

BUDAÖRS VÁROS POLGÁRMESTERE
sürgősségi
ELŐTERJESZTÉS

Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testületének 2011. december 15-i ülésén napirendi tűzni és érdemben megtárgyalni javasoljuk az alábbi napirendi pontot: „Javaslat KözOP-5.5.0-09-11 kódszámú pályázaton való indulásra”

Tárgy: Budaörs Város Önkormányzata pályázatának benyújtása a KözOP-5.5.0-09-11 "Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése" című pályázatra

Az előterjesztés tárgyalása a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény (a továbbiakban: Ötv.) 12. § (3) bekezdés és a Budaörs Város Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 36/2010.(XI.12.) ÖKT sz. rendelet (a továbbiakban: SZMSZ) 18. § (1) bekezdése alapján nyílt ülésen történik.

A sürgősség indokolása: A pályázat a város és a környezetében lévő települések érdeke, indokolt az előkészítésről 2011-ben dönteni.

Tisztelt Képviselő-testület!

A Közlekedési Operatív Program keretén belül kiírásra került a "Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése" elnevezésű, KözOP-5.5.0-09-11 kódszámú kiemelt projekt konstrukció.

A konstrukció célja a városok elérhetőségének és átjárhatóságának javítása, a városi közlekedés zsúfoltságának enyhítése, a közlekedésbiztonsági kockázatok csökkentése, a közösségi közlekedés igénybevételének ösztönzése, a városi környezetterhelés (levegő és zajszennyezés) csökkentése. Cél az egyéni közlekedéssel szemben valódi alternatívát nyújtó, gazdasági és környezeti szempontból fenntartható közösségi közlekedés megteremtése.

Budaörs Város Önkormányzata „**Városi és elővárosi közlekedési hálózat fejlesztése és racionalizálása Budaörsön**” címmel pályázatot kíván benyújtani Megvalósíthatósági Tanulmány elkészítésére.

A projekt célja Budaörs városi és elővárosi közlekedési hálózata fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata egy Megvalósíthatóság Tanulmány elkészítésének keretén belül.
A rendszer fő elemei a Budaörs közigazgatási területén áthaladó országos közlekedési viszonylatokat, a település térszerkezeti jellemzőit és fejlesztési elképzeléseit figyelembe vevő intermodális átszálló központ és ahhoz kapcsolódó ráhordó hálózat optimális rendszerének kialakítása. Cél a Budaörsön áthaladó tranzitforgalom enyhítése, ezen keresztül egy tisztább városi környezet megteremtése, olyan elővárosi közlekedési csomópont kialakításával, amely a Budapestre nyugati irányból érkező forgalmat a településen kötött pályára helyezi, így tehermentesíti a belvárost a közúti forgalom alól, továbbá az intermodális csomópont kialakításával az elővárosi vasút kihasználtságának növelése és az elővárosi vasútra ráhordó rendszer szolgáltatási színvonalának emelése.

A Megvalósíthatósági Tanulmányban részletezett módon az esélyegyenlőség elvét is figyelembe véve az országos vasúti és közúti közlekedési viszonylatokon közlekedők valamint a települési lakosok utazási igényeit is kiszolgáló átszálló csomópont kialakítása kerül vizsgálatra, amely magában foglalja alábbi főbb beavatkozási területeket:

- a. Budaörs közlekedési hálózatának fejlesztése annak érdekében, hogy a környező települések fővárosba irányuló forgalmának gyűjtőpontja legyen
- b. kötőtpályás és közúti közlekedés összehangolása különös tekintettel az elővárosi közlekedésre
- c. Budaörsön belüli, a távolsági, valamint a főváros felé irányuló buszos közlekedés racionalizálása, összehangolása
- d. intermodális csomópont kialakítása lehetőségének vizsgálata, amely segítségével kialakításra kerülhet a buszközlekedés vasúti kapcsolata, beleértve a jelenlegi vasúti megállóhelyhez kapcsolódó infrastrukturális fejlesztések (állomási környezet, B+R, P+R fejlesztések, ráhordás rendszerének kialakítása) vizsgálata.
- e. intelligens utas-tájékoztatási rendszer kialakításának lehetőségei vizsgálata
- f. a tisztább városi környezet megteremtése érdekében járműbeszerzések vizsgálata
- g. közép és hosszú távú közlekedésfejlesztési lehetőségek vizsgálata

A Megvalósíthatósági Tanulmány készítésének tervezett időtartama: 2012. március 1. – 2013. október 31.

A projekt előkészítésének költsége összesen 330 000 000. Ft, támogatástartalma 100 % KözOP.

Kérem a Tisztelt Képviselő-testületet arra, hogy ezen előterjesztésben foglaltakat hagyja jóvá és a következő határozati javaslatot fogadja el:

Határozati Javaslat:

Budaörs Város Önkormányzatának Képviselő-testülete **jóváhagyja - az előterjesztés szerinti - a "Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése" című pályázat Közlekedési Operatív Programra történő benyújtását.**

A határozathozatalhoz az SZMSZ 37. § (1) bekezdés alapján **egyszerű többség** szükséges.
A határozathozatal az ÖTV 12. § (6) bekezdése alapján **nyílt szavazással** történik.

Határidő: 2011. december 31

Felelős: Polgármester

Végrehajtást végzi:

Budaörsi Városfejlesztő Kft.

Az előterjesztést készítette/
törvényességi ellenőr:

Látta:

Polgármesteri Kabinet vezetője: Vágó Csaba

Műszaki Ügyosztály:

Dr. Bocsi István jegyző

Budaörs, 2011. december 12.

Wittinghoff Tamás
polgármester

Közlekedés Operatív Program

Kiemelt projekt adatlap

a KÖZOP kiemelt projektcsatorna
felhívásához

Kódszám:

KÖZOP-1.5.0-09-11

„Az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása”

KÖZOP-2.5.0-09-11

„Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása”

KÖZOP-3.5.0-09-11

„Térségi elérhetőség javítása”

KÖZOP-4.5.0-09-11

„Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése”

KÖZOP-5.5.0-09-11

„Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése”



A projektek az Európai Unió támogatásával,
az Európai Regionális Fejlesztési Alap
és a Kohéziós Alap társfinanszírozásával valósulnak meg.

PROJEKT ADATLAP

I. A PROJEKT ÉS PROJEKTGAZDA ADATAI

I.1. A projekt címe és előzménye

A projekt címe (max. 250 karakter)	Városi és elővárosi közlekedési hálózat fejlesztése és racionalizálása Budaörsön
------------------------------------	--

A projekt értékelésre került-e már korábban a kiemelt projektek eljárásrendje keretében (jelölje meg, tegyen X-et)?	
igen	
nem	X

Amennyiben igen, kérjük adja meg az értékelés eredményét és a projekt korábbi regisztrációs számát!

Az értékelés (kormánydöntés) eredménye (jelölje meg, tegyen X-et)?	
Akciótervben nevesített	
Továbbfejlesztésre javasolt	
Akciótervi nevesítésre nem javasolt	

Adja meg a projekt korábbi regisztrációs számát:	
--	--

I.2. A projektgazda

Projektgazda teljes neve:	Budaörs Város Önkormányzata
---------------------------	-----------------------------

Projektgazda azonosítására használt betűszó vagy rövidítés (ha van):	
--	--

A projektgazda címe (székhelye)	
Település:	Budaörs
Kistérség:	Budaörsi
Megye:	Pest
Régió:	Közép-Magyarország
Irányítószám:	2040
Közterület (út, utca, tér, köz, egyéb):	Szabadság út
Házszám:	134.
Honlap cím (ha van):	www.budaors.hu

A szervezet adatai	
Adószám:	15390053-2-13
Bankszámla szám:	11742173-15390053
Statisztikai szám:	15390053-8411-325-13
Cégjegyzék szám vagy egyenértékű hivatalos nyilvántartási szám:	PIR: 730105 ÁHTI: 739692
Alapítás időpontja (éve):	1990.
Minősítési kód:	5 – Nonprofit szervezet államháztartáson belül

Melyik a hatályos TEÁOR szám (jelölje meg, tegyen X-et)?	
2003	
2008	x
Főtevékenység TEÁOR száma és megnevezése:	8411 – Általános Közigazgatás
Fejlesztendő tevékenység TEÁOR száma és megnevezése:	4931 - Tömegközlekedés

Saját tőke (ezer forint)	33 342 832
Teljes munkaidős létszám (fő):	487

ÁFA visszaigénylésére jogosult (jelölje meg, tegyen X-et):	
igen	
nem	x
Projektgazda hivatalos képviselője	
Név:	Wittinghoff Tamás
Beosztás:	polgármester
Telefonszám1:	+36 23 447 817
Telefonszám2:	
Fax:	+36 23 447 819
Email	polgarmester@budaors.hu

Kapcsolattartó, projektmenedzser (ha nem azonos a hivatalos képviselővel)	
Név:	Pálinkás-Nemes Katalin
Beosztás:	szakértő
Telefonszám1:	+36 30 640 3377
Telefonszám2:	
Fax:	
E-mail:	p.nemes.katalin@varosfejlesztas.t-online

A projektgazda jogi formája:	321 – Helyi önkormányzati végrehajtó költségvetési szerv
------------------------------	--

Pályázó ÁFA levonási joga a támogatott projekttel kapcsolatban: Jelölje meg (tegyen "X"-et), hogy az adóügyi helyzettől függően melyik csoportba tartozik (az A – F pontok közül csak egy jelölhető meg)		
A	A Pályázó nem alanya az ÁFA-nak. Az elszámolásnál az ÁFA-val növelt (bruttó) összeg kerül figyelembevételre.	
B	A pályázó az egyszerűsített vállalkozói adóról szóló 2002 évi XLIII. (XI. 15.) törvény hatálya alá tartozik. Az elszámolásnál az ÁFA-val csökkentett (nettó) összeg kerül figyelembevételre.	
C	A pályázó alanya az ÁFA-nak, de a pályázatban megjelölt, támogatásból finanszírozott tevékenységekkel kapcsolatban felmerült költségeire vonatkozóan adólevonási jog nem illeti meg. Az elszámolásnál az ÁFA-val növelt (bruttó) összeg kerül figyelembevételre.	X
D	A Pályázó alanya az ÁFA-nak, a pályázatban megjelölt, támogatásból finanszírozott tevékenységekkel kapcsolatban felmerült költségeire vonatkozóan adólevonási jog illeti meg. Az elszámolásnál az ÁFA nélküli (nettó) összeg kerül figyelembevételre.	
E	A pályázó alanya az ÁFA-nak, a pályázatban megjelölt, támogatásból finanszírozott tevékenységekkel kapcsolatban felmerült költségeire vonatkozóan tételes elkülönítéssel állapítja meg a levonható és a le nem vonható ÁFA összegét. Az elszámolásnál az ÁFA nélküli (nettó) összeg kerül figyelembevételre.	
F	A pályázó alanya az ÁFA-nak, a pályázatban megjelölt, támogatásból finanszírozott tevékenységekkel kapcsolatban felmerült költségeire vonatkozóan arányosítással állapítja meg a levonható és a le nem vonható ÁFA összegét. Az elszámolásnál az arányosítás számítását mellékelni kell. A költségek ebben az esetben az arányosítással korrigált értékben vehetők figyelembe.	

I.3. Partnerek

A projekt megvalósításában részt vesznek-e partnerek (jelölje meg, tegyen X-et)?	
igen	
nem	X

Amennyiben igen, kérjük, mutassa be a „Partnerek” táblázatban (a táblázat a partnerek számától függően bővíthető)!

Partnerek:

Partner sorszáma	
Partner neve	
Projekt státusza (jelölje meg, tegyen X-et!)	
Támogatásban nem részesülő partner	
Támogatásban részesülő (konzorciumi) partner	
Partner gazdálkodási / jogi formakódja:	
Partner adószáma:	
Igényelt támogatás/ Önerő:	
Az igényelt támogatás összege (ezer Ft):	
Biztosít-e önerőt? (jelölje meg, tegyen X-et!)	
Igen	
Nem	

Ha igen, akkor a biztosított önerő összege (ezer Ft)	
Partner adószáma	
Főtevékenység és fejlesztendő tevékenység:	
Melyik a hatályos TEÁOR szám? (jelölje meg, tegyen X-et!)	
2003	
2008	
Főtevékenység TEÁOR száma és megnevezése	
Fejlesztendő tevékenység TEÁOR száma és megnevezése	

II. A PROJEKT RÉSZLETES BEMUTATÁSA

II.1. A projekt műszaki tartalma, a tervezett fejlesztés outputjainak, eredményeinek rövid leírása (maximum 2000 karakter)

A projekt célja Budaörs városi és elővárosi közlekedési hálózata fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata egy Megvalósíthatóság Tanulmány elkészítésének keretén belül.

A rendszer fő elemei a Budaörs közigazgatási területén áthaladó országos közlekedési viszonylatokat, a település térszerkezeti jellemzőit és fejlesztési elképzeléseit figyelembe vevő intermodális átszálló központ és ahhoz kapcsolódó ráhordó hálózat optimális rendszerének kialakítása. Cél a Budaörsön áthaladó tranzitforgalom enyhítése, ezen keresztül egy tisztább városi környezet megteremtése, olyan elővárosi közlekedési csomópont kialakításával, amely a Budapestre nyugati irányból érkező forgalmat a településen kötött pályára helyezi, így tehermentesíti a belvárost a közúti forgalom alól, továbbá az intermodális csomópont kialakításával az elővárosi vasút kihasználtságának növelése és az elővárosi vasútra ráhordó rendszer szolgáltatási színvonalának emelése.

Jelen projektjavaslat a kiemelt projekt javaslat szakmai előkészítéséhez és a műszaki tartalom megalapozásához kapcsolódó Megvalósíthatósági Tanulmány készítésére vonatkozik. A tanulmány készítésének célja a fejlesztési tervek megalapozása, egységes stratégiába foglalása, a célok elérésének érdekében a legmegfelelőbb megoldás kiválasztása, annak részletes kidolgozása és a megvalósítási terv előkészítése. A tanulmányban részletesen vizsgálatra kerülnek a megvalósítás lehetséges helyszínei, a lehetséges műszaki változatok és pénzügyi alternatívák.

A Megvalósíthatósági Tanulmányban részletezett módon az esélyegyenlőség elvét is figyelembe véve az országos vasúti és közúti közlekedési viszonylatokon közlekedők valamint a települési lakosok utazási igényeit is kiszolgáló átszálló csomópont kialakítása kerül vizsgálatra, amely magában foglalja alábbi főbb beavatkozási területek:

- Budaörs közlekedési hálózatának fejlesztése annak érdekében, hogy a környező települések fővárosba irányuló forgalmának gyűjtőpontja legyen
- kötőtpályás és közúti közlekedés összehangolása különös tekintettel az elővárosi közlekedésre
- Budaörsön belüli, a távolsági, valamint a főváros felé irányuló buszos közlekedés racionalizálása, összehangolása
- intermodális csomópont kialakítása lehetőségének vizsgálata, amely segítségével a kialakításra kerülhet a buszközlekedés vasúti kapcsolata, beleértve a jelenlegi vasúti megállóhelyhez kapcsolódó infrastrukturális fejlesztéseket (állomási környezet, B+R, P+R fejlesztések, ráhordás rendszerének kialakítása) vizsgálata.
- intelligens utas-tájékoztatási rendszer kialakításának lehetőségei

- f. a tisztább városi környezet megteremtése érdekében járműbeszerzés vizsgálata
- g. közép és hosszú távú közlekedésfejlesztési lehetőségek vizsgálata

II.2. A projekt háttere és indokoltsága (maximum 2000 karakter)

Budaörs a főváros nyugati agglomerációjában elterülő Zsámbéki-medence központi szerepét betöltő város, amelyre fokozatosan jellemző a főbb országos közlekedési sávok mentén kialakuló nagy kiterjedésű kereskedelmi és logisztikai területek létrejötte. Ebből adódóan a Budaörs népsűrűsége és a népesség növekedése jelentősen meghaladja az agglomeráció környező településeinek tapasztalt arányokat. Budaörs demográfiai szempontból hazánk egyik legdinamikusabban fejlődő városa, a térségben a személygépkocsi ellátottság az országos átlagnál jóval magasabb. A település közlekedési helyzetére jellemző a hagyományos előváros- Budapest ingázási irány, de a környékbeli nagy volumenű beruházásokra tekintettel növekvő arányt képvisel a keresztirányú közlekedés az agglomerációs települések között, illetve növekszik a Budapestről a térségbe ingázók száma is.

A térség közúthálózati szempontból jól ellátott (M1-M7 Budapest bevezető szakaszai, 1. sz. főút, 8105 sz., 81101 sz. főút), jellemzően Budapest irányultságú, azonban a haránt irányú közúti kapcsolatok hiányosak. A települést hatalmas tranzitforgalom is terheli, a belvároson áthalad az 1. sz. főút, így gondot jelent az átmenő forgalom a településen.

Budaörsöt az 1. sz. Budapest – Hegyeshalom nemzetközi kétvágányú, villamosított fővonal érinti. Az 1. sz. vasútvonal infrastruktúrája korszerű, a vonalon korszerű elővárosi szerelvények közlekednek. A budaörsi vasútállomás elhelyezkedése azonban kedvezőtlen a település központi részeitől távoli külső, rosszul megközelíthető helyen fekszik, a vasútállomást a belvárosi résztől elválasztja az M1-M7 autópályák közös bevezető szakasza. Az állomás állapota nem kielégítő, szolgáltatásai teljes felújítást, átépítést igényelnek, az intermodális csomóponti követelményeknek nem felel meg.

A térséget a Volánbusz járatai mellett a BKV elővárosi járatai (40, 40E, 240, 240E,) kapcsolják be az elővárosi közlekedésbe, ezek mellett a BKV haránt irányú járatokat is közlekedtet, valamint helyi szolgáltató is üzemeltet autóbuszjáratokat, amelyek az átszállási kapcsolatokat jelenleg az 1. sz. főúton oldják meg. A három szolgáltató egymás mellett és egymástól függetlenül végzi a település buszközlekedésének ellátását, a jelenlegi menetrendi struktúra nem összehangolt, a vonalakon nincs ütemes menetrend, hiányoznak a potenciális átszállási pontok. A járatok alapvetően a Budapestre való eljutást szolgálják, az autóbuszról vasútra való átszállás nem biztosított, a jelenlegi autóbusz viszonylatok nem szolgálják az elővárosi vasútra ráhordást.

A fővárosba vezető közúti infrastruktúra jelentősebb kapacitásnövelése nem lehetséges, a térség távlati közlekedési igényeit a közúthálózat nem lesz képes kielégíteni, már most is jellemzőek a Budapestre vezető utakon rendszeresen jelentkező torlódások és zsúfolt autóbuszjáratok. A növekvő mobilitási igények kielégítése a 1. sz. Budapest – Hegyeshalom vasútvonal kihasználtságának növelésével lehetséges. Az elővárosi vasúti közlekedés előnyeit azonban csak akkor lehet kihasználni, ha egy integrált, jól megközelíthető, kényelmes és gyors átszállást lehetővé tevő ráhordó rendszer is kialakul. A projekt célja a vasúti infrastruktúra kihasználásának javításával a település lakosainak és a településen

jelenleg áthaladók közlekedési igényeinek magasabb szintű kiszolgálása.

II.3. A projekt megvalósulásának helyszínei:

Milyen legkisebb területi szinten értelmezhető a projekt fizikai megvalósítása (jelölje meg, tegyen X-et):	
települési	X
kistérségi	
megyei	
regionális	
országos	
A projekt megvalósulásának helyszíne:	
Régió:	
Megye:	
Kistérség:	
Település:	
Irányítószám:	
Közterület (út, utca, tér, köz, egyéb)	
Házszám:	
Helyrajzi szám:	
Útszám:	
Szelvényszám:	
Megjegyzés:	

II.4. A projekt területi hatása (jelölje meg, tegyen X-et):

települési	
kistérségi	
megyei	
regionális	X
országos	

II.5. A projekt tulajdonviszonyai

A tervezett projektterület(ek) tulajdonviszonyainak bemutatása (maximum 1500 karakter)

A projektterület végleges kijelölésére a Megvalósíthatósági Tanulmány megállapításai alapján kerül sor. A lehetséges potenciálisan érintett projektterületek tulajdonviszonyai alapján a vasúti pálya, vasúti állomás állomási infrastruktúra berendezései a MÁV Zrt. vagyonkezelésében vannak, a tervezett közlekedési fejlesztési területek valamint a jelenlegi vasúti állomás környéki közterületek döntően Budaörs Város Önkormányzata tulajdonában vannak, de érinthet a fejlesztés magántulajdonban lévő területeket is.

A projekt által esetlegesen érintett más tulajdoni elemek (pl. szellemi termékek) tulajdonviszonyainak bemutatása (maximum 1000 karakter)

Az elkészítendő megvalósíthatósági tanulmány figyelembe veszi a települést érintő egyéb közlekedésfejlesztési stratégiák (Budaörs kistérség területfejlesztési koncepciója, Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési terve, S-BAHN stratégia,) hosszú távú fejlesztési elképzeléseit. A megvalósíthatósági tanulmányban foglaltak a kapcsolódó egyéb fejlesztési elképzelések, tanulmányok tulajdonviszonyait, illetve egyéb szellemi termékekre vonatkozó jogokat nem érintenek.

A projekthez kapcsolódó tulajdonviszonyok tekintetében vannak-e még nyitott kérdések(jelölje meg, tegyen X-et)?

igen	X
nem	

Kérem, fejtse ki, hogy a tulajdonviszonyok tekintetében milyen nyitott kérdések vannak! (maximum 1000 karakter)

A tulajdonviszonyok végleges rendezése a részletes megvalósíthatósági tanulmány megállapításai alapján, a pontos projekthelyszínek ismeretében válik lehetővé. A tulajdonviszonyok végleges rendezése a Megvalósíthatósági Tanulmányt követő előkészítési projekt keretében történik.

III. A PROJEKT CÉLJAI, VÁRT EREDMÉNYE, HATÁSA

III.1. A projekt célja és célcsoportjai (maximum 1500 karakter):

A projekt célja Budaörs városi és elővárosi közlekedési hálózata fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata, a projekt előkészítését megalapozó MT készítése, amelynek feladata a fejlesztési tervek megalapozása, egységes stratégiába foglalása, a célok elérésének érdekében a legmegfelelőbb megoldás kiválasztása, annak részletes kidolgozása és a megvalósítási terv előkészítése. A tanulmányban részletes vizsgálatra kerülnek a megvalósítás lehetséges helyszínei, a műszaki változatok, a megvalósítás ütemezése a pénzügyi alternatívák és a finanszírozás módja.

A projekt a vasút vonzerejének növelését kívánja szolgálni, valamint az állomások és megállóhelyek megközelítésének fejlesztését célozza. A hosszú távú cél a közösségi közlekedési hálózat fenntartható, versenyképes fejlesztése, mely mindenki számára biztosítja a környezetbarát, gyors és biztonságos közlekedést.

A projekt célcsoportja Budaörs lakossága, Budaörs vonzáskörzetében élők, Budapest nyugati agglomerációjában illetve azon túlról Budapestre és vissza ingázó és a településen áthaladó, utazók, valamint az M1-M7 bevezető szakaszát, az 1. sz. főutat, Budaörs helyközi vonatkozású útjait valamint 1. sz. Budapest- Hegyeshalom vasútvonalat használó valamennyi utazó.

A fejlesztési elképzelés - amennyiben csökken az M1-M7-es bevezető szakaszára nehezedő zsúfoltság - közvetetten érinti Budapest XI. és XII. kerületében élőket, továbbá Budaörs Zsámbéki-medencében elfoglalt központi elhelyezkedése miatt Törökbálint, Érd, Biatorbágy és Herceghalom lakosait is.

III.2. A projekt várható eredményeinek bemutatása (maximum 1500 karakter):

A projekt eredményeként egy megvalósíthatósági tanulmány készül, amely megalapozza Budaörs városi és elővárosi közlekedési hálózata fejlesztési lehetőségeit. A MT tartalmazza a térség jelenlegi közlekedési helyzetének elemzését a problémák bemutatását, meghatározza a problémák megoldásának lehetséges változatait, javaslatot tesz az optimális fejlesztési változatra, meghatározza annak részletes műszaki tartalmát, elvárt hatásait, a projekt létesítésének költségeit valamint a CBA-ban bemutatja a projekt támogathatóságát és fenntarthatóságát illetve társadalmi hasznosságát.

A projekt eredményeként az elővárosi vasút kihasználása növekszik, kiszolgálva a térség növekvő közlekedési igényeit és ezzel egyidejűleg csökken a fővárosba irányuló személygépkocsi forgalom és a településen átmenő tranzit forgalom. A településen a közösségi közlekedés komfortfokozata javul, megvalósulnak a térségen belüli hiányzó közlekedési viszonylatok alapfeltételei, megvalósul az egyes közlekedési módok közötti harmonizáció és ütemezettség. A közösségi közlekedés egyre nagyobb utazóközönséget szállít, tehermentesítve az egyéni közlekedéssel túlterhelt közúthálózatot.

Az elővárosi vasúti közlekedés részarányának növelése a Budaörsön kialakítandó intermodális közlekedési csomópont által Budapest és a budaörsi kistérség településeinek alapvető, közös érdeke, ami által csökken a légszennyezettség, a közúti baleseti veszély és a megvalósított fejlesztések által csökken az eljutási idő is.

III.3. Mi indokolja a projekt egyedi, nem pályázatos formában történő megvalósítását (maximum 500 karakter):

A projekt átstrukturálja Budaörs, és a kistérség egész közlekedési rendszerét. A projekt megvalósítása kizárólag a fejlesztésben érintett partnerekkel való együttműködésben (MÁV Zrt, NIF Zrt. BKK, Volán) illetve az állam támogatásával lehetséges, ezért a megye, a régió valamint a kormányzati szervek egyetértése és támogatása is szükséges a megvalósításhoz. A projekt illeszkedik a KÖZOP 5. prioritás azon célkitűzéshez, amely a közösségi közlekedés előnyben részesítését célozza meg az egyéni közlekedéssel szemben.

III.4. A projekt hosszú távú, átfogó hatásainak és horizontális politikákhoz történő kapcsolódásainak bemutatása.

Miként járul hozzá a projekt az ország versenyképességének javításához? (maximum 1000 karakter):

Egy intermodális közlekedési csomópont megvalósításával a Budapestre bevezető utak forgalmának csökkenése, a forgalom csökkenéssel pedig a baleseti statisztikák és a környezeti terhelés javulása prognosztizálható. A csomópont illetve a kapcsolódó fejlesztések megvalósításának elsődlegesen elvárt eredménye az utazási időmegtakarítás, ami javítja a térségi elérhetőséget, hozzájárul a településen és környezetében működő vállalkozások versenyképességének növeléséhez, ami közvetve javítja az ország versenyképességét is.

Miként járul hozzá a projekt a foglalkoztatás bővítéséhez? (maximum 1000 karakter):

A foglalkoztatás szempontjából jellemző, hogy a budaörsi lakosság és a kistérség aktív népessége jelentős munkavégzéssel összefüggő mobilitási hajlamról tesz tanúbizonyságot. A munkavállalók jelentős része ingázik, az melynek célpontja Budapest, de jelenetős nagyságrendet takar a fővárosból, illetve a környező kistérségekből a Budaörsi kistérségbe ingázók aránya is. Az intermodális közlekedési csomópont kialakítása valamint az elővárosi vasút kihasználtságának javítása közvetlenül hozzájárul ahhoz, hogy a térségben élők mobilitása tovább nőjön, illetve a település közlekedési szempontból eddig rosszul megközelíthető területei csökkenjenek, növelve a térségi elérhetőséget és ezen a területen élők mobilitását, valamint az utazások során időmegtakarítás keletkezzen. A mobilitás és az elérhetőség növekedése közvetlenül hozzájárul ahhoz, hogy növekedjen a foglalkoztatás és a térségben új munkahelyek jöjjenek létre. Mindezek mellett az intermodális csomópont kialakítása várhatóan a csomópont környezetébe települő vállalkozások miatt maga is közvetlen munkahelyteremtő hatással bír.

Milyen hatást gyakorol a projekt az esélyegyenlőségi célcsoportok helyzetére? (maximum 1000 karakter):

Az intermodális közlekedési csomópont megvalósításának előkészítésekor a projekt részét képezi az esélyegyenlőségi szempontok figyelembe vétele és megtervezése is, vagyis a közlekedésbiztonsági szempontok, az akadálymentes elérhetőség biztosítása, valamint a fogyatékkal élők speciális igényeinek figyelembe vétele az utazási körülmények kialakításánál. A tervezett akadálymentesítési és esélyegyenlőségi intézkedések javítják a hátrányos helyzetű célcsoportok utazási körülményeit és hozzájárulnak mobilitásuk és életminőségük javításához. Az akadálymentes közlekedési feltételek lehetővé teszik, hogy a mozgáskorlátozottak és egyéb hátrányos helyzetű csoportok is nagyobb számban vegyék igénybe a közösségi közlekedési szolgáltatásokat, ezáltal egyre nagyobb

számban elérhetővé váljanak számukra is a munkahely és a közösségi intézmények.

Miként járul hozzá a projekt a környezeti, gazdasági, társadalmi fenntarthatósághoz? (maximum 1000 karakter):

A projekt környezeti, gazdasági, társadalmi hatásait az elkészítendő Megvalósíthatósági Tanulmány hivatott elemezni és alátámasztani. A Megvalósíthatósági Tanulmányban a projekt gazdasági-pénzügyi fenntarthatóságára is készül elemzés és a lehetséges projektváltozatok közül a fenntarthatósági kritériumnak is megfelelő változat lesz megvalósításra javasolva. Az előzetes döntés-előkészítő tanulmányok alapján, a becsült társadalmi hasznok a projekt társadalmi hasznosságát mindenképpen alátámasztják. Ilyen hasznok a várható utazási idő-megtakarítás, a baleseti kockázatok csökkenése, az autóhasználat csökkenéséből adódó környezeti terhelés csökkenése. A társadalmi hasznokhoz hozzájárulnak továbbá a projektnak az esélyegyenlőség biztosítását célzó tervezett intézkedései is.

Miként járul hozzá a projekt az országon belüli terület társadalmi – gazdasági különbségek kiegyenlítéséhez? (maximum 1000 karakter):

A projekt hozzájárul Budaörs Város IVS-ben is megfogalmazott azon a célkitűzés megvalósításához, mely szerint a város célja a gazdaság, a társadalom és a helyi infrastrukturális és természeti környezet élhető egyensúlyának megteremtése, fenntartása, ezen belül az életminőség javítása, az infrastrukturális fejlesztések, az intenzív gazdaságfejlesztés együttes, összehangolt és egymást erősítő fejlesztése. A Budaörsi kistérség földrajzi helyzeténél fogva a legfontosabb életminőséget befolyásoló tényezője az autópályák, vasúti fővonal, és főváros szomszédsága. Az M1-M7-M0 gyorsforgalmi utak az eddigi tapasztalatok szerint számos előnyt jelentenek a térség egésze számára, ugyanakkor a hátrányai is túlmutatnak a település hatáskörén és egész Budapest nyugati agglomerációját érintik. A tervezett projekt stratégiai jellegénél fogva elősegíti az agglomeráció településeinek felzárkózását a magasabb gazdasági potenciált jelentő jelenleg gazdaságilag fejlettebb, kedvezőbb térségi elérhetőséggel rendelkező területekhez azáltal, hogy növeli a térségben élők mobilitását és eddig nehezen megközelíthető, a tömegközlekedéssel rosszul lefedett területek számára teszi lehetővé a közösségi közlekedési lehetőségek kihasználását.

IV. A PROJEKT KONTEXTUSA, ILLESZKEDÉSE, KAPCSOLÓDÁSAICÉLJAI, VÁRT EREDMÉNYE, HATÁSA

IV.1. A projekt illeszkedése a KÖZOP rendszerbe

Operatív Program megnevezése:	Közlekedési Operatív Program (KÖZOP)
OP prioritás tengelyének megnevezése:	5.- Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése
Akcióterv konstrukció megnevezése:	KÖZOP-5.5.0-09-11
Akcióterv komponens megnevezése:	Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése

Mutassa be, hogy a kijelölt konstrukcióhoz, komponenshez, hogyan illeszkedik a projekt (maximum 500 karakter):

A projektjavaslat illeszkedik a KÖZOP 5. prioritási tengely céljaihoz, tekintettel arra, hogy a projekt az a közösségi közlekedés előnyben részesítését segíti elő az egyéni közlekedéssel szemben az elővárosi vasút kihasználtságának növelését és az intermodális csomópont kialakítását célzó intézkedésekkel.

A projekt továbbá illeszkedik a KÖZOP átfogó céljaihoz is, amely az elérhetőség javításában, a versenyképesség növelésében és a társadalmi-területi kohéziót segítő közlekedésfejlesztésekben nyilvánul meg.

A projektben olyan stratégiai feladatok meghatározása történik, amelyek a gyorsforgalmi utak, a vasúti fővonal, az országos közlekedési csomóponti szerepkör vélt és valós hátrányainak kiküszöbölésére, előnyeinek felerősítésére irányulnak. Ez elsősorban a mobilitást, az ingázó forgalom magasabb színvonalú kiszolgálását, a települések tranzitforgalmának csökkentését, a kistérség belső kohézióját erősítő haránt irányú kapcsolatrendszer fejlesztését, a nagy forgalmi terheléshez igazodóan a közlekedésbiztonság fokozását, valamint a környezeti terhelés csökkentését célozza.

IV.2. A projekt részét képezi-e valamelyik zászlóshajó programnak vagy más komplex programnak (jelölje meg, tegyen X-et)?

igen	
nem	X

Amennyiben igen, kérjük, adja meg a program nevét!

--

IV.3. A projekt kapcsolódása más kiemelt vagy egyéb EU-s forrásból megvalósuló projekthez

Vannak-e olyan kapcsolódó kiemelt projektek, vagy egyéb EU-s forrásból megvalósuló projektek, amelyekkel együtt egy komplex, együtt kezelendő projektcsomagot alkot a javaslat (jelölje meg, tegyen X-et)??

igen	
nem	X

Ha igen, akkor kérjük, a "Kapcsolódó Projektek" táblázatban adja meg a kapcsolódó projekteket (a táblázat a projektek számától függően bővíthető)!

Kapcsolódó Projektek:

OP:	
Prioritás:	

Akcióterv konstrukció:	
Akcióterv komponens:	
Kapcsolódó projekt neve:	
Kapcsolódó projekt regisztrációs száma (amennyiben értelmezhető):	
Projekt státusza (jelölje meg, tegyen X-et!):	
Akciótervben nevesített	
Akciótervi nevesítésre nem javasolt	
Továbbfejlesztésre javasolt	
Új projekt	
Projekt összköltsége (Ft):	
Hogyan kapcsolódik?	

IV.4. A projekt nevesítésre került-e kormányhatározatban és jogszabályban(jelölje meg, tegyen X-et)?

igen	
nem	X

Amennyiben igen, adja meg a kormányhatározat(ok) vagy jogszabály(ok) számát és címét!

--

V. A PROJEKT ÜTEMTERVE

V.1. A projekt átfutási ideje

A projektmegvalósítás kezdetének tervezett időpontja:	2012 év 03 hó 01 nap
A projektmegvalósítás befejezésének tervezett időpontja:	2013 év 10 hó 31 nap

V.2. A projekt megvalósításának mérföldkövei

Mérföldkő időpontja:	2012. március 30.
A mérföldkő bemutatása, rövid tartalma, az elért fontosabb részeredmények: közbeszerzési tanácsadó megbízása	

Mérföldkő időpontja:	2012. október 31.
A mérföldkő bemutatása, rövid tartalma, az elért fontosabb részeredmények: A Megvalósíthatósági Tanulmány készítésére kiírt közbeszerzési eljárás eredményeképpen szerződéskötés a nyertes vállalkozóval	

Mérföldkő időpontja:	2013. október 31.
A mérföldkő bemutatása, rövid tartalma, az elért fontosabb részeredmények: A Megvalósíthatósági Tanulmány elkészítése.	

Mérföldkő időpontja:	
A mérföldkő bemutatása, rövid tartalma, az elért fontosabb részeredmények:	

Mérföldkő időpontja:	
A mérföldkő bemutatása, rövid tartalma, az elért fontosabb részeredmények:	

(a táblázat a mérföldkövek számától függően bővíthető!)

V.3. A projekt indításához, valamint a folyamatos munkavégzéshez szükséges engedélyek és tervek hiánytalanul rendelkezésre állnak-e (jelölje meg, tegyen X-et)?

igen	
nem	X

A projekt megvalósításához szükséges engedélyek, tervek milyen fázisban állnak (maximum 500 karakter)?

Jelen pályázat Megvalósíthatósági Tanulmány készítésére irányul. A projekt megvalósításához szükséges tervek a Megvalósíthatósági Tanulmány eredményét figyelembe véve készülnek, az engedélyeket ezt követően lehet megkérni.

V.4. Ha a projekt megvalósítása már megkezdődött, írja le a munka jelenlegi állását (maximum 500 karakter)

A projekt megvalósítása nem kezdődött meg.

VI. A PROJEKT KÖLTSÉGVETÉSE

VI.1. A projekt elszámolható költségei éves bontásban (2007-2015). Az összegeket kérjük EZER FORINT-ban megadni!

2007

Költségfajta megnevezése	Nettó	ÁFA	Bruttó
Projektmenedzsment (bérek, bérjellegű költségek, megbízási díjak, járulékok)			
Más emberi erőforrásokkal kapcsolatos projektköltségek (bérek, bérjellegű költségek, megbízási díjak)			
A projekt célcsoportja számára biztosított támogatások (pl. útiköltség)			
Építés			
Eszközbeszerzés			
Szakmai szolgáltatások igénybevétele (pl. tájékoztatás, könyvvizsgálat, műszaki ellenőr)			
Adminisztratív költségek			
Földvásárlás			
Egyéb költségfajták (ha van, adja meg a megnevezést és az összeget):			
ÖSSZESEN:			

2008

Költségfajta megnevezése	Nettó	ÁFA	Bruttó
Projektmenedzsment (bérek, bérjellegű költségek, megbízási díjak, járulékok)			
Más emberi erőforrásokkal kapcsolatos projektköltségek (bérek, bérjellegű költségek, megbízási díjak)			
A projekt célcsoportja számára biztosított támogatások (pl. útiköltség)			
Építés			
Eszközbeszerzés			
Szakmai szolgáltatások igénybevétele (pl. tájékoztatás, könyvvizsgálat, műszaki ellenőr)			
Adminisztratív költségek			
Földvásárlás			
Egyéb költségfajta (ha van, adja meg a megnevezést és az összeget):			
ÖSSZESEN:			

2009

Költségfajta megnevezése	Nettó	ÁFA	Bruttó
Projektmenedzsment (bérek, bérjellegű költségek, megbízási díjak, járulékok)			
Más emberi erőforrásokkal kapcsolatos projektköltségek (bérek, bérjellegű költségek, megbízási díjak)			
A projekt célcsoportja számára biztosított támogatások (pl. útiköltség)			
Építés			
Eszközbeszerzés			
Szakmai szolgáltatások igénybevétele (pl. tájékoztatás, könyvvizsgálat, műszaki ellenőr)			
Adminisztratív költségek			
Földvásárlás			
Egyéb költségfajta (ha van, adja meg a megnevezést és az összeget):			
ÖSSZESEN:			

2010

Költségfajta megnevezése	Nettó	ÁFA	Bruttó
Projektmenedzsment (bérek, bérjellegű költségek, megbízási díjak, járulékok)			
Más emberi erőforrásokkal kapcsolatos projektköltségek (bérek, bérjellegű költségek, megbízási díjak)			
A projekt célcsoportja számára biztosított			

támogatások (pl. útiköltség)			
Építés			
Eszközbeszerzés			
Szakmai szolgáltatások igénybevétele (pl. tájékoztatás, könyvvizsgálat, műszaki ellenőr)			
Adminisztratív költségek			
Földvásárlás			
Egyéb költségfajták (ha van, adja meg a megnevezést és az összeget):			
ÖSSZESEN:			

2011

Költségfajták megnevezése	Nettó	ÁFA	Bruttó
Projektmenedzsment (bérek, bérjellegű költségek, megbízási díjak, járulékok)			
Más emberi erőforrásokkal kapcsolatos projektköltségek (bérek, bérjellegű költségek, megbízási díjak)			
A projekt célcsoportja számára biztosított támogatások (pl. útiköltség)			
Építés			
Eszközbeszerzés			
Szakmai szolgáltatások igénybevétele (pl. tájékoztatás, könyvvizsgálat, műszaki ellenőr)			
Adminisztratív költségek			
Földvásárlás			
Egyéb költségfajták (ha van, adja meg a megnevezést és az összeget):			
ÖSSZESEN:			

2012

Költségfajták megnevezése	Nettó	ÁFA	Bruttó
Projektmenedzsment (bérek, bérjellegű költségek, megbízási díjak, járulékok)	7 200	1 800	9 000
Más emberi erőforrásokkal kapcsolatos projektköltségek (bérek, bérjellegű költségek, megbízási díjak)			
A projekt célcsoportja számára biztosított támogatások (pl. útiköltség)			
Építés			
Eszközbeszerzés			
Szakmai szolgáltatások igénybevétele (pl. tájékoztatás, könyvvizsgálat, műszaki ellenőr)			
Adminisztratív költségek			
Földvásárlás			

Egyéb költségfajták (ha van, adja meg a megnevezést és az összeget):			
Közbeszerzési eljárás költsége	15 000	3 750	18 750
Megvalósíthatósági Tanulmány	100 000	25 000	125 000
ÖSSZESEN:	122 200	30 550	152 750

2013

Költségfajták megnevezése	Nettó	ÁFA	Bruttó
Projektmenedzsment (bérek, bérjellegű költségek, megbízási díjak, járulékok)	8 640	2 160	10 800
Más emberi erőforrásokkal kapcsolatos projektköltségek (bérek, bérjellegű költségek, megbízási díjak)			
A projekt célcsoportja számára biztosított támogatások (pl. útiköltség)			
Építés			
Eszközbeszerzés			
Szakmai szolgáltatások igénybevétele (pl. tájékoztatás, könyvvizsgálat, műszaki ellenőr)			
Adminisztratív költségek			
Földvásárlás			
Egyéb költségfajták (ha van, adja meg a megnevezést és az összeget):			
Közbeszerzési eljárás költsége	0	0	0
Megvalósíthatósági Tanulmány	133 160	33 290	166 450
ÖSSZESEN:	141 800	35 450	177 250

2014

Költségfajták megnevezése	Nettó	ÁFA	Bruttó
Projektmenedzsment (bérek, bérjellegű költségek, megbízási díjak, járulékok)			
Más emberi erőforrásokkal kapcsolatos projektköltségek (bérek, bérjellegű költségek, megbízási díjak)			
A projekt célcsoportja számára biztosított támogatások (pl. útiköltség)			
Építés			
Eszközbeszerzés			
Szakmai szolgáltatások igénybevétele (pl. tájékoztatás, könyvvizsgálat, műszaki ellenőr)			
Adminisztratív költségek			
Földvásárlás			
Egyéb költségfajták (ha van, adja meg a megnevezést és az összeget):			
ÖSSZESEN:			

2015

Költségfajta megnevezése	Nettó	ÁFA	Bruttó
Projektmenedzsment (bérek, bérjellegű költségek, megbízási díjak, járulékok)			
Más emberi erőforrásokkal kapcsolatos projektköltségek (bérek, bérjellegű költségek, megbízási díjak)			
A projekt célcsoportja számára biztosított támogatások (pl. útiköltség)			
Építés			
Eszközbeszerzés			
Szakmai szolgáltatások igénybevétele (pl. tájékoztatás, könyvvizsgálat, műszaki ellenőr)			
Adminisztratív költségek			
Földvásárlás			
Egyéb költségfajta (ha van, adja meg a megnevezést és az összeget):			
ÖSSZESEN:			

ÖSSZESEN

Költségfajta megnevezése	Nettó	ÁFA	Bruttó
Projektmenedzsment (bérek, bérjellegű költségek, megbízási díjak, járulékok)	15 840	3 960	19 800
Más emberi erőforrásokkal kapcsolatos projektköltségek (bérek, bérjellegű költségek, megbízási díjak)			
A projekt célcsoportja számára biztosított támogatások (pl. útiköltség)			
Építés			
Eszközbeszerzés			
Szakmai szolgáltatások igénybevétele (pl. tájékoztatás, könyvvizsgálat, műszaki ellenőr)			
Adminisztratív költségek			
Földvásárlás			
Egyéb költségfajta (ha van, adja meg a megnevezést és az összeget):			
Közbeszerzési eljárás költsége	15 000	3 750	18 750
Megvalósíthatósági Tanulmány	233 160	58 290	291 450
ÖSSZESEN:	264 000	66 000	330 000

VI.2. A projekt tervezett finanszírozási forrásai (2007-2015). Az összegeket kérjük EZER FORINT-ban megadni!

2007

Forrás megnevezése	Nettó	ÁFA	Bruttó	%
I. saját forrás				
I/1. a támogatást igénylő hozzájárulása				
I/2. partnerek hozzájárulása				
I/3. bankhitel				
II. egyéb támogatás: ...				
III. a támogatási konstrukció keretében igényelt támogatás				
Összesen				100%

2008

Forrás megnevezése	Nettó	ÁFA	Bruttó	%
I. saját forrás				
I/1. a támogatást igénylő hozzájárulása				
I/2. partnerek hozzájárulása				
I/3. bankhitel				
II. egyéb támogatás: ...				
III. a támogatási konstrukció keretében igényelt támogatás				
Összesen				100%

2009

Forrás megnevezése	Nettó	ÁFA	Bruttó	%
I. saját forrás				
I/1. a támogatást igénylő hozzájárulása				
I/2. partnerek hozzájárulása				
I/3. bankhitel				
II. egyéb támogatás: ...				
III. a támogatási konstrukció keretében igényelt támogatás				
Összesen				100%

2010

Forrás megnevezése	Nettó	ÁFA	Bruttó	%
I. saját forrás				
I/1. a támogatást igénylő hozzájárulása				
I/2. partnerek hozzájárulása				
I/3. bankhitel				
II. egyéb támogatás: ...				
III. a támogatási konstrukció keretében igényelt támogatás				
Összesen				100%

2011

Forrás megnevezése	Nettó	ÁFA	Bruttó	%
I. saját forrás				
I/1. a támogatást igénylő hozzájárulása				
I/2. partnerek hozzájárulása				
I/3. bankhitel				
II. egyéb támogatás: ...				
III. a támogatási konstrukció keretében igényelt támogatás				
Összesen				100%

2012

Forrás megnevezése	Nettó	ÁFA	Bruttó	%
I. saját forrás				
I/1. a támogatást igénylő hozzájárulása				
I/2. partnerek hozzájárulása				
I/3. bankhitel				
II. egyéb támogatás: ...				
III. a támogatási konstrukció keretében igényelt támogatás	122 200	30 550	152 750	100 %
Összesen	122 200	30 550	152 750	100%

2013

Forrás megnevezése	Nettó	ÁFA	Bruttó	%
I. saját forrás				
I/1. a támogatást igénylő hozzájárulása				
I/2. partnerek hozzájárulása				
I/3. bankhitel				
II. egyéb támogatás: ...				
III. a támogatási konstrukció keretében igényelt támogatás	141 800	35 450	177 250	100 %
Összesen	141 800	35 450	177 250	100%

2014

Forrás megnevezése	Nettó	ÁFA	Bruttó	%
I. saját forrás				
I/1. a támogatást igénylő hozzájárulása				
I/2. partnerek hozzájárulása				
I/3. bankhitel				
II. egyéb támogatás: ...				
III. a támogatási konstrukció keretében igényelt támogatás				
Összesen				100%

2015

Forrás megnevezése	Nettó	ÁFA	Bruttó	%
I. saját forrás				
I/1. a támogatást igénylő hozzájárulása				
I/2. partnerek hozzájárulása				
I/3. bankhitel				
II. egyéb támogatás: ...				
III. a támogatási konstrukció keretében igényelt támogatás				
Összesen				100%

ÖSSZESEN

Forrás megnevezése	Nettó	ÁFA	Bruttó	%
I. saját forrás				
I/1. a támogatást igénylő hozzájárulása				
I/2. partnerek hozzájárulása				
I/3. bankhitel				
II. egyéb támogatás: ...				
III. a támogatási konstrukció keretében igényelt támogatás	264 000	66 000	330 000	100 %
Összesen	264 000	66 000	330 000	100%

Megjegyzés: Az összes elszámolható költségnek és az összes forrásnak meg kell egyeznie!

VI.3. Indokolja a projekt költséghatékonyságát az elvárt eredmény és a költségek arányában (maximum 1000 karakter)

Jelen projektjavaslat célja a Megvalósíthatósági Tanulmány elkészítése. Ennek részeként a költség-haszon-elemzéssel kerül meghatározásra a projekt költséghatékonysága, az elvárt eredmények és a költségek arányában.

VI.4. A projekt megvalósítását követően milyen forrásból biztosítható a projekt üzemeltetése, pénzügyi fenntarthatósága (maximum 1000 karakter)

A projekt által érintett azon területeken, amelyek fenntartása és üzemeltetése jogszabályi kötelezettségből adódóan a partnerekhez (MÁV, Volán, BKK) tartozik az Önkormányzat felvette, vagy a jövőben felveszi a kapcsolatot az illetékesekkel, és az együttműködési megállapodásokat az MT készítése során, a műszaki tartalom ismeretében előkészíti. A fejlesztés során létrehozandó vagyonelemek tekintetében az MT keretén belül kidolgozásra kerül a fenntartásra vonatkozó stratégia.

VII. INDIKÁTOROK

Mutató neve	Mutató forrása	Mértékegység	Kiinduló érték	2012 év	2013 évév	Célérték
Megvalósíthatósági Tanulmány		db	0	0	1		1

(a táblázat az Útmutatóban meghatározott indikátorok számától függően bővíthető)

VIII. A PROJEKT KOCKÁZATAI

(Minimum kettőt adjon meg!)

Kockázat megnevezése:	Kockázati tényező valószínűsége (1-7)	Kockázati tényező hatása (1-7)	Kockázati index
Közbeszerzési eljárás elhúzódnása	2	4	8
Megvalósíthatósági Tanulmány készítésének elhúzódnása	2	5	10
Megvalósíthatósági Tanulmány elfogadásának elhúzódnása	1	5	5
A partnerekkel való egyeztetések elhúzódnása	2	5	10

IX. ELŐKÉSZÍTETTSÉG

IX.1. Az előkészítés további tervezett lépései, kockázatai és belső akadályai, az ezek elhárításához szükséges teendők (maximum 1000 karakter)

A Megvalósíthatósági Tanulmány elkészítését és elfogadását követően megkezdődik a kiválasztott projektalternatíva engedélyezési tervszinten történő kidolgozása, majd engedélyeztetése. Lefolytatásra kerülnek a szükséges környezetvédelmi engedélyeztetések, megtörténik a területszerzés, majd szükség esetén a régészeti feltárás. A projekt előkészítésének lezárásaképp beszerzésre kerül a projekt megvalósítása során alkalmazandó független mérnök, valamint a kivitelezők. A projekt előkészítése a lakosság folyamatos tájékoztatása mellett történik.

IX.2. A projekt előkészítettségének

Dokumentum/ engedély/ hozzájárulás	Előkészítettség állása	Ha már elkészült, mikor?	Elkészítés kezdete	Várható befejezés	Nettó költség (ezer Ft)	ÁFA (ezer Ft)	Bruttó költség (ezer Ft)
Igényfelmérés/piackutatás							
Megalapozó koncepció, előtanulmány							
Előzetes megvalósíthatósági tanulmány							
Megvalósíthatósági tanulmány	A projekt keretén belül		2012.	2013.	233 160	58 290	291 450
Üzleti terv							
Környezeti hatásvizsgálat							
Stratégiai Környezet Vizsgálat (SKV)							
Közbeszerzési dokumentációk elkészítése	A projekt keretén belül		2012.	2012.	15 000	3 750	18 750
A lakosság tájokoztatása							
ÖSSZESEN					248 160	62 040	310 200
Egyéb, a megvalósításhoz és a működtetéshez szükséges tervdokumentumok engedélyek (pl. építési, környezetvédelmi), testületi határozatok stb.							
Projektmenedzsment	A projekt keretén belül		2012.	2013.	15 840	3 960	19 800
...							
...							
...							
...							
A projekt előkészítéséhez kapcsolódó EGYÉB TEVÉKENYSÉGEK KÖLTSÉGE ÖSSZESEN:							
A PROJEKT ELŐKÉSZÍTETTSÉGÉNEK ÖSSZES KÖLTSÉGE ÖSSZESEN:					264 000	66 000	330 000

NYILATKOZATOK

Kijelentem, hogy:

- A projekt adatlapon és mellékleteiben feltüntetett adatok teljes körűek, valódiak és hitelesek, az abban tett nyilatkozatok a valóságnak megfelelnek;
- a Pályázati Felhívást és a Pályázati Útmutatót, a vonatkozó jogszabályokat megismertem, tudomásul vettem, az abban foglalt feltételeket, kikötéseket, és korlátozásokat magamra, illetve az általam képviselt szervezetre nézve kötelezőnek ismerem el, illetve kijelentem, hogy az abban foglalt feltételeknek és kikötéseknek az általam képviselt szervezet megfelel, és biztosítom, hogy a támogatási jogviszony fennállásának teljes időtartama alatt megfeleljen,
- a pályázati útmutató részét képező támogatási szerződés tervezetet és az általános szerződési feltételt megismertem, és vállalom, hogy a támogatás megítélése esetén az abban foglalt feltételekkel szerződést kötök a közreműködő szervezettel,
- a Pályázati Felhívásban és a Pályázati Útmutatóban, valamint a vonatkozó jogszabályokban meghatározott, a pályázó szervezetek részére előírt hozzájárulást igénylő feltételekhez a hozzájárulást jelen nyilatkozat aláírásával megadom,
- a Pályázati felhívásban és a Pályázati Útmutatóban előírt bejelentési tájékoztatási, nyilatkozat tételi, adatszolgáltatási és ellenőrzés tűrési és egyéb kötelezettségeknek eleget teszek,
- a Pályázati Útmutatóban előírt tájékoztatási követelményeket, esélyegyenlőségi és környezeti fenntarthatósági szempontokat megismertem, és a pályázat megvalósítása során az általam képviselt szervezet annak betartásával jár el,
- az általam képviselt szervezettel szemben egyéb, támogathatóságot kizáró, a vonatkozó jogszabályokban, a Pályázati Felhívásban és a Pályázati Útmutatóban foglalt kizáró ok nem áll fenn;
- a projekt adatlaphoz mellékelte okiratok másolatai és az elektronikus adathordozón szereplő adatok az eredeti példányokkal mindenben megegyeznek és a pályázó szervezet székhelyén/telephelyén rendelkezésre állnak,
- az általam képviselt szervezet alapító (létesítő) okirata, illetve külön jogszabály szerinti nyilvántartásba vételt igazoló okirata alapján jogosult vagyok a pályázó szervezet képviselőjére (és cégjegyzésére). Kijelentem továbbá, hogy a testületi szervek részéről a pályázat benyújtásához és a jelen nyilatkozat megtételéhez szükséges felhatalmazással rendelkezem, a szervezet tulajdonosai a pályázat benyújtását jóváhagyták és harmadik személyeknek semminemű olyan jogosultsága nincs, mely az általam képviselt szervezet részéről megakadályozná vagy bármiben korlátozná a pályázat megvalósítását, és az abban, valamint a Pályázati Útmutatóban és a jogszabályokban foglalt kötelezettségek maradéktalan teljesítését.

Kelt:

Cégszerű aláírás

	PAD 2. sz. melléklet	
--	---------------------------------------	--

Projekt: Városi és elővárosi közlekedési hálózat fejlesztése és racionalizálása Budaörsön	Projektszám:
---	---------------------

A projekt műszaki leírása

A projekt besorolása

- Projekt előkészítés elővárosi közösségi közlekedés fejlesztéséhez – Megvalósíthatósági Tanulmány készítése

A projekt rövid bemutatása

A projektjavaslat a kiemelt projekt javaslat szakmai előkészítéséhez és a műszaki tartalom megalapozásához kapcsolódó Megvalósíthatósági Tanulmány készítésére vonatkozik. A tanulmány készítésének célja a fejlesztési tervek megalapozása, egységes stratégiába foglalása, a célok elérésének érdekében a legmegfelelőbb megoldás kiválasztása, annak részletes kidolgozása és a megvalósítási terv előkészítése. A tanulmányban részletesen vizsgálatra kerülnek a megvalósítás lehetséges helyszínei, a lehetséges műszaki változatok és pénzügyi alternatívák.

A Megvalósíthatósági Tanulmányban részletezett módon az esélyegyenlőség elvét is figyelembe véve az országos vasúti és közúti közlekedési viszonylatokon közlekedők valamint a települési lakosok utazási igényeit is kiszolgáló átszálló csomópont és Budaörs városi közlekedési hálózatának fejlesztése és racionalizálása kerül vizsgálatra.

A rendszer fő elemei a Budaörs közigazgatási területén áthaladó országos közlekedési viszonylatokat, a település térszerkezeti jellemzőit és fejlesztési elképzeléseit figyelembe vevő intermodális átszálló központ és ahhoz kapcsolódó ráhordó hálózat optimális rendszerének kialakítása. Cél a Budaörsön áthaladó tranzitforgalom enyhítése, ezen keresztül egy tisztább városi környezet megteremtése, olyan elővárosi közlekedési csomópont kialakításával, amely a Budapestre nyugati irányból érkező forgalmat a településen kötött pályára helyezi, így tehermentesíti a belvárost a közúti forgalom alól, továbbá az intermodális csomópont kialakításával az elővárosi vasút kihasználtságának növelése és az elővárosi vasútra ráhordó rendszer szolgáltatási színvonalának emelése.

Főbb beavatkozási célterületek:

- a. Budaörs közlekedési hálózatának fejlesztése annak érdekében, hogy a környező települések fővárosba irányuló forgalmának gyűjtőpontja legyen
- b. kötőtpályás és közúti közlekedés összehangolása különös tekintettel az elővárosi közlekedésre
- c. Budaörsön belüli, a távolsági, valamint a főváros felé irányuló buszos közlekedés racionalizálása, összehangolása
- d. intermodális csomópont kialakítása lehetőségének vizsgálata, amely segítségével a kialakításra kerülhet a buszközlekedés vasúti kapcsolata, beleértve a jelenlegi vasúti megállóhelyhez kapcsolódó infrastrukturális fejlesztéseket (állomási környezet, B+R, P+R fejlesztések, ráhordás rendszerének kialakítása) vizsgálata.
- e. intelligens utas-tájékoztatási rendszer kialakításának lehetőségei
- f. a tisztább városi környezet megteremtése érdekében járműbeszerzés vizsgálata
- g. közép és hosszú távú közlekedésfejlesztési lehetőségek vizsgálata

	PAD 2. sz. melléklet	
--	---------------------------------------	--

A szakasz(ok) főbb műszaki paramétereit

A projekt részletes műszaki paramétereinek meghatározására és a létesítményeinek felsorolására a megvalósíthatósági tanulmányban foglalt részletes megállapítások alapján lesz mód.

Budaörs önkormányzata, az Integrált Városfejlesztési Stratégiában (IVS) az elérhetőségi szempontok, és a városszerkezeti adottságok alapján felvázolta az egyes részterületekre bontott fejlesztési elképzeléseket.

A főbb beavatkozási célterületekhez tervezett konkrét intézkedések az alábbiak:

- **Budaörs közlekedési hálózatának fejlesztése annak érdekében, hogy a környező települések fővárosba irányuló forgalmának gyűjtőpontja legyen**

Annak átfogó vizsgálata, hogy milyen beavatkozások, forgalomszervezés illetve beruházás szükséges ahhoz, hogy amellet, hogy Budaörs főváros felé irányuló forgalmát környezetbarát közlekedési eszközökön juttassa el, miként lehet a környező kisebb településekről a Főváros irányába tartó forgalom egy gyűjtőpontja, és hogyan helyezhető át ez a forgalom már Budaörs területén a kötöttpályás hálózatra, mindezt úgy, hogy Budaörs belvárosát tehermentesíti a már ma is nagy forgalomtól.

- **Kötöttpályás és közúti közlekedés összehangolása különös tekintettel az elővárosi közlekedésre**

- a kötöttpályás rendszerre ráhordó hálózat kialakítása
- átszállási kapcsolatok kialakítása, fejlesztése
- P+R, B+R parkolók kialakítása

- **Budaörsön belüli, a távolsági, valamint a főváros felé irányuló buszos közlekedés racionalizálása, összehangolása**

- a meglévő autóbusz hálózat racionalizálása
- megállók áthelyezése, racionalizálása
- menetrendi harmonizáció a különböző szolgáltatók között
- ütemezett menetrend kialakítása
- 1. sz. főút forgalmának tehermentesítése

- **intermodális csomópont kialakítása lehetőségének vizsgálata, amely segítségével a kialakításra kerülhet a buszközlekedés vasúti kapcsolata,**

- új intermodális közlekedési csomópont kialakítása
- P+R parkoló kialakítása
- új gyalogos és közúti felüljáró megépítése az autópálya keresztezésére, valamint a meglévő Sport utcai felüljáró bővítése vizsgálata
- a vasútállomási épület kiszolgáló funkcióinak bővítése és az utas kiszolgálás minőségének javítása
- a ráhordó tömegközlekedési hálózat fejlesztése
- az állomás gyalogos és kerékpáros elérhetőségének fejlesztése
- B+R tárolók

- **intelligens utas-tájékoztatási rendszer kialakításának lehetőségei**

- az utas tájékoztatási rendszer telepítendő elemeinek vizsgálata
- a telepítendő rendszerek harmonizációja a budapesti rendszerekkel

	PAD 3. sz. melléklet	
--	---------------------------------------	--

Projekt: Városi és elővárosi közlekedési hálózat fejlesztése és racionalizálása Budaörsön	Projektszám:
--	---------------------

A projekt stratégiai illeszkedése és indikátorai

Kérjük, hogy az alábbiakról adjon tájékoztatást a projektjavaslat részeként.

A projekt illeszkedése az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégiához (melyik célkitűzéséhez és hogyan, max. 2000 karakter):

A projekt az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia célrendszerén belül az alábbi prioritással kezelt célokhoz illeszkedik:

- **A személyközlekedési munkamegosztás optimalizálása a közösségi közlekedés részarányának EU 27 átlaga feletti megőrzésével**

A projekt a közösségi közlekedés előnyben részesítését célozza meg az egyéni közlekedéssel szemben azáltal, hogy az intermodális csomópont kialakításával az elővárosi vasút jobb kihasználást célozza meg.

- **A közösségi közlekedési munkamegosztás hatékonyságának javítása a komodalitás biztosításával**

Az elővárosi vasúti közlekedés kihasználását a projekt egy integrált, jól megközelíthető, kényelmes és gyors átszállást lehetővé tevő, az utasok komfort érzését nagyban javító ráhordó rendszer és csomóponti kapcsolat kialakításával célozza meg elérni.

- **Növekvő mobilitás elérése a mobilitási esélyegyenlőség biztosítása mellett**

Az intermodális közlekedési csomópont kialakítása valamint az elővárosi vasút kihasználtságának javítása közvetlenül hozzájárul ahhoz, hogy a térségben élők mobilitása tovább nőjön, illetve a település közlekedési szempontból eddig rosszul megközelíthető területein élők nagyobb számban vegyenek igénybe tömegközlekedési eszközöket.

- **A térségi elérhetőség javítása különböző szinteken**

A tervezett projekt elősegíti az agglomeráció településeinek felzárkózását a magasabb gazdasági potenciált jelentő, kedvezőbb térségi elérhetőséggel rendelkező területekhez azáltal, hogy növeli a térségben élők mobilitását és eddig nehezen megközelíthető, a tömegközlekedéssel rosszul lefedett területek számára teszi lehetővé a tömegközlekedés használatát

- **A városi és elővárosi közösségi közlekedés infrastruktúrájának fejlesztése**

A projekt részét képezi a vasútállomás infrastruktúrájának fejlesztése illetve a vasútra ráhordó hálózat kialakítása.

- **A közúti közlekedési balesetben elhunytak számának évi 500 fő alá történő csökkentése**

A projekt megvalósításának egyik elvárt eredménye, hogy csökkenjen a fővárosba irányuló személygépkocsi forgalom és a településen átmenő tranzit forgalom, ezáltal, hogy az elővárosi vasút nagyobb utazóközönséget szállítson. Az M1-M7 bevezető szakszán elvárt forgalomcsökkenés hatással lehet a baleseti statisztikák és a halálozási arányok javulására a térségben.

A projekt illeszkedése más közlekedésfejlesztési vagy más releváns stratégiához (pl.: Budapesti Közlekedésfejlesztési Stratégia, S-bahn koncepció, Magyar Logisztikai Stratégia stb.). Melyik célkitűzéshez és hogyan (max. 1000 karakter):

S-Bahn koncepció:

A Budaörsön létesítendő intermodális közlekedési központ kialakítására vonatkozó elképzelés megjelenik az S-Bahn koncepcióban is. Az S-Bahn koncepció a jelenlegi Budaörs vasútállomáson kívül, a városban egy új állomás kialakításával is számol. A kötőtpályás állomás megfelelő használatának érdekében, így mind a budaörsi, mind a környéki települések ráhordó közforgalmának ellátásához a vasút déli oldala és a közigazgatási határ közötti ún. Szilvás területet jelöli meg, mint közlekedés-fejlesztési helyszínt.

Az S-Bahn koncepció részeként a jelenlegi vasútállomások fejlesztése is megjelenik. Így Budaörs kapcsán az autópálya déli oldalán fekvő Budaörs vasútállomáson a következő főbb fejlesztések szerepelnek: szintbeli beszállást lehetővé tevő peronátépités (sk+55 cm-re), gyalogos aluljáró és lift építés, esőbeálló kialakítás és utas-tájékoztatás fejlesztés, a felvételi épület felújítása, P+R parkoló építés és kerékpár elhelyezést biztosító B+R tároló elhelyezés.

Budaörs Kistérség Többcélú Társulása –Területfejlesztési Koncepció és Program:

A kistérségi területrendezési koncepció fontos kistérségi érdeknek jeleníti meg, hogy létre jöjjenek az integrált közösségi közlekedés alapjait jelentő intermodális közlekedési csomópontok. A koncepció szerint szükséges az M1 autópálya és a 1. sz. Budapest-Hegyeshalom vasúti fővonal által rajzolt tengelyen is egy intermodális közlekedési csomópont kialakítása. E fejlesztésre elsősorban Budaörs javasolt, mely településen a településszerkezeti terv erre területet is biztosít a 8105 j. út és az M1/M7 autópálya szegletében és új autóbusz végállomást, vasúti megállóhelyet, P+R parkolót és új intermodális közlekedési csomópontot jelöl ki.

Budaörs Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája (IVS):

Budaörs önkormányzata az elérhetőségi szempontok és a városszerkezeti adottságok alapján 10 akcióterületet jelölt ki, ahol az elkövetkezendő évben beruházásokat tervez, illetve ahol generálni szeretné a fejlesztéseket vagy ahová befektetőket kíván vonzani. A 10 akcióterület mindegyikén hangsúlyosan megjelennek a közlekedés racionalizálására vonatkozó kihasználva azt az előnyt, hogy Budaörs megközelíthetősége vasúton (az állomás elhelyezkedésétől eltekintve) és közúton egyaránt kiváló.

A projekt hozzájárulása az érintett KözOP prioritás indikátoraihoz (output indikátoroknál számszerűen, eredmény indikátoroknál szövegesen kifejtve) (max. 500 karakter):

Jelen projekt javaslat célja Megvalósíthatósági Tanulmány összeállítása, ezért a Közop 5. prioritás indikátoraihoz való hozzájárulás pontos mértékét a részletes Megvalósíthatósági Tanulmány megállapításai alapján lehet majd megállapítani.

Az előzetes döntés előkészítési tanulmányok alapján a projekt várhatóan hozzájárul az 5. prioritás alábbi indikátoraihoz:

- A budapesti elővárosi kötőtpályás fejlesztéseket használó és így jobb közlekedési lehetőségekkel kiszolgált utasok száma
- Üvegházhatású gáz (CO₂, N₂O, CH₄) kibocsátás mértékének változása a prioritás hatására
- Közlekedésből származó szálló por (PM10) kibocsátás mértékének változása a prioritás hatására Budapesten

	PAD	
--	------------	--

Projektszám:	Projekt: Városi és elővárosi közlekedési hálózat fejlesztése és racionalizálása Budaörsön	verzió:
---------------------	---	----------------

Projekttypus: előkészítés- Megvalósíthatósági Tanulmány
--

Belső megbízó: Wittinghoff Tamás, polgármester	
Projekt szponzor:	Projekt igazgató: Szőke Balázs
Projektiroda:	Projektiroda vezető:
Projektvezető: dr. Remet Sándor	
PAD jóváhagyási dátuma: 2011. december 15.	
PAD aktuális verzió jóváhagyási dátuma: 2011. december 15.	
Pad módosítások	
Módosítás leírása	Módosítás jóváhagyás dátuma
Projekt véghatárideje: 2013. június 30.	
Támogatási szerződés határideje: 2013. szeptember 30.	
Finanszírozási forma: Szállítói finanszírozás	

Megbízás tartalma: Megvalósíthatósági Tanulmány készítése Budaörs intermodális közlekedésfejlesztési lehetőségeiről.
Előfeltételek: A KözOP 5. prioritására benyújtott pályázat pozitív elbírálása
Elhatárolás (ami már/még kívül esik a feladaton): nem releváns

	PAD	
--	-----	--

Projekt célja:

A projekt célja egy intermodális közlekedési csomópont kialakítása Budaörs város területén.

Jelen projektjavaslat a kiemelt projekt javaslat szakmai előkészítéséhez és a műszaki tartalom megalapozásához kapcsolódó Megvalósíthatósági Tanulmány készítésére vonatkozik. A tanulmány készítésének célja a fejlesztési tervek megalapozása, egységes stratégiába foglalása, a célok elérésének érdekében a legmegfelelőbb megoldás kiválasztása, annak részletes kidolgozása és a megvalósítási terv előkészítése. A tanulmányban részletes vizsgálatra kerülnek a megvalósítás lehetséges helyszínei, a lehetséges műszaki változatok és pénzügyi alternatívák.

A Megvalósíthatósági tanulmány feladata a fejlesztési tervek megalapozása, egységes stratégiába foglalása, a jelenlegi helyzet felmérése, a célok elérésének érdekében a legmegfelelőbb megoldás kiválasztása, annak részletes kidolgozása és a megvalósítási terv előkészítése. A tanulmányban részletes vizsgálatra kerülnek a megvalósítás lehetséges helyszínei, a lehetséges műszaki változatok, a megvalósítás ütemezése a pénzügyi alternatívák és a finanszírozás módja.

A rendszer fő elemei a Budaörs közigazgatási területén áthaladó országos közlekedési viszonylatokat, a település térszerkezeti jellemzőit és fejlesztési elképzeléseit figyelembe vevő intermodális átszálló központ és ahhoz kapcsolódó ráhordó hálózat optimális rendszerének kialakítása. Cél a Budaörsön áthaladó tranzitforgalom enyhítése, ezen keresztül egy tisztább városi környezet megteremtése, olyan elővárosi közlekedési csomópont kialakításával, amely a Budapestre nyugati irányból érkező forgalmat a településen kötött pályára helyezi, így tehermentesíti a belvárost a közúti forgalom alól, továbbá az intermodális csomópont kialakításával az elővárosi vasút kihasználtságának növelése és az elővárosi vasútra ráhordó rendszer szolgáltatási színvonalának emelése.

A budaörsi közösségi közlekedés fejlesztésének indokoltságát a város Integrált Városfejlesztési Stratégiájában (IVS) megjelenő SWOT analízis is egyértelműen alátámasztja. A gyengeségek közlekedési részterülete között egyértelműen megjelenik a kötőtpályás tömegközlekedés megoldatlansága, a fővárossal való tömegközlekedési kapcsolatok elégtelen volta, illetve a tömegközlekedési rendszerek összehangoltságának hiánya és a periférián lévő településrészekben a hiányos tömegközlekedési hálózat. Ezzel összefüggésben a legfőbb veszélyként kerül említésre, hogy beavatkozás nélkül megmarad a személygépjárművel való közlekedés elsőbbsége az egyéb alternatív közlekedési módokkal szemben.

Rész célok:

A Megvalósíthatósági Tanulmányban részletezett módon az esélyegyenlőség elvét is figyelembe véve az országos vasúti és közúti közlekedési viszonylatokon közlekedők valamint a települési lakosok utazási igényeit is kiszolgáló átszálló csomópont kialakítása kerül vizsgálatra, amely magában foglalja alábbi főbb beavatkozási területek:

- Budaörs közlekedési hálózatának fejlesztése annak érdekében, hogy a környező települések fővárosba irányuló forgalmának gyűjtőpontja legyen
- kötőtpályás és közúti közlekedés összehangolása különös tekintettel az elővárosi közlekedésre
- Budaörsön belüli, a távolsági, valamint a főváros felé irányuló buszos közlekedés racionalizálása, összehangolása
- intermodális csomópont kialakítása lehetőségének vizsgálata, amely segítségével a kialakításra kerülhet a buszközlekedés vasúti kapcsolata, beleértve a jelenlegi vasúti megállóhelyhez kapcsolódó infrastrukturális fejlesztéseket (állomási környezet, B+R, P+R fejlesztések, ráhordás rendszerének kialakítása) vizsgálata.
- intelligens utas-tájékoztatási rendszer kialakításának lehetőségei
- a tisztább városi környezet megteremtése érdekében járműbeszerzés vizsgálata
- közép és hosszú távú közlekedésfejlesztési lehetőségek vizsgálata

	PAD	
--	-----	--

Kockázatok	értékelése
Közbeszerzési eljárás elhúzódása	8
Megvalósíthatósági tanulmány elkészítésének elhúzódása	10
Megvalósíthatósági tanulmány elfogadásának elhúzódása	5
A partnerekkel való egyeztetések elhúzódása	10
Kapcsolódó projektek: Jelenleg nincsenek kapcsolódó projektek	

Tervezett mérföldkövek:	határidő
közbeszerzési tanácsadó megbízása	2012. március 30.
A Megvalósíthatósági Tanulmány készítésére kiírt közbeszerzési eljárás eredményeképpen szerződéskötés a nyertes vállalkozóval	2012. október 31.
A Megvalósíthatósági Tanulmány elkészítése.	2013. október 31.

Projekt dokumentációs termék megnevezése:	határidő
Pl. (Megvalósíthatósági tanulmány, eng terv, kiviteli terv, kisajátítási terv)	
Megvalósíthatósági Tanulmány	2013. október 31.

Projekt végrehajtása során szükséges engedélyek	Felelős	Határidő
Hatósági és tulajdonosi hozzájárulások	MT készítő	2013.06.30.

Projekt tagok listája	
Projektben betöltött funkció	név
projektvezető	Szőke Balázs
projektmenedzser	dr. Remete Sándor
szakértő	Pálinkás-Nemes Katalin
Összesen	3 fő

Projekt becsült összes költség(előirányzat) költségszámítás szerint (nettó eft/EURO)
Összes költség (előirányzat):
Összes költség (előirányzat): nettó 264 000 eFt /880 ezer EUR.

	PAD	
--	-----	--

Az összes résztvevő aláírása:		
	név	aláírás
Belső megbízó:	Wittinghoff Tamás	
Szponzor:		
Projektigazgató:	Szőke Balázs	
Gazdasági vezérigazgató-helyettes:		
Beruházás Támogatási igazgató		
Projekt menedzsment tanácsadó	Pálinkás-Nemes Katalin	
Projektiroda vezető:		
Projektvezető:	dr. Remete Sándor	

Mellékletek:

1. Projekt-költségszámítása
2. Műszaki leírás
3. Stratégiai illeszkedés és indikátorok

PAD készítés dátuma: 2011. december 15.

Megjegyzés:

-