

# PROJEKTERV

„Együtműködés a helyben foglalkoztatásért –  
Bács-Kiskun megyei foglalkoztatási- és  
gazdaságfejlesztési együttműködés” TOP-5.1.1-15-  
BK1-2016-00001 azonosító számú projekt

## Bajai járás

**Útfejlesztések: belterületi és külterületi utak és  
települési járdák felújítása, valamint kerékpárutak  
építése**

Készítette: HBF Hungaricum Kft.

## Tartalomjegyzék

Tartalomjegyzék.....	2
Bevezető.....	4
1. Helyzetértékelés .....	4
a. Földrajzi helyzetkép.....	4
b. Vízrajz.....	5
c. Talajok.....	5
d. Növényzet.....	6
e. Florisztikai besorolás.....	6
1.2 A támogatási kérelem gazdasági, társadalmi, foglalkoztatási és környezeti háttérének bemutatása.....	7
1.3 A támogatási kérelem indokoltsága .....	9
2. A támogatási kérelem céljai és tevékenységei .....	13
2.1 A támogatási kérelem céljainak meghatározása.....	14
2.2 A fejlesztések célcsoportjai, az érintettek köre, a fejlesztések hatásterülete .....	14
2.3 Az elérendő célokhoz szükséges tevékenységek bemutatása .....	15
2.4 Kötelező vállalások, monitoring mutatók .....	15
3. A támogatási kérelem megvalósításának szervezeti keretei.....	17
3.1 A támogatást igénylő bemutatása.....	17
3.2 A támogatást igénylő támogatási kérelemhez kapcsolódó tapasztalatainak bemutatása	17
3.3 A megvalósítás és a fenntartás szervezete.....	17
4. A szakmai és pénzügyi megvalósítás részletes ütemezése.....	17
4.1 A tervezett fejlesztés bemutatása .....	17
4.2 A megvalósulás helyszíne .....	17
4.3 Az előkészítéshez és megvalósításhoz kapcsolódó feladatok meghatározása .....	18
4.4 Pénzügyi terv.....	18
4.5 Kockázatelemzés .....	39
A projekt szervezeti adottságai és humán erőforrásai, valamint a külső környezete:.....	39
4.6 Fenntartás .....	42
4.7 Részletes cselekvési terv .....	43

5. A nyilvánosság biztosítása, kommunikációs tevékenység.....	46
5.1 A kommunikációs tevékenységek összefoglaló leírása.....	46
5.2 A célcsoportok és az érintettek kommunikációs szempontú elemzése, kommunikációs üzenetek megfogalmazása.....	46
5.3 Kommunikációs eszközök azonosítása .....	46
5.4 Kommunikációs ütemterv .....	48

## Bevezető

A zászlóshajó projektek kidolgozásának célja az, hogy a járások fejlesztési elképzeléseit helyezzük el egy olyan szempontrendszerben ahol a települési, térségi adottságok közül az erősségeket kitörési pontot megalapozó jellemzőkként írjuk le (lehetőség szerint mennyiségi és minőségi információk feltárásával és megadásával), a gyengeségeket pedig úgy vesszük számításba, hogy a beavatkozások megvalósításával azok kiküszöbölésére szülessenek megoldások.

Ezek alapján egy járás zászlóshajó projektcsomagja két stratégiai megközelítés mentén születhet meg. A defenzív (védekező) stratégia a hiányosságok, problémák felszámolására irányul, a támadó (offenzív) stratégia új vagy meglévő lehetőség kiaknázására irányul.

Az erősségeket, mint kitörési pontot vagy versenyképességi tényezőt vesszük számításba, ezen túl törekszünk arra, hogy az offenzív stratégiát választó járások esetében egyedi jellemzőt azonosítsunk be, azaz lehetőség szerint a megyén belül ne versenytársként jelenjenek meg a járások, hanem egymást kiegészítő, erősítő kínálattal.

A gyengeségek felszámolását előtérbe helyező zászlóshajó csomagok megvalósítása lehetővé teszi, hogy egy következő lépésben a járás már az egyedi lehetőségeinek kiaknázására irányuló lépéseket tegyen. (pl. az infrastruktúra vagy szociális ellátás alapvető hiányosságainak felszámolásával vonzóbb életfeltételeket teremtsen a munkaképes korú népesség helyben tartásához vagy a vállalkozások letelepítéséhez).

## 1. Helyzetértékelés

### a. Földrajzi helyzetkép

A Bajai Járás a Dél-alföldi régióban, Bács-Kiskun megye délnyugati részén helyezkedik el. Egyetlen természetes határa a Duna, mely a járás nyugati oldalán húzódik. Déli határa egyben a Magyar - Szerbia-Montenegrói országhatár. Keletről a Bácsalmási-, és a Jánoshalmi-járás, északról a Kalocsai járás a szomszédja.

A 20 településből álló Bajai járás területe: 1.191km<sup>2</sup>

Morfológiailag a terület egységesnek mondható síkság annak ellenére is, hogy két keletkezésében és építőelemeiben eltérő középtáj, a Duna-menti síkság déli, és a Bácskai-síkvidék északnyugati területei alkotják.

A Duna-menti síkság a Dunától a Duna-völgyi Főcsatornáig, Bajától délre pedig a Deák Ferenc csatornáig húzódik. E két mesterséges, de részben természetes eredetű csatorna képezi a Bácskai síkvidéktől elválasztó határvonalat, bár ettől helyenként eltávolodik. A járás területének nagyobb része a Bácskai-síkvidéken található, de jól megfigyelhető, hogy a települések csaknem fele a két középtáj határán található.

## **b. Vízrajz**

Kettős arcot mutat a terület vízrajzi képe:

- A Duna menti síkság rendkívül gazdag felszíni vizekben. A kanyargó és ágakra szakadó Duna egykor az egész területet behálózta, mocsaras területet képezve. Ennek maradványai sok helyütt megtalálhatók, jelentős természeti értéket képviselnek. A Gemenci Erdő Közép-Európa legnagyobb ártéri erdeje, egy része a Bajai járásban található. Ezek a területek védelem alá kerültek (DDNP), de az idegenforgalom adta lehetőségek még nem kellően kihasználtak. A Duna-völgyi Főcsatorna és a Deák Ferenc Csatorna a meghatározói a terület mesterséges létesítményeinek. Ez a két csatorna a két tájegység határán található. A főbb csatornák mellett jelentős számú a kisebb csatornák, halastavak, víztározók száma. A Mohácsi (Margitta) – Szigeti vízrendszer komplex vízgazdálkodás jó példája, vízelvezetésre, öntözésre, halgazdálkodásra egyaránt hasznosítható. Fontos megemlíteni a Duna szabályozása és ennél fogva erős beavágódása miatti talajvízszint csökkenést, melynek hatása az élővilágra és a mezőgazdaságra egyaránt megfigyelhető és száradási folyamatként jellemezhető
- A Bácskai síkvidék vízhalózata viszont szegényes, a Kígyós vízrendszer kis vízhozamú csatornáinak a belvízelvezetés az elsődleges funkciója. Kevés kivétel található, de ilyenek a Bácsbokod térségében kiépített halastavak és tározók.

A felszín alatti vizek kihasználtsága jelentőségükhöz képest minimális. A Bácskai síkvidék 70-80 méteres mélységben jó minőségű - védett - rétegvíz készlettel rendelkezik. A Duna 1,5-2 kilométeres sávjában jelentős és gyorsan megújuló, bár magas vas, mangán és ammónia tartalma miatt kezelésre, tisztításra szoruló vízkészlet található.

A mélységi vízkészlet jelentős, aránylag könnyen hozzáférhető. A 600 méter mélységben lévő magas sótartalmú és hőmérsékletű vizek kihasználására Dávodon és Nagybaracsán épült fürdő. A mélységi vízkészlet komplex hasznosítása azonban jól átgondolt és tervszerűen megvalósított lépésekben történhet, a használat utáni vizek elhelyezésének felelőtlen megoldása ugyanis, magas sótartalmuknál fogva, komoly környezeti veszélyforrás.

## **c. Talajok**

A Dunához közeli területek talajtípusait legjobban a Duna medertől való távolság befolyásolja. A Duna-mederhez közeli talajokat ugyanis, a víz gyakran elárasztja, kimosva belőlük az értékes tápanyagokat. Ezeken a részeken humuszban szegény nyers öntéstalajok alakulnak ki. A Dunától távolabbi területeken - ahová csak a nagyvizek jutnak el - gyengén humuszos öntéstalajok alakulnak ki. A különböző szemcsézetű hordalékokból felépülő ártéri talajokat ugyancsak megtalálhatók ezek réteges öntéstalajok. A kizárólag egyféle hordalékból álló talaj pedig (pl.: homok), az ugyancsak gyakran előforduló vázta. A kanyarok lefűződésekor alakulnak ki a morotvák. Ezekben - a Dunától távol kerülve, karbonátos és humuszos - ártéri öntéstalajok alakulnak ki. Az öntéstalajok nagyon sok további formája lehetséges fel a réti talajoktól a tőzegláp talajokig.

A Dunától távolabbi, a járás középső és keleti területein löszből kialakult kitűnő minőségű mezőségi talaj a jellemző. Legelterjedtebb a mészlepedékes csernozjom és altípusai.

A térség északnyugati területein említett homokos területek kis jelentőséggel bírnak.

A talajok veszélyeztetettsége a szikesedés, a Duna völgy partjánál erózióveszély, valamint a mezőgazdasági terhelés.

#### **d. Növényzet**

A térség legértékesebb élővilága a vízi élőhelyekhez kötődik, lévén a terület egykor teljes kiterjedésében vízi világ volt. Mára kiterjedt területek állnak védelem alatt: a Duna-Dráva Nemzeti Park (DDNP) Gemenc-Béda-Karapanca területe, illetve az Érsekcsanádi tölgyes (TT), az Érsekalmi Hét-völgy (TT). A Bajai járás területét fajgazdag, ritkaságokban bővelkedő növényzet borította a nagy folyamszabályzási munkálatok megkezdéséig. A többszörös antropogén tevékenységek hatására a természetes növénytakasok már csak foltokban találhatóak. A durva emberi beavatkozások ellenére még mindig megőrizve az ártéri élővilág elemeit.

A terület növény- és állatvilág kialakulásának és fajösszetételének a legfontosabb befolyásoló tényezője a víz volt. A növényzet kialakulásánál a víz szintjétől való távolság minden centimétere számít. Az azonos vízigény és víztűrő képesség alapján alakultak ki a növénytakasok. A (vízrajznál említett) száradási folyamat miatt a vízigényes növénytakasok területe lassan lecsökken, megszűnik, helyüket kevésbé vízigényes növénytakasok veszik át. Ez a folyamat az ártér lassú feltöltődése által eddig is nyilvánvaló volt, de az antropogén tevékenységek miatt felgyorsult.

#### **e. Florisztikai besorolás**

A Bajai járás a magyar floraállomány (Pannonicum) alföldi floravidékének (Eupannonicum) keleten a Duna-vidéki flórajárásába (Praematricum) nyugaton pedig a Mezőföldi flórajárásába (Colocense) tartozik. Haszonnövények közül kiemelkedik a - térségben jellegzetesen löszön termő - szőlő. A térség tíz települése (Baja, Bátmonostor, Csátalja, Csávoly, Érsekcsanád, Érsekhalma, Nemesnádudvar, Rém, Sükösd, Vaskút) a Hajós-Bajai Borvidéken található. Jellegzetes Szőlőfajták: Rajnai rizling, Chardonnay, Kadarka, Kékfrankos, Cserszegi fűszeres, Cabernet és Zweigelt.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> A BAJAI JÁRÁS  
TERÜLETFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA

## 1.2 A támogatási kérelem gazdasági, társadalmi, foglalkoztatási és környezeti háttérének bemutatása

### Bajai járás

Terület: 1 009 km<sup>2</sup>

Lakónépesség: 64 475 fő

A járáshoz tartozó települések (lakónépesség, terület):

Baja (35 102 fő, 178 km<sup>2</sup>), Bácsszentgyörgy (149 fő, 15 km<sup>2</sup>), Bátmonostor (1 503 fő, 38 km<sup>2</sup>), Csátalja (1 420 fő, 39 km<sup>2</sup>), Csávoly (1 774 fő, 47 km<sup>2</sup>), Dunafalva (920 fő, 58 km<sup>2</sup>), Dávod (1 927 fő, 69 km<sup>2</sup>), Felsőszentiván (1 779 fő, 54 km<sup>2</sup>), Gara (2 323 fő, 60 km<sup>2</sup>), Hercegszántó (1 985 fő, 69 km<sup>2</sup>), Nagybaracska (2 294 fő, 38 km<sup>2</sup>), Nemesnádudvar (1 805 fő, 59 km<sup>2</sup>), Szeremle (1 361 fő, 34 km<sup>2</sup>), Sükösd (3 487 fő, 94 km<sup>2</sup>), Vaskút (3 301 fő, 71 km<sup>2</sup>), Érsekcsanád (2 777 fő, 58 km<sup>2</sup>), Érsekhalma (568 fő, 28 km<sup>2</sup>)

A járáshoz tartozó települések száma: 17

Kedvezményezett járás [290/2014. (XI. 26.) Korm. rendelet]: Igen

Fejlesztendő járás [290/2014. (XI. 26.) Korm. rendelet]: Nem

Komplex programmal fejlesztendő járás [290/2014. (XI. 26.) Korm. rendelet]: Nem

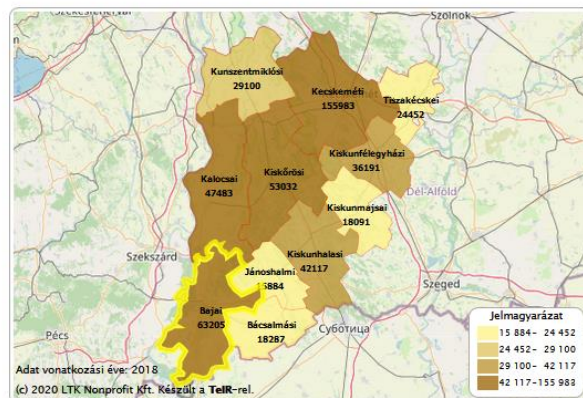
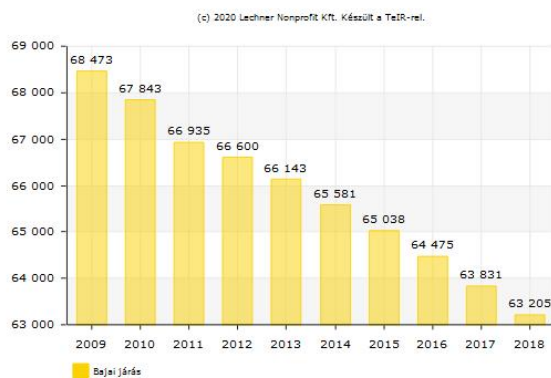
Társadalmi, gazdasági és infrastrukturális szempontból kedvezményezett települések száma [105/2015. (IV. 23.) Korm. rendelet]: 8

Jelentős munkanélküliséggel sújtott települések száma [105/2015. (IV. 23.) Korm. rendelet]: 3

### Társadalom

#### Lakónépesség (fő)

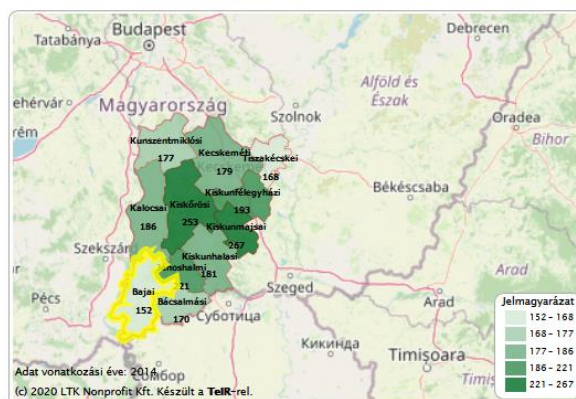
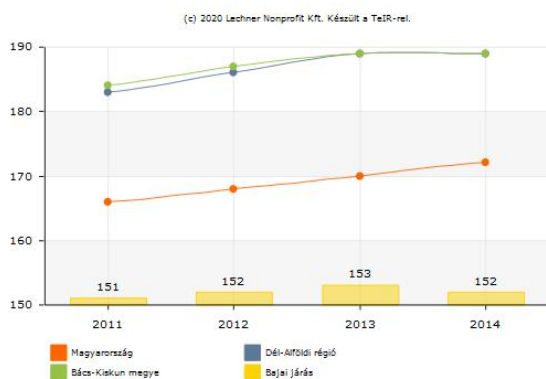
A lakónépesség az adott területen lakóhellyel rendelkező és másutt tartózkodási hellyel nem rendelkező személyek, valamint az ugyanezen területen tartózkodási hellyel rendelkező személyek együttes száma.



## Gazdaság

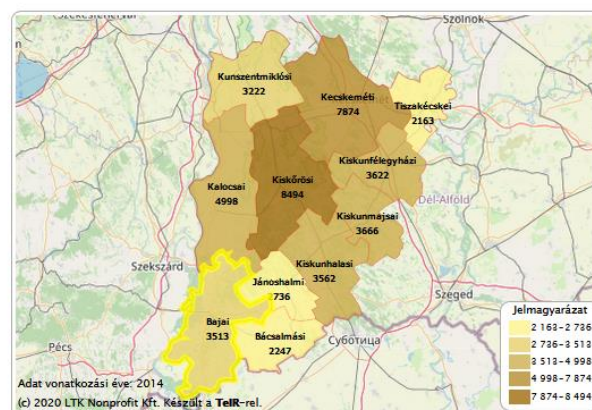
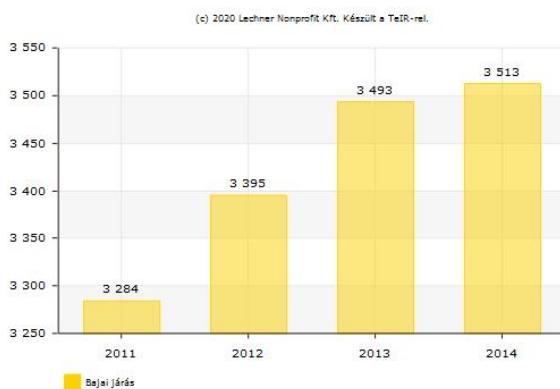
### Regisztrált gazdasági vállalkozások száma ezer lakosra, 2011-től (db)

A megfigyelés időpontjában jogilag – adminisztratív nyilvántartások szerint – létező egységek, azaz adószámmal rendelkező gazdasági szervezetek száma (beleértve az adott időpontban csőd-, felszámolási és végelszámolási eljárás alatt állókat is) ezer lakosra.



### Regisztrált vállalkozások száma a mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat nemzetgazdasági ágakban, 2011-től (db)

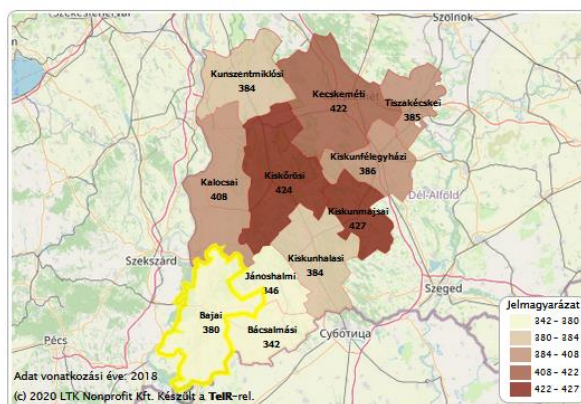
A megfigyelés időpontjában jogilag – adminisztratív nyilvántartások szerint – létező egység, azaz adószámmal rendelkező gazdasági szervezet, beleértve az adott időpontban csőd felszámolási és végelszámolási eljárás alatt állókat is.



## Infrastruktúra, környezet

### Személygépkocsik száma, ezer lakosra (db)

A személygépjármű személyek szállítására szolgáló közúti gépjármű, és az ülőhelyek száma (a vezetővel együtt) nem több kilencnél. A személygépjármű fogalmába tartoznak a mopedauteók (vezetésükhöz nem kell külön vezetői engedély), a taxik és a bérauteók, feltéve, hogy tíznél kevesebb ülőhellyel rendelkeznek. E kategóriába tartozhatnak a raktérral rendelkező személygépkocsik is.





### 1.3 A támogatási kérelem indokltsága

A 2014-2020 id szakban területesen kiegyenlített volt Bács-Kiskun megye fejlődése, a Homokhátsági Fejlesztési Körzet, a Dunamenti Fejlesztési körzet és a Határmenti Fejlesztési körzet hátrányára.

A kiegyenlített fejlődésben jelentős szerepe van annak, hogy a megye középső és déli részén tervezett gyorsforgalmi úthálózat nem épült ki, továbbá a településeket összekötő és településeken belüli úthálózat is rossz állapotú, amely akadályozza a gazdasági fejlődést és rontja az életminőséget és az ingázókat ösztönzi az elköltözésre.

#### Az M9-es autópálya tervezett útvonala



A tervezett M9 autópálya jelentős fejlődési potenciált ad az autópályától számított 30 km-es körzetben. Ugyanakkor a leggyorsabb és legmagasabb hozammal járó infrastruktúrafejlesztések nem feltétlenül minden járásban valósulhatnak meg. A legmagasabb hozammal járó infrastruktúrafejlesztések azokban a járásokban lehetnek a „leglátványosabbak”, ahol az egyéb fejlettségi mutatók tekintetében az adott járások már magasabb szintet érnek el. Ez ahhoz szükséges, hogy az infrastruktúra fejlesztése további „lökést” adhasson a kibontakozó térségi gazdasági, társadalmi fejlődésnek. (Közgazdasági Szemle, LI. évf., 2004. november (1048–1064. o.) BÍRÓ PÉTER–MOLNÁR LÁSZLÓ A járásek fejlettségi szintjének és infrastruktúrájának összefüggései).

A kerékpárhálózat fejlesztése még nem fejeződött be, így erősen korlátozott a környezetvédelmi és turizmusfejlesztő hatása.

Az Möt. törvény 13. § (1) bekezdés helyi közügy, valamint a helyben biztosítható közfeladatok körében ellátandó számos helyi önkormányzati feladatot ír elő. A járási önkormányzatok az utak fejlesztésével kívánja a fenti önkormányzati feladatot részben ellátni.

A fizikai tőke azon része, amely minden hazai termelő és fogyasztó számára elérhető és értékes erőforrásként hasznosítható: ez a közjószág jellegű tőke, közkeletűbb nevén a közös infrastruktúra.(Magyarország 2030, Jövőkép a magyaroknak Boros Tamás, Filippov Gábor, Orisis kiadó 2020-)

A feladat ellátása illeszkedik a Bács-Kiskun 2030 Bács-Kiskun Megye Területfejlesztési Programjában megfogalmazott prioritásokhoz, továbbá a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (a továbbiakban TOP Plusz) több prioritási tengelyéhez.

A projektek megvalósításának indokoltságát alátámasztják: a TOP Plusz fejlesztési célokhoz való hozzájárulás; a megnövekedett forgalom; az úthálózat, utak elavult, rossz műszaki állapota és az ebből adódó balesetveszély, járműsérülések; a közlekedésből származó környezeti károk; egyes szakaszoknál a közösségi közlekedésre való alkalmasság biztosítása.

A fejlesztések célja: a kor igényeinek megfelelő közúthálózat kialakítása, amely hozzájárul az autós és gyalogos közlekedés, valamint a parkolási körülmények javulásához, továbbá lehetővé teszi a lakóingatlanok és a forgalomvonzó létesítmények jobb megközelíthetőségét; élhetőbb, rendezett, épített környezet kialakítása; az átlagos elérési/áthaladási idő, a balesetveszély, a zaj- és porterhelés csökkentése.

A belterületi út, járda, parkoló, mint alpinfrastruktúra fejlesztés gazdaságélénkítő hatást generál, teret biztosít a kereskedelem, a szolgáltatások, valamint a turizmus fejlődésének is, amelynek eredményeképpen növekedhet a települések jövedelemtermelő képessége.

A belterületi utak állapota rossz, a település részek közötti kapcsolat nem megfelelő. A települések külterületi kapcsolata sem megfelelő, a mezőgazdasági utak állapota is korszerűtlen. A kisebb települések járdái balesetveszélyek, kiépítetlenek. Ezen hivatott változtatni a projekt célkitűzése, mely a meglévő utak felújításával, új járdaszakaszok megépítésével szeretné a projekt megvalósítása a járás kis településein élők életszínvonalát növelni, a települések népességmegtartó képességét növelni. A településeken átmenő főutak mentén indokolt kerékpárutak építése, mivel az átmenő forgalom indokolja a biztonságos kerékpáros közlekedés feltételeinek javítását. Az egyre népszerűbb kerékpározás infrastrukturális feltételeinek javításával lehetővé teszi a járás bekapcsolását a nagy kerékpáros rendszerekbe is, mint pl. az EUROVELO hálózatba fejlesztések turisztikai vonatkozását is kihasználva

Az Európai Unió közlekedéspolitikai prioritásain belül az egyik stratégiai elem „a társadalmi és gazdasági hatások figyelembevétele, a regionális fejlődés elősegítése”, amely a társadalmi mobilitás és a motorizáció fokozódásával egyre inkább társadalmi kérdéssé is válik. A közlekedés fejlődése és az egyéni jövedelmek emelkedésének együttes hatása miatt egyre magasabb a társadalmi mobilitás s annak szükségessége, amely egyre gyorsuló forgalomnövekményben is jelentkezik. Ez a társadalmi mobilitás generálója a

közlekedésfejlesztésnek, másrészt a fejlesztések (a fejlesztések visszahatásaként) a meglévő közlekedési igények mellett folyamatosan újabb utazásokat is generálnak. Az utazások azonban hatalmas tranzit forgalmat jelentenek, amelyek olyan externális hatásokkal járnak, mint a légszennyezés, a zajterhelés vagy a közlekedésbiztonsági szempontból rendkívül fontos keréknyomvályú-képződés.

Ennek a forgalomnövekménynek a hatására egyre erősebben jelentkeznek a közlekedés környezetvédelmi szempontjai is. A közúti közlekedés esetén (amely a közlekedési alágazatok közül legnagyobb környezeti terhelést okozza) a lakott területeken áthaladó főutak és közlekedési csomópontok levegőtisztaságra és zajvédelmére levegő szennyezettséget mérő állomást telepítenek (RIV hálózat), amely a Bajai Járásban Baja városában került telepítésre, s objektív mérési eredményei alapján a zajterhelési érték túllépi a megengedett határértéket. Ez a negatív hatás azonban nemcsak a legnagyobb forgalmú városokban jelentkezik, hanem a kérdőívek tanúsága szerint mindazon településeknél is, amelyek az átmenő forgalom (pl.: Sükösdön a 9 km távolságban található szekszárdi Szent László Híd forgalma miatt) jelentős.

Meg kell említenünk a közlekedésnek a – környezetszennyezés melletti – másik negatív hatását is, amely a motorizáció fokozódásával, a közúthálózat állagromlásával egyenes arányban növekszik, ez pedig a közúti balesetek. Sajnos az elmúlt években az országos átlagnál kedvezőbb megyei baleseti statisztikák romlottak. Megnövekedtek a kerékpáros és a gyalogos balesetek száma, amely szintén sürgetővé teszi a településen belüli és a települések közötti kerékpárutak kiépítését.

### **Bács –Kiskun Megye kerékpáros stratégiájában az alábbiakat találjuk, melyek a kerékpárútvonalak fejlesztésének indokoltságát alátámasztják:**

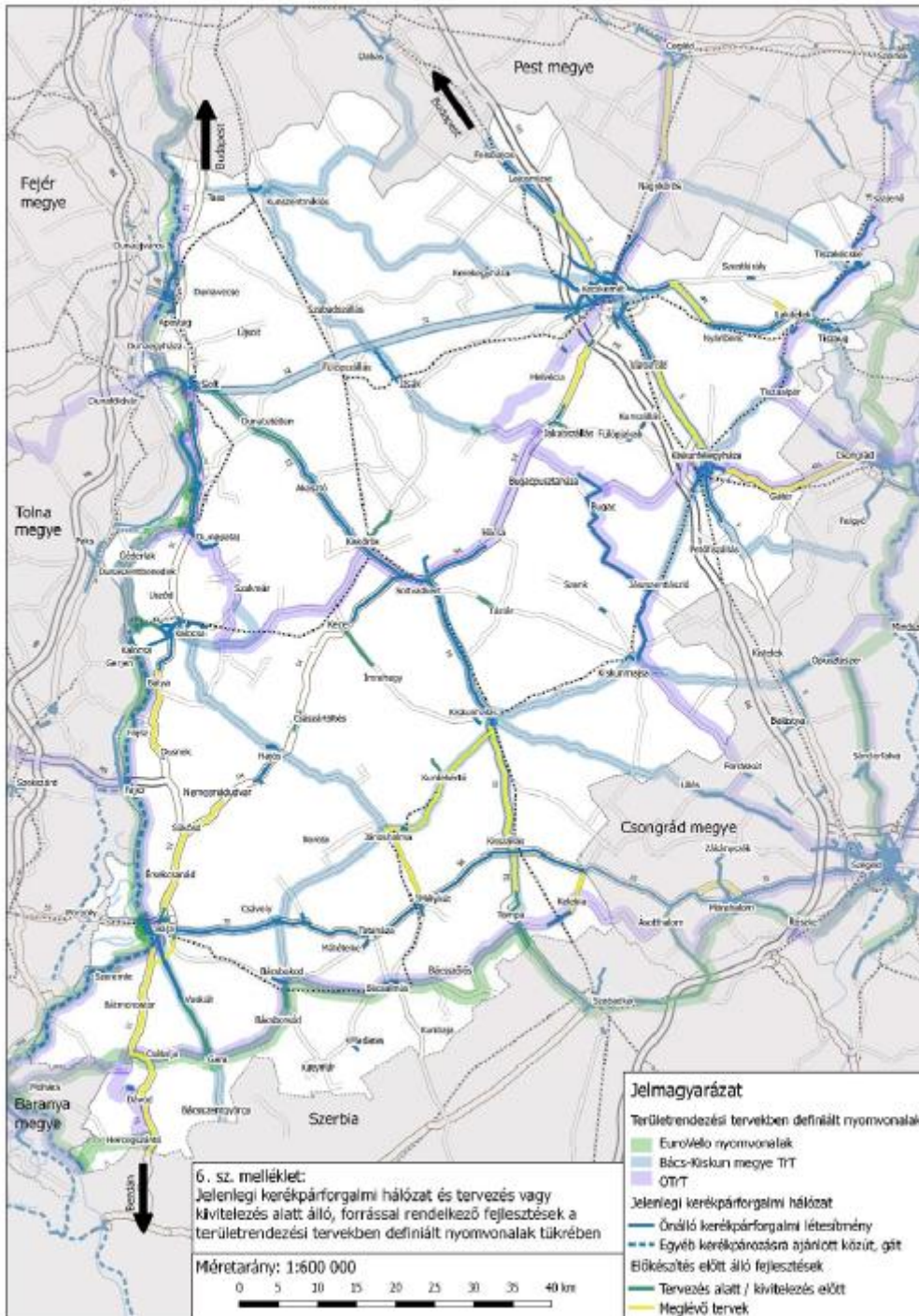
51. – 54. sz. főút: Kecel – Császártöltés – Érsekhalma –Nádudvar – Sükösd – Érsekcsanád – Baja települések között a helyi önkormányzatok visszajelzése szerint jelentős a munkába és iskolába járás, azonban a biztonságos kerékpározás feltételei hiányoznak. Az érintett települések régóta tervezik a hiányosság pótlását, a kerékpáros munkába járás feltételeinek javítását.

Általánosságban megjelenik egy további probléma is. A kis forgalmú, négy számjegyű utakon való kerékpározás nappal sok esetben nem jár problémával, miközben sötétedés után a körülmények már kevésbé kedvezőek. A megyében több kistelepülés helyezkedik el ilyen utak mentén, illetve a tanyavilágban élők száma is jelentős. Ezeken a területeken a kerékpárhasználat aránya igen magas, mivel gyakran az egyetlen elérhető alternatíva, miközben sokan dolgoznak a lakott területen kívül fekvő mezőgazdasági üzemekben, állattenyésztő telepeken. Számos település jelezte, hogy nem érzik biztonságosnak ilyen esetekben a lakott területen kívüli kerékpározást, forrás hiányában azonban nem tudnak fejleszteni. Problémát jelent a térségi, összevont iskolák esetén a diákok ingázása is.



### EuroVelo 6

Az EuroVelo 6 (EV6) Bács-Kiskun megyén átvezető – egyben a teljes magyarországi – szakaszán 2009-ben jelölték ki az útvonalat. A nyomvonal többnyire kis forgalmú utakon, gáton, illetve önálló kerékpárúton vezet, és az alábbi nagyobb településeket érinti: Tass – Dunapataj – Foktő – Kalocsa – Baja – Dunafalva – Hercegszántó. A EV6 és a Magyar Zarándokút több szakaszon párhuzamosan halad a Duna mentén. A Mária út nyomvonala a jobb parton vezet.



34. ábra: Kerékpárforgalmi hálózat a területrendezési tervekben definiált nyomvonalak tükrében

## 2. A támogatási kérelem céljai és tevékenységei

A tervezett projektek életminőség javító, gazdaságfejlesztő és környezeti fenntarthatósági hatásokkal bírnak (elérhető vállalkozások, szolgáltatások, környezeti ártalomcsökkentés üledő és szálló por kiküszöbölésével, biztonságos közlekedés feltételeinek megoldása, a fejlesztett, felújított utak lehetőség szerinti kerékpározhatósága stb.).

## **2.1 A támogatási kérelem céljainak meghatározása**

A munkanélküliek 50%-a kistelepülésen él, ahol a közlekedési hálózat leromlott állapota a munkaerő mobilitását is nehezíti, ezért a beavatkozás célja a jellemzően alacsonyabb rendű, országos közutak felújítása és fejlesztése annak érdekében, hogy a kisebb települések munkavállalói számára a betelepülő vállalkozások és a fejlesztett üzleti infrastruktúra elérhetősége javuljon.

A beavatkozások nem pontszerűen, hanem a térségek integrált gazdaság- és foglalkoztatás fejlesztését szolgáló fejlesztési csomagjainak a részeként valósulhatnak meg.

A támogatás célja, hogy olyan, a fenntartható közlekedés feltételeit megteremtő és erősítő közlekedésfejlesztési intézkedések valósuljanak meg településeken és települések között, melyek hozzájárulnak az éghajlatváltozás mérsékléséhez, 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.

Jelen konstrukció a települési, településkörnyéki és településközi közlekedési rendszereket szerves egésznek tekinti, és lehetőséget kínál a közlekedési feltételek és módok komplex, egymást erősítő, a fenntartható fejlődést és fenntartható közlekedést szolgáló fejlesztésére a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (továbbiakban: TOP Plusz) határain belül.

A projekteknek a települési mobilitás környezetileg (levegőszennyezés, zajterhelés) és pénzügyileg (működtetők és a közlekedők oldalán) fenntarthatóbbá tételét kell szolgálniuk, és hozzá kell járulniuk 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.

1.1. Belterületi út, kerékpárút, járda fejlesztése

4.10. Agrár-környezet- és tájgazdálkodás fejlesztése

1.6. Városi közlekedés fejlesztése

## **2.2 A fejlesztések célcsoportjai, az érintettek köre, a fejlesztések hatásterülete**

Jelen felhívásra támogatási kérelmet nyújthatnak be:

1. helyi önkormányzatok (321)
2. többségi önkormányzati tulajdonban lévő gazdasági társaságok (57,742)

Jelen felhívás keretében a támogatási kérelem benyújtására konzorciumi formában is lehetőség van.

Amennyiben a beruházás során állami tulajdonú országos közút szegélyen belüli részén is tervezett tevékenység megvalósítása – pl.: átkelési szakaszon közlekedésbiztonsági

tevékenység -, úgy a projekt előkészítésekor egyeztetni szükséges a vagyonkezelő Magyar Közút NZrt.-vel (MK) a támogatást igénylői kör meghatározása érdekében.

### 2.3 Az elérendő célokhoz szükséges tevékenységek bemutatása

A kedvezményezettek a projekt során az alábbi tevékenységeket tervezi megrendelni:

- Projektgazda üzleti terv elkészítését rendel meg, illetve megrendeli az utak és hozzájuk kapcsolódó fejlesztések tervezését.
- Pozitív támogatói döntés esetén - amennyiben a közbeszerzésekről szóló 2015. évi CXLI. törvény 28. § (3) bekezdés szerinti tervek rendelkezésre állnak - megkezdi a közbeszerzési eljárásokat.
- A kivitelezés fázisában megrendeli az útépitéseket. Az építőipari kivitelezési tevékenységről szóló 191/2009. IX. 15.) Kormányrendelet 16. § alapján projektgazda az építési tevékenységek ellenőrzés érdekében építési műszaki ellenőrt fog megbízni.

### 2.4 Kötelező vállalások, monitoring mutatók

Felújított vagy újonnan kialakított belterületi út/kerékpárút/járda hossza (m): 107 123 m

<b>Tájékoztató a megvalósítás során a Közreműködő Szervezet által mérésre kerülő mutatók köréről: Mutató neve</b>	<b>Mérték-egység</b>
Meglévő kerékpárforgalmi létesítmény korszerűsítése	km
Kialakított kerékpársáv hossza	km
Kialakított „koppenhágai típusú kerékpársáv” hossza	km
Kialakított közút melletti egyirányú vagy kétirányú kerékpárút hossza	km
Kialakított elválasztott gyalog- és kerékpárút hossza	km
Kialakított elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút hossza	km
Kialakított nyitott kerékpársáv hossza	km
Kerékpáros nyom jelzésével kialakított új hálózati elem hossza	km
Széles forgalmi sáv kialakítása	km
Autóbuszsáv kerékpáros forgalom részére történő kijelölésére	km
Csillapított forgalmú területeken kijelölt kerékpáros útvonal hossza	km
Egyirányú forgalmú utca megnyitása és kijelölése kétirányú kerékpáros forgalom számára	km
Részlegesen vagy teljesen burkolt, kerékpározás céljára kijelölt útpadka	km
Kisforgalmú utca kijelölése kerékpáros útvonalként	km
Párhuzamos szervízút használata kerékpáros útvonalként	km

Árvédelmi töltésen vezetett kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése	km
Erdészeti üzemi út használata kerékpáros útvonalként	km
Mezőgazdasági út használata kerékpáros útvonalként	km
Gyalogos-kerékpáros övezet használata kerékpáros útvonalként	km
Támogatásból felújított / épített autóbusz pályaudvarok száma	db
Átépitett, korszerűsített, felújított buszöböl száma	db
Felújított, kiépített, áthelyezett buszfordulók száma	db
Kiépített vagy felújított váróhelységek száma	db
Kiépített vagy felújított forgalomirányítási rendszerek száma	db
Kiépített vagy korszerűsített dinamikus utastájékoztatói rendszerek száma	db
Létrehozott elektronikus jegyrendszerek száma	db
Kerékpáros közösségi közlekedésben működő új kerékpárok száma	db
Kerékpáros közösségi közlekedési rendszeren végrehajtott napi utazások száma	db
Kialakított kerékpáros közösségi közlekedés rendszer száma	db
Kialakított kerékpárparkolói férőhely	db
Közlekedésre nevelésben részt vettek száma	fő
Kiépített utak hossza	km
A felújított vagy korszerűsített utak teljes hossza	km
Felújított P+R parkolók száma	db
Létrehozott új P+R parkolók száma	db
Elkészült fenntartható városi mobilitási tervek száma	db

<b>Indikátor neve</b>	<b>Alap</b>	<b>Mértékegység</b>	<b>Típusa<sup>19</sup></b>	<b>Célérték</b>	<b>Azonosító</b>
Kialakított kerékpárosbarát települések vagy településrészek száma	ERFA	db	OP kimeneti	-	PO06
Közlekedésbiztonsági fejlesztést megvalósított települések száma	ERFA	db	OP kimeneti	-	PO07



Kialakított új, forgalomcsillapított övezetek száma	ERFA	db	OP kimeneti	-	PO08
Kialakított kerékpárforgalmi létesítmények hossza	ERFA	km	OP kimeneti	-	PO09
Közutak: A felújított vagy korszerűsített utak teljes hossza	ERFA	km	OP kimeneti	-	CO14

### **3. A támogatási kérelem megvalósításának szervezeti keretei**

#### **3.1 A támogatást igénylő bemutatása**

A Bajai járás települései a projekteket egymással összefogva, ugyanakkor önálló támogatást igénylőként szeretnék megvalósítani. Így az alábbi települések önkormányzatai lennének a támogatást igénylők: Baja, Bácsszentgyörgy, Bátmonostor, Csátalja, Dávod, Dunafalva, Érsekcsanád, Érsekhalma, Felsőszentiván, Gara, Hercegszántó, Nagybaracska, Nemesnádudvar, Sükösd, Vaskút.

#### **3.2 A támogatást igénylő támogatási kérelemhez kapcsolódó tapasztalatainak bemutatása**

A Bajai járás települései valamennyien valósítottak már meg korábban támogatásból is és önerőből is a projektben megjelöl infrastrukturális beruházásokat. Rendelkeznek a szükséges projektmenedzsment tapasztalattal.

#### **3.3 A megvalósítás és a fenntartás szervezete**

### **4. A szakmai és pénzügyi megvalósítás részletes ütemezése**

#### **4.1 A tervezett fejlesztés bemutatása**

#### **4.2 A megvalósulás helyszíne**

Baja, Bácsszentgyörgy, Bátmonostor, Csátalja, Dávod, Dunafalva, Érsekcsanád, Érsekhalma, Felsőszentiván, Gara, Hercegszántó, Nagybaracska, Nemesnádudvar, Sükösd, Vaskút.

### **4.3 Az előkészítéshez és megvalósításhoz kapcsolódó feladatok meghatározása**

A kedvezményezettek a projekt során az alábbi tevékenységeket tervezi:

- Projektgazda üzleti terv elkészítését rendel meg, illetve megrendeli az utak és hozzájuk kapcsolódó fejlesztések tervezését.
- Pozitív támogatói döntés esetén - amennyiben a közbeszerzésekről szóló 2015. évi CXLI. törvény 28. § (3) bekezdés szerinti tervek rendelkezésre állnak - megkezdi a közbeszerzési eljárásokat.
- A kivitelezés fázisában megrendeli az útépitéseket. Az építőipari kivitelezési tevékenységről szóló 191/2009. IX. 15.) Kormányrendelet 16. § alapján projektgazda az építési tevékenységek ellenőrzés érdekében építési műszaki ellenőrt fog megbízni.

### **4.4 Pénzügyi terv**

5 481 992 000 Ft

Település neve	Projekt címe	Projektelelem leírása	A projekt tervezett teljes BRUTTÓ költsége (Ft)
Baja	Közlekedési hálózatok fejlesztése Baján	<p>Baja Város Önkormányzat a kötelező feladatok ellátásán túl alapvető fontosságúnak tartja minden lehetőség megragadását, amely a település fejlődését, az itt élő emberek életminőségének javulását szolgálja.</p> <p>Fejlesztési stratégiája mentén több fontos projektet is megvalósít, a település integrált fejlesztése érdekében. A projektek egy része a nevelési, oktatási, egészségügyi intézmények felújítására, energiahatékonysági intézkedések megvalósítására, turisztikai, valamint infrastruktúra fejlesztések megvalósítására irányul.</p> <p>Baja város hosszú távú célkitűzése, hogy továbbra is képes legyen a térségközponti szerepével járó funkciók továbbfejlesztésére, valamint térségére érdemi gazdaságfejlesztő hatást gyakorolni. Ezt csakis a közlekedési kapcsolatok és az elérhetőség javításával, a szükséges infrastrukturális beruházásokkal lesz képes betölteni. Az elérhetőség minősége döntően befolyásolja a gazdaság versenyképességét és növekedését. A jó megközelíthetőség vonzza a működő tőkét, orientálja a vállalkozások telephelyválasztását, közelebb hozza a beszerzési és értékesítési piacokat, nagyobb teret ad a munkaerő mobilitásának.</p> <p>Baja város 2021-2027 közötti időszakra vonatkozó fejlesztési stratégiája prioritásként kezeli a városi infrastruktúra fejlesztését és ezen belül is a közlekedési hálózatok fejlesztését.</p> <p>A közlekedési hálózatnak olyan funkciókat kell ellátnia, mint az ipari területek, szolgáltató központok, közszolgáltatási feladatot ellátó intézmények jobb megközelíthetősége és a megnövekedett forgalom okozta kihívásoknak való megfelelés.</p>	1 606 550 000

	<p>Belterületi út, járda, parkoló fejlesztése</p> <p>A projektek megvalósításának indokoltságát alátámasztják: a fejlesztési célokhoz való hozzájárulás; a megnövekedett forgalom; az elavult, rossz műszaki állapot és az ebből adódó balesetveszély, járműsérülések; a közlekedésből származó környezeti károk; egyes szakaszoknál a közösségi közlekedésre való alkalmasság biztosítása.</p> <p>A fejlesztések célja: a kor igényeinek megfelelő közúthálózat kialakítása - mely hozzájárul az autós és gyalogos közlekedés, valamint a parkolási körülmények javulásához, valamint lehető teszi a lakóingatlanok és a forgalomvonzó létesítmények jobb megközelíthetőségét; célja továbbá az élhetőbb, rendezett, épített környezet kialakítása; az átlagos elérési/áthaladási idő; a balesetveszély; a zaj és porterhelés csökkentése.</p> <p>A belterületi út, járda, parkoló, mint alpinfrastruktúra fejlesztés gazdaságélénkítő hatást generál, teret biztosít a kereskedelem, a szolgáltatások, valamint a turizmus fejlődésének is, melynek eredményeképpen növekedhet a város jövedelemtermelő képessége.</p> <p>Baja város belterületi útjainak, járdáinak, parkolóinak minősége sajnos nem kielégítő, biztonságos használata sok helyütt korlátozott, melyet a város lélekszámára, gazdasági, térségközponti szerepére tekintettel mindenképpen orvosolni szükséges.</p> <p>A fentiekre tekintettel kívánjuk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- felújítani, a Deák Ferenc utca út -és járdaburkolatát (Szentháromság tértől a Rókus-Czirfusz utcai körforgalmi csomópontig);</li> <li>- felújítani, a Bajcsy-Zsilinszky utca út -és járdaburkolatát, a kapcsolódó meglévő parkolókkal és újonnan kialakítandó parkolókkal együtt</li> </ul> <p>Bajcsy-Zsilinszky utca útburkolatának felújítása (Halászpárt kereszteződéstől a Szentjános utcai kereszteződésig)</p> <p>Bajcsy-Zsilinszky utca járda, valamint meglévő és újonnan kialakítandó parkolók fejlesztése (Miklós utcai kereszteződéstől a Türr Emlékmű part kereszteződésig);</p>	
--	--	--

	<p>- felújítani, a Szabadság út, út -és járdaburkolatát, a kapcsolódó parkolókkal együtt (Wesselényi utcai kereszteződéstől – 51. sz. főút – a Szentháromság térig);</p> <p>-szilárd burkolattal ellátni, a dr. Alföldi József téri parkolókat;</p> <p>-szilárd útburkolattal ellátni, a Hun utcát (Álmos utcai kereszteződéstől az utca északi végpontjáig);</p> <p>-szilárd útburkolattal ellátni, a Kertész utcát (Szent László utcai kereszteződéstől a Gránátos utcai kereszteződésig);</p> <p>-szilárd útburkolattal ellátni, a Jelky András utcát (Borz utcai kereszteződéstől a Fehér utcai kereszteződésig, valamint a Csokonai utcai kereszteződéstől a Szőnyi István utcai kereszteződésig);</p> <p>-szilárd útburkolattal ellátni, a Szőnyi István utcát (Jelky András utcai kereszteződéstől a Liszt Ferenc utcai kereszteződésig);</p> <p>-szilárd útburkolattal ellátni, a Báthory István utcát (Szabadság úti kereszteződéstől az utca nyugati végpontjáig);</p> <p>-szilárd útburkolattal ellátni, a Dombos utcát (Török utcai kereszteződéstől a Rudnay Gyula utcai kereszteződésig);</p> <p>A belterületi utak, járdák, parkolók fejlesztését 2022-től 2027-ig tartó időszakban kívánjuk teljesíteni.</p> <p>A projektek komplexitását az adja, hogy a fejlesztendő utak, járdák, parkolók kapcsolódnak a már meglévő szilárd burkolattal ellátott út, járda hálózathoz, mellyel növekszik a fejlesztendő városrészek elérhetősége, 6annak minden pozitív hozadékaival együtt.</p> <p>A Jelky András utca szilárd burkolattal való fejlesztése, fizikailag kapcsolódik a DAOP-3.1.1/B-08-2008-0041 azonosító számú projekt kertében felújított Tél utca útburkolatához.</p> <p>A megvalósítandó belterületi utak, járdák, parkolók fejlesztésének eredményeit Baja város teljes lakosságán felül élvezik az városba érkező turisták, a vidéki átutazók/munkavállalók is.</p>	
--	---	--

		<p>A fejlesztés eredményeként javul a minőségi, az útügyi előírásoknak és a közlekedésbiztonsági feltételeknek megfelelő belterületi úthálózat hossza - mely hozzájárulhat a városba települő vállalkozások számának növekedéséhez -, csökken az átlagos elérési idő hossza; csökken a zaj és portterhelés, javul a felújított utakat használok komfortérzete, melyek áttételesen hozzájárulnak a város népességmegtartó funkciójához is.</p> <p>Kerékpárforgalmi fejlesztések</p> <p>A kerékpárút projektek célja, hogy olyan, a fenntartható közlekedés feltételeit megteremtő és erősítő közlekedésfejlesztési intézkedések valósuljanak meg Baja város területén, melyek hozzájárulnak az éghajlatváltozás mérsékléséhez, a szén-dioxid kibocsátás csökkentéséhez, az élhető városi és települési környezet kialakulásához, valamint hozzájárulnak az EU és a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia fenntartható fejlődésre és közlekedésre vonatkozó céljainak a teljesüléséhez. A kerékpárút hálózat fejlesztése teljesíti a fenntartható növekedés, valamint a fenntartható mobilitás minél nagyobb fokú elérését, mely kiemelt szintű globális célkitűzés.</p> <p>A kerékpározás gazdaságélénkítő, mivel, mint szabadidős tevékenység növeli a turizmus és kereskedelmi, szolgáltató szektor kapacitásainak kihasználtságát, illetve, mint alternatív közlekedési eszköz, segíti például a munkába és az oktatási, képzési intézményekbe járást.</p> <p>A kerékpárút projektek indokoltságát támasztja alá a fejlesztési célokhoz való hozzájáruláson (közlekedési hálózatok fejlesztése) túl az, hogy a kerékpárosok száma, aránya Baja városában viszonylag magas, de a közlekedésüket segítő infrastruktúra nem</p>	
--	--	---	--

		<p>kellőképpen kiépített, nem elégséges a város lélekszámához, gazdasági, térségközponti szerepéhez viszonyítva, valamint az egyes településrészek, illetve a forgalomvonzó létesítmények környezetbarát közlekedési eszközzel való biztonságos elérhetősége is csak csekély mértékben lehetséges.</p> <p>A fentiekre tekintettel kívánjuk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- felújítani, a Szegedi út (55. sz. főút) mentén meglévő, rossz állapotú, jelenlegi útügyi előírásoknak nem megfelelő kerékpárutat (a Szegedi utat keresztező vasúti átjárótól a Szegedi út-Keleti körút körfogalmi kereszteződésig);</li> <li>- új kerékpárútként megépíteni, a Keleti körút menti kerékpárút szakasz II. ütemét (Keleti körutat keresztező vasúti átjárótól a Keleti körút-Nagy István utca kereszteződéséig), valamint a Keleti körútnak (Nagy István utcai kereszteződésétől a Bokodi úti kereszteződéséig) tartó szakaszát;</li> <li>- új kerékpárforgalmi létesítményként kialakítani, Baja belváros és a Vaskút településről indított kerékpárút összekötését (Szabadság utcának a Hunyadi János utcai kereszteződésétől a Szentháromság térig tartó szakasza);</li> <li>- hálózatba szervezéssel összekötni (jellemzően rövidebb kerékpárforgalmi létesítmények kialakításával, többnyire a belvárosban, több helyszínen) a jelenleg meglévő, de azok kapcsolódását/hálózatosságát nélkülöző kerékpárutakat.</li> </ul> <p>A kerékpárhálózatunk fejlesztését 2022-től 2027-ig tartó időszakban kívánjuk megvalósítani.</p> <p>A projektek komplexitását támasztja alá az országos kerékpárút hálózat rendszerhez való csatlakozás, ezáltal a hálózat hosszának növelése.</p> <p>A megvalósítandó kerékpárforgalmi létesítmények nem csak Baja város teljes lakosságát érinti, hiszen turisztikai, gazdasági hasznát élvezhetnék Szeged-Baja 55. sz. főút mentén</p>	
--	--	--	--

		<p>haladó, kerékpárúttal bíró összes település lakói, továbbá Vaskút település lakossága is, ahonnan például többen Bajára, a munkahelyükre járnak kerékpárral, mely szintén érvényes lesz Pörböly településére is amint elkészül Baja-Pörböly közötti kerékpárút.</p> <p>A fenti projektek mindegyike kapcsolódik egy már meglévő kerékpárforgalmi létesítményhez, illetve a napjainkban, valamint a múltban pályázat keretében megvalósult kerékpárúthoz.</p> <p>TOP-3.1.1-15-BK1-2016-00009 – Keleti körút menti kerékpárút I. ütemhez hálózatot alkotva kapcsolódna a Keleti körút menti kerékpárút szakasz II. üteme (Keleti körutat keresztező vasúti átjárótól a Keleti körút-Nagy István utca kereszteződéséig), valamint a Keleti körútnak (Nagy István utcai kereszteződésétől a Bokodi úti kereszteződéséig) tartó szakasza;</p> <p>DAOP-3.1.2/A-11-2011-0020 – Baja-Vaskút kerékpárúthoz hálózatot alkotva kapcsolódna Baja belváros és a Vaskút településről indított kerékpárút összekötése (Baja, Szabadság utcának a Hunyadi János utcai kereszteződésétől a Szentháromság térig tartó szakasza);</p> <p>A fejlesztések eredményeként minőségileg javul a hálózatos kritériumot is teljesítő, jelenleg meglévő városi kerékpárforgalmi létesítmény; bővül az útügyi előírások elvárásainak megfelelő kerékpárutak hossza; továbbá környezetbarát közlekedési eszközökkel is biztonságosan elérhetővé válik számos forgalomvonzó létesítmény, melyek áttételesen mind hozzájárulnak a város népességmegtartó funkciójához.</p>	
Bácsszentgyörgy	Járda és belterületi út projektötlet	<p>Településünk elmaradott és hátrányos helyzetű. Az itt élő lakosság száma 100 fő alatti. A lakosság nagy része nyugdíjas korú, idős ember.</p> <p>A belterületi utaink és a járdáink is felújításra szorulnak, melyek elsősorban a biztonságos közlekedést szolgálnák az itt élők részére. Járda építést igényel a község körülbelül 1 km hosszúságban.</p> <p>Önkormányzatunk tervezi az idegenforgalom fellendítését falusi turizmus keretein belül.</p>	20 000 000



		Lényeges javulás lenne, nemcsak az itt élők, hanem az idelátogatók szempontjából is, hogyha a járdák és belterületi utak probléma mentesen járhatóak lennének. Nem mellékesen a falu külalakja is pozitívan változna, mely fontos esztétikai és mindennapi használat szempontjából egyaránt.	
Bátmonostor	Belterületi utak felújítása Bátmonostoron	Bátmonostor településen a Zrínyi, Baracska, Rákóczi, Vörösmarty, valamint Petőfi és Árpád utcai útburkolatok elhasználódtak, 40-50 éve épültek, kátyúsak, néhány helyen a meglévő burkolat megsüllyedt, egyenetlen; közlekedésbiztonsági és vagyoni védelmi szempontból egyaránt szükséges az útburkolatok javítása. A javítás szükségszerűen a meglévő burkolatok marásával, és minimum 4+1 cm aszfaltréteg kialakításával valósulna meg kb 3 km hosszan.	146 050 000
Bátmonostor	Belterületi járdák felújítása Bátmonostoron	Bátmonostor településen a Zrínyi utca páratlan oldalán, a Rákóczi utcában, és a Kossuth utca páros oldalán a meglévő járdaburkolatok erősen elhasználódtak, néhol balesetveszélyesek, ezért szükséges az egységes felújításuk. A Vörösmarty utca páros oldalán új járda építésére lenne szükség. A meglévő szilárd burkolatú járdák 5 cm beton burkolattal készülnének a kapubejáróknál történő megerősítéssel, az új járda építése ugyanezen módszerrel történne. A felújítás kb 2500 méteren, az új járda építése pedig kb 300 méteren valósulna meg.	111 760 000
Csátalja	Csátalja belterületi út felújítás	Csátalja településen a belterületi utak felújítása időszerűvé vált. Vannak olyan útburkolatok, amelyek még beton kockából épültek, sok helyen kátyúsak, töredezettek lettek, és ezeket a javításokat már nem lehet a mai technológiával javítani, így a teljes felújítás szükséges. Elsősorban a Damjanich utca felújítása lenne szükséges, mely 1100 m hosszú, mellette az út padkát is meg kellene csinálni, és az utca kb 400 m szakaszán a csapadékvíz elvezetést is meg kellene oldani. aA felújítást a 2021- 2023 között szeretnénk elvégezni.	114 300 000
Dávod	Petőfi utca útfelújítása	A település 059/5 helyrajzi számú útja a település központi belterületét köti össze az 51-es számú főút mögötti településrészrel. Ez az út az ott élő lakosság számára kiemelt jelentőségű a település központjában lévő szolgáltatások megközelítése céljából. A	11 430 000

		vállalkozások számára is fontos útszakasz, mivel több mezőgazdasági művelési ágba tartozó földterület megközelítése ezen keresztül történik. A felújítani kívánt útszakasz az 51-es főúttól a Liszt Ferenc utcáig terjedő körülbelül 230 méteres szakasza. A megvalósítás tervezett kezdési időpontja: 2021. szeptember	
Dávod	Damjanich utca útfelújítása	A település déli részén elhelyezkedő utca úthálózata rossz állapotban van. Az ott élő lakosság számára fontos beruházást jelentene a település központjában lévő szolgáltatások elérése miatt. Az érintett szakasz mély területen fekszik, így ki van téve az időjárás, az esőzések károsító hatásainak. A megvalósítás tervezett időpontja: 2022. 04 hótól.	8 255 000
Dávod	Alkotmány utca járdafelújítása	Az Alkotmány utca gyalogosok közlekedésére szolgáló beton járdája töredezett, rossz állapotban van. Az ott élők többsége idős ember, akiknek a biztonságos közlekedése érdekében szükséges az elhasználódott járda felújítása. A projekt megvalósításának kezdete: 2022. 09 hótól.	9 144 000
Dávod	Arany János utca járdafelújítása	Az Arany János utca gyalogosok közlekedésére szolgáló beton járdája töredezett, rossz állapotban van. Az ott élők többsége idős ember, akiknek a biztonságos közlekedése érdekében szükséges az elhasználódott járda felújítása. A projekt megvalósításának kezdete: 2023. 03 hótól.	11 430 000
Dávod	Liszt Ferenc utca járdafelújítása	A Liszt Ferenc utca gyalogosok közlekedésére szolgáló beton járdája töredezett, rossz állapotban van. Az ott élők többsége idős ember, akiknek a biztonságos közlekedése érdekében szükséges az elhasználódott járda felújítása. A projekt megvalósításának kezdete: 2023. 09 hótól.	22 860 000
Dunafalva	Járdafejlesztés Dunafalván	<b>A településen jelenleg az utcák mellett vagy nincsenek járdák vagy erősen töredezett, balesetveszélyes járdalapok vannak lerakva. A jelen fejlesztés komplexen, több önkormányzati tulajdonú utcán valósítana meg járdafejlesztést.</b>	<b>101 600 000</b>
Érsekcsanád	Belterületi utak felújítása	Érsekcsanád Község Bajai járás egyetlen olyan települése, ahol a lakosság szám évről évre nő, és ennek a fő oka a gyerek születések nagy száma. Évente 32-40 gyermek születik a nem egészen 3000 fős településünkön. A fiatalok nem hagyják el Érsekcsanádot, hanem helyben állapodnak meg. Különösen jellemző ez a	584 200 000

		<p>hagyományosan nagy családos nazarénus felekezetű családoknak. Ebből kifolyólag a községben szinte már nincs üres telek, jelenleg a régi épületek felvásárlása zajlik. A lebontandó épületek vásárlásakor a bontás költségeihez az önkormányzat hozzájárul, amennyiben az új ház építése megkezdődik. A fentiek alapján a község közel 16 km hosszú belterületi útjain óriási a forgalom, és különösen a házépítésekhez, illetve a vállalkozásokhoz érkező teherforgalom terheli meg a 25-30 éve épült, alappal nem rendelkező, néhány cm vastag aszfalt burkolatú utakat. A 2013-ban zárult szennyvíz beruházás is érintette az utakat, a helyreállításuk azonban csak sávosan, ezáltal részlegesen történhetett meg. Mára ezek az utak a nagy forgalom következtében széttöredeztek, megsüllyedtek, kátyúsodnak.</p> <p>Az önkormányzat az elmúlt 5 évben belügyminisztériumi pályázatokon, valamint ipari terület fejlesztési pályázaton, és önerőből az úthálózat közel 30%-át felújította, így nagyjából 11 km hosszú belterületi útszakasz vár felújításra. Ezen szakaszok mellett TOP forrásból a csapadékvíz elvezető rendszer rekonstrukciója megtörtént 2018-ban. Tekintettel arra, hogy a községben több, mint 200 olyan vállalkozás működik, amelyek székhelye nem az ipari területen van, így az útfelújítással ezek kiszolgálása, megközelíthetősége is könnyebbé válik. A legfontosabb hatása azonban a település élhetőbbé tétele tekintetében jelentkezne, hisz a számos fiatal család a település különböző pályázatokból felújított ellátó rendszerét könnyebben érheti el.</p>	
Érsekcsanád	Dunai útfelújítása	<p>Érsekcsanád község területe nem a megszokott egységes szerkezetű, hanem az 51. számú főút melletti belterületen kívül jelentős a 300 üdülővel, szálláshelyekkel, vendéglátó egységekkel rendelkező Duna parti üdülőterület is. Az üdülők kihasználtsága magas, a szálláshelyek egyre magasabb forgalommal bírnak. Mindezek mellett egyre több személy életvitelszerűen, lakcím kártyával lakik itt. A Veránka szigeten folytat erdőgazdálkodást a Gemenc Zrt., amely a kivágott fákat komppal szállítja a Duna érsekcsanádi oldalára, és innen viszik teherautóval tovább. A Duna és a Vajas között van az ADUKÖVIZIG kezelésében lévő gátórház, amely az árvízi védekezés során a szakmai döntéshozók telephelye. A Duna töltésen vezet a nemzetközi EuroVelo6</p>	190 500 000

		<p>kerékpárút melyen évente százezres nagyságrendű kerékpáros jelenik meg a két irányban. Ugyanakkor a Budapest, Kecskemét, és Szeged irányából érkező, sokszor külföldi kerékpárosok a Dunai úton jutnak el a Duna partra, mely a környékbeli települések lakosságának is az egyik kedvenc kiránduló helye. A nagy látogatottságot erősíti az országos híró Rév Csárda étterem, a Duna-Dráva Nemzeti Park, a Nemzeti Közszolgálati Egyetem vízügyi mérőtábora, valamint az önkormányzat kemping fejlesztési terve is.</p> <p>A Dunai út mellett számos vállalkozás működik, melyek kiszolgálását az önkormányzat 2020. tavaszán az utolsó üzemig vezető útszakasz burkolat felújítására vonatkozó Iparterület fejlesztési pályázat beadásával próbálta segíteni. Ennek nyertessége esetén a Dunai út utolsó üzemtől a Duna partig vezető 1,5 km hosszú szakaszának felújítása maradt csak el, így ezen projekttel ezt kívánjuk megvalósítani.</p>	
Érsekhalma	Belterületi utak felújítása	<p>Egy település megítélését nagyban javítja, ha rendezett utakkal, utcákkal rendelkezik. Érsekhalma Község több utcájában felújításra szorul az útburkolat. Közülük két utcába is zúzottkő szórásos út van mindmáig, melyeken a közlekedés esős időben különösen nehézkes. Szeretnénk, ha ez a két utca mielőbb aszfalt borítást kaphatna az utcában lakók nagyobb megelégedésére. A település népességmegtartó erejéhez a beruházás nagyban hozzájárulna.</p>	29 210 000
Felsőszentiván	Kerékpárút felújítása Felsőszentivánon	<p>Felsőszentivánon két állami főút mellett kiépült a teljes kerékpárúthálózat. A legrégebbi, ami az 55-ös számú főút mellett halad és azt tehermentesíti, illetve biztonságos közlekedést nyújt - mára 30 éves. Ez a szakasz illeszkedik és része a Baja-Szeged közötti kerékpárútnak, annak belterületi szakasza. Az idő alatt megrongálódott, felújításra szorul. Eddig semmilyen forrás nem volt elérhető e célra.</p>	38 100 000
Gara	Kis léptékű közlekedés fejlesztés Garán, Bunyevác utca I.ütem	<p>Gara községben 1973-1975 között készültek el a belterületi utak, melyek alapjai a volt vasúti pálya alátámasztó szerkezetinek zúzott kövéből készültek. Mára annyira megromlott az utak állapota, hogy sajnos néhol már kátyúzni sem tudunk, mert csak az út alap van, vagy még az sem. Ezeket a javításokat, a központi normatívából nem tudjuk megoldani, az csak arra elég, hogy az égető problémákat oldjuk meg belőle. Az úthálózat</p>	227 203 000

		felújítását több lépcsőben végeznénk, hiszen a teljes felújítás túl nagy összeg lenne. Egy utcánk van, melynek felújítását mindenképpen TOP-os forrásból szeretnénk megvalósítani, a hossza és a szélessége miatt. Két részletben végeznénk a munkálatokat, mivel az utca teljes hossza közel 2Km. Ha sikerül pályázati forrást nyerni a projektre, akkor azt 2024. végéig szeretnénk megvalósítani.	
Hercegszántó	Belterületi és egyéb belterületi utak és járdák építése, felújítása, karbantartása	Hercegszántó község más településektől eltérően a központi belterületének 10 km-es körzetében két egyéb belterülettel is rendelkezik (Budzsak és Hóduna), mely településrészeken költségvetés hiányában az elmúlt pár évtizedben komolyabb út és járdafejlesztésekre nem volt lehetőségünk. A budzsaki részek a táj szépsége miatt egyre népszerűbbek a külföldi ingatlanvásárlók körében, ezért indokolt a terület infrastrukturális fejlesztése. Központi belterületünk útjait folyamatosan karbantartjuk, 2019-ben önkormányzatunk saját költségvetése terhére jelentős összeget fordított a leromlott állapotú utak aszfaltozására, és az utak kátyúzására. Ennek ellenére több rövidebb utca, név szerint Mikes K. u.; Zrínyi M. u.; Tél u.; Táncsics M. u.; Vasút sor, műszaki állapota a teljes aszfalt kopóréteg felújítását igényli. Az utak és járdák felújítását az elkövetkező öt évben kívánjuk megvalósítani.	200 000 000
Nagybaracska	Nagybaracska település belterületi útjainak felújítása	A településen 12 utcában zúzottkő és márt aszfaltos burkolat van, amelyre szilárd meleg aszfalt burkolatot tervezünk. Elsősorban a központban, frekvenciáltabb utcákban tervezzük a járdák felújítását.	508 000 000
Nemesnádudvar	Nemesnádudvari belterületi utak, járdák felújítása	Nemesnádudvaron az elmúlt időszakban az utak jó része felújításra került, az elmaradt utak és járdák felújítására kifejezetten nagy szükség lenne, ugyanis az egyre jobban szélsőségesse váló időjárási viszonyok és a helyi domborzati adottságok, valamint a csapadékvíz elvezetés megoldatlanságából adódóan, az egyébként is rossz állapotban lévő utak állapota rohamosan romlik. 2024-ig szeretnénk megvalósítani ezt a beruházást.	500 000 000

Sükösd	A Sükösdön még aszfaltozatlan utcák szilárd burkolattal történő ellátása	Sükösdön jelenleg öt olyan utcaszakasz van, ami még nem rendelkezik szilárd burkolattal. A beruházás elsődlegesen az ott élők mindennapjait könnyíteni, ugyanakkor település karbantartási célokat is szolgál. jelentősen könnyebbé, kezelhetőbbé válna a téli útkarbantartás, szolgáltatók járműveinek közlekedtetése, és nem utolsó sorban esztétikusabb utcakép alakítható ki.	152 400 000
Sükösd	Sükösd nemesnádudvar közötti kerékpárút építése	Sükösd Nemesnádudvar közötti útszakasz, kerékpárút kiépítésre alkalmas tervekkel rendelkezik. A kerékpáros sport és főleg munkahely megközelítés szempontjából, valamint az Eurovelo6 ra történő csatlakoztathatóság miatt is fontos a megépülése. A meglévő tervek felülvizsgálata javallott olyan szempontból, hogy a meglévő Dunavölgyi Főcsatorna töltésén kiépített nyomvonal mennyivel lehetne költséghatékonyabb. emellett fontos szempont lehet még egy természetesebb környezetben való nyomvonal vezetés	254 000 000
Vaskút	Önkormányzati tulajdonban lévő szilárd burkolatú közlekedési felületek felújítása (út és járdaburkolatok, egyéb térburkolatok)	<p>A Vaskút Nagyközségi Önkormányzat Képviselő-testülete – a jelenlegi jogszabályoknak megfelelően, széleskörű szakmai és társadalmi egyeztetés alapján – 130/2016. (X.27.) sz. határozatával elfogadta a településre vonatkozó Hosszútávú Településfejlesztési Koncepciót és az Integrált Településfejlesztési Stratégiát.</p> <p>Az út-és járdaburkolatok felújítása az átfogó fejlesztést szolgáló célok közül a „Közterületek rendezése, infrastruktúra-hiányok felszámolása, energia-tudatosság” célhoz kapcsolódik, mivel belső út-és járdahálózat felújítása nélkül rosszul járhatóvá válik a nagyközség, ami kihat a lakosság közérzetére, rontja a település általános megítélését, gyengíti gazdasági fejlődését.</p> <p>A település belterületén 17 km szilárd burkolatú út és 26 km szilárd burkolatú járdahálózat található. A természetes elhasználódás és a fokozott forgalom hatására a burkolatok tönkremenetele számottevő, szükséges azok tervszerű felújítása. Az önkormányzat szűkös költségvetése csak a kisebb, balesetveszélyes út-és járdahibák kijavítását tudja finanszírozni. A korábbi években volt pályázati lehetőség az önkormányzatok számára gyűjtő és lakó utak felújításra, azonban a beadott pályázataink</p>	635 000 000

		<p>sikertelenek voltak.</p> <p>2018-ban az adósságkonszolidációban nem részesült települési önkormányzatok fejlesztéseinek támogatása vonatkozó pályázat alapján 4,5 km járdaburkolat felújítására került sor. A járdafelújítások folytatása továbbra is célunk, korszerű burkolókövek alkalmazásával.</p> <p>A nagyközségben 2015-ben befejeződött a szennyvíz-csatornázás, melyek nyomvonalai zömmel szilárd burkolatú utakat érintettek. A helyreállítási munkák un. sávosan történtek, melyek hosszútávon nem biztosítják az úthálózat gazdaságos üzemeltetését. Megállapítható, hogy a süllyedések, kátyúk és burkolatrepedések gyorsabban keletkeznek. Szükségszerű az utak szegélyezése és a teljes szélességű aszfaltozása. A környezetük esztétikus és kulturált kialakítása érdekében célunk a közlekedési felületek tervszerű felújítása, valamint kisebb a közlekedés biztonságát növelő forgalomtechnikai beruházások kivitelezése. (pl. forgalomlassítás terelőszigetek kialakításával, gyalogátkelőhelyek LED-es jelzéssel történő ellátása)</p>	
Összesen			5 481 992 000

Érsekcsanád:

Prioritási sorrend	Név	hossz (M)	szélesség (M)	terület (M2)	Felújítás módja	Felújítás módja (ára)*	beruházás ára NETTÓ
1	Deák F. utca felújítása	770	4,5	3465	7	9500	32917500
2	Kossuth L. utca felújítása	760	4,5	3420	7	9500	32490000
3	Hunyadi J. utca felújítása	1660	3	4980	7	9500	47310000

4	Akácos út és összekötő szakaszaira engedélyes tervekkel rendelkezünk, melyből bizonyos részek már szegéllyel megépültek. A még el nem készült résznek technológiailag érdemes lenne illeszkedni a meglévő részekhez, így a szegély miatt magasabb négyzetméter árral számoltunk.	820	5,5	4510	5	23000	103730000	
5	Petőfi S. utca	655	5	3275	7	9500	31112500	
6/A	Jókai utca még nem aszfaltozott szakasza, terv még nincs	323	3	969	5	20000	19380000	
6/B	Móra-Jókai utcák egybefüggő vonala (az egyenes szakasznak két utcaneve van)	888	3,5	3108	7	9500	29526000	
7	Széchenyi utca, Rózsa dombi leágazással az ipari területhez	995	4	3980	7	9500	37810000	
8	Zrínyi M. utca	700	4,00	2800	7	9500	26600000	
9	Meggyfa (430 fm) és József A. (430 fm) utcák azonos szélességgel párhuzamos utcák a főútról leágazva	860	4	3440	7	9500	32680000	
10	Északi terület (Kazinczy-Ady-Dózsa utcák és Öreghegyi köz által alkotott egybefüggő körpálya, lecsatlakozási lehetőség nélkül),	783	4	3132	5, 7	11500	36018000	
11	Béke tér utca	600	4	2400	7	9500	22800000	
12	Dunai út	1840	5,4	9936	7	15000	149040000	
Összesen								601414000

Nemesnádudvar:

Felmért út száma	Név: Nemesnádudvar	hossz (M)	szélesség(M)	terület (M2)	Felújítás módja	Felújítás módja (ára)*	beruházás ára
460. hrsz	Kender u.			1157	8	22 000 Ft	25,5 M
1298. hrsz.	Bajai u. jobb oldal			1245	8	22 000 Ft	27,4 M
1297. hrsz.	Bajai u. bal oldal			1680	8	22 000 Ft	37,0 M
1318. hrsz.	Rét u.			435	8	22 000 Ft	9,6 M



1264. hrsz.	Sükösd pincesor			497	8	22 000 Ft	11,0 M
0407/6. hrsz.	Máriavölgye u.			250	8	22 000 Ft	5,5 M
985. hrsz.	Rémi u.			2085	8	22 000 Ft	45,9 M
1055. hrsz.	Csávolyi u. felső része			2316	8	22 000 Ft	51,0 M
1132/4. hrsz.	Csávolyi u. alsó része			720	8	22 000 Ft	15,8 M
1215/13 és 1215/16	Szőlő u. betonos rész			2440	8	22 000 Ft	53,7 M
2413. hrsz	Szőlő u. aszfaltosész			768	8	22 000 Ft	16,9 M
837. hrsz.	Petőfi utcai járda és folyóka			444	8	22 000 Ft	9,8 M
028/1. hrsz	Külterületi betonos út az asztalos üzemhez			6800	8	22 000 Ft	149,6 M
029. hrsz.	Külterületi aszfaltos út a szennyvíztelephez			1250	8	22 000 Ft	27,5 M
1297. hrsz.	Sükösd pincesor			1000	9	6 000 Ft	6,0 M
Összesen							492,2 M

Vaskút:

Felmért út száma	Név	VASKÚT	hossz (M)	szélesség(M)	terület (M2)	Felújítás módja	Felújítás módja (ára)*	beruházás ára bruttó Ft
1.	Deák F. u.		690	3	2070	1	18415	38119050
2.	Damjanich u. (Alkotmány - Szeremlei u. között)		1045	5	5225	5	25400	132715000
3.	Petőfi S. u. (Kraul A. - Szeremlei u. között)		1340	3,5	4690	7	12065	56584850
4.	Aradi u. (keleti ág)		440	5	2200	5	25400	55880000
5.	Aradi u. (nyugati ág)		230	4	920	7	12065	11099800
6.	Alkotmány u.		1200	6	7200	7	12065	86868000
7.	Szeremlei u.		600	5	3000	5	25400	76200000
8.	Damjanich u. (Templom tér - Alkotmány u. között)		400	5	2000	5	25400	50800000
9.	Rákóczi F. u.		510	5,5	2805	7	12065	33842325

10.	Batthyány L. u.	430	5	2150	7	12065	25939750
11.	Jókai M. u.	240	3,2	768	7	12065	9265920
12.	Új u.	400	3,5	1400	7	12065	16891000
13.	Kossuth L. u. 24/a., 35., 86., 93., 139. és 140. sz. előtti buszöblök felújítása	6	1	6	8	4445000	26670000
Összesen							620875695

Csátalja:

Felmért út száma	Név: Csátalja	hossz	szélesség	terület	Felújítás módja	Felújítás módja (ára)*	megjegyzés	nettó ár
1.	Damjanich	1100	5,5	6050	új burkolat	22000		133 100 000

Bácsszentgyörgy:

Felmért út száma	Név: Bácsszentgyörgy	hossz (M)	szélesség(M)	terület (M2)	Felújítás módja	Felújítás módja (ára)*	beruházás ára
Bácsszentgyörgy 185. hrsz.	Kigyós utca	115	2,75	316,25	5	20000	6325000
Bácsszentgyörgy 171. hrsz.	Sarok utca	107	2,75	294,25	5	20000	5885000
Bácsszentgyörgy 231. hrsz.	Nyíl sor	300	2,75	825	5	20000	16500000
Összesen							28710000

Baja:

Felmért út száma	Név: Baja	hossz (M)	szélesség(M)	terület (M2)	Felújítás módja	Felújítás módja (ára)*	beruházás ára
	Deák Ferenc utca (Szentháromság tértől a Rókus-Czirfusz utcai körforgalomig) út- és kétoldali járdaburkolat felújítás	460	10	4600	7+8+8	53 100 Ft	244 260 000
	Bajcsy-Zsilinszky utca (Miklós utcai kereszteződéstől a Türr Emlékmű part kereszteződésig) útburkolat és járda felújítás	885	8,5	7522,5	7+8	31 300 Ft	235 454 250
	Bajcsy-Zsilinszky utca (Miklós utcai kereszteződéstől a Türr Emlékmű part kereszteződésig) parkoló építés	476	6	2856	5	20 000 Ft	57 120 000
	<i>Attila utca útburkolat és kétoldali járda felújítás</i>	378	12	4536	7+8+8	53 100 Ft	240 861 600
	Szabadság út (Szentháromság tértől a Wesselényi utcai kereszteződésig) út-, kétoldali járda-, parkoló felújítás	890	12	10680	7+8+8	53 100 Ft	567 108 000
	<i>Szenes utca útburkolat építés</i>	182	13	2366	5+8+8	63 600 Ft	150 477 600
	dr. Alföldi József tér parkoló építés			3740	5	20 000 Ft	74 800 000
	Hun utca (Álmos utcai kereszteződéstől az utca északi végpontjáig) útburkolat építés	181	6	1086	5	20 000 Ft	21 720 000
	Jelky András utca (Borz utcai kereszteződéstől a Fehér utcai kereszteződésig, valamint a Csokonai utcai kereszteződéstől a Szőnyi István utcai kereszteződésig) útburkolat építés	565	6	3390	5	20 000 Ft	67 800 000
	Szőnyi István utca (Jelky András utcai kereszteződéstől a Liszt Ferenc utcai kereszteződésig) útburkolat építés	128	6	768	5	20 000 Ft	15 360 000
	Báthory István utca (Szabadság úti kereszteződéstől az utca nyugati végpontjáig) útburkolat építés	498	6	2988	5	20 000 Ft	59 760 000

	Dombos utca (Török utcai kereszteződéstől a Rudnay Gyula utcai kereszteződésig)	627	6	3762	5	20 000 Ft	75 240 000	
5501	Keleti körúti kerékpárút (Keleti körutat keresztező vasúti átjárótól a Bokodi úti kereszteződésig) építése	750	2,75	2062,5	5	20 000 Ft	41 250 000	
	Szabadság úti kerékpárút (Szenháromság tértől a Hunyadi János utcai kereszteződésig) építése	326	2,75	896,5	5	20 000 Ft	17 930 000	
55	Szegedi úti kerékpárút (Szegedi utat keresztező vasúti átjárótól a Szegedi út-Keleti körút körforgalmi kereszteződésig) felújítása	1400	3	4200	7	9 500 Ft	39 900 000	
	Belvárosi kerékpárutak összekötése, hálózatosítása	1500	2,5	3750	5	20 000 Ft	75 000 000	
Összesen								1 984 041 450

Bátmonostor:

Felmért út száma	Név: Bátmonostor	hossz (M)	szélesség(M)	terület (M2)	Felújítás módja	Felújítás módja (ára)*	beruházás ára
566 hrsz	Kossuth Lajos utca	650	6	3900	7	9500	37050000
286 hrsz	Zrínyi Miklós utca	850	6	5100	7	9500	48450000
216 hrsz, 157 hrsz	Baracskai utca	550	6	3300	7	9500	31350000
112 hrsz	Rákóczi Ferenc utca	750	5	3750	7	9500	35625000
695 hrsz	Vörösmarty Mihály utca	350	5	1750	7	9500	16625000
49 hrsz	Petőfi Sándor utca	750	6	4500	7	9500	42750000
110 hrsz	Árpád utca	200	5	1000	7	9500	9500000
				0			0
				0			0

				0			0
				0			0
Összesen							221350000

Az előzmények alapján a projektek támogatásból történő finanszírozására az alábbi források 2021-es utód-programjaiból nyílt lehetőségek:

<b>Projekt típusa</b>	<b>Tervezhető támogatási konstrukció</b>
Iparterületek elérhetőségét megeremtő vagy erősítő utak vagy csomópontok felújítása, fejlesztése, átépítése vagy megerősítése	Előd TOP-1.1.1-15 Felhívás ipari parkok, iparterületek fejlesztésére
5000 lakos alatti települések belterületi útfelújításai	Magyar Falu Program Önkormányzati tulajdonban lévő út-, hídépítés/felújítás (MFP/ÖTU)
10000 fő lakosság alatti és 10000 fő lakosság feletti települések	Önkormányzati feladatellátást szolgáló fejlesztések Belterületi, utak, járdák, hidak felújítása
Komplex közlekedésfejlesztési beavatkozások	Előd TOP : 3.1.1.15 fenntartható közlekedésfejlesztés

Alacsonyabb rendű országos közutak felújítása	Előd TOP-1.3.1-15 kódszámú „Gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés”
Belterületi közutak fejlesztései	TOP Plusz-1.2.3-21 Belterületi közutak fejlesztése
Mezőgazdasági utak	Előd VP6-7.2.1-7.4.1.2-16 Külterületi helyi közutak fejlesztése, önkormányzati utak kezeléséhez, állapotjavításához, karbantartásához szükséges erő-és munkagépek beszerzése

#### 4.5 Kockázatelemzés

Kockázatok: mindazon elemek és események bekövetkeztének a valószínűsége, amelyek hátrányosan érinthetik a projekt megvalósítását, valamint amelyek lényegi befolyással lehetnek a szervezet célkitűzéseire, működésére.

A projekt megvalósítását, céljainak teljesülését számos tényező felmerülése korlátozhatja. Nem egy olyan feltétel létezik, melyek nélkül, illetve amelyekkel a fejlesztési elképzelés nem teljesíti a tőle elvárt célokat, valamint az elért eredmények fenntartása és működtetése, illetve továbbfejlesztése nem biztosítható.

#### A projekt szervezeti adottságai és humán erőforrásai, valamint a külső környezete:

<p><b>Erősségek:</b></p> <p>Megfelelő tárgyi háttér/eszközök/ Értő szakemberek (pályázat alapján) Környezettudatos önkormányzati szemlélet Pozitív lakossági image Kiváló önkormányzati reputáció Pályázati múlt, szakmai alaposág Hitelképes önkormányzat Aktív civil szervezetek</p>	<p><b>Gyengeségek:</b></p> <p>Új projekteljárési rend Időkorlátok Nem helyi szakemberek alkalmazása Igazgatási eljárások elhúzódnása/egyeztetés Fiatalok elvándorlása Magas munkanélküliség/alacsony jövedelem</p>
<p><b>Lehetőségek:</b></p> <p>Környezettudatos szemlélet Fenntartható fejlődés Pályázati morál Önkormányzat, mint tanuló, innovatív (lean) szervezet Innovatív szemlélet az önkormányzati vezetésben</p>	<p><b>Veszélyek:</b></p> <p>Határidők miatti lakossági ellenállás Időjárási bonyodalmak Útlezárásból származó lakossági ellenállás A költségek miatti lakossági ellenállás Szakemberek kiesése (betegség, szabadság) Jogszabályok esetleges változása A Közbeszerzési Tanács negatív véleménye</p>

	<p>Döntési láncból fakadó elakadás/időcsúszás</p> <p>A tenderkiírás eredménytelensége Hiánypótlás határidőn túl</p> <p>Banki, finanszírozási költségek</p>
--	--

**Gyengeségekből, veszélyekből fakadó kockázatok:**

Ütemterv- tartás:

Hatósági eljárások, az időjárási viszonyok, betegségek, szabadságolások következtében egyes szakaszok időtartama megváltozhat, amely kihat a teljes projekt ütemtervére.

*Szakemberek:*

A helyismeret hiánya a megvalósítási szakaszban a közreműködő szakemberek részéről fennakadást okozhat. A szakemberek hiánya; megfelelő, kompetens szakmai építőmunkás szakmai csapat hiánya; kevés számú szakember; nem teljes mértékben szakmai gárda, inkompetens segéd munkások megjelenésére lehet számítani. Alapos, rendszeres, folyamatos kommunikáció szükséges a beruházó és az önkormányzat között.

Területi szakemberek váratlan kiesése betegség miatt.

*Hatósági döntések, engedélyek:*

Engedélyezési eljárás elhúzódása.

A hatósági díjak befizetésének elhúzódása a vezetői gazdasági döntések következtében.

Jogszabályok, szabványok változása a megvalósítási szakasz folyamán.

*Projektdokumentáció, új eljárási rend*

A benyújtandó pályázati dokumentáció eltérhet az előzetesen megismerhető előzmény-konstrukciókra, ezért a pályázati koncepció, EMT átdolgozásra szorul.

*Tender:*

A szakmai háttéranyag nem határidőre készül el.

A közbeszerzési eljárás ellenőrzéséért felelős szerv ellenőrzése során többszöri hiánypótlás kiírása, esetlegesen nem támogató tartamú tanúsítvány kiállítása.

A közbeszerzési eljárás eredménytelen lehet (pl. magas ajánlatok, nincs jelentkező).

A közbeszerzési eljárás eredményének megtámadása.

*Lakossági ellenállás, visszalépés:*



Megvalósítási szakaszban az kivitelezéssel járó közlekedési nehézségek miatti lakossági kritikák.

*Finanszírozás, hitel:*

Képviselőtestületi döntések késése.

*Magas zöldfelületi arány:* jelentős környezet-átalakítás

A kockázatok valószínűségét és hatásait az alábbi táblázat szemlélteti:

<b>Kockázat típusa</b>	<b>Valószínűsége</b>	<b>Hatása</b>
<b><i>Műszaki kockázatok</i></b>		
Meghibásodások, technikai károk	Közepes	Nagy
Technológiai kockázat	Minimális	Nagy
<b><i>Jogi kockázatok</i></b>		
Jogszabályi környezet, szabványok változása	Minimális	Közepes
<b><i>Társadalmi kockázatok</i></b>		
Lakossági kritikák	Közepes	Nagy
<b><i>Pénzügyi-gazdasági fenntarthatósági kockázatok</i></b>		
Finanszírozási kockázatok	Közepes	Nagy
<b><i>Szervezeti, intézményi szempont</i></b>		
Közbeszerzés	Minimális	Közepes
Fejlesztés során belépő új szakemberek	Minimális	Közepes
<b><i>Speciális kockázatok</i></b>		
Tulajdonviszonyok változása	Minimális	Közepes
Hatósági határozatok, engedélyek	Közepes	Nagy
Szélsőséges időjárási körülmények, ökológiai hatások	Közepes	Közepes
Humán erőforrás	Közepes	Közepes
Határidők betartása	Nagy	Nagy

- Kiemelt kockázat a bekövetkezés valószínűsége alapján a döntési lánc miatti **határidők** betartása valamint az előd konstrukciótól eltérő pályázati keretek mint projektmódosító kockázati elemek, továbbá a projekt fenntartásának költségei az önkormányzatok, mint kezelők számára.
- A két elem bekövetkezte valószínűségének csökkentése nagy figyelmet kap a projekt minden szakaszában. Ennek nyomom követése kiemelt fontosságú, ezek precizitása többszörös kontrollt kíván (projekt vezetése, önkormányzati felelős, projektgazdák közötti koordináció).

#### **4.6 Fenntartás**

A tervezett fejlesztések fenntartása az üzemeltetők feladata, önkormányzati szempontból az önkormányzati törvényben meghatározottak szerint.

## **4.7 Részletes cselekvési terv**

Tevékenységek/Hónapok	Projekt megvalósítása																		
	2022. 04 hó	2022. 05 hó	2022. 06 hó	2022. 07 hó	2022. 08 hó	2022. 09 hó	2022. 10 hó	2022. 11 hó	2022. 12 hó	2023. 01 hó	2023. 02 hó	2023. 03 hó	2023. 04 hó	2023. 05 hó	2023. 06 hó	2023. 07 hó	2023. 08 hó	2023. 09 hó	
Projekt előkészítés																			
Műszaki tervek elkészítés és engedélyeztetése																			
Üzleti terv készítés																			
Egyéb projekt előkészítő tevékenység																			
Pályázat összeállítás és benyújtás																			

Közbeszerzési eljárás lefolytatása																			
<b>Projektmenegvalósítás</b>																			
Építési kivitelezés - úthálózat fejlesztés																			
Projektmenedzsment																			
Kötőnyilvánosság biztosítása																			
Mérnökműszaki ellenőrzés																			
Marketingtevékenység																			

## **5. A nyilvánosság biztosítása, kommunikációs tevékenység**

A kommunikáció célja a projekt ismertségének és elfogadottságának növelése, valamint a támogatási források átlátható felhasználásának biztosítása. A projekt megvalósítási szakaszában a kommunikációs tevékenység célja a projekteredményekről történő folyamatos tájékoztatás, az egyes mérföldkövek megismertetése a széles közvéleménnyel és a projekt eredményeit felhasználók minél szélesebb rétegével.

### **5.1 A kommunikációs tevékenységek összefoglaló leírása**

#### Kommunikációs célok

A projekt során alkalmazott kommunikációs stratégia fő célja a megfelelő közlekedési infrastruktúra és annak hatásainak megismertetése a potenciális célcsoporttal. A projekt céljáról, tartalmáról és eredményeiről a külvilágot is tájékoztatni kell. Mivel projektünk komplex elemeket tartalmaz, a kommunikációs célok rendszere is összetett:

### **5.2 A célcsoportok és az érintettek kommunikációs szempontú elemzése, kommunikációs üzenetek megfogalmazása**

A kommunikációs üzenetek megfogalmazása a preferált változat kiválasztását követően történik.

### **5.3 Kommunikációs eszközök azonosítása**

Projektünk megvalósítása és fenntartása során is kiemelt figyelmet fordítunk a tájékoztatás és nyilvánosság biztosítására. Ezért az előírt kötelező elemeken (hirdetőtábla és emléktábla) kívül további eszközöket tervezünk a tájékoztatás érdekében.

A projekt zárását követően széleskörű kommunikációs tevékenységet tervezünk a tájékoztatás biztosítása érdekében. **Sajtótájékoztató** és **átadási ünnepség** (kb. 100 fő részvételével) keretében a projekt zárásáról informáljuk a nyilvánosságot. Ennek keretében a projektről készült kiadványt és további információs anyagot is kiosztunk a sajtó valamint a résztvevők számára.

A helyszíneken **emlékeztető táblákat** helyezünk ki. Szerepelni fog rajtuk a projekt megnevezése és a támogatás összege. Itt is betartjuk az előírt kötelező elemek szerepeltetését, a betűtípusra és megjelenítésre vonatkozó szabványokat.

A public relations tevékenység tervszerű és tartós erőfeszítés azért, hogy egy szervezet és környezete között a vélemény és a viselkedés befolyásolásával kölcsönös megértést, jóakaratot (goodwill) és támogatást építsen és tartson fenn. Kölcsönös előnyökön alapuló kommunikáció és kapcsolatok tudatos szervezése, melynek célja az egyének, szervezetek és környezetük közötti megértés, valamint a bizalom megteremtése, fenntartása.

#### Sajtókapcsolatok

PR tevékenységünk legfontosabb célja, hogy a sajtón keresztül még szélesebb körben váljon ismertté a projektünk. A nyilvánosság biztosítása érdekében sajtótájékoztatót tartunk a beruházás indításakor és a projekt zárását követően és két országos napilapban is cikket helyezünk el. Emellett a helyi újságokban és médiában (tv, rádió) is tervezzük a projektünk népszerűsítését, a nyilvánosság tájékoztatását.

#### Lakosság tájékoztatása

A kivitelezés megkezdése előtt a helyi lakosság megfelelően tájékoztatva lesz az építési munkálatokról és azok időtartamáról. Emellett a kihelyezett hirdetőtáblák is biztosítják a lakosság tájékoztatását.

#### PR eszközök

Emellett a fejlesztést bemutató kiadványt is elérhetővé tesszük a PR kapcsolatok erősítése végett. A sajtókapcsolatok erősítésére és a lakosság tájékoztatására használt elemek szintén PR eszközök.

#### Arculat bemutatása

A projektünk során alkalmazott kommunikációs elemek kivitelezése során az aktuálisan érvényes arculati kézikönyv alapján járunk el. A logók, a betűtípus, a kiegészítő grafikai elemek és a kiegészítő logók is az abban meghatározott feltételek szerint lesznek kivitelezve.

## **5.4 Kommunikációs ütemterv**

A projektkommunikáció szakaszai:

A projekt előkészítő szakasza kommunikációs szempontból: a támogatási szerződés megkötésétől a projekt fizikai megkezdéséig tart. A projekt európai uniós támogatásáról kommunikálni csak a támogatási szerződés megkötését követően jogosult a projektgazda. A projekt megvalósítási szakasza kommunikációs szempontból: a projekt fizikai megkezdésétől a projekt fizikai befejezéséig tart. A projekt megvalósítást követő szakasza kommunikációs szempontból: a projekt fizikai befejezésétől a projekt pénzügyi zárásáig tart.

Az első (megvalósítási) szakaszban a projekt elemeinek és összességének bemutatása a legfontosabb stratégiai cél.

A projekt megvalósítását, átadását követően kezdődik el a kommunikációs stratégiánk következő szakasza. A projekt bemutatása, az informálás és tájékoztatás továbbra is a legfontosabb cél.

A projekt kivitelezése és fenntartása során is az önkormányzat honlapján folyamatosan tájékoztatást közlünk a projekt állásáról, az európai uniós támogatás tényét mind szöveges, mind logó elhelyezésével közzé tesszük. Emellett az önkormányzat a sajtóban, a médiában is tájékoztatást fog közölni a projekt állásáról, eredményeiről, az átadást követően pedig az intézmények által nyújtott szolgáltatásokról, igénybe vételük feltételeiről.

### A kommunikációs stratégia kivitelezésének módja, értékelése

A kommunikációs stratégia megvalósításáért, a szükséges eszközök elkészüléséért és a rendezvények megszervezéséért az önkormányzaton belül felelőst jelölünk ki.

A kommunikációs terv végrehajtása során a felelős folyamatosan értékeli az elvégzett munkát, amennyiben a stratégia módosítása szükséges, javaslatot tesz a projektmenedzsment szervezet felé. A kommunikációs tevékenységek lezajlását követően pedig beszámolót készít az elért eredményekről, a pontos költségvetésről és az ütemezésről. Az értékelés magában foglalja a kampányról érkezett véleményeket is (sajtó, újságírók visszajelzései, meghívottak közül a résztvevők aránya, személyes visszajelzések).

A projektünk során alkalmazott kommunikációs elemek kivitelezése során az aktuálisan érvényes arculati kézikönyv alapján járunk el. A logók, a betűtípus, a kiegészítő grafikai elemek és a kiegészítő logók is az abban meghatározott feltételek szerint lesznek kivitelezve.