

CSORNA VÁROS
ÖNKORMÁNYZATA



KÖZÚTFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA
2015 – 2019. ÉV

Tartalom

Előzmények	2
I. FEJEZET	3
A VÁROS KÖZÚTHÁLÓZATÁNAK HELYZETÉRTÉKELÉSE	3
1. A TÉRSÉGI KAPCSOLATOKAT BIZTOSÍTÓ MEGLÉVŐ KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSHÁLÓZAT FŐ ELEMEI	3
2. A VASÚTI KÖZLEKEDÉSHÁLÓZAT ELEMEI	3
3. A VÁROS MAI, BELSŐ KÖZÚTHÁLÓZATÁNAK FŐ ELEMEI.....	4
II. fejezet.....	9
KÖZÚTFEJLESZTÉSI CÉLOK	9
III. FEJEZET	10
SZÜKSÉGES INTÉZKEDÉSEK.....	10
1. AZ ÚTFELÚJÍTÁSOK, ÉPÍTÉSEK	10
2. A KERÉKPÁRUTAK KIALAKÍTÁSA	11
3. A GYALOGUTAK (JÁRDÁK) ASZFALTBURKOLATTAL TÖRTÉNŐ FELÚJÍTÁSA, ÉPÍTÉSE.....	12
4. KÜLTERÜLETI UTAK KARBANTARTÁSA.....	12
5. A FORGALOMSZERVEZÉS	13
Összegzés	14

Előzmények

A Magyarország önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. tv. (továbbiakban: Mőtv.) 10. § (1) bekezdésében előírja, hogy a helyi önkormányzat ellátja a törvényben meghatározott kötelező és az általa önként vállalt feladat és hatásköröket. A törvény 13. § (1) bekezdése 2. pontjában úgy rendelkezik, hogy a helyi közügyek, valamint a helyben biztosítható közfeladatok körében ellátandó helyi önkormányzati feladatok különösen a településüzemeltetés (...a **helyi közutak és tartozékainak kialakítása és fenntartása**, közparkok és egyéb közterületek kialakítása és fenntartása...).

Jelen koncepció kialakításának indikátora a feladatellátás kötelező jellegén kívül az önkormányzat rendelkezésére álló, e célra rendelt források hatékony, tervszerű és a közösség céljait leginkább szolgáló módon történő felhasználása.

Csorna Város Önkormányzata kötelező jellegén kívül egyben kiemelkedő fontosságú feladatának tartja a városi közúthálózat tervszerűen ütemezett felújítását. Legutóbb 2011. évben került sor a 4 évre szóló közútfejlesztési koncepció elfogadására.

Jelen koncepció a 2011-2014. év közötti időszakban történt építési, felújítási és karbantartási tevékenységet mutatja be és felvázolja azokat a feladatokat, amely a város közúthálózatának további fejlődését elősegíti. A közútfejlesztési koncepció átfogó képet nyújt az önkormányzat kezelésében lévő utak, kerékpárutak és járdák jelenlegi állapotáról, a felmerülő problémákról, valamint az elvégzendő felújítási feladatokról a szolgáltatási szint biztosításával.

Kiemelésre szorul a „*szolgáltatási szint*” fogalma, mely az egyes utakra előírt forgalomtechnikai, útgeometriai, pályaszerkezet-teherbírási fokozat, és melyet a forgalomnagyság, a település forgalmában betöltött szerep fontossága, a járműfajták eloszlása alapján kell meghatározni. A megfelelő kategóriába sorolt utak minimális paramétereit, illetve a velük kapcsolatban támasztott egyéb igényeket szabvány alapján kell kialakítani, biztosítani kell az út osztályának megfelelő terhelési fokozatot, az út megfelelő állapotát.

A közútfejlesztési koncepció a szolgáltatási szint fogalmának tartalmára figyelemmel határozza meg, hogy az önkormányzat melyik úton milyen szolgáltatási szintet (útosztályt) kíván biztosítani, és ennek megfelelően kell a tervezési és felújítási munkákat elvégezni. A jelenlegi feladat az útpályák, illetve azok szerkezetének korszerűsítése, melyhez az útgeometriai változtatások is hozzá tartoznak.

A közútfejlesztési koncepció célja egy olyan jövőre vonatkozó ütemterv megállapítása, amely paraméterekben megfogalmazva előre vetíti a közútfejlesztés tervszerűen követendő távlati

céljait. A közútfejlesztési koncepció irányvonalainak meghatározásakor figyelembe kell venni az Önkormányzat teljesítő képességét és a mindenkori pénzügyi lehetőségeket.

A közútfejlesztési koncepció 3 fő részből áll:

- a város közúthálózatának helyzetértékelése
- a közútfejlesztési célok megfogalmazása
- eszközrendszer-ami a célok megvalósításához szükséges.

I. FEJEZET

A VÁROS KÖZÚTHÁLÓZATÁNAK HELYZETÉRTÉKELÉSE

1. A TÉRSÉGI KAPCSOLATOKAT BIZTOSÍTÓ MEGLÉVŐ KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSHÁLÓZAT FŐ ELEMEI

Csorna és térségének közúti közlekedési kapcsolatait a koncepció készítésének idején az alábbi állami közutak biztosítják:

Főutak:

- a 85-ös számú Győr-Nagyecenk országos II. rendű főút,
- a 86-os számú Rédics-Mosonmagyaróvár országos II. rendű főút

Mellékutak:

- a 8422 jelű Dör-Rábapordány-Árpás országos mellékút, összekötőút,
- a 8512 jelű Csorna-Barbacs országos mellékút, összekötőút,
- a 8513 jelű Maglóca-Acsalag országos mellékút, összekötőút,
- a 8514 jelű Bősárkány-Kapuvár országos mellékút, összekötőút,

2. A VASÚTI KÖZLEKEDÉSHÁLÓZAT ELEMEI

A transz-európai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő országos törzshálózati vasútvonalak:

- A 8-as számú Győr-Sopron–Ebenfurth-i vasútvonal

Egyéb országos törzshálózati vasútvonalak:

- A 16-os számú Hegyeshalom-Porpác vasútvonal

Egyéb vasúti vonalak:

- A 14-es számú Csorna-Pápa vonal

3. A VÁROS MAI, BELSŐ KÖZÚTHÁLÓZATÁNAK FŐ ELEMEI

Főutak:

- a 85-ös számú Győr-Nagycenk országos II. rendű főút települési átkelési szakasza,
- a 86 számú Rédics-Mosonmagyaróvár országos II. rendű főút települési átkelési szakasza

Mellékutak:

- a 8512-ös jelű Csorna-Barbacs országos mellékút, összekötőút átkelési szakasza,
- a 84308-as jelű országos mellékút, Csorna állomáshoz vezető út,
- a 8513-as jelű Maglóca-Acsalag országos mellékút, összekötőút Csatári majori átkelési szakasza,
- a 8514-es jelű Bősárkány-Kapuvár országos mellékút, összekötőút földszigeti települési átkelési szakasza

Gyűjtőutak:

- Erzsébet királyné útja
- Táncsics Mihály út
- Dózsa György utca
- Köztársaság utca
- Toldi Miklós utca
- József Attila utca
- az Árpád utca- Andrassy utca útvonal együttes
- a Jázmin utca
- a Szeder utca

A helyi közutak útkategória szerinti hossza és átlagszélessége

Sorszám	Útkategóriák a 19/1994. KHVM -rendelet besorolása szerint	Kiépített hossz km	Kiépítetlen hossz km	Kiépített utak átlagszélessége m
1.	Belterületi gyűjtőutak	9,2	0	4,7
2.	Belterületi kiszolgáló és lakóutak	29,825	13,673	4,2
3.	Belterületi közutak összesen	39,025	13,673	0
4.	Külterületi közutak	1,205	72,52	4
5.	Kerékpárutak	0	0	0
6.	Gyalogutak és járdák	71,15	0	1

A város kezelésében lévő belterületi utak hosszúsága **52,698 km**, melyből a kiépített utak (valamilyen szilárd burkolattal rendelkezők) hossza **39,025 km**, a kiépítetlen utak (föld, kavicsolt, murvás) hossza **13,673 km**. A kiépített utak aránya a város belterületén **74,05 %** ami az országos 50% körüli arányhoz képest jónak tekinthető, azonban a burkolatok állapota, minősége, teherbírása mind a belterületi, mind a külterületi utak esetében erősen kifogásolható. A városban kiépített kerékpárút nincs. A belvárosban felfestett ún. kerékpársávok nem felelnek meg a forgalomtechnikai előírásainak.

Az elmúlt években az önkormányzat költségvetésében az útfenntartásra és felújításokra biztosított előirányzatok és tényleges ráfordítások mértéke nem érte el a kívánatos szintet. Ideális esetben évi 130-150 millió forintba lenne szükség ahhoz, hogy 10-15 év alatt a közúthálózat minősége a lakosság illetve az önkormányzat által elvárt szintet elérje. Az önkormányzati források legfeljebb a karbantartási jellegű tevékenységekre, illetve a tűrhetetlen állapotú utak burkolat-felújítására adtak lehetőséget, a legfontosabb fejlesztési-felújítási teendők elmaradtak.

(Megjegyzendő, hogy a kifejezetten útfelújításokra vonatkozó uniós és állami pályázati források a pályázati rendszerből napjainkra fokozatosan kivezetésre kerültek.)

A közúthálózat jelenlegi állapotának kialakulásához hozzájárultak azok a nehézgépjárművek, út- és földmunkagépek, melyek legintenzívebben az elmúlt fél évben dolgoztak az M85-ös út építésén és amelyek folyamatosan használják a város fő közlekedési útjait.

Fentiek következményeként az úthálózat állapota lassan, de fokozatosan romlott a mai szintre.

A biztonságos közlekedés alapfeltétele a KRESZ szabályainak maradéktalan betartása, ehhez nélkülözhetetlen a burkolati jelek és a közlekedési és közúti jelzőtáblák megléte, megfelelő állapota, láthatósága, felfestése. Sajnálatos tény, hogy a forgalomtechnikai eszközök hiánya gyakran rongálás, lopás következménye. Az utóbbi években csupán a legszükségesebb mértékben került sor ezen eszközök pótlására, felújítására.

Járda burkolat felújítási munkák

Csorna Város Önkormányzata Képviselő-testületének Pénzügyi és Városfejlesztési Bizottsága 2012 júliusában 50%-os lakossági finanszírozású járda felújítási pályázatot hirdetett.

Felújítás helyszíne	Felújított járda burkolat (m²)
Arany János u. 20.	31,4
Arany János u. 20/a.	30,6
Arany János u. 22.	32,8
Arany János u. 24.	27,9
Arany János u. 45.	54,5
Erzsébet kir. u. 26.	34,7
Ifjúsági ltp. előtti járda	37,6

<i>Irinyi u. 4.</i>	21,7
<i>Irinyi u. 18.</i>	32,5
<i>Irinyi u. 20</i>	21
<i>Kisfaludy u. 12</i>	15,6
<i>Kisfaludy u. 13.</i>	16,56
<i>Laky D. u. 6/a</i>	20
<i>Laky D. u. 6/b.</i>	20
<i>Soproni u. 26.</i>	45
<i>Páva u. 18.</i>	24,65
<i>Páva u. 20</i>	22,5
<i>Pozsonyi u. 16</i>	22,6
<i>Pozsonyi u. 18.</i>	22,4
<i>Pozsonyi u. 22.</i>	16,3
<i>Pozsonyi u. 14.</i>	19
<i>Tulipán u. 2.</i>	16,2
<i>Tulipán u. 31.</i>	4,2
<i>összesen</i>	<i>589.71</i>

Járdaépítések:	1.334.928,- Ft
Korona üzletház parkoló	1.146.421,- Ft
Korona üzletház járda	703.616,- Ft
27% ÁFA:	859.941,- Ft
Bruttó:	4.044.906- Ft
Nettó tartalékkeret:	159.248,- Ft
Tartalékkeret ÁFA:	42.997,- Ft
Bruttó	202.245,-Ft
Mindösszesen:	4.247.151,- Ft

Közutak és járdák fenntartási-üzemeltetési munkái

Év	Fenntartási, üzemeltetési költség (Ft)
2011.	40 916 100
2012.	15 283 091
2013.	15 240 000
2014.	19 840 392
<i>2011-2014. év összesen</i>	<i>91 279 583</i>

KRESZ-táblák pótlása, kihelyezése

Év	KRESZ-táblák pótlására, kihelyezésére fordított kiadások (Ft)
2011	683 995
2012	342 761
2013	-

2014	-
<i>2011-2014. év összesen</i>	<i>1 026 756</i>

2013 évtől a forgalomtechnikai eszközök karbantartása, pótlása a Vilmos Park Kft. feladatköréhez tartozik.

Útfelújítási pályázatokkal elnyert támogatások

Év	Pályázat megnevezése	Támogatott útfelújítás	Elnyert támogatás (Ft)
2010.	NYDOP	Toldi utcai gyűjtőút útburkolat felújítási munkái II. sz.	71.334.189
2013.	VIS MAIOR	Csaba vezér, Jázmin, Szatmári, Köztársaság, Kossuth L.	2.250.000
<i>Elnyert támogatás 2011-2014. év között</i>			<i>73.584.189</i>

A fenti kimutatásokból megállapítható, hogy a felújítási, építési és karbantartási tevékenységre fordított költségvetési összegek hektikusan változtak és elmaradtak a szükségességtől.

A helyi utakkal kapcsolatos főbb problémák

- 1. A városi gyűjtő- és kiszolgáló utak nagy részének forgalmi sáv szélessége nem felel meg a vonatkozó, közutak tervezéséről szóló MSZ előírásainak.** A belterületi utak a B.III.a., illetve B.III.b. osztályba sorolandók (attól függően, hogy gyűjtő vagy kiszolgáló jellegű útról van szó) és ebben az osztályban a forgalmi sávok minimális szélessége 3,25 illetve 3,00 m. Azaz a belterületi utaknak két forgalmi sáv esetén minimálisan 5,50 m burkolatszélességüknek kellene lenni. (Ugyan kis forgalmú utakra megengedett a min. 4,0 m-es burkolatszélesség is ÁNF<500 ejármű. esetén). Az utakat stabilizálni szükséges minimum 1,50-1,50 m széles padkával.

A szabványos forgalmi sáv szélesség azonban városunkban nem jellemző, a gyűjtőutak egy része csak 4,00 m szélességű.

A jelenlegi helyzeten változtatni csak nagy anyagi ráfordításokkal lehetséges, de a gyűjtő jellegű, nagyobb forgalmat bonyolító utak esetén a felújításoknál törekedni kell a megfelelő szélesség kialakítására.

2. **Az utak teherbírása sok esetben nem elégíti ki a megnövekedett forgalom által támasztott követelményeket.** Az utak személygépkocsi és kisebb tehergépjármű forgalom által okozott terhelést elbírják, de a nagy tömegű és rendszeres tehergépjármű forgalom hatásait nem képesek elviselni.

A jövőben az útfelújításoknál az egyes utaknál várható tehergépjármű forgalom hatásait is figyelembe véve kell meghatározni az alkalmazni kívánt pályaszerkezetet.

A pályaszerkezet méretezése nagyobb terhelésre elsősorban gazdaságossági kategória, emiatt *megfontolandó a tehergépjárművek forgalmának korlátozása a lakóút osztályba sorolt helyi közutaknál.* Így ezen utaknál kisebb terhelésre méretezett, költségkímélőbb pályaszerkezetek is alkalmazhatók.

3. **Az utak víztelenítése általánosságban nem megfelelő,** a meglévő árkok szikkasztó jellegűek (amennyiben egyáltalán kialakításra kerültek). A víztelenítés hiányának egyik oka, hogy az árkok mellett feltöltődött padkákön a csapadékvizek nem tudnak távozni az útfelületről, néhol az útburkolat az utca keresztmetszetének mélypontjára került. A víztelenítés hiánya a közlekedésbiztonsági kockázaton felül, az útpályaszerkezet fokozott károsodásához is vezethet.

A jövőben az útfelújításoknál, építésekénél az *utak víztelenítését is meg kell megoldani,* a két problémát együtt kell kezelni, *nem szabad a költségek csökkentése miatt az utak vízelvezetését "elhagyni".*

4. További probléma, hogy **a város egyes utcáin a forgalmi rend egyértelmű jelzése hiányzik,** több helyütt hiányoznak, vagy kopott állapotban vannak az útburkolati jelek, a KRESZ-táblák. *Az útfelújítások, illetve -építések során a megfelelő pályaszerkezet és vízelvezetés kialakítása mellett a forgalomtechnikai eszközök felülvizsgálatáról és javításáról is gondoskodni kell.*

Természetesen a felsorolt hiányosságok és problémák megoldása csak megfelelő értékelés, súlyozás és ütemezés alapján végezhető el. Nagyon kevés olyan út van a városban, melynek állapota minden igényt kielégítő lenne.

II. fejezet

KÖZÚTFEJLESZTÉSI CÉLOK

1. Az útfelújításokra, építésekre az önkormányzat adott évi költségvetésének saját bevétele összege alapján kerüljön sor.

- a) az egyes utak korszerűsítése során a *hosszú távon biztonságos közlekedést* lehetővé tevő műszaki megoldásokat kell alkalmazni;
- b) a fejlesztési prioritások meghatározását, az útfejlesztési területek kijelölését és szükség szerinti terveztetését -lehetőség szerint- a felújítás előtti évben el kell végezni;
- c) az önkormányzati források hatékony felhasználása, azaz a megépített, felújított utak minőségének és állagának hosszú távú megóvása érdekében az adott utat érintő közműépítést (-felújítást vagy -kiváltást) megelőzően nem végezhető végleges útépités;
- d) a hatékony forrásfelhasználás érdekében az utak építését, végleges (aszfaltos) felújítását, korszerűsítését csak olyan utcákban lehet elvégezni, ahol a felszíni csapadékvizek elvezetése biztosított, vagy az útfelújítással együttesen kiépítésre kerül.

2. Törekedni kell a kerékpárosi kapcsolatok forgalomtechnikai, útügyi műszaki előírásoknak megfelelő kialakítására.

3. Programot kell kidolgozni a gyalogutak (járdák) aszfaltburkolattal történő felújítására, építésére, azonban nem pusztán önkormányzati forrásra alapozva, hanem elsősorban a lakosság és a vállalkozások bevonásával.

A járdaépítés illetve felújítás során évente –ötéves átlagban- legalább 1.000 m²/év járda felújítását biztosítani kell.

4. Az utak építése, korszerűsítése, felújítása során különös gondot kell fordítani a forgalomszabályozás megfelelő kialakítására, az ehhez szükséges forgalomtechnikai eszközrendszer biztosítására.

5. Az önkormányzat szűkös anyagi lehetőségeire való tekintettel elengedhetetlen minden -a jelen Koncepció II. fejezet 1-4 pontjában meghatározott cél megvalósítását elősegítő- Európai Unió és hazai pályázati forrás felderítése és megszerzése.

III. FEJEZET

SZÜKSÉGES INTÉZKEDÉSEK

Az Önkormányzat jelenleg érvényben lévő Szervezeti és Működési Szabályzata (továbbiakban: SZMSZ) szerint a Gazdasági Bizottság javaslatot tesz a Képviselő-testület részére - a képviselő-testület által jóváhagyott költségvetési kereten belül- az út, híd, járda felújításról, fenntartásról, és építésről, továbbá ezek sorrendiségéről.

1. AZ ÚTFELÚJÍTÁSOK, ÉPÍTÉSEK

Az önkormányzat aktuális költségvetésében biztosított saját forrás lehetőségek függvényében - az útfelújításokra, -építésekre az alábbi koncepció, illetve prioritás szerint kerüljön sor:

- a) A város egésze szempontjából a legnagyobb hatással bíró, a legtöbb lakos és közlekedő érdekét szolgáló, leromlott állapotú utak korszerűsítése, felújítása, valamint a gyűjtőutakhoz kapcsolódó, rossz állapotú lakóutak felújítása.

A város útjainak védelme érdekében, a lakóút osztályba sorolt utak esetében - azok felújítását követően - javasolt 7,5 t súlykorlátozás bevezetése, így ezekben az utcákban költségkímélőbb, olcsóbb pályaszerkezetek alkalmazása is elegendő lehet.

- b) Az útfelújítások, építések esetében a műszaki előkészítés során az érintett közműüzemeltetőkkel közölni kell, hogy a felújításokat követően az önkormányzat legalább *öt évig* nem ad közútkezelői hozzájárulást közművek bővítése, átalakítása (ide nem értve a közvetlen hibaelhárítást) miatti útfelbontásokhoz az érintett utcákban.
- c) Ahol a vízelvezetés nincs biztosítva, ott annak kialakítását az útépítéssel együtt kell elvégezni, akkor is, ha ez jelentősen megnöveli a beruházási költségeket. A közterületek tisztántartásáról és a kerti hulladék kezeléséről szóló 34/2013. (XII.17.) önkormányzati rendelet előírásainak alapján, a vízelvezetés biztosítása és az út állagának védelme érdekében az ingatlantulajdonos köteles az ingatlan melletti nyílt ároknak és műtárgyainak tisztántartásáról, gyommentesítéséről gondoskodni.
- d) Az útfejlesztési terület megállapítására a Gazdasági Bizottság, az SZMSZ-ben rögzített hatáskörében eljárva, javaslatot tesz *a felújításra (építésre) a tárgyévet*

megelőző év október 31. napjáig a képviselő-testület részére, a bizottság által elfogadott prioritások alapján.

Így a Polgármesteri Hivatal illetékes szakterületének lehetősége nyílik a költségvetés tervezésekor (a koncepció összeállításánál) megismerni a következő évben elvégzendő feladatokat és megkezdeni a feladatellátáshoz szükséges előkészítő munkálatokat, ideértve az útépitéshez, -felújításhoz szükséges tervezetési, engedélyezési folyamatok megindítását, az engedélyek beszerzését vagy a pályázati források feltárását és a pályázat benyújtását is.

Ez utóbbiak jelentősége abban áll, hogy a pályázatok nyilvánosságra hozatala és benyújtása közötti rövid időtartam miatt csak a már kivitelezési dokumentációval és jogerős engedéllyel rendelkező pályázati dokumentáció birtokában van esély a sikeres pályázatra.

2. A KERÉKPÁRUTAK KIALAKÍTÁSA

A kerékpáros kapcsolatok kialakítására tanulmánytervet kell készíteni, melynek képviselő-testületi tárgyalása és elfogadása után -az önkormányzat anyagi lehetőségei szerinti ütemben- kell végrehajtani a megvalósítást.

A város egyirányú utcáiban -amennyiben a keresztaszvénnyel adottságok ezt lehetővé teszik-, **kerékpársávot kell kialakítani,** biztosítva ezzel a KRESZ módosítása által kerékpárosok számára engedélyezett forgalommal szembeni biztonságos haladást.

A város életében - kiterjedéséből és kialakult úthálózatából adódóan- hagyományosan fontos közlekedési eszköz a kerékpár. A kerékpáros közlekedők a folyamatosan növekvő közúti forgalomban fokozott közlekedésbiztonsági kockázatnak vannak kitéve, rengeteg közlekedési konfliktus szenvedői és okozói. A kerékpárosok a városi úthálózat igénybevétele során bár törekednek a nagyforgalmú főútvonalak elkerülésére, ez azonban egyes szakaszokon – pl. a 85-ös – 86-os számú főutak közös szakaszán - ez nem lehetséges.

Az M 85-86-os számú, Csornát elkerülő gyorsforgalmi út 2015 év végén átadásra kerül melynek következtében a jelenleg szinte elviselhetetlen átmenő forgalom nem terheli ekkora mértékben tovább a várost.

A járműforgalom jelentős csökkenése következtében a 85-86-os számú főutak közös szakaszán nem lesz szükség 4 forgalmi sáv fenntartására, a felszabaduló sávok területén kialakítható a jelenleg nagyon hiányzó kelet-nyugati irányú biztonságos kerékpárút, valamint minimális ráfordítással a parkolóhelyek is jelentős számban bővíthetők.

3. A GYALOGUTAK (JÁRDÁK) ASZFALTBURKOLATTAL TÖRTÉNŐ FELÚJÍTÁSA, ÉPÍTÉSE

A gyalogutak (járdák) aszfaltburkolattal történő felújítására, építésére Programot (Ütemtervet) kell készíteni, és a „járda-program” megvalósítását elsősorban a lakosság és a helyi vállalkozók bevonásával kell megvalósítani.

A lakosság bevonására pályázati úton kerülhet sor. A pályázatot Csorna Város Önkormányzatának Gazdasági Bizottsága jóváhagyásával a Csornai Polgármesteri Hivatal Gazdasági Kabinetjének illetékes szakterülete teszi közzé. A pályázat kiírásánál a következő főbb szempontokat kell betartani:

- a) jelentkezéseket azon utcaszakaszok lakói nyújthatnak be, ahol az érintett ingatlanulajdonosok igénylik a járda felújítást/építést, és ennek érdekében anyagi hozzájárulást vállalnak és munkát végeznek.
- b) a lakosság és a vállalkozók bevonásával megvalósítandó járdaépítés/felújítási támogatásnál az önkormányzat a kivitelezési munkák lebonyolításával működik közre, míg a jelentkezőktől anyagi hozzájárulás vállalását várja el az önkormányzati támogatás fejében.
- c) A pályázatokat Csorna Város Önkormányzatának Gazdasági Bizottsága bírálja el, az SZMSZ-ben rögzített átruházott hatáskörében, azzal, hogy a bizottság az önkormányzat tárgyévi költségvetésében e célra meghatározott előirányzat (keretösszeg) terhére a pályázaton kívüli járdaépítésekről is dönthet (pl. nem lakóingatlanok előtti járdaszakaszok esetén).

Fokozott ellenőrzéssel és figyelem-felhívással törekedni kell arra, hogy a lakosság a saját kivitelezésű járdaépítési és felújítási munkákat is a Csornai Polgármesteri Hivatallal egyeztetett és általa engedélyezett módon valósítsa meg.

A gyalogos és kerékpáros átkelőket felül kell vizsgálni, a burkolati jelek megfelelő állapotáról folyamatosan gondoskodni és az előírt megvilágítást biztosítani kell. A balesetmentes gyalogos és kerékpáros közlekedés biztosítása érdekében törekedni kell a hiányzó átkelőhelyek kiépítésére.

4. KÜLTERÜLETI UTAK KARBANTARTÁSA

Az Önkormányzat kezelésében lévő külterületi utak jelentősen leromlott állapota miatt szükséges a megerősítéshez használható alapanyagok racionálisabb felhasználása. A környezetvédelmi előírások betartásával a városi építkezésekből kikerülő bontott beton, aszfalt és kőanyag ledarálásával az előkészített földutakon tartós, jó teherbírású,

minimális költséggel karbantartható réteg építhető. A fenntartási költségek terheinek a külterületi utak használóival való megosztása érdekében szükséges az érdekelt mezőgazdasági termelők bevonása a karbantartás elvégzésére.

Az M85-86-os gyorsforgalmi elkerülő utak építésével kapcsolatosan a beruházás kivitelezője több külterületi útszakasz megerősítését elvégezte. Ezen utakat a kivitelezés befejezését követően újraprofilozva, tömörítve adja át a kivitelező az önkormányzat részére.

Az építkezésből visszabontott másodlagos anyagokat a kivitelező felajánlása alapján Csorna Város Önkormányzata a legrosszabb állapotú útszakaszokba beépíti. E kijelölésre kerülő útszakaszokra az Önkormányzat Gazdasági Bizottsága jogosult javaslatot tenni és a tárgyban döntést hozni.

5. A FORGALOMSZERVEZÉS

Az Önkormányzat jelenleg érvényben lévő Szervezeti és Működési Szabályzata (SZMSZ) szerint a Gazdasági Bizottság a képviselő-testület által a bizottságra átruházott hatáskörében „figyelemmel kíséri a városban a közlekedés helyzetét, a forgalom rendjét, javaslatot tesz a közlekedés fejlesztésére, kezdeményezi a forgalmi rend esetleges változtatását.”

- a) Az önkormányzat tárgyévi költségvetésében az e célra fordítható pénzügyi források és lehetőségek függvényében - az 1. pontban található útfelújításoknál, építéseknel meghatározott koncepció, illetve prioritás szerint - kerüljön sor a forgalomtechnikai eszközök felülvizsgálatára is.
- b) Az SZMSZ-ben rögzített hatáskörében eljárva a Gazdasági Bizottság az útfelújítási, építési feladatokkal egyidejűleg határozza meg a forgalmi rend változtatásához szükséges intézkedéseket, feladatokat az illetékes hatóságokkal történt egyeztetések alapján.
- c) Folyamatosan figyelemmel kell kísérni a forgalomtechnikai eszközök állapotát, meglétét és folyamatosan és haladéktalanul gondoskodni kell azok javításáról, pótlásáról.
- d) A forgalomtechnikai eszközök beszerzéséről és javításáról a Vilmos Park Kft. gondoskodik, amely az elvégzett munkákról minden év október 31-ig köteles beszámolni és a számolóval egyidejűleg a következő évi forgalomtechnikai eszközpótlási és –beszerzési terveiről javaslatot tenni.


Összegzés

A jelen közútfejlesztési koncepcióval 5 éves időtartamra szóló, előre meghatározott ütemben tervezhető közútfelújításokat, építéseket és üzemeltetést kívánunk megalapozni és megvalósítani.

A közútfejlesztési koncepcióban megfogalmazott célkitűzések, felvázolt lehetőségek, megoldási javaslatok abban az esetben jelentenek szolgáltatási színvonal-emelést, ha elfogadásukat követően az önkormányzat éves költségvetésében a közútépítések és felújítások megfelelő prioritást kapnak.

A jelen közútfejlesztési koncepció választási ciklusokon átívelő jelleggel került előkészítésre, azzal a szándékkal, hogy a következő évtizedben kialakítandó közútfejlesztéseket ehhez illeszteni, innen továbbfejleszteni lehessen. A folyamatos tervezés és ütemezett megvalósítás biztosíthatja a város élhetőbbé, szebbé és a közlekedés biztonságosabbá tételét. Mindez pozitív kihatással lehet a város gazdasági életének, idegenforgalmának fejlődésére is. Mindez együttesen emeli e koncepciót a város stratégiai dokumentumai közé.

Csorna, 2015. május 12.


dr. Bónáné dr. Németh Katalin
polgármester

