb közlekedési módválasztást tesz lehetővé. Ezáltal a nyomvonal-menti települések közlekedési feltételei javulnak, a kerékpáros közlekedés lehetőségeinek megteremtése révén javul az állampolgárok közlekedéssel kapcsolatos komfortérzete. A kerékpáros közlekedés részarányának növekedése pedig kedvezően hat a CO₂ és más gépjármű közlekedéssel kapcsolatos káros anyag kibocsátásra, ennek hatásaként várhatóan csökkeni fog az éghajlat változás mértéke is. A térség különleges értékét képezi a természeti környezet és az erdőterületek. Ezek megőrzése, megóvása és életfeltételeinek javítása az emberek életkörünyezete szempontjából is elsődleges fontosságú, amelyhez a környezetbarát kerékpáros közlekedés fejlesztése jelentősen hozzájárulhat.

1.2. Az egyes településeken lévő munkáltatók szempontjából is fontos, hogy a munkahelyek kerékpárral is megközelíthetők legyenek. Ha a kerékpározás feltételei adottak lesznek, akkor a munkavállalók egy része akár a kerékpárt is választhatja közlekedési eszközüln a

munkába járásához. Ezzel a munkaerő mobilisabbá válik, és a kerékpározás révén az egyének egészségügyi szempontból is kedvező hatásokat tapasztalhatnak: nőni fog az állóképességük és az egészségszintjük.

A tervezési terület legnagyobb munkaerő vonzó területei az alábbiak:

- Rétság:
 - önkormányzat,
 - mezőgazdasági üzemek,
 - mezőgazdasági területek művelése,
 - ipari, kereskedelmi szolgáltatások,
 - idegenforgalmi szolgáltatások,
 - Ipari Park a 2. sz. főút mellett.
- Bánk:
 - önkormányzat,
 - idegenforgalmi szolgáltatások,
- Felsőpetény:
 - önkormányzat,
 - bányászat,
 - TSZ,
 - idegenforgalmi szolgáltatások,
- Alsópetény:
 - önkormányzat,
 - idegenforgalmi szolgáltatások,
- Keszeg:
 - önkormányzat,
 - kőbányászat,
 - idegenforgalmi szolgáltatások,
- Ósagárd:
 - önkormányzat,
 - idegenforgalmi szolgáltatások,
- Szendehely:
 - önkormányzat,
 - mezőgazdasági üzemek,
 - mezőgazdasági területek művelése,
 - idegenforgalmi szolgáltatások.

2. Szakmai indokoltság, igény és kihasználtság

Pályázatunk településeket összekötő kerékpárforgalmi útvonalra vonatkozik. A kialakítást követően ennek kihasználtsága a teljes terület gazdasági fejlődésének függvénye is. Amennyiben a térségünk gazdasági potenciálja növekedni fog, ennek munkahely-teremtő hatása révén a közlekedési igények is meg fognak nőni. Az általános trend azt mutatja, hogy ha a kerékpározás lehetőségei kedvezővé válnak, akkor a kerékpáros forgalom mértéke megsokszorozódik a jelenlegihez képest. Mivel a nyomvonal-javaslatunk olyan elemeket is tartalmaz, ahol jelenleg még út sincs, ezért a várható növekedés mértékét nem számszerűsítettük. A település és a munkahelyek közötti egyik legfontosabb kapcsolat Rétság városa és a város körüli települések kapcsolata.

3. Megalapozottság

A projektterv összeállítása, illetve a kerékpárforgalmi nyomvonal kialakítása során elvégeztünk olyan előzetes vizsgálatokat, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a későbbiek során ne lehetetlenüljön el a projekt. Ezek közül az alábbiakat emeljük ki:

- Megvizsgáltuk a nyomvonal műszaki kialakításának lehetséges módjait és feltételeit.
- Áttekintettük a nyomvonal jogi helyzetét, hogy a felhasználni kívánt területek esetében milyen terület felhasználással kell majd számolni.
- Egyeztetésre került sor a projektben résztvevő valamennyi önkormányzattal, amely alapján pontosításra került a nyomvonal, és a kerékpárforgalmi kiegészítő létesítmények elhelyezése és darabszáma.

Az előzetes vizsgálatok és egyeztetések alapján a jelenlegi ismereteik szerint a kerékpárforgalmi nyomvonal megvalósításának elvi akadálya nincs.

4. Kockázatok

A kerékpárforgalmi nyomvonal teljes hossza 32.050 fm. Ebből 28.905 fm hosszú szakaszon építési vagy forgalomtechnikai beavatkozás szükséges. 3.145 fm hosszú útszakaszon – amely a teljes hossz 9,8%-a – nincs szükség beavatkozásra. A nyomvonalak döntő részben önkormányzat, vagy a Magyar Közút Nzrt. kezelésében lévő állami útterületet vesz igénybe. Ezek az útszakaszokon a javasolt beruházások megvalósításának műszaki és jogi akadálya nem várható.

Fölhívjuk azonban a figyelmet arra, hogy Szendehely és Óságrád közötti nyomvonal-szakasz az Ipoly Erdő kezelésében lévő állami területen vezet keresztül. Az erdőterület a nyilvántartás szerint Natura 2000-es védelem alatt áll. Ezért a projekt megvalósításának ez a legnagyobb kockázati tényezője, hiszen – bár az erdő területén jelenleg is átvezet egy üzemi út – az erdőn átvezető út kialakítása szilárd burkolattal további egyeztetéseket igényel mind az erdőt kezelő Ipoly Erdő Zrt., mind a környezetvédelmi hatóság irányában.

5. Projekt komplexitása

A projekt megvalósítása

- elősegíti a közlekedés gyengébb résztvevőinek közlekedési feltételeinek javítását.
- lehetővé teszi, hogy az állampolgárok a közlekedési igényeik, az anyagi lehetőségeik és a környezeti adottságok figyelembe vételével választhassanak az egyes közlekedési módok közül. E választható módok egyik, eddig nem preferált eleme lehet a kerékpáros közlekedés.

6. Hatás

- A kerékpárforgalmi nyomvonal és a hozzá kapcsolódó kiegészítő létesítmények hozzájárulnak a közlekedésbiztonság növeléséhez, hiszen több útszakaszon a kerékpárosok nem kényszerülnek majd a forgalmas útszakaszok igénybe vételére.
- A nyomvonalon több olyan útszakasz is van, ami jelenleg kerékpárral gyakorlatilag nem járható. Ha a kiépítés megvalósul, akkor az egyes települések kapcsolata kedvezőbbé válik, továbbá nem kell igénybe venni országos közutat, ezáltal kedvező közlekedésbiztonsági feltételek között haladhatnak a kerékpárosok.
- Mivel a kerékpárosok rövidebb útvonal igénybevételével érhetik el az úti céljukat, ezért fokozottabban kedvező környezetvédelmi hatásokra lehet számítani.
- Mivel a javasolt nyomvonal útként nyilvántartott területen halad, ezért a környezetkárosító hatása a lehető legkisebb mértékű lesz.

7. Integrált megközelítés

A pályázati anyagunk része az áttekintő helyszínrajz, amelyen bemutattuk a javasolt nyomvonal-fejlesztés kapcsolati rendszerét is. Ezek közül kiemeljük az alábbiakat:

- 2015 évben fejeződött be Szendehely területén a Katalinpuszta-Szendehely közötti kerékpárforgalmi nyomvonal kialakítása. Ehhez kapcsolódik a fejlesztési javaslatunk, mert Szendehely irányában a Kapáskúti-árok mentén vezető kerékpárút ad kapcsolatot Szendehellyel, Katalinpuszta felé pedig az Ipoly Erdő Zrt. kezelésében lévő, aszfalt burkolatú, kerékpározásra alkalmas kisforgalmú út felhasználásával adható kapcsolat.
- Keszeg térségéből kapcsolatot lehetne kialakítani részben keleti irányban, a Galgavölgye menti települések felé, továbbá délnyugati irányban, Vác felé.
- Bánk térségéből pedig Romhány-Balassagyarmat irányában lehetne továbbvezetni a nyomvonalat, és ezzel egy újabb kapcsolatot kialakítani az Ipoly-völgyi kerékpárforgalmi nyomvonallal.

8. Fenntarthatóság

- Pénzügyi szempontból a kerékpárforgalmi nyomvonal kialakítása a pályázati forrásból biztosított lesz.
- A kerékpárforgalmi nyomvonalak egyes elemének üzemeltetési és fenntartási költségei az alábbiak szerint vehetők figyelembe:
 - o Országos közutak vonatkozásában a Magyar Állam biztosítja az üzemeltetést és fenntartást.
 - o Az önkormányzati utaknál a BM az útként nyilvántartott utak hossza és a település típusa alapján kvóta alapú, éves szintű támogatást ad.
 - o Az önálló kétirányú kerékpárutak üzemeltetési feladatai az önkormányzatot fogják terhelni. Az 1988. évi I. tv. szerint a kerékpárút „út” minősítésű, ezért az egyes önkormányzatoknak az üzemeltetési és fenntartási keret eléréséhez be kell jelenteniük a kerékpárút létesítését.
 - o Az Ipoly Erdő Zrt. kezelésében lévő belső feltáró utak útkezelői feladatait az út kiépítése után is az Ipoly Erdő Zrt-vel javasoljuk elvégeztetni.

9. Esélyegyenlőség

A kerékpárforgalmi nyomvonal kialakítása lehetővé teszi, hogy a közlekedés területén jelenleg hátrányos helyzetben lévők (idősek, gyerekek, mozgássérültek) is részt vehessenek a közlekedésben.

10. Költséghatékonyság

A kerékpárforgalmi nyomvonal elhelyezkedése és annak műszaki kialakítási javaslatai során az alábbiakat vettük figyelembe:

- Lehetőség szerint meglévő útfelületeket fejlesszünk tovább oly módon, hogy azok a biztonságos kerékpározás lehetőségét is megteremtsék. Ehhez több útszakaszon a jelenlegi kisforgalmú lakóutcák állapot beavatkozását irányoztuk elő, pl. a meglévő aszfalt burkolatok felújításával.
- Több útszakaszon olyan gazdaságos és tájba illő útpálya szerkezet alkalmazását irányoztuk elő, amely eltér a megszokott aszfaltos útpályáktól. Ilyen a bio-katalizátoros talajszilárdítás módszere, amely részben a helyi anyagok felhasználásával csökkenti a szállítási igényeket, ugyanakkor tájba illő, de szilárd burkolatú útpályaként szolgálja a közlekedési igényeket. Ezzel a műszaki megoldással az új építésű, bio-katalizátoros szakaszokon legalább 20-25%-kal csökkentett építési költségekkel alakíthatók ki szilárd burkolatok, amelyeken a kerékpáros közlekedés kedvezően lebonnyolódhat. A bio-katalizátoros talajszilárdítással megvalósult útpályáról a mellékelt fényképek adnak tájékoztatást.

11. Eredményesség

A projekttervünk megvalósítása esetén az alábbi eredmények várhatók:

- Gazdasági hatások:
 - o A közlekedők olcsóbban tudják megvalósítani a közlekedési igényeiket.
 - o A kerékpáros közlekedés révén az egyéb gépjárművek amortizációja kedvezőbb lefolyásúvá válik.
 - o A közlekedők számára lehetővé válik a kombinált utazások megvalósítása, aminek többirányú kedvező hatása van.
 - o A kutatások szerint a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatba hozható vállalkozásoknál 15-20%-os árbevételé növekedést jelenthet a kerékpáros forgalom megnövekedése.
- Környezeti hatások:
 - o A kerékpáros közlekedés révén kevesebb lesz a gépjárművek közlekedéséből származó káros anyag kibocsátás.
 - o A kerékpáros közlekedés csendes, így a környezet zajterhelése kisebb lesz.
 - o A kerékpáros közlekedés valós idejű kapcsolatban van a természettel, ezért annak károsításának (pl. állatok elütése) esélye minimális.
- Szociális hatások:
 - o A kerékpárral közlekedők emberi kapcsolataikban sokkal nyitottabbak a gépjárművel közlekedőkhöz képest, hiszen tudnak néhány szót váltani azokkal, akik mellett elhaladnak.
 - o Munkába járás során kedvező lehet, hogy egymással beszélgetve nyitottabbá válnak az emberi kapcsolatok, és adott esetben nő a tolerancia is.
 - o A kerékpáros közlekedés a gyerekkor fontos lépcsőfoka, hiszen a járás megtanulása után a gyermek a kerékpáros közlekedés révén ismeri meg a közúti közlekedés alapvető feltételrendszerét és szabályait.
 - o Ha gyerekkorban megszokják a kerékpáros közlekedést, akkor felnőtt korban nem idegen testként, hanem a közlekedés integrált részeként fogják kezelni, és biztonsággal választják közlekedési eszköznek a kerékpárt.

Pályázatunk a fenti pozitív hatások elérését és kiterjesztését célozza a projektben résztvevők számára.

**SZENDEHELY-BERKENYE-NÓGRÁD-DIÓJENŐ-TOLMÁCS-RÉTSÁG KÖZÖTTI KERÉKPÁRFORGALMI NYOMVONAL
PROJEKT ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERVE**

Készült: 2016. február 4.

Jelmagyarázat:

Nem igényel beavatkozást
Szükségzés, aszfalt felújítás
Új építési beavatkozás
Forgalomtechnikai beavatkozás

Település	Szakasz jele	Szakasz megnevezése	Szakasz jelenlegi jellemzői			Javasolt beavatkozás	Javasolt újszerűség	Javasolt beavatkozások indoklása	Fajlagos költség (F/m ²) vagy (F/db)	Becsült összköltség	Megjegyzés
			Hossza (m)	Szélesség (m)	Terület (m ²) vagy db						
Rétság	R-1	Táncsics utca külterületi szakasza a lakott terület kezdetétől Tolmács közigazgatási határáig	40	4,00	80	Meglévő aszfalt burkolat	önkormányzati tulajdon	Meglelő útpálya kiszélesítése 2,0 méterrel aszfaltos burkolatú pályaszervezéssel	6,00	1 600 000 Ft	
	R-2	Táncsics utca a Vasutasház utcáig (belső területi önkormányzati szakasz)	240	4,00	80	Meglévő aszfalt burkolat	önkormányzati tulajdon	2 db kikerülőhely létesítése		1 600 000 Ft	
	R-3	Vasutasház utca	140	5,00	700	Vegyes burkolatú (zúzottkő, betonlap, leromlott aszfalt burkolat)	önkormányzati tulajdon	Keretegő aszfalt szőnyegzés kétoldali útpálya stabilizálással	12 000	8 400 000 Ft	
	R-4	2.sz. fkl. út belterületi szakasza a Vasutasház utcától Rétság lakott terület végéig	515	2,25	1158,75	országos közút útpadkájára	Magyar Közút Nrt.	Önálló kétirányú kerékpárút létesítése a szelvényezés szerinti jobb oldalon	20 000	23 175 000 Ft	
	R-5	2. sz. fkl. út szelvényezés szerinti jobb oldala az Ipari Parkig	515					Csapadékvíz elvezetés kiépítése 1. ábrázolt, ábrázolatlan kerítés elbontás és új kerítés építése Kiemelt szelvény építése	50 000	25 750 000 Ft	
			150						40 000	6 000 000 Ft	
			450						4 500	2 025 000 Ft	
	R-5	2. sz. fkl. út szelvényezés szerinti jobb oldala az Ipari Parkig	500	0,00	1250	2. sz. fkl. út külterületi szakasza	Magyar Közút Nrt.	Önálló kétirányú kerékpárút kialakítása	2,50	25 000 000 Ft	A 2. sz. főút nagy forgalma, és nagyon jelentős nehéztehergépjármű forgalma miatt a 2. sz. úton veszélyes a kerékpározás, ezért a kerékpárosok számára önálló kétirányú kerékpárút kialakítása indokolt, amelyen elérhetik az Ipari Parkot.

**SZENDEHELY-BERKENYE-NÓGRÁD-DIÓJENŐ-TOLMÁCS-RÉTSÁG KÖZÖTTI KERÉKPÁRFORGALMI NYOMVONAL
PROJEKT ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERVE**

Készült: 2016. február 4.

Jelmagyarázat:

- Nem igényel beavatkozást
- Szönyegezés, aszfalt felújítás
- Új építési beavatkozás
- Forgalomtechnikai beavatkozás

Telepítés	Szakasz jele	Szakasz megnevezése	Szakasz jelenlegi jellemzői			Jogi állapot	Javasolt beavatkozás	Javasolt útszélesség	Javasolt beavatkozások indoklása	Fajlagos költség (Ft/m ²) vagy (Ft/db)	Becsült összköltség	Megjegyzés
			Hossza (m)	Szélesség (m)	Terület (m ²) vagy db							
Rétság		Kerékpárköcsönzés megteremtése a vasútállomásonál 20 db kerékpár beszerzésével 20 db kerékpártámasz létesítése a vasútállomásonál			20					120 000	2 400 000 Ft	
		Vasútállomásonál B+R létesítése 20 db kerékpártámaszzal			20					30 000	600 000 Ft	
		Útvonal ajánló információk térkép			1					30 000	600 000 Ft	
		Térfigyelő rendszer kiépítése			1					400 000	400 000 Ft	
		Zöldfelület rendezés, fásítás			1					300 000	300 000 Ft	

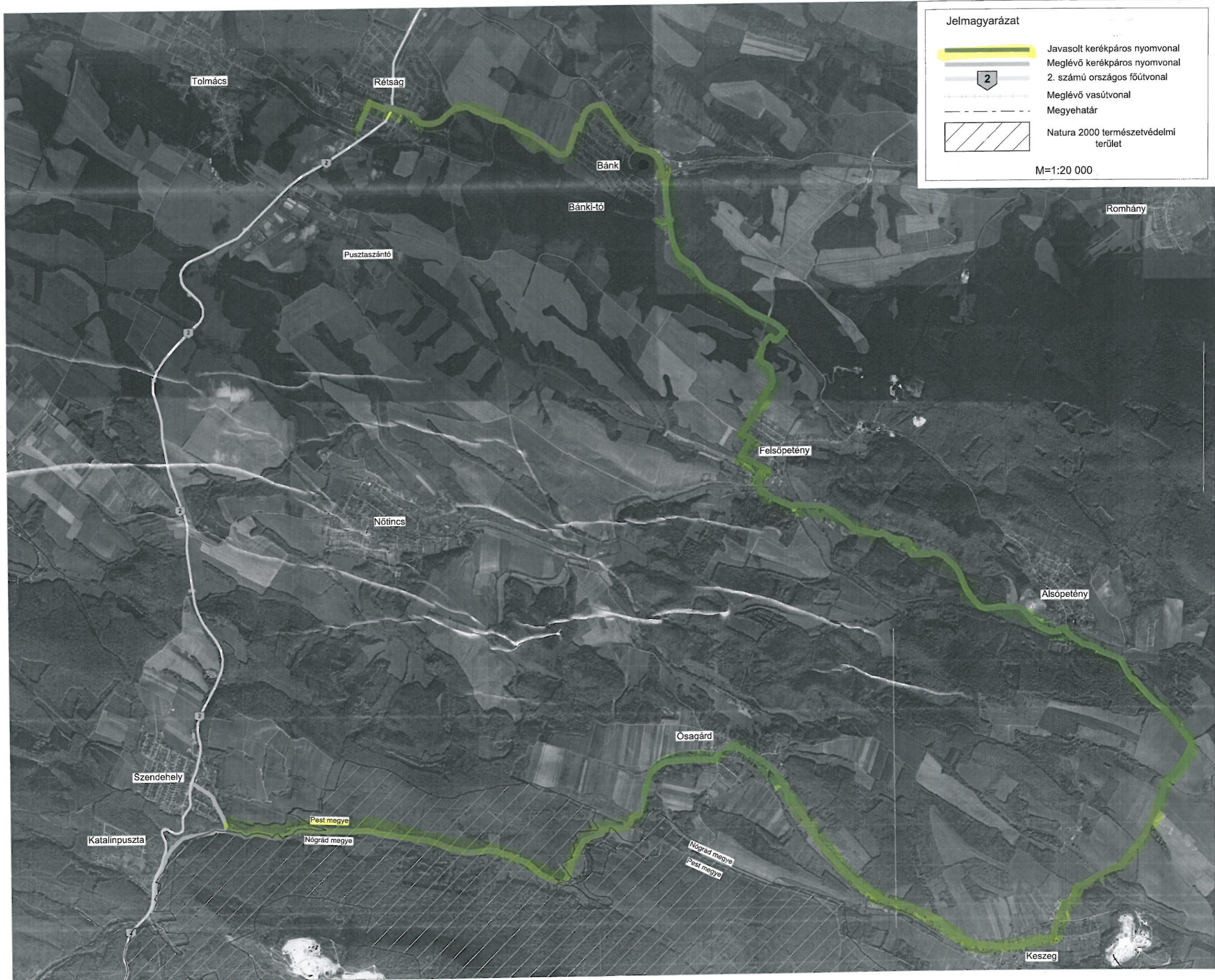
**RÉTSÁG-BÁNK-FELSŐPÉTENY-ALSÓPÉTENY-KESZEG-ÓSGÁRD-SZENDEHELY KÖZÖTTI KERÉKPÁRFORGALMI NYOMVONAL
PROJEKT ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERVE**

Készült: 2016. február 16.







Jelmagyarázat:

- Nem igényel beavatkozást
- Szönyegezés, aszfalt felújítás
- Új építési beavatkozás
- Forgalomtechnikai beavatkozás

Telepítés	Szakasz jele	Szakasz megnevezése	Szakasz jelenlegi jellemzői				Jogi állapot	Javasolt beavatkozás	Javasolt útszélesség (m)	Javasolt beavatkozások indoklása	Fajlagos költség (Ft/m ²) vagy (Ft/db)	Becsült összköltség
			Hossza (m)	Szélesség (m)	Terület (m ²) vagy db	Jellege						
Rétság	R-1	Hunyadi sor (Fáncsics u.-Templom u. között)	150	0	0	Földút	Önkormányzati út	Kerékpárút kialakítása	4,25	Az önkormányzati földút jelenlegi állapotában kerékpározásra nem alkalmas	20 000	12 750 000 Ft
	R-2	Hunyadi sor (Templom u.-Akácfa u. között)	200	1,00	200	Meglévő aszfaltos lakóutca	Önkormányzati út	Mindkét oldalon stabilizált utpataka kiépítése indokolt 0,5-0,5 m szélességben		A gépjárművek kikerülési mozgásai miatt szükséges az utpataka stabilizálása	3 000	600 000 Ft
	R-3	Akácfa utca - 2-es út között a parkoló fölhasználásával	300	1,00	300	Meglévő aszfaltos út	Önkormányzati út	Mindkét oldalon stabilizált utpataka kiépítése indokolt 0,5-0,5 m szélességben		A gépjárművek kikerülési mozgásai miatt szükséges az utpataka stabilizálása	3 000	900 000 Ft
	R-4	Zrínyi M. utca a temetőig	400	1,00	400	Meglévő aszfaltos út	Önkormányzati út	Mindkét oldalon stabilizált utpataka kiépítése indokolt 0,5-0,5 m szélességben		A gépjárművek kikerülési mozgásai miatt szükséges az utpataka stabilizálása	3 000	1 200 000 Ft
	R-5	Mezőgazdasági út Bánk közigazgatási határáig	1000	0	0	Mezőgazdasági földút	Önkormányzati út	Bánk közigazgatási határáig	3,50	Az erdei környezet miatt aszfalt burkolatú útpályára kialakítása helyett természetközeli pályaszervezet megépítését javasoljuk	16 000	56 000 000 Ft



Jelmagyarázat

-  Javasolt kerékpáros nyomvonal
-  Meglévő kerékpáros nyomvonal
-  2. számú országos főútvonal
-  Meglévő vasútvonal
-  Megyehatár
-  Natura 2000 természetvédelmi terület

M=1:20 000

Tolmács

Rétság

Bánk

Bánki-tó

Pusztaszántó

Romhány

Felsőpetény

Nőtincs

Alsópetény

Osaqárd

Szendehegy

Pest megye

Nógrád megye

Nógrád megye

Pest megye

Katalinpuszta

Keszeg

