

2021. március 22.

ALSÓÖRS KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA

8226 ALSÓÖRS, ENDRŐDI SÁNDOR ÚT 49.

FELSŐÖRS KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA

8227 FELSŐÖRS, SZABADSÁG TÉR 2.

KÖZLEMÉNY

KERÉKPÁRÚT ÉPÍTÉSE ALSÓÖRS ÉS FELSŐÖRS KÖZSÉGEK TERÜLETÉN (TOP 3.1.1-16-VE1-2017-00020)

Tisztelt Lakosaink, Kedves Kerékpározók!

Az elmúlt időszakban több vélemény jelent meg a közösségi médiában, amelyek Alsóörs és Felsőörs községek által közösen épített kerékpárúttal kapcsolatban vetettek fel kérdéseket, belevonva az országos politikát is. Ezúton szeretnénk ezekre reagálni és megnyugtatni mindazokat, akik esetlegesen valamely szempontból nem megfelelőnek találják a beruházás megvalósulását.

Magyarország Kormánya az Európai Regionális Fejlesztési Alappal társfinanszírozva, a Területi Operatív Programon keresztül 750 millió Ft vissza nem térítendő, 100%-os projektköltség támogatással támogatta önkormányzatainkat, hogy a megépülő kerékpárúttal segítsük nem csak az egészséges életmód terjedését, hanem a fenntartható és környezetbarát közlekedési módok, akár a kerékpárral történő munkába járás elterjedését, nem utolsósorban pedig erősítsük településeink turisztikai vonzerejét.

Akik figyelemmel kísérik a beruházás előrehaladását, azoknak ismert, hogy projektünk az előkészítési szakaszt is beszámolva lassan 4 éve húzódik, de amennyiben – a koronavírus járványon túli - további Vis Major helyzet nem lép fel, akkor az év végén befejeződik. Az előkészítés során végzett tevékenységek bár nem voltak látványosak, de jelentős költség és befektetett munkaórát jelentettek, amelyekkel szerencsére a pályázati támogatás mind költség, mind idő vonatkozásában kalkulált. Megemlíjtjük, hogy a kijelölt nyomvonal mentén a két önkormányzatnak több mint 30 ingatlan tulajdonjogát kellett megvásárolnia, vagy kisajátíttatnia, amely szintén jelentős támogatásfelhasználással járt. Tehát a fentebb hivatkozott támogatási összeg erre szintén felhasználásra került.

Azoknak, akik az építőiparban járatosak nem ismeretlen az, hogy az építési beruházások esetében tervezési, engedélyezési feladatokat kell megvalósítani, illetve a szükséges szakemberállományt (pl.: műszaki ellenőrt) kell folyamatosan biztosítani, amelyek költsége az iparágban az építési munkák bekerülésének összegéhez van igazítva. Szintén jelentős költségkiadással jár azoknak a terjedelmes projektdokumentumoknak az előkészítése (pl.: Kerékpár Hálózati Terv), amelyek alapján a Támogató hatóság, vagy a Tervsúri bizottság döntést tud hozni a nyertes pályázatokra vonatkozóan.

Ezeknek a járulékos költségeknek a maximális nagyságát a pályázat kiírói százalékban határozták meg, ezzel megfelelve a „hatékony és pazarlásmentes” közpénz-felhasználás jogszabályi és társadalmi elvárásainak. Minden megtalálható a 272/2014. (XI.5.) számú Kormányrendeletben, illetve a TOP 3.1.1-16. megnevezésű pályázati felhívásban. Uniós támogatásokból megvalósuló projektek sajátossága, hogy komplex megoldásokat szorgalmaznak, amely azt jelenti, hogy nem csak az útépítés kell, hogy megvalósuljon, hanem a támogatásból a műszaki fenntartást segítő munkagépeket, köztéri bútorzatot, illetve zöldterület fejlesztési feladatokat is megvalósíthatunk, amely lehetőségekkel projektünk él is. Ezen projekt keretében kerültek kihelyezésre a két településen a minden európai normának megfelelő automata köztéri illemhelyek is.

A projekt előrehaladásának segítése, a pályázati elszámolások készítése is jelentős adminisztratív feladatot jelent, amelyet jelen esetben egy három fős projektmenedzsment csapat végez több mint három éve, amely költsége szintén a projektet terheli.

Ide tartozóan szintén kiemelendő, hogy az építési munkák során a pályázat kiírói a műszaki tartalomra is, a vonatkozó hatósági előírásoknál szigorúbb elvárásokat határoztak meg, amelyek sok esetben többletköltséget jelentenek, természetesen a projektköltségekben ezek is beépítésre kerültek.

Segítséget és lehetőséget jelent számunkra hogy projektünk marketingtámogatásban is részesül, amely keretén belül rendeztük meg például a tavaly év előtti kerékpáros találkozót, a mostani óvodai rajzversenyt, vagy szervezzük majd a tavaszi rendezvényeinket, amelyre már most szeretettel meghívunk mindenkit.

A jelenlegi építőanyag-árváltozások ellen tartalék kerettel próbálunk védekezni, amelyet ha nem kell felhasználni és a Támogató hatóság engedélyezi, akkor műszaki többletteljesítésre fordíthatunk.

A fentiek tükrében ezzel az egyszerűsített táblázattal is szeretnénk azokat segíteni, akik projektünk költségfelhasználását kicsit jobban megismernék:

Fsz	Projektelelem	Százalékos nagyság
1,	Előkészítő tevékenységek: tervezői munkák, hatástanulmányok, projektvezetés, ingatlan kisajátítások, közbeszerzési feladatok, műszaki ellenőrzés stb.	10,12%
2,	Építési munkák: útépítés, közvilágítás fejlesztés, zöldterület kialakítás.	68,58%
3,	Eszköz beszerzések: munkagépek (traktorok és adapterek), közterületi bútorzat, illetve 2 db mobil illemhely,	12,7%
4,	Szakértői feladatok: mérnök tanácsadás, marketig feladatok.	3,6%
5,	Projekt tartalék	5%

Természetesen a fenti adatok a jelen megvalósítási állapotot tükrözik. Mivel ez a projekt „élő”, jelenleg is előkészítés alatt álló beszerzési/közbeszerzés feladatok vannak folyamatban, melyek végeredményeként megkötésre kerülő szerződések ellenértéke természetesen még nem ismert. A projekt befejezésekor a megtakarítások, vagy többletköltségek függvényében pár százalékos eltérés a sorok között lehetséges.

A rendelkezésre álló támogatások felhasználását szintén szigorú szabályok szerint tehetjük csak meg. Ennek alapja a piaci ár pontos meghatározása és az ennek mentén történő előrehaladás kiemelten fontos, amelyet mindig több árajánlat bekérésével, illetve ahol ezt a közbeszerzési törvény előírja, közbeszerzési eljárások lefolytatásával biztosítunk. Ennek kapcsán el kívánjuk mondani, hogy a projektben mindeddig összesen négy közbeszerzési eljárás került lefolytatásra, melyek közül egyik esetében sem merült fel jogorvoslat – de még csak ún. előzetes vitarendezési kérelem sem – és minden eredményes eljárásra igaz az is, hogy arra vonatkozóan a megfelelő szervektől támogató tartalmú tanúsítványt kaptunk, azaz az eljárásokat teljes mértékben szabályosnak ítélték a külső szervek is.

Műszaki kérdésekre válaszaink: a teljes nyomvonal két település közigazgatási területén halad keresztül több mint 9 km hosszon, a helyszíni adottságokat figyelembe vevő különböző kerékpárforgalmi vagy kerékpárosbarát létesítménytípusokból felépítve.

Külterületi és nagy forgalmat bonyolító közutak mellett jellemzően önálló vonalvezetésű kétirányú kerékpárútként vagy elválasztás nélküli közös gyalog- és kerékpárútként, művelt területeket is feltáró külterületi szakaszokon vegyes forgalmú mezőgazdasági útként, míg kis forgalmú utcákban csupán táblázással került kijelölésre a nyomvonal. Alsóörsön a May János utca forgalma meghaladja azt a mértéket, hogy a kerékpárosok csupán táblázással kijelölt útvonalon haladjanak, azonban a területek kisajátításának megghiúsulása miatt önálló vonalvezetés kiépítésére nem volt lehetőség. A meglévő burkolat szélessége a kerékpársáv felfestését sem teszi lehetővé, ezért a KRESZ-ben egy több mint tíz éve bevezetett ún. nyitott kerékpársáv kialakítása valósult meg, emelve a kerékpáros közlekedés biztonságát.

Az előírásokkal összhangban az újonnan épült kerékpárszakaszok szabványos közvilágítással együtt kerültek kialakításra, vagy a meglévő közvilágítási hálózat került szabványosításra.

Felsőörsön a forgalmas 7219 jelű úttal párhuzamos, korábban szűk paraméterekkel rendelkező járda az előírásoknak megfelelően kiszélesítésre került. Ennek érdekében támfal került kialakításra.

Zárásképpen szeretnénk hangsúlyozni, hogy projektünk az uniós elveknek megfelelően teljesen transzparens módon a hatályos jogszabályok szerint zajlik.



Hebling Zsolt
Alsóörs polgármestere



Szabó Balázs
Felsőörs polgármestere