



ASZÓD VÁROS FENNTARTHATÓ MOBILITÁSI TERVE



Projektlapok

2022. május



Megrendelő:



Aszód Város Önkormányzata
2170 Aszód, Szabadság tér 9.

Készítette:



Create Value Kft.
1135 Budapest, XIII. Zsinór utca 38-40.

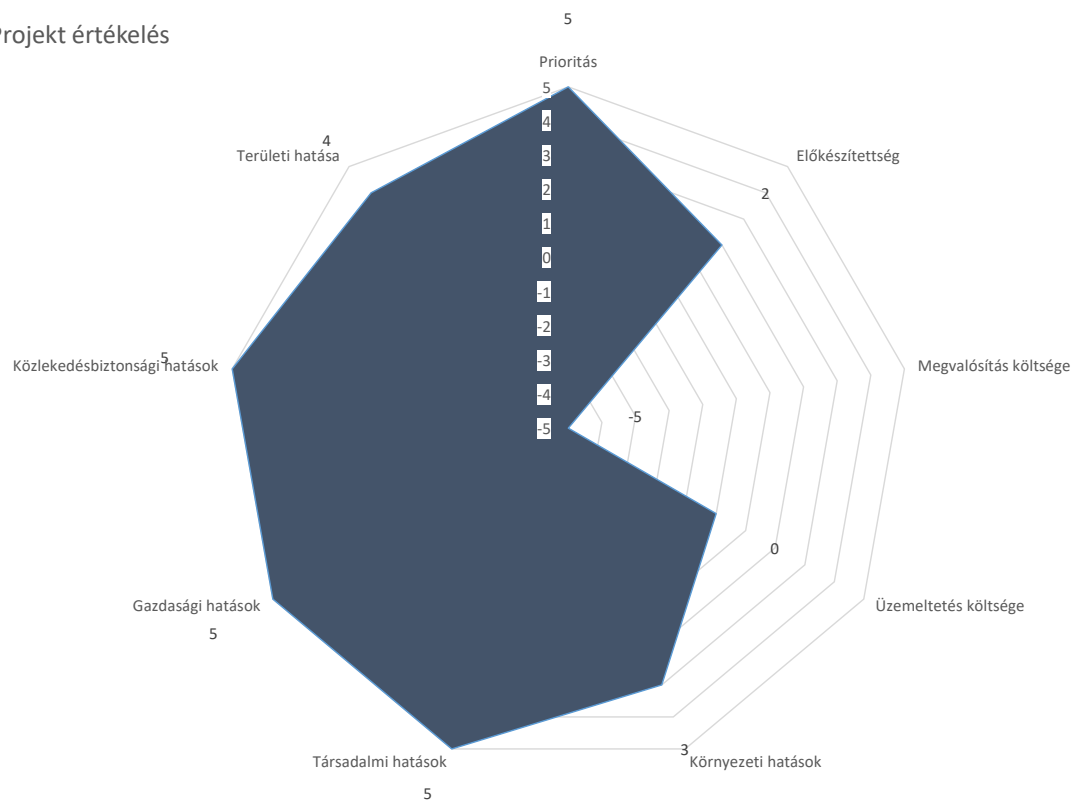


Programcsomag száma	P1										
Programcsomag neve	Aszód főutcájának modernizálása										
Projekt száma	P1/1										
Projekt címe	Kossuth Lajos utca - Pesti út - Deák Ferenc utca csomópontjának átépítése		<div style="text-align: center;">Projekt értékelés</div>								
Projekt rövid leírása	Jelenleg átláthatatlan és balesetveszélyes csomópont, ezért körforgalom kiépítése szükséges										
Műszaki tartalom	Forgalmi rend átalakítása körforgalommá, ideiglenes eszközökkel, a tapasztalatok alapján a kialakítás véglegesítése										
Prioritás	Folyamatban van										
Prioritás indoka	-										
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális										
Fontosság	Magas										
Előkészítettség	A projekthez konkrét tervdokumentáció készült vagy készülöben van (± 10)										
Megvalósítás költsége	100-500 millió Forint között										
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent		Célrendszerhez való kapcsolódás								
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás		Tematikus célok			Területi célok					
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás		(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Gazdasági hatások	Közvetett pozitív hatás										
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetlen pozitív hatás										
Területi hatása	A város egészére kiterjedő hatás										
Pontszám	198										
Pontszám bizonytalansága	± 10		Igen	Igen	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Igen
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges:		P1/3, P1/4, P3/6, P8/1								
	Közvetett erősítő hatás:		P1/2, P1/5, P1/6, P3/1, P3/7, P4/2, P4/5,								

Programcsomag száma	P1										
Programcsomag neve	Aszód főutcájának modernizálása										
Projekt száma	P1/2										
Projekt címe	Kossuth Lajos utca - Petőfi Sándor utca csomópontjának felülvizsgálata		Projekt értékelés 								
Projekt rövid leírása	A fix ciklusidejű lámpa miatt csúcsidőn kívül feleslegesen tartja fel a forgalmat. A szabályozás sajátossága miatt a főirány a Petőfi Sándor utcán kikerülhető, így annak forgalmát is növeli										
Műszaki tartalom	forgalomszabályozás racionalizálása intelligens vezérléssel, az engedélyezett csomóponti mozgások felülvizsgálata, a fizikai kialakítás racionalizálása, zajcsökkentés										
Prioritás	-										
Prioritás indoka	-										
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális										
Fontosság	Magas										
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)										
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között										
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent		Célrendszerhez való kapcsolódás								
Környezeti hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás		Tematikus célok			Területi célok					
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás		(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás										
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás										
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás										
Pontszám	128										
Pontszám bizonytalansága	± 25		Igen	Igen	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Igen
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges:		P1/3, P3/1, P3/6, P8/1								
	Közvetett erősítő hatás:		P1/1, P1/4, P1/5, P1/6, P3/7, P4/2, P4/5,								

Projektcsomag száma	P1									
Programcsomag neve	Aszód főutcájának modernizálása									
Projekt száma	P1/3									
Projekt címe	A Kossuth Lajos utca keresztmetszeti újraasztása									
Projekt rövid leírása	Korábbi szerepét már nem tölti be, egyszerre akar minden igénynek megfelelni, de így csak rosszabban teljesít, minden szempontból. Közlekedésbiztonság, presztízs, élıhetőség növelése érdekében új, inkluzívabb keresztmetszet, több felület a szolgáltatások számára, erősíteni a hely funkcióját a kapcsolati funkcióval szemben									
Műszaki tartalom	Kossuth Lajos utca identitásának megkeresése, döntéselőkészítés a leginkább fenntartható változatról, pilot jellegű beavatkozások a hatások megismerésére, végleges fizikai kialakítás (road diet, mellékutcák csatlakozása, kerékpáros infrastruktúra, kerékpártárolás, gyalogos átkelések mennyiségi és minőségi javítása, parkolási kínálat térbeli újraalakítása, rakodóhelyek, rövid megállások támogatása. Az elején és végén található csomópontokban "településkapu" szerepet betöltő kialakítás, hogy már eleve csökkentett sebességgel lépjenek be a járművek a főutca belső szakaszára									
Prioritás	Legmagasabb prioritás									
Prioritás indoka	Kiemelt projekt									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Magas									
Előkészítettség	A projekt egyelőre csak fejlesztési dokumentumban szerepelt még (± 20)									
Megvalósítás költsége	1000 millió Forint felett									
Üzemeltetés költsége	Nincs üzemeltetési költsége, nem jelent bevételt									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Területi hatása	Funkcionális várostérségre kiterjedő hatás									
Pontszám	225									
Pontszám bizonytalansága	± 20									
Projektek egymásra hatása	<p>Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P1/1, P1/2, P1/4, P1/5, P1/6, P3/1, P3/6, P3/7, P3/10, P3/23, P4/2, P4/5, P4/6, P5/5</p> <p>Közvetett erősítő hatás: P3/2, P3/12, P3/22, P4/1, P6/3, P7/1, P8/2</p>									

Projekt értékelés



Célrendszerhez való kapcsolódás

Tematikus célok

Területi célok

(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Igen	Igen	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Igen

Projektsomag száma	P1									
Programcsomag neve	Aszód főutcájának modernizálása									
Projekt száma	P1/4									
Projekt címe	A Kondorosi téri körforgalom használhatóságának javítása									
Projekt rövid leírása	A körforgalom geometriai kialakítása miatt egyfelől az élelmiszerbolttól a gépkocsival történő kikanyarodás nehézkes Kartal és Hatvan felé, csak a Kondorosi tér körül megtett kör után lehetséges kikanyarodni, ami balesetveszélyes, mert 4 sávot kell keresztezni. Másfelől pedig a Falujárók útvjáról kormányozdulat nélkül lehet manőverezni a körforgalomba lépéskor, így annak lassító hatása nem érvényesül									
Műszaki tartalom	A Kossuth Lajos utca keresztmetszeti átalakításához igazodóan a csomópont geometriájának módosítása, akár "piskóta" körforgalommá alakításával. Amennyiben a Kossuth Lajos utcának csökkenni fog a sávszáma, kevésbé lesz kockázatos a kihajtás megépítése. A körforgalomba történő belépésnél a Falujárók útja felől síkán, elhúzás építendő ki									
Prioritás	-									
Prioritás indoka	-									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Közepes									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	100-500 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás									
Pontszám	168									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projektek egymásra hatása	<p>Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P1/1, P1/3, P2/4, P3/1, P3/6, P3/7, P3/22, P4/2, P8/1</p> <p>Közvetett erősítő hatás: P1/2, P1/5, P1/6, P4/5,</p>									

Projekt értékelés

Kategória	Érték
Prioritás	3
Előkészítettség	1
Megvalósítás költsége	-3
Üzemeltetés költsége	-1
Környezeti hatások	3
Társadalmi hatások	3
Gazdasági hatások	3
Közlekedésbiztonsági hatások	5
Területi hatása	2
Környezeti hatások (más)	3

Projektcsomag száma	P1										
Programcsomag neve	Aszód főutcájának modernizálása										
Projekt száma	P1/5										
Projekt címe	Identitást erősítő városi rendezvények	Projekt értékelés 									
Projekt rövid leírása	A Kossuth Lajos utcára a legtöbbször nem mint egy vonzó városi közterületre tekintenek, hanem mint egy közlekedési tengelyre, holott funkcióját tekintve inkább az előbbi áll hozzá közelebb. Időszakos rendezvényekkel, a Kossuth Lajos utca megnyitásával növeli az átalakítá támogatottságát, megmutatja az itt élőknek az elfeledett, régi-új arcát										
Műszaki tartalom	Városi programsorozat szervezése, időszakos megnyitásokkal összehangoltan (pl. nyári szünetben, hétfévente stb.)										
Prioritás	Legmagasabb prioritás										
Prioritás indoka	Folyamatos fenntartást igénylő										
Beavatkozás típusa	Soft										
Fontosság	Magas										
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)										
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között										
Üzemeltetés költsége	Nincs üzemeltetési költsége, nem jelent bevételt										
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás										
Társadalmi hatások	Közvetlen pozitív hatás										
Gazdasági hatások	Közvetett pozitív hatás										
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás										
Területi hatása	Funkcionális várostérségre kiterjedő hatás										
Pontszám	221										
Pontszám bizonytalansága	± 25										
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P1/3, P3/23, P8/1 Közvetett erősítő hatás: P1/1, P1/2, P1/4, P1/6, P3/1, P4/5, P4/6										
		Célrendszerhez való kapcsolódás									
		Tematikus célok			Területi célok						
		(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség	
		Nem	Igen	Igen	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem	

Projektcsoport száma	P1									
Programcsoport neve	Aszód főutcájának modernizálása									
Projekt száma	P1/6									
Projekt címe	Árufeltöltési rendszer létrehozása a fő utcai bolttulajdonosok számára	<p>Projekt értékelés</p>								
Projekt rövid leírása	A Kossuth Lajos utca parkolási problémáinak egyik okozója, hogy az áruszállítási igények lebonyolódására nincs felület dedikálva, ezért szervezetlenül történik mindez. Az árufeltöltési igényeket össze lehet hangolni, így a kialakított rakodóhelyek hatékonysága javul									
Műszaki tartalom	Online időpontfoglalási rendszer kialakítása, később akár az árufeltöltés regisztrációhoz való kötése. Az árufeltöltési igényeket egy külső helyszínről (HUB-ból) lehet bonyolítani									
Prioritás	-									
Prioritás indoka	-									
Beavatkozás típusa	Soft									
Fontosság	Közepes									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10 millió Forint alatt									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent	Célrendszerhez való kapcsolódás								
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás	Tematikus célok			Területi célok					
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás	(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Gazdasági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás									
Pontszám	166									
Pontszám bizonytalansága	± 25	Nem	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges:	P1/3, P4/2, P4/5, P4/6,								
	Közvetett erősítő hatás:	P1/1, P1/2, P1/4, P1/5, P8/5								

Programcsomag száma	P2											
Programcsomag neve	Iskolába járás segítése											
Projekt száma	P2/1											
Projekt címe	K+R parkolók kijelölése a Fő téren az EGA-ba járó diákok szülei számára			Projekt értékelés								
Projekt rövid leírása	Az EGA-hoz feljáró, diákokat szállító járművek elviselhetetlen forgalmat generálnak a Régész utcán és a Papírföldek városrészben. Amennyiben lenne kulturált kiszállási lehetőség a Fő tér környékén, úgy onnan már kényelmesen fel lehet sétálni az iskolához, így látványosan csökkenthető az EGA környékén a forgalom											
Műszaki tartalom	4 K+R férőhely kialakítása a Fő térnél a kiépítendő körforgalom előtt											
Prioritás	Legmagasabb prioritás			Célrendszerhez való kapcsolódás								
Prioritás indoka	Kiemelt projekt			Tematikus célok			Területi célok					
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális			(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Fontosság	Magas											
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)											
Megvalósítás költsége	10 millió Forint alatt											
Üzemeltetés költsége	Nincs üzemeltetési költsége, nem jelent bevételt											
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás											
Társadalmi hatások	Közvetlen pozitív hatás											
Gazdasági hatások	Közvetett pozitív hatás											
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás											
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás											
Pontszám	219											
Pontszám bizonytalansága	± 25			Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Nem	Igen	Nem	Nem
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges:			P1/1, P2/2, P3/12, P8/1								
	Közvetett erősítő hatás:			P1/3, P2/5, P3/8, P3/9, P4/2, P4/5, P4/6, P6/1, P6/4								

Programcsomag száma	P2									
Programcsomag neve	Iskolába járás segítése									
Projekt száma	P2/2									
Projekt címe	Parkolási rendszer újragondolása az EGA környezetében									
Projekt rövid leírása	A legnagyobb problémát a reggelente a gyermeküket az iskolába szállítók miatt generált forgalom okozza, ami főleg az Osváth Gedeon utcában jelenti a legnagyobb problémát. A parkolási felületek újragondolásával ez bizonyos mértékben kezelhető lenne									
Műszaki tartalom	Az Osváth Gedeon utcában csak az intézmény dolgozói számára lennének kijelölve parkolóhelyek. Akik gyermeküket hozzák ide, a Régész utcán vagy a Fő téren kialakított K+R parkolóhelyeken tudnak megállni az iskola oldalán maximum 10 perc időtartamra									
Prioritás	Legmagasabb prioritás									
Prioritás indoka	Kiemelt projekt									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Magas									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás									
Pontszám	226									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P2/6,P3/9, P3/11, P6/4									
	Közvetett erősítő hatás: P2/7, P3/8, P3/10, P3/16, P4/5, P5/7, P7/1, P7/2									

Projekt értékelés

Kategória	Értékelés
Prioritás	5
Előkészítettség	1
Megvalósítás költsége	-2
Üzemeltetés költsége	-1
Környezeti hatások	3
Társadalmi hatások	5
Gazdasági hatások	3

Programcsomag száma	P2									
Programcsomag neve	Iskolába járás segítése									
Projekt száma	P2/3									
Projekt címe	K+R parkolók kijelölése a Csengey Gusztáv Általános Iskolánál									
Projekt rövid leírása	A gyermekeket ide gépkocsival szállító szülők jelenleg a Régész utca forgalmát zavarva várakoznak tanítási időszak elején és végén. A cél a kulturált rövid várakozások helyének megteremtése									
Műszaki tartalom	A Csengey közben gazdasági bejáratnál lévő parkolóban rövidtávú, max. 10 perces várakozást engedő K+R parkolóhelyek kialakítása, a megállás tilalma a Régész utca mindkét oldalán. A városi könyvtárnál a gyalogátkelőhely áthelyezésével a K+R körüljárhatóvá válik, onnan egyenesen a Kossuth Lajos utcára köt ki									
Prioritás	-									
Prioritás indoka	-									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Magas									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei érezhető mértékben nőnek, vagy költséget jelent									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Területi hatása	Lokális hatás									
Pontszám	170									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges:									
	Közvetett erősítő hatás: P2/6,P2/7, P4/5, P5/7									

Projekt értékelés



Célrendszerhez való kapcsolódás

Tematikus célok	Területi célok							
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem

Programcsomag száma	P2									
Programcsomag neve	Iskolába járás segítése									
Projekt száma	P2/4									
Projekt címe	Autóbusz megállóhely kijelölése a Petőfi Sándor Gimnáziumnál									
Projekt rövid leírása	Jelenleg a PSG-be igyekvő diákok az Aszód, vasútállomás bej. Út megállóhelyen szállnak le. Míg onnan az iskolába eljutnak, a körforgalom két ágát is keresztezniük kell, ami egyfelől számukra balesetveszély, másfelől pedig a 3-as főút forgalmát - pont a reggeli csúcsidőszakban - torlasztják. A megálló áthelyezésével vagy új megálló létesítésével a gyaloglási útvonal lényegesen lerövidíthető, biztonságosabbá tehető									
Műszaki tartalom	A megállóhely áthelyezése a csmópont PSG-hez közelebbi oldalra. Az áthelyezés járatszervezési szempontból problémás, mivel a jelenlegi megállóból jellemzően több is betér a vasútállomáshoz. Az áthelyezéssel a betérés nem lenne megvalósítható a körforgalom mai kialakításával. Ehhez annak geometriáját módosítani kell, hogy a körforgalomban helyet kapjon egy megálló, majd onnan kiállva, megfordul az autóbusz és tér be a vasútállomásra									
Prioritás	-									
Prioritás indoka	-									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Közepes									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10 millió Forint alatt									
Üzemeltetés költsége	Nincs üzemeltetési költsége, nem jelent bevételt									
Környezeti hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Területi hatása	Lokális hatás									
Pontszám	149									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projekttek egymásra hatása	<p>Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P1/4, P2/6, P2/7, P5/5</p> <p>Közvetett erősítő hatás:</p>									

Projekt értékelés

Kategória	Érték
Prioritás	3
Előkészítettség	1
Megvalósítás költsége	-1
Üzemeltetés költsége	0
Környezeti hatások	1
Társadalmi hatások	3
Gazdasági hatások	3

Célrendszerhez való kapcsolódás										
Tematikus célok			Területi célok							
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség		
Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem

Programcsomag száma	P2									
Programcsomag neve	Iskolába járás segítése									
Projekt száma	P2/5									
Projekt címe	Napsugár óvoda gyalogos megközelítésének javítása									
Projekt rövid leírása	Papíföldek városrészből az Evangélikus templom - Mély út útvonalon közelíthető meg az óvoda, azonban a Mély út szélessége nem megfelelő gyalogos és jármű egyidejű közlekedésére.									
Műszaki tartalom	A vízvezetés átalakításával, az árok burkolásával megfelelő felület nyerhető a gyalogos közlekedés számára									
Prioritás	-									
Prioritás indoka	-									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Magas									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent									
Környezeti hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Területi hatása	Lokális hatás									
Pontszám	156									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P2/6, P3/7, Közvetett erősítő hatás:									

Projekt értékelés

Kategória	Érték
Prioritás	5
Előkészítettség	1
Megvalósítás költsége	-2
Üzemeltetés költsége	-1
Környezeti hatások	1
Társadalmi hatások	3
Gazdasági hatások	1
Közlekedésbiztonsági hatások	5
Területi hatása	1

Célrendszerhez való kapcsolódás										
Tematikus célok			Területi célok							
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség		
Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem

Programcsomag száma	P2											
Programcsomag neve	Iskolába járás segítése											
Projekt száma	P2/6											
Projekt címe	Iskolába járást segítő soft beavatkozások			<p>Projekt értékelés</p>								
Projekt rövid leírása	Jelenleg rendkívül sok szülő gépkocsival viszi gyermekét az iskolába, és próbálnak meg minél közelebb leparkolni. Mivel a terület véges, az igény pedig hatalmas, ez folyamatos feszültséget szül. Ennek feloldása csak az lehet, hogy csökkentjük a gépkocsival érkezők számát. Ez a leginkább a gimnáziumok esetében lehetséges, hiszen oda már önállóan közlekedni tudó gyerekek járnak, azonban általános iskolákba, óvodákba járók számára is léteznek megoldások. Ezek elsősorban szervezést igénylő, olcsó, de hatékony megoldások											
Műszaki tartalom	Az oktatási intézmények és az önkormányzat közös szervezésében gamifikációs, szemléletformáló rendezvények, kampányok folytatása. Szülői telekocsi rendszer, közös besétálás stb.											
Prioritás	Legmagasabb prioritás											
Prioritás indoka	Folyamatos fenntartást igénylő											
Beavatkozás típusa	Soft											
Fontosság	Magas											
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)											
Megvalósítás költsége	10 millió Forint alatt											
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent											
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás			Célrendszerhez való kapcsolódás								
Társadalmi hatások	Közvetlen pozitív hatás											
Gazdasági hatások	Közvetett pozitív hatás			Tematikus célok		Területi célok						
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás			(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Területi hatása	A város egészére kiterjedő hatás			Nem	Igen	Igen	Nem	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem
Pontszám	216											
Pontszám bizonytalansága	± 25											
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges:			P2/2, P2/4, P2/5, P3/23, P7/1, P7/2								
	Közvetett erősítő hatás:			P2/3, P5/7								

Programcsomag száma	P2									
Programcsomag neve	Iskolába járás segítése									
Projekt száma	P2/7									
Projekt címe	Az EGA és a Csegey Gusztáv Ált. Iskola menetrendszerinti autóbuzsos kiszolgálás lehetőségének megteremtése									
Projekt rövid leírása	Az iskola messze esik a közösségi közlekedés útvonalától, onnan hosszabb séta vezet hegynek felfele reggelente az iskolába. A dedikált iskolás járatokkal a szülők nagyobb biztonságban tudhatják a gyermeküket, így kevesebben érzik szükségét gépkocsival szállítani őket									
Műszaki tartalom	Szóló autóbuszok EGA-hoz való közlekedtetésének műszaki megoldása, a buszok megfordulásának lehetősége. A szolgáltatás megszervezése finanszírozási, üzemeltetési oldalról									
Prioritás	-									
Prioritás indoka	-									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Magas									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	100-500 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei érezhető mértékben nőnek, vagy költséget jelent									
Környezeti hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Területi hatása	Funkcionális várostérségre kiterjedő hatás									
Pontszám	124									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P2/4 Közvetett erősítő hatás: P2/2, P2/3									

Projekt értékelés

Kategória	Érték
Prioritás	5
Előkészítettség	1
Megvalósítás költsége	-3
Üzemeltetés költsége	-3
Környezeti hatások	1
Társadalmi hatások	5
Gazdasági hatások	1

Célrendszerhez való kapcsolódás										
Tematikus célok			Területi célok							
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség		
Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem

Programcsomag száma	P3									
Programcsomag neve	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése									
Projekt száma	P3/2									
Projekt címe	Új gyalogoskapcsolat a József Attila köz és a Szabadság tér között	<div style="text-align: center;">Projekt értékelés</div>								
Projekt rövid leírása	Az exkluzív gyalogos kapcsolatokkal javul a város átjárhatósága, ezáltal nagyobb tömegek számára jelent alternatívát ez a közlekedési mód. Egy új kapcsolattal kényelmes és biztonságos eljutást lehet biztosítani számukra a Fő tér és a József Attila köz között. A Fő téren parkoló járművek vezetői számára is vonzó kapcsolat a Kossuth Lajos utca eléréséhez									
Műszaki tartalom	Az önkormányzat telkén a használaton kívüli építmények szanálásával egy új gyalogos kapcsolat jön létre a Fő tér és a József Attila köz között									
Prioritás	-									
Prioritás indoka	-									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Alacsony									
Előkészítettség	A projekt egyelőre csak fejlesztési dokumentumban szerepelt még (± 20)									
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent	Célrendszerhez való kapcsolódás								
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás	Tematikus célok			Területi célok					
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás	(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás	Nem		Igen	Nem		Igen	Nem		
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás	Nem		Igen	Nem		Igen	Nem		
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás	Nem		Igen	Nem		Igen	Nem		
Pontszám	108	Nem		Igen	Nem		Igen	Nem		
Pontszám bizonytalansága	± 20	Nem		Igen	Nem		Igen	Nem		
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges:									
	Közvetett erősítő hatás:	P1/3, P4/2, P7/1								

Programcsomag száma	P3																																				
Programcsomag neve	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése																																				
Projekt száma	P3/3																																				
Projekt címe	Újtelep városrész és a vasútállomás közötti gyalogos tengely fejlesztése	<p>Projekt értékelés</p>																																			
Projekt rövid leírása	Mind az Újtelepen, mind pedig a Lakótelepen élők számára biztosít közvetlen kapcsolatot ez a gyalogostengely a vasútállomás felé, azonban ma nem versenyképes, mivel kényelmetlen és nem biztonságos ennek használata. A cél, hogy közlekedésbiztonsági és komfortfokozó intézkedésekkel többben vegyék igénybe gépkocsi helyett, növelve a vasút kihasználtságát is																																				
Műszaki tartalom	Gyalogos infrastruktúra tervezése, a mai leromlott állapot javítása, hiányzó elemek létrehozása. Biztonságos gyalogos átkelés kiépítése a Hatvani úton, megfelelő közvilágítás																																				
Prioritás	-																																				
Prioritás indoka	-	<p>Célrendszerhez való kapcsolódás</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Tematikus célok</th> <th colspan="6">Területi célok</th> </tr> <tr> <th>(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése</th> <th>(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása</th> <th>(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása</th> <th>(K1) Városközpont</th> <th>(K2) Kertvárosias lakóterületek</th> <th>(K3) Lakótelep</th> <th>(K4) Iskolák és környezetük</th> <th>(K5) Iparterület</th> <th>(K6) Funkcionális várostérség</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nem</td> <td>Igen</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Igen</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> </tr> </tbody> </table>									Tematikus célok			Területi célok						(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség	Nem	Igen	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem
Tematikus célok											Területi célok																										
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása										(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség																				
Nem	Igen										Nem	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem																				
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális																																				
Fontosság	Közepes																																				
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)																																				
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között																																				
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent																																				
Környezeti hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás																																				
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás																																				
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás																																				
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás																																				
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás																																				
Pontszám	108																																				
Pontszám bizonytalansága	± 25																																				
Projekttek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P3/7, P3/14, P8/1 Közvetett erősítő hatás:																																				

Programcsomag száma	P3									
Programcsomag neve	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése									
Projekt száma	P3/4									
Projekt címe	Új gyalogos-kerékpáros kapcsolat a Lakótelepről a városközpont felé a Kondoros tér - Akácos utca között									
Projekt rövid leírása	A jelenlegi bereki ösvény fejlesztésével a Lakótelepen és az Újtelepen élők számára könnyebben elérhetővé válna a városközpont									
Műszaki tartalom	Az ösvény kiszélesítésével, a lejtviszonyokat figyelembe vevő kifejlesztett vonalvezetés mellett gyalog- és kerékpárút léterhozása. A Kartal felé vezető kerékpárúthoz kapcsolódik									
Prioritás	-									
Prioritás indoka	-									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Magas									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás									
Pontszám	168									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projektek egymásra hatása	<p>Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P3/6</p> <p>Közvetett erősítő hatás: P3/5, P3/17, P6/1, P7/1</p>									

Projekt értékelés

Kritérium	Érték
Prioritás	5
Előkészítettség	1
Megvalósítás költsége	-2
Üzemeltetés költsége	-1
Környezeti hatások	3
Társadalmi hatások	5
Gazdasági hatások	1
Közlekedésbiztonsági hatások	3

Célrendszerhez való kapcsolódás										
Tematikus célok				Területi célok						
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása		(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség	
Nem	Igen	Nem	Igen	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem

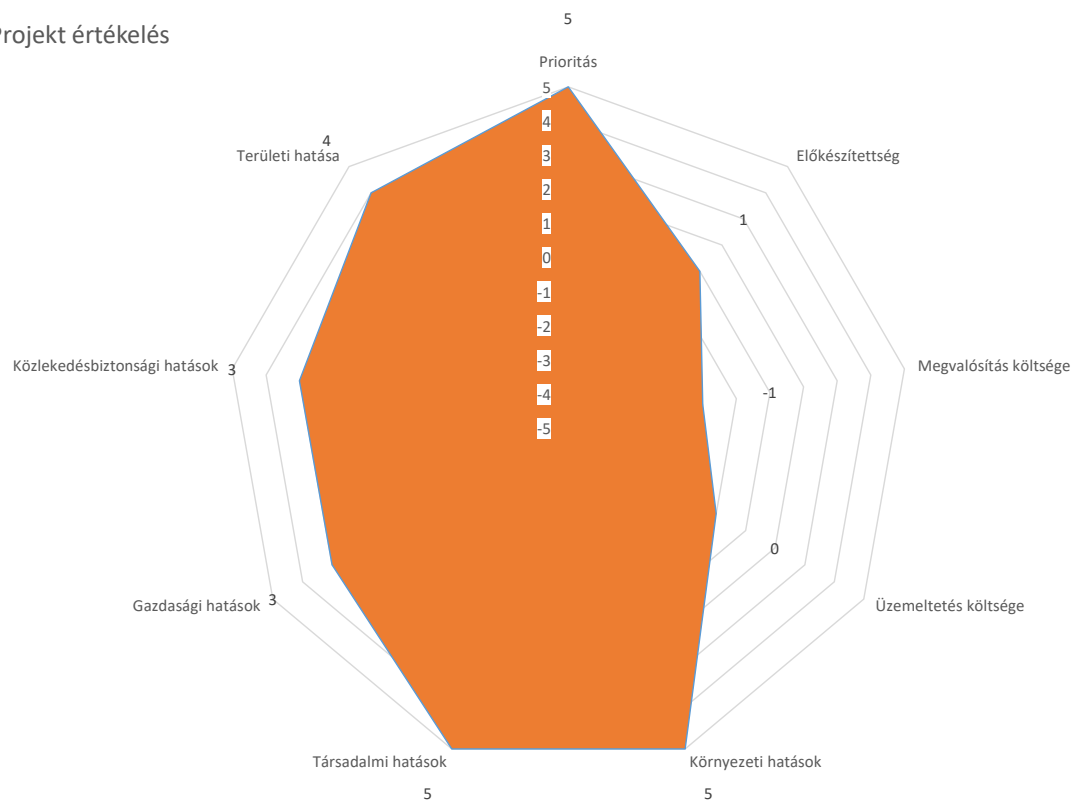
Programcsomag száma	P3									
Programcsomag neve	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése									
Projekt száma	P3/5									
Projekt címe	Gesztenye fasori meglévő gyalogos kapcsolat fejlesztése, kerékpározásra alkalmassá tétele									
Projekt rövid leírása	Jelenleg lépcső vezet a Gesztenye fasor és a Tükör utca között, azonban annak jellegéből adódóan az sem kerékpárral, sem babakocsival nem járható. A vonalvezetés módosításával a tengely szélesebb célközönséget ki tudna szolgálni									
Műszaki tartalom	A vonalvezetés módosításával, a jelenleg beépítetlen területek igénybevételével kisebb emelkedésű, íves gyalog- és kerékpárút jönne létre									
Prioritás	-									
Prioritás indoka	-									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Közepes									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás									
Pontszám	148									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projekttek egymásra hatása	<p>Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P3/6, P8/1</p> <p>Közvetett erősítő hatás: P3/1, P3/4, P3/17, P6/1, P7/1</p>									

Projekt értékelés

Tematikus célok			Területi célok					
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Nem	Igen	Nem	Igen	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem

Programcsomag száma	P3									
Programcsomag neve	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése									
Projekt száma	P3/6									
Projekt címe	Kerékpárforgalmi hálózati terv készítése Aszódon									
Projekt rövid leírása	Jelenleg nincs semmilyen kerékpárforgalmi létesítmény a városon belül. Ugyan a szabályozási terv már tartalmaz egy hozzávetőleges nyomvonalat, annál részletesebb vizsgálat még nem történt. A városon belüli, illetve a városon átmenő kerékpáros hálózat vonalvezetésére ad javaslatot a terv, illetve szándék esetén a Galgamente egész térségére is kiterjedhet									
Műszaki tartalom	Javaslat a városon belüli kerékpáros hálózat kiépítésére, alapja a későbbi ilyen célú fejlesztéseknek									
Prioritás	Legmagasabb prioritás									
Prioritás indoka	Megalapozó projekt/Kiemelt projekt									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Magas									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10 millió Forint alatt									
Üzemeltetés költsége	Nincs üzemeltetési költsége, nem jelent bevételt									
Környezeti hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Területi hatása	Funkcionális várostérségre kiterjedő hatás									
Pontszám	259									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projektek egymásra hatása	<p>Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P1/1, P1/2, P1/3, P1/4, P3/1, P3/4, P3/5, P3/15, P3/17, P3/22, P5/1, P5/2, P5/3, P5/8, P7/1</p> <p>Közvetett erősítő hatás: P3/8, P7/3, P8/4</p>									

Projekt értékelés



Célrendszerhez való kapcsolódás

Tematikus célok

Területi célok

(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Igen	Igen	Nem	Igen	Nem	Igen	Igen	Igen	Igen

Programcsomag száma	P3									
Programcsomag neve	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése									
Projekt száma	P3/7									
Projekt címe	Biztonságos gyalogátkelőhelyek program									
Projekt rövid leírása	A város több pontján került gyalogátkelő hely kijelölésre úgy korábban, hogy az a mindennapi életben komoly közlekedésbiztonsági kockázattal rendelkezik. Ezek mellett a természetes gyalogos útvonalakon hiányzik gyalogátkelőhely. A program célja az, hogy javítson a gyalogos közlekedés biztonságán és kényelmén, ezzel bátorítva az itt élőket a gyaloglásra									
Műszaki tartalom	Biztonsági audittal azonosítja a kockázatokat és a helyszíneket a meglévő és a kijelölendő gyalogos átkelések tekintetében, javaslatokat fogalmaz meg a fejlesztésekkel kapcsolatban, majd ezeket a javaslatokat a gyakorlatban is megvalósítja. Átépítendő gyalogátkelőhelyek: Falujárók útja, Kossuth Lajos utca. Vizsgálandó új gyalogátkelőhelyek: Nyár utca, Mély út (óvodánál), Bethlen Gábor utca, Petőfi Sándor utca (József Attila köznél)									
Prioritás	Legmagasabb prioritás									
Prioritás indoka	Megalapozó projekt									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Magas									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	100-500 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent									
Környezeti hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Területi hatása	A város egészére kiterjedő hatás									
Pontszám	198									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projekttek egymásra hatása	<p>Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P1/3, P1/4, P2/5, P3/3, P3/8, P3/13, P8/1</p> <p>Közvetett erősítő hatás: P1/1, P1/2, P6/1</p>									

Projekt értékelés

Tematikus célok			Területi célok					
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Igen	Igen	Nem	Igen	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem

Programcsomag száma	P3									
Programcsomag neve	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése									
Projekt száma	P3/8									
Projekt címe	Vonali sebességszabályozás az átmenő forgalom számára használt utcákban									
Projekt rövid leírása	Olyan utcákban, mint a Régész, Koren István, Csendes utca, Városréti utca, Petőfi Sándor utca, jelenleg nagy sebességgel haladnak a járművek, ami balesetveszélyes, és gátja annak, hogy nagyobb arányban gyalogoljanak és kerékpározzanak az itt élők									
Műszaki tartalom	A megengedett sebesség csökkentése, csomópontok kiemelése, útpálya szűkítésével csökkenthető a járművek sebessége úgy, hogy a kapacitás érdemben nem csökken. A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv során vizsgálendő, hogy ezeken a gyűjtőúti szerepű szakaszokon kijelölhető-e kerékpárforgalmi létesítmény									
Prioritás	Legmagasabb prioritás									
Prioritás indoka	Megalapozó projekt									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Közepes									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	100-500 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás									
Pontszám	148									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projekttek egymásra hatása	<p>Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P3/7, P3/10, P8/1</p> <p>Közvetett erősítő hatás: P2/2, P3/6, P6/4</p>									

Projekt értékelés

Tematikus célok			Területi célok					
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Nem	Igen	Nem	Nem	Igen	Igen	Igen	Nem	Nem

Programcsomag száma	P3																																				
Programcsomag neve	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése																																				
Projekt száma	P3/9																																				
Projekt címe	Osváth Gedeon utca forgalmi rendjének átalakítása	<p>Projekt értékelés</p>																																			
Projekt rövid leírása	Jelenleg az egyirányú kialakítás iskolaidőn kívül a Nyárás és Majna utcában élők számára kb. 500 méter többletutat jelent, illetve lakóterületen haladnak át. Forgalomtechnikailag nem alakítható ki olyan megoldás, hogy időszakosan legyen egyirányú a szakasz																																				
Műszaki tartalom	Vizsgálni szükséges, hogy a mekkora többletforgalmat okoznak a lakóövezetben a járművek, és ez alapján szükséges dönteni arról, hogy visszaálljon-e a kértirányú forgalom, vagy a többlet útpálya szélességet más funkcióra fel lehet-e használni (pl. zöldfelület, járda, kerékpáros infrastruktúra), esetleg (akár ideiglenesen is) zsákutca kialakítást kapjon																																				
Prioritás	-																																				
Prioritás indoka	-	<p>Célrendszerhez való kapcsolódás</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Tematikus célok</th> <th colspan="6">Területi célok</th> </tr> <tr> <th>(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése</th> <th>(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása</th> <th>(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása</th> <th>(K1) Városközpont</th> <th>(K2) Kertvárosias lakóterületek</th> <th>(K3) Lakótelep</th> <th>(K4) Iskolák és környezetük</th> <th>(K5) Iparterület</th> <th>(K6) Funkcionális várostérség</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nem</td> <td>Igen</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Igen</td> <td>Nem</td> <td>Igen</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> </tr> </tbody> </table>									Tematikus célok			Területi célok						(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség	Nem	Igen	Nem	Nem	Igen	Nem	Igen	Nem	Nem
Tematikus célok											Területi célok																										
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása										(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség																				
Nem	Igen										Nem	Nem	Igen	Nem	Igen	Nem	Nem																				
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális																																				
Fontosság	Közepes																																				
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)																																				
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között																																				
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent																																				
Környezeti hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás																																				
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás																																				
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás																																				
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás																																				
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás																																				
Pontszám	108																																				
Pontszám bizonytalansága	± 25																																				
Projekttek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P2/2, P3/10, P3/11 Közvetett erősítő hatás: P3/16, P7/2																																				

Programcsomag száma	P3									
Programcsomag neve	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése									
Projekt száma	P3/11									
Projekt címe	Csengey utca forgalmi rendjének felülvizsgálata	<div style="text-align: center;"> Projekt értékelés </div>								
Projekt rövid leírása	A szűk utca jelenleg kétirányú forgalmat bonyolít, iskolaidőben sokan erre hagyják el az EGA-t. A járda szűk, ami megnehezíti a gyaloglást									
Műszaki tartalom	A Csengey utca egyirányúsításával, egyúttal az útpálya szűkítésével csökkenthető a járművek sebessége, rendezettebbé válik a forgalom lebonyolódása, és szélesebb járda alakítható ki. Az itt élők számára minimális többletet jelent ez a kialakítás									
Prioritás	-									
Prioritás indoka	-									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Közepes									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Nincs üzemeltetési költsége, nem jelent bevételt	Célrendszerhez való kapcsolódás								
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás	Tematikus célok			Területi célok					
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás	(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás									
Pontszám	141									
Pontszám bizonytalansága	± 25	Nem	Igen	Nem	Igen	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P2/2, P3/9, Közvetett erősítő hatás: P3/10, P3/20, P6/1, P8/1									

Programcsomag száma	P3									
Programcsomag neve	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése									
Projekt száma	P3/12									
Projekt címe	Ősz utca forgalmi rendjének felülvizsgálata									
Projekt rövid leírása	A szűk utcán jelenleg kétiárnyú forgalmi rend van érvényben azzal, hogy a szembejövő forgalomnak elsőbbsége van. Itt található a város egyetlen bölcsődéje, így annak a gyalogos, babakocsival történő megközelíthetőségét is megnehezíti									
Műszaki tartalom	A szakaszt a Kossuth Lajos utcától a Téglagyár utcáig észak felé egyirányúsítani javasolt, hogy a dombról ne érkezzenek nagy sebességgel járművek. Ezzel egyrészt a forgalom is rendezettebben tud lebonyolódni, másfelől pedig a felszabaduló területen a többi közlekedési mód számára lehet helyet biztosítani									
Prioritás	-									
Prioritás indoka	-									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Közepes									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Nincs üzemeltetési költsége, nem jelent bevételt									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Területi hatása	Lokális hatás									
Pontszám	169									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projekttek egymásra hatása	<p>Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P2/1, P6/1, P8/1</p> <p>Közvetett erősítő hatás: P1/3, P3/10,</p>									

Projekt értékelés

Kategória	Érték
Prioritás	3
Területi hatása	1
Előkészítettség	1
Megvalósítás költsége	-2
Üzemeltetés költsége	0
Környezeti hatások	3
Társadalmi hatások	3

Célrendszerhez való kapcsolódás										
Tematikus célok			Területi célok							
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség		
Nem	Igen	Nem	Igen	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem

Programcsomag száma	P3									
Programcsomag neve	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése									
Projekt száma	P3/13									
Projekt címe	Szent Imre utca - Miskolczi köz - Széchenyi út csomópontjának felülvizsgálata									
Projekt rövid leírása	A Széchenyi út felől a Szent Imre utcába, illetve a Szentháromság-templomhoz gyalogosan nem lehet eljutni szabályosan. Az úttesten átkelést korlát akadályozza, mivel a kanyarulat magassági vonalvezetése is ront annak beláthatóságán, illetve problémát jelent, hogy ezen az útszakaszon jellemző a teherforgalom. A probléma azért is jelentős, mivel a Miskolczi köztől nyugatra található városrészből a legnehezebb megközelíteni a városközpontot. A gyalogosok átvezetésével ennek a városrésznek csökkenhet a gépkocsi függősége, illetve javul a hozzáférhetősége,									
Műszaki tartalom	Biztonsági audittal alátámasztva gyalogos átkelőhelyre javaslattétel a Széchenyi úton az Aradi utca magasságában, a Széchenyi utca szervízútját gyalogos közlekedésre alkalmassá tenni, a terjengős Szent Imre utcai csomópont torkolatát szűkebbre venni, szegélykorrekciókkal. A KHT eredményétől függően a kerékpáros átvezetést is tartalmazhat a fejlesztés									
Prioritás	Legmagasabb prioritás									
Prioritás indoka	Folyamatban van									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Magas									
Előkészítettség	A projekt egyelőre csak fejlesztési dokumentumban szerepelt még (± 20)									
Megvalósítás költsége	10 millió Forint alatt									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás									
Pontszám	244									
Pontszám bizonytalansága	± 20									
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P3/7, P8/1 Közvetett erősítő hatás: P4/5, P5/2, P6/1									

Projekt értékelés



Célrendszerhez való kapcsolódás

Tematikus célok

Területi célok

Tematikus célok	Területi célok
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(K1) Városközpont
(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(K2) Kertvárosias lakóterületek
(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K3) Lakótelep
	(K4) Iskolák és környezetük
	(K5) Iparterület
	(K6) Funkcionális várostérség
Nem	Igen
Igen	Nem
Nem	Igen
Igen	Igen
Nem	Nem
Nem	Nem
Nem	Nem
Nem	Nem

Programcsomag száma	P3									
Programcsomag neve	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése									
Projekt száma	P3/14									
Projekt címe	Településkapuk kialakítása a városba bevezető utakon									
Projekt rövid leírása	A belterületre történő belépés a közúthálózaton nem feltétlenül tűnik fel egy járművezetőnek, azonban a külterületen alkalmazott sebessége belterületen nem csak balesetveszélyes, hanem nagyobb zajterheléssel jár. A településkapuk célja, hogy a megszokásból vezető, tudatalattija által vezérelt járművezetőt kiköktentse, és adaptálja a vezetési stílusát ahhoz, hogy már egy településen van.									
Műszaki tartalom	A projekt során a bevezető utakon a város felőli irányból sávlévás, illetve sebességmérő kapuk felállítása. Ez utóbbi nem ír ki egzakt sebességet (kontraproduktív hatású), hanem csak a tényt, ha valaki gyorsan hajt									
Prioritás	Legmagasabb prioritás									
Prioritás indoka	Folyamatban van									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Magas									
Előkészítettség	A projekthez konkrét tervdokumentáció készült vagy készülöben van (± 10)									
Megvalósítás költsége	100-500 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent									
Környezeti hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Területi hatása	A város egészére kiterjedő hatás									
Pontszám	138									
Pontszám bizonytalansága	± 10									
Projekttek egymásra hatása	<p>Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P3/3</p> <p>Közvetett erősítő hatás: P3/10, P3/15, P3/18</p>									

Projekt értékelés

Tematikus célok			Területi célok					
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Igen	Igen	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Igen

Programcsomag száma	P3																																				
Programcsomag neve	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése																																				
Projekt száma	P3/15																																				
Projekt címe	Volt vásártérre vezető út mentén lévő lakóházak megközelíthetősége		Projekt értékelés 																																		
Projekt rövid leírása	Az itt élők számára a városmag gyalog nem közelíthető meg biztonságosan, mivel nincs kiépített járdakapcsolat																																				
Műszaki tartalom	A Bag felé vezető gyalogjárdával közösen javasolt e terület bekötése a gyalogos közlekedés hálózatába		Célrendszerhez való kapcsolódás <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Tematikus célok</th> <th colspan="6">Területi célok</th> </tr> <tr> <th>(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése</th> <th>(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása</th> <th>(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása</th> <th>(K1) Városközpont</th> <th>(K2) Kertvárosias lakóterületek</th> <th>(K3) Lakótelep</th> <th>(K4) Iskolák és környezetük</th> <th>(K5) Iparterület</th> <th>(K6) Funkcionális várostérség</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nem</td> <td>Igen</td> <td>Nem</td> <td>Igen</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> </tr> </tbody> </table>								Tematikus célok			Területi célok						(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség	Nem	Igen	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem
Tematikus célok											Területi célok																										
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása									(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség																					
Nem	Igen	Nem									Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem																					
Prioritás	-																																				
Prioritás indoka	-																																				
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális																																				
Fontosság	Közepes																																				
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)																																				
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között																																				
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent																																				
Környezeti hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás																																				
Társadalmi hatások	Közvetlen pozitív hatás																																				
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás																																				
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetlen pozitív hatás																																				
Területi hatása	Lokális hatás																																				
Pontszám	156																																				
Pontszám bizonytalansága	± 25																																				
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P3/6 Közvetett erősítő hatás: P3/14, P4/7, P5/8, P6/1																																				

Programcsomag száma	P3									
Programcsomag neve	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése									
Projekt száma	P3/16									
Projekt címe	Mély út kiépítése a Régész utca és a Városréti utca között	<p>Projekt értékelés</p>								
Projekt rövid leírása	Az útszakasz kiépítése és a keresztező utcák csatlakozásának megépítése jelentős forgalmat venne le a Városréti és a Régész utcáról, enyhítené az EGA miatti forgalmi torlódásokat. Mindez forgalmat fog generálni a Csegey utcában, így annak forgalmi rendjének felülvizsgálata elengedhetetlen ehhez									
Műszaki tartalom	A szabályozási terven szereplő 12 méteres pályaszélességben történő kiépítése.									
Prioritás	-									
Prioritás indoka	-									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Közepes									
Előkészítettség	A projekt egyelőre csak fejlesztési dokumentumban szerepelt még (± 20)									
Megvalósítás költsége	100-500 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent									
Környezeti hatások	Nincs hatás									
Társadalmi hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás									
Pontszám	60									
Pontszám bizonytalansága	± 20									
Projekttek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges:									
	Közvetett erősítő hatás:	P2/2, P3/9, P6/4, P8/2								

Projekt értékelés



Célrendszerhez való kapcsolódás

Tematikus célok	Területi célok							
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Nem	Igen	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem

Programcsomag száma	P3									
Programcsomag neve	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése									
Projekt száma	P3/17									
Projekt címe	Gyalog- és kerékpáros híd a Falujárók útja felett a Hajnóczy utcánál									
Projekt rövid leírása	A fejlesztés célja kettős, egyfelől biztonságos és közvetlen kapcsolatot ad két, a Falujárók útja által elvágtott városrész között, másfelől pedig a PSG-be igyekvő diákok kényelmesen el tudják érni az iskolát									
Műszaki tartalom	Megvalósíthatósági tanulmány készítése a műtárgyról, ami figyelembe veszi annak megvalósíthatóságát, illetve a költségeit szembeállítja az általa termelt társadalmi, környezeti, gazdasági haszonnal									
Prioritás	-									
Prioritás indoka	-									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Közepes									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	100-500 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Területi hatása	A város egészére kiterjedő hatás									
Pontszám	140									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P3/6, P3/23									
	Közvetett erősítő hatás: P3/1, P3/4, P3/5, P5/3									

Projekt értékelés

Tematikus célok			Területi célok					
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Igen	Igen	Nem	Igen	Igen	Igen	Igen	Nem	Nem

Programcsomag száma	P3									
Programcsomag neve	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése									
Projekt száma	P3/18									
Projekt címe	Bethlen Gábor utcai autóbusz megálló áthelyezése									
Projekt rövid leírása	Jelenleg a megállópárhoz nem vezet sem gyalogátkelőhely, sem járda, így azok elérése nem biztonságos, ami különösen nagy kockázat, hiszen a PSG diákjai nem tudnak innen biztonságosan belépni az iskola területére									
Műszaki tartalom	A Hatvani úton átalakuló, biztonságosabb gyalogátkelő közelébe kerül át a megállópár									
Prioritás	Legmagasabb prioritás									
Prioritás indoka	Quick win									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Magas									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10 millió Forint alatt									
Üzemeltetés költsége	Nincs üzemeltetési költsége, nem jelent bevételt									
Környezeti hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Területi hatása	Lokális hatás									
Pontszám	187									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges:									
	Közvetett erősítő hatás: P3/14, P3/19									

Projekt értékelés

Kategória	Érték
Prioritás	5
Előkészítettség	1
Megvalósítás költsége	-1
Üzemeltetés költsége	0
Környezeti hatások	1
Társadalmi hatások	3
Gazdasági hatások	1
Közlekedésbiztonsági hatások	5

Célrendszerhez való kapcsolódás										
Tematikus célok			Területi célok							
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség		
Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem		

Programcsomag száma	P3										
Programcsomag neve	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése										
Projekt száma	P3/19										
Projekt címe	Helyi körjárat indítása		Projekt értékelés								
Projekt rövid leírása	A város forgalomvonzó létesítményei a lakóterületekről nehezen közelíthetők meg, a városon áthaladó autóbuszok a helyi közlekedésben csak érintőlegesen vesznek részt. Helyi autóbuszos körjárat esetén - megfelelő szolgáltatás mellett - csökkentené a gépkocsi függőséget										
Műszaki tartalom	Megvalósíthatóság vizsgálata, a megállóhelyi, üzemeltetési infrastruktúra kiépítése, üzemeltetés										
Prioritás	-										
Prioritás indoka	-										
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális										
Fontosság	Alacsony										
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)										
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között										
Üzemeltetés költsége	#HIÁNYZIK		Célrendszerhez való kapcsolódás								
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás		Tematikus célok			Területi célok					
Társadalmi hatások	Közvetlen pozitív hatás		(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás										
Közlekedésbiztonsági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás										
Területi hatása	A város egészére kiterjedő hatás										
Pontszám	61										
Pontszám bizonytalansága	± 25		Nem	Igen	Nem	Igen	Igen	Igen	Igen	Nem	Nem
Projekttek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges:										
	Közvetett erősítő hatás:		P2/4, P3/18								

Programcsomag száma	P3									
Programcsomag neve	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése									
Projekt száma	P3/20									
Projekt címe	Új gyalogos kapcsolat az Evangélikus templom és a Csengey utca között									
Projekt rövid leírása	Sokan használják ezt az ösvényt, de esőben járhatatlan, csúszós. A városközpont felől versenyképes gyalogos kapcsolatot ad az EGA és a templom felé									
Műszaki tartalom	Az evangélikus templom melletti gyalogos földút szilárd burkolatot kap									
Prioritás	-									
Prioritás indoka	-									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Közepes									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10 millió Forint alatt									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás									
Pontszám	146									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P6/1									
	Közvetett erősítő hatás: P3/11, P8/2									

Projekt értékelés

Cél	Érték
Prioritás	3
Előkészítettség	1
Megvalósítás költsége	-1
Üzemeltetés költsége	-1
Környezeti hatások	3
Társadalmi hatások	3
Gazdasági hatások	1
Közlekedésbiztonsági hatások	3
Területi hatása	2

Célrendszerhez való kapcsolódás										
Tematikus célok			Területi célok							
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség		
Nem	Igen	Nem	Igen	Igen	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem

Programcsomag száma	P3										
Programcsomag neve	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése										
Projekt száma	P3/21										
Projekt címe	Új gyalogos kapcsolat a Géza fejdelem és a Szent István utca között	<p>Projekt értékelés</p>									
Projekt rövid leírása	Jelenleg a Szent László köz középső szakaszán nincs burkolt gyalogjárda, azonban az a városközpont felé kapcsolatot adna										
Műszaki tartalom	Gyalogjárda építése kb. 40 méter hosszon										
Prioritás	Legmagasabb prioritás										
Prioritás indoka	Quick win										
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális										
Fontosság	Közepes										
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)										
Megvalósítás költsége	10 millió Forint alatt										
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent										
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás	Célrendszerhez való kapcsolódás									
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás	Tematikus célok					Területi célok				
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás	(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség	
Közlekedésbiztonsági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás	Nem	Igen	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás										
Pontszám	108										
Pontszám bizonytalansága	± 25										
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P6/1										
	Közvetett erősítő hatás:										

Programcsomag száma	P3																																					
Programcsomag neve	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése																																					
Projekt száma	P3/22																																					
Projekt címe	Kerékpáros kapcsolat a vasútállomás felé	<p>Projekt értékelés</p>																																				
Projekt rövid leírása	Ugyan a szabályozási terven szerepel, azonban nincs még a vasútállomásra vezető kerékpáros infrastruktúra, holott B+R tárolókat már kialakítottak																																					
Műszaki tartalom	A KHT-ban meghatározott kerékpárforgalmi elem kiépítése a Baross utca mentén																																					
Prioritás	-																																					
Prioritás indoka	-																																					
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális																																					
Fontosság	Magas																																					
Előkészítettség	A projekt egyelőre csak fejlesztési dokumentumban szerepelt még (± 20)																																					
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között																																					
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent																																					
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás	<p>Célrendszerhez való kapcsolódás</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Tematikus célok</th> <th colspan="6">Területi célok</th> </tr> <tr> <th>(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése</th> <th>(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása</th> <th>(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása</th> <th>(K1) Városközpont</th> <th>(K2) Kertvárosias lakóterületek</th> <th>(K3) Lakótelep</th> <th>(K4) Iskolák és környezetük</th> <th>(K5) Iparterület</th> <th>(K6) Funkcionális várostérség</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nem</td> <td>Igen</td> <td>Nem</td> <td>Igen</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> </tr> </tbody> </table>										Tematikus célok			Területi célok						(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség	Nem	Igen	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem
Tematikus célok												Területi célok																										
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség																														
Nem	Igen	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem																														
Társadalmi hatások	Közvetlen pozitív hatás																																					
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás																																					
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás																																					
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás																																					
Pontszám	168																																					
Pontszám bizonytalansága	± 20																																					
Projekttek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P1/4, P3/6																																					
	Közvetett erősítő hatás: P1/3																																					

Programcsomag száma	P3																																							
Programcsomag neve	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése																																							
Projekt száma	P3/23																																							
Projekt címe	A gyaloglás és a kerékpározás újrafelfedezése		<p>Projekt értékelés</p>																																					
Projekt rövid leírása	A mai világban a gyaloglás és a kerékpározás mint kikapcsolódás, hobbitevékenység jelenik meg sokak gondolkodásában, holott a gépkocsinak sok esetben versenyképes alternatívája, csak a mentális térképről - az infrastruktúra sok évtizedes alakításával - lekerültek, mint közlekedési eszközök. A projekt igyekszik visszahozni a köztudatba ezeket a módokat, egyúttal segít a fenntartható módokat a gépkocsi elé helyező beavatkozások elfogadásában																																							
Műszaki tartalom	Vezetett (helytörténeti) séták, biciklizések, kampányszerű tömeges kerékpáros nap (critical mass mintájára)																																							
Prioritás	Legmagasabb prioritás																																							
Prioritás indoka	Folyamatos fenntartást igénylő																																							
Beavatkozás típusa	Soft																																							
Fontosság	Magas																																							
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)																																							
Megvalósítás költsége	10 millió Forint alatt																																							
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent																																							
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás		<p>Célrendszerhez való kapcsolódás</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Tematikus célok</th> <th colspan="6">Területi célok</th> </tr> <tr> <th>(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése</th> <th>(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása</th> <th>(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása</th> <th>(K1) Városközpont</th> <th>(K2) Kertvárosias lakóterületek</th> <th>(K3) Lakótelep</th> <th>(K4) Iskolák és környezetük</th> <th>(K5) Iparterület</th> <th>(K6) Funkcionális várostérség</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Igen</td> <td>Igen</td> <td>Igen</td> <td>Igen</td> <td>Igen</td> <td>Igen</td> <td>Igen</td> <td>Nem</td> </tr> </tbody> </table>										Tematikus célok			Területi célok						(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség	Nem	Nem	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Nem
Tematikus célok													Területi célok																											
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség																																
Nem	Nem	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Nem																															
Társadalmi hatások	Közvetlen pozitív hatás																																							
Gazdasági hatások	Közvetett pozitív hatás																																							
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás																																							
Területi hatása	A város egészére kiterjedő hatás																																							
Pontszám	216																																							
Pontszám bizonytalansága	± 25																																							
Projekttek egymásra hatása	<p>Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P1/3, P1/5, P2/6, P3/1, P3/17</p> <p>Közvetett erősítő hatás: P7/1</p>																																							

Projektcsoport száma	P4																																				
Programcsoport neve	Parkolási rendszer optimalizálása a városban																																				
Projekt száma	P4/1																																				
Projekt címe	Turistabuszok rövidtávú parkolását szolgáló rendszer kiépítése	<p>Projekt értékelés</p>																																			
Projekt rövid leírása	A város szeretné erősíteni a turisztikai vonzerejét. Többek között annak a gerincét jelentő Podmaniczky-kastélyban és a Petőfi Múzeumban rejlő potenciál kihasználásával a városba látogató turisták száma is nő, megjelennek a turistabuszok. Számukra jelenleg nincs megfelelő parkolóhely kijelölve																																				
Műszaki tartalom	A Kossuth Lajos utca átalakításához kapcsolódó parkolási kínálat átalakításával párhuzamosan 1-2 turistabusz számára parkolóhely kijelölése történik, opcionálisan hozzá kapcsolódó illemhelyel együtt																																				
Prioritás	-																																				
Prioritás indoka	-																																				
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális																																				
Fontosság	Közepes																																				
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)																																				
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között																																				
Üzemeltetés költsége	#HIÁNYZIK																																				
Környezeti hatások	Közvetett negatív hatás	<p>Célrendszerhez való kapcsolódás</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Tematikus célok</th> <th colspan="6">Területi célok</th> </tr> <tr> <th>(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése</th> <th>(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása</th> <th>(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása</th> <th>(K1) Városközpont</th> <th>(K2) Kertvárosias lakóterületek</th> <th>(K3) Lakótelep</th> <th>(K4) Iskolák és környezetük</th> <th>(K5) Iparterület</th> <th>(K6) Funkcionális várostérség</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Igen</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Igen</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> </tr> </tbody> </table>									Tematikus célok			Területi célok						(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség	Igen	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem
Tematikus célok											Területi célok																										
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség																													
Igen	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem																													
Társadalmi hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás																																				
Gazdasági hatások	Közvetlen pozitív hatás																																				
Közlekedésbiztonsági hatások	Nincs hatás																																				
Területi hatása	A város egészére kiterjedő hatás																																				
Pontszám	28																																				
Pontszám bizonytalansága	± 25																																				
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges:	P4/2, P4/6																																			
	Közvetett erősítő hatás:	P1/3																																			

Projektcsomag száma	P4									
Programcsomag neve	Parkolási rendszer optimalizálása a városban									
Projekt száma	P4/2									
Projekt címe	Kossuth Lajos utcai parkolási igények koncentrált mennyiségi és minőségi kielégítése									
Projekt rövid leírása	A Kossuth Lajos utcán jelenleg rendezetlenek a parkolási viszonyok, a szabályozatlan parkolás miatt a szankcionálásnak sincs alapja. Az üzletekben dolgozók egész napra elfoglalják a parkolóhelyek egy részét, nincsenek kialakítva az áruszállítás számára dedikált helyek, összességében pedig az igények olykor meghaladják a szabad helyek számát. A projekt célja, hogy úgy biztosítson megfelelő parkolási kapacitást a Kossuth Lajos utcai boltok számára, hogy mellette a többi közlekedési mód, illetve a városközponti funkció betöltésére is alkalmas maradjon a város főutcája									
Műszaki tartalom	A hosszabb távú parkolási igényeket nem a szegély mentén kialakított helyek biztosítják majd, hanem az e célból épült parkolófelületek, amik az itt élők számára is alternatívát nyújthatnak, ezzel csökkentve a parkolási feszültségeket. Ezek helye még bizonytalan, de a Malom köz mögött és a piactér környékén található alkalmas területek erre a célra. A Kossuth Lajos utcán csak rövid idejű parkolás céljára létesülnek a boltok előtt parkolóhelyek a vásárlók számára fenntartva, illetve a kulturált árufeltöltést lehetővé tevő rakodóhelyek									
Prioritás	Legmagasabb prioritás									
Prioritás indoka	Kiemelt projekt									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Magas									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	500-1000 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	#HIÁNYZIK									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Területi hatása	A város egészére kiterjedő hatás									
Pontszám	181									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projektek egymásra hatása	<p>Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P1/3, P1/4, P1/6, P3/1, P3/10, P4/1, P4/5, P4/6</p> <p>Közvetett erősítő hatás: P1/1, P1/2, P3/2, P7/1</p>									

Projekt értékelés



Célrendszerhez való kapcsolódás

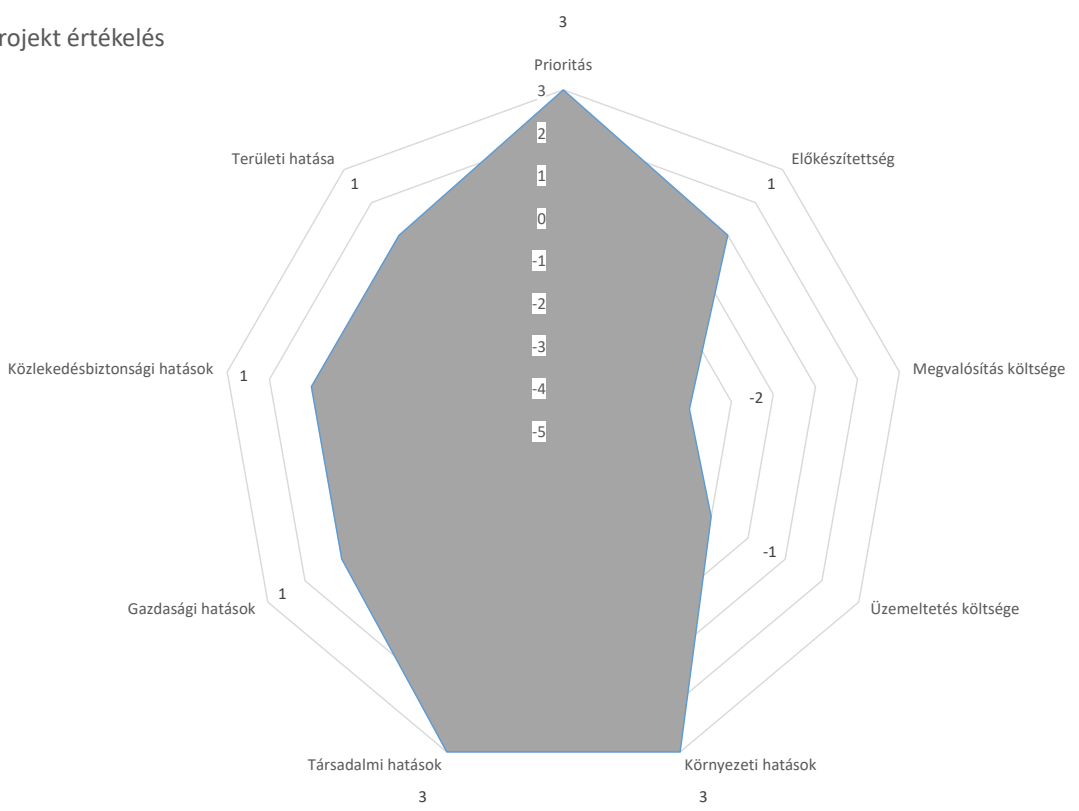
Tematikus célok

Területi célok

Tematikus célok	Területi célok	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem

Projektszám	P4									
Programcsomag neve	Parkolási rendszer optimalizálása a városban									
Projekt száma	P4/3									
Projekt címe	Az Evangélius és a Szentháromság templomok környezetében parkolási lehetőségek megteremtése									
Projekt rövid leírása	A templomok környezetében vasárnapokon meghaladják a parkolási igények a lehetőségeket, sokszor az itt található kapubehajtókat is parkolási céllal használják. Mivel kampányszerűen, és viszonylag ritkán jelentkezik ez az igény, ezért nem célszerű erre a célra további parkolóhelyeket kialakítani, inkább az ekkor szabad kapacitásokat kell bevonni									
Műszaki tartalom	Annak vizsgálata, hogy hol érhető el sétatávolságon belül ilyenkor szabad helyek. Figyelemfelhívás ezekre a helyekre, az esetleges gyalogos kapcsolatok kiépítése, illetve az ilyenkor szabálytalanul parkoló szankcionálása, illetve a szankcionálás alapjának megteremtése									
Prioritás	-									
Prioritás indoka	-									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Közepes									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Területi hatása	Lokális hatás									
Pontszám	80									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projekttek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges:									
	Közvetett erősítő hatás: P4/5									

Projekt értékelés



Célrendszerhez való kapcsolódás

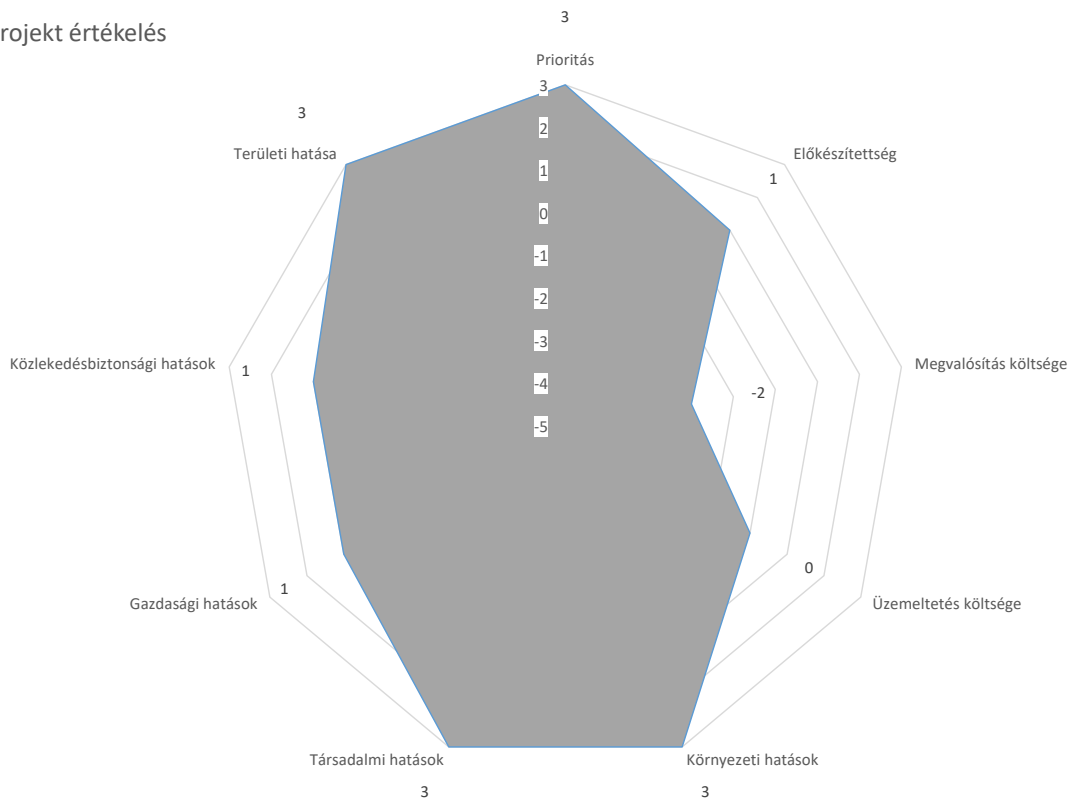
Tematikus célok	Területi célok							
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem

Projektcsomag száma	P4									
Programcsomag neve	Parkolási rendszer optimalizálása a városban									
Projekt száma	P4/4									
Projekt címe	Lakótelep parkolási felületeinek kiépítése, egyértelmű kijelölése	<p>Projekt értékelés</p> <p>The radar chart displays the following values for each category:</p> <ul style="list-style-type: none"> Prioritás: 3 Előkészítettség: 1 Megvalósítás költsége: -2 Üzemeltetés költsége: 0 Környezeti hatások: 3 Társadalmi hatások: 1 Területi hatása: 2 Közlekedésbiztonsági hatások: 3 								
Projekt rövid leírása	A Lakótelepen az úszótelkes kialakítás miatt csak közterületen, illetve a garázsoron lehet gépkocsit tárolni. A közterületeken csak kevés esetben vannak egyértelműen kijelölve a parkolóhelyek, ezért soka a szabálytalan, helypazarló parkolás, ezzel akadályozva a közlekedést, rendezetlen képet mutatva a területről. A parkolásra kijelölt, illetve tiltott helyek egyértelmű kijelölésével javul a kihasználtság. A garázssort jellemzően nem gépjármű tárolásra használják, tulajdonosi struktúrája igen összetett.									
Műszaki tartalom	Kiskorrekciókkal, forgalomtechnikai eszközökkel, akár a Lakótelep forgalomtechnikai felülvizsgálatával a parkolási rendszer egyértelmű kijelölése, ezzel többlet férőhelyek kialakítása, a szankcionálás alapjának megteremtése. A garázssor gépjárműtárolási célú felhasználása szabályozó eszközökkel (pl. akinek ott tulajdona van, az közterületen csak díj ellenében tárolhassa a járművét). Nem cél további zöldfelületek parkolóhellyé alakítása									
Prioritás	0									
Prioritás indoka	-									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Közepes									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Nincs üzemeltetési költsége, nem jelent bevételt									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás	Célrendszerhez való kapcsolódás								
Társadalmi hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás	Tematikus célok			Területi célok					
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás	(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás	P3/10, P4/5, P6/5								
Pontszám	121	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges:								
Pontszám bizonytalansága	± 25	Közvetett erősítő hatás:								
Projekttek egymásra hatása										

Projektcsomag száma	P4									
Programcsomag neve	Parkolási rendszer optimalizálása a városban									
Projekt száma	P4/5									
Projekt címe	A szokásjogon használt parkolási, járműtárolási felületek felülvizsgálata, egyértelmű jelölése, a szankcionálás alapjainak									
Projekt rövid leírása	Városszerte sok olyan terület van, ahol a várakozás szokásjogon történik (pl. Deák Ferenc utcán a pékség előtt parkoló járművek, vagy a Kossuth Lajos utca, de például lakossági járműtárolás is a Szent Imre utcán vagy a Városréti utcán, Kondorosi téren). Ezek a járművek egyrészt akadályozzák a forgalmat, másrészt pedig rontják a beláthatóságot, így közlekedézbiztonsági kockázatot jelentenek, továbbá a várakozás sokszor zöldfelületek rovására történik, így a környezetet is károsítják ezek a parkolások									
Műszaki tartalom	A konkrét helyszínek azonosítása, majd a várakozás egyértelmű tiltásra, vagy ha az műszakilag megoldható és támogatandó, a kulturált rövidtávú várakozás felületeinek kialakítása									
Prioritás	Legmagasabb prioritás									
Prioritás indoka	Folyamatos fenntartást igénylő									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Magas									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent									
Környezeti hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Közlekedézbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Területi hatása	Lokális hatás									
Pontszám	138									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projektek egymásra hatása	<p>Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P1/3, P1/6, P3/10, P4/2, P4/4, P4/6, P8/1</p> <p>Közvetett erősítő hatás: P1/1, P1/2, P1/4, P1/5, P2/2, P2/3, P3/13, P4/3</p>									
Projekt értékelés										
Célrendszerhez való kapcsolódás										
Tematikus célok					Területi célok					
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség		
Nem	Igen	Nem	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Nem	Igen	

Projektszám	P4									
Programcsomag neve	Parkolási rendszer optimalizálása a városban									
Projekt száma	P4/7									
Projekt címe	Autóbuszos P+R parkoló kiépítése a Pesti úton									
Projekt rövid leírása	A városból sokan ingáznak Budapest, Gödöllő felé, azonban számukra nincs érdemi parkolási terület biztosítva. A vasútállomás a város jelentős részéről kiesik, ezért az idővesztés miatt csak keveseknek alternatíva									
Műszaki tartalom	A P+R optimális helyszínének kiválasztása az elsődleges feladat. A vasutat elhagyva Bag felé a Pesti úton jobbkéz felé ökológiai puffertérület van, így ott nem javasolt P+R kialakítása. Továbbhaladva a benzinkúttal szemben a jelenleg alulhasznosított telken kb 80 parkolóhely alakítható ki. Ez magánterület, így annak kisajátítása lenne szükséges. Alternatívaként a Sisekam mellett kb. 20-25 merőleges hely alakítható ki. Ennek előnye, hogy a helyszín rendelkezésre áll, azonban nincs a közelében jelenleg autóbusz megállóhely, a parkolás pedig közvetlenül a 3-as főútról történne merőlegesen, ami manővernek nagy az időigénye, ezzel lassítva a forgalmat. A másik probléma, hogy az út "rossz" oldalán van, így a									
Prioritás	-									
Prioritás indoka	-									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Közepes									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Nincs üzemeltetési költsége, nem jelent bevételt									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Területi hatása	A város egészére kiterjedő hatás									
Pontszám	113									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P6/1									
	Közvetett erősítő hatás: P3/15, P5/6									

Projekt értékelés



Célrendszerhez való kapcsolódás

Tematikus célok

Területi célok

Tematikus célok	Területi célok
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(K1) Városközpont
(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(K2) Kertvárosias lakóterületek
(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K3) Lakótelep
	(K4) Iskolák és környezetük
	(K5) Iparterület
	(K6) Funkcionális várostérség
Nem	Igen
Igen	Nem
Nem	Igen
Igen	Igen
Nem	Nem
Igen	Nem
Nem	Nem

Projektcsomag száma	P5									
Programcsomag neve	Galgamente közlekedési kapcsolatrendszere									
Projekt száma	P5/1									
Projekt címe	Kartal és Aszód között a meglévő gyalogjárda hiányzó szakaszának megépítése, az állagának javítása, gyalog- és kerékpárúttá									
Projekt rövid leírása	Kartal belterületén kerékpárút húzódik végig, azonban az a két település között nem folytatódik, csak egy járda található, a benzinkútnál viszont az is megszakad, mintegy 300 méter hosszon nincs járda. A két település közötti kapcsolatokat erősítené, ha megfelelő minőségű gyalogos és kerékpáros eljutási lehetőség a két település között									
Műszaki tartalom	A KHT alapján kijelölt kerékpárforgalmi létesítmén nyomvonalához kapcsolódva kerékpárút épül ki a nevezett szakaszon									
Prioritás	Folyamatban van									
Prioritás indoka	-									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Magas									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Nincs üzemeltetési költsége, nem jelent bevételt									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Területi hatása	Funkcionális várostérségre kiterjedő hatás									
Pontszám	219									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projektek egymásra hatása	<p>Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P3/6, P5/3, P5/4</p> <p>Közvetett erősítő hatás: P6/1, P6/2, P7/1</p>									

Projekt értékelés

Kategória	Érték
Prioritás	5
Előkészítettség	1
Megvalósítás költsége	0
Üzemeltetés költsége	0
Környezeti hatások	3
Társadalmi hatások	3
Gazdasági hatások	1

Projektszám	P5									
Programcsomag neve	Galgamente közlekedési kapcsolatrendszere									
Projekt száma	P5/2									
Projekt címe	Iklad és Aszód között gyalog- és kerékpárút kiépítése									
Projekt rövid leírása	Az Iklad felé vezető úton annak ellenére nincs járda, hogy található rajta autóbussz megálló, így az itt le- és felszállók, valamint a két település közötti alig több mint 1 km-es szakaszon kénytelenek az útpadkán gyalogni, ami balesetveszélyes									
Műszaki tartalom	A KHT alapján kijelölt kerékpárforgalmi létesítmén nyomvonalaéhoz kapcsolódva gyalog- és kerékpárút épül ki a nevezett relációban vagy a töltésánál, vagy a Berkes utca folytatásában, esetleg a vasúti töltésnél									
Prioritás	-									
Prioritás indoka	-									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Magas									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	100-500 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Területi hatása	Funkcionális várostérségre kiterjedő hatás									
Pontszám	188									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projekttek egymásra hatása	<p>Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P3/6, P5/3, P5/4</p> <p>Közvetett erősítő hatás: P3/13, P6/1, P7/1</p>									

Projekt értékelés



Célrendszerhez való kapcsolódás

Tematikus célok

Területi célok

Tematikus célok	Területi célok
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(K1) Városközpont
(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(K2) Kertvárosias lakóterületek
(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K3) Lakótelep
	(K4) Iskolák és környezetük
	(K5) Iparterület
	(K6) Funkcionális várostérség
Igen	Igen
Igen	Igen
Nem	Nem
Nem	Nem
Nem	Nem
Nem	Nem
Nem	Nem
Nem	Nem
Igen	Igen

Projektcsomag száma	P5										
Programcsomag neve	Galgamente közlekedési kapcsolatrendszere										
Projekt száma	P5/5										
Projekt címe	Elkerülő út megépülése a Fenyőharaszi úton		<p>Projekt értékelés</p>								
Projekt rövid leírása	A Kartaltól északra található településeken élők számára jelenleg Aszódon keresztül érhető el az M3 autópálya, ezzel nagyban terhelik az ottani közlekedési infrastruktúrát, csökkentik a települések élhetőségét. Egy elkerülővel ez a forgalom új útvonalon tudna lebonyolódni, illetve az aszódi iskolákba gyermeküket szállítók aránya is csökkenhetne										
Műszaki tartalom	A ma is meglévő Fenyőharaszi út nyomvonalán az elkerülőút kiépítése										
Prioritás	Legmagasabb prioritás										
Prioritás indoka	Kiemelt projekt										
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális										
Fontosság	Magas										
Előkészítettség	A projekthez konkrét tervdokumentáció készült vagy készülöben van (± 10)										
Megvalósítás költsége	100-500 millió Forint között										
Üzemeltetés költsége	#HIÁNYZIK		Célrendszerhez való kapcsolódás								
Környezeti hatások	Nincs hatás		Tematikus célok			Területi célok					
Társadalmi hatások	Közvetlen pozitív hatás		(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Gazdasági hatások	Közvetlen pozitív hatás										
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás										
Területi hatása	Funkcionális várostérségen is túlnyúló hatás										
Pontszám	177										
Pontszám bizonytalansága	± 10		Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem	Igen
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges:		P1/3, P5/4								
	Közvetett erősítő hatás:		P6/2								

Projektcsomag száma	P6									
Programcsomag neve	Biztonság és inkluzív lakóterületek									
Projekt száma	P6/1									
Projekt címe	Hiányzó, rossz állapotú gyalogosfelületek feltérképezése, kijavítása és pótlása a lakóterületeken									
Projekt rövid leírása	Olyan helyszíneken, mint a Lakótelep, Újtelep (Bocskai utca, Bethlen Gábor utca), Papi-földek hiányos vagy leromott állapotú járdaszakaszok vannak, amik a gyalogos közlekedést nehezítik, ezzel rontva annak versenyképességét									
Műszaki tartalom	A területi sebességcsillapítás eredményei után felmérés szükséges, hogy hol indokolt beavatkozás. Ott, ahol indokolt, a hiányzó járdaszakaszok kiépítése, a meglévő, romlott állapotú szakaszok felújítása történik meg									
Prioritás	Legmagasabb prioritás									
Prioritás indoka	Megalapozó projekt									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Magas									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Területi hatása	A város egészére kiterjedő hatás									
Pontszám	196									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projektek egymásra hatása	<p>Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P2/1, P3/12, P3/20, P3/21, P4/7, P6/5</p> <p>Közvetett erősítő hatás: P3/4, P3/5, P3/7, P3/11, P3/13, P3/15, P5/1, P5/2, P5/8, P8/1, P8/2, P8/4</p>									

Projekt értékelés

Kategória	Érték
Prioritás	5
Előkészítettség	1
Megvalósítás költsége	-2
Üzemeltetés költsége	-1
Környezeti hatások	3
Társadalmi hatások	3
Gazdasági hatások	1

Célrendszerhez való kapcsolódás										
Tematikus célok			Területi célok							
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség		
Nem	Igen	Nem	Nem	Igen	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem

Projektcsomag száma	P6									
Programcsomag neve	Biztonságos és inkluzív lakóterületek									
Projekt száma	P6/2									
Projekt címe	Újtelep városrészben a Kartal-Hatvan közötti átmenő forgalom megszüntetése, területi sebességszabályozás									
Projekt rövid leírása	A probléma kétös. Egyrészt a két település közötti forgalom számára rövidítést jelent a körforgalom kikerülése a Hajnóczy-Bocskai-Arany János utca útvonalán, másfelől pedig a sakkábrás úthálózat miatt ugyan jó a beláthatóság, és nagyobb sebességre ösztökél, azonban a T30-as övezet miatt csak egyenrangú kereszteződések találhatók a területen belül, így fokozott a balesetveszély. Nem támogatott egy védett útvonal kialakítása, mivel az csak a szabálytalan viselkedésre erősítene rá									
Műszaki tartalom	Forgalomtechnikai eszközökkel (Lakó- és pihenőövezet kijelölése, forgalmi rend) az átmenő forgalom, illetve a nagy járműsebességek megszüntetése küszöbökkel, útpálya szűkítésekkel, a gyalogos és kerékpáros közlekedés biztonságát növelve. Természetesen számukra továbbra is átjárható marad a teljes városrész									
Prioritás	Legmagasabb prioritás									
Prioritás indoka	Quick win									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Magas									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Nincs üzemeltetési költsége, nem jelent bevételt									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás									
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás									
Pontszám	161									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P3/10									
	Közvetett erősítő hatás: P5/1, P5/5									

Projekt értékelés

Kategória	Érték
Prioritás	5
Előkészítettség	1
Megvalósítás költsége	-2
Üzemeltetés költsége	0
Környezeti hatások	3
Társadalmi hatások	3
Gazdasági hatások	1
Területi hatása	2

Célrendszerhez való kapcsolódás										
Tematikus célok			Területi célok							
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség		
Igen	Igen	Nem	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem		

Projektsomag száma	P6									
Programcsomag neve	Biztonság és inkluzív lakóterületek									
Projekt száma	P6/4									
Projekt címe	Területi forgalom és sebességszabályozási intézkedések a Papi-földek városrészben									
Projekt rövid leírása	Az Osváth Gedeon utca egyirányúsítása miatt átmenő forgalom jelenik meg a lakóövezetben (Osváth - Szent István tér - Podmaniczky utca útvonalon), ami attól függően fog megmaradni, hogy a P3/10-es projektben milyen döntés született. A járművezetők számára jelenleg az 500 méter többletút nagyobb sebességre ösztönöz, ami az itt élők biztonságát és életminőségét rontja									
Műszaki tartalom	Forgalomtechnikai eszközök elhelyezésével az útpálya szűkítése, csomópontok kiemelése az útpályából, lehetőség szerint lakó- és pihenőövezet kijelölése a városrészben									
Prioritás	Legmagasabb priorítás									
Prioritás indoka	Kiemelt projekt									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Magas									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10 millió Forint alatt									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás									
Pontszám	204									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P2/2, P3/10 Közvetett erősítő hatás: P3/8, P3/16									

Projekt értékelés

Kategória	Érték
Prioritás	5
Előkészítettség	1
Megvalósítás költsége	-1
Üzemeltetés költsége	-1
Környezeti hatások	3
Társadalmi hatások	3
Gazdasági hatások	1

Célrendszerhez való kapcsolódás										
Tematikus célok			Területi célok							
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség		
Nem	Igen	Nem	Nem	Igen	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem

Projektcsomag száma	P6																																					
Programcsomag neve	Biztonságos és inkluzív lakóterületek																																					
Projekt száma	P6/5																																					
Projekt címe	Csomóponti korrekciók és forgalomtechnikai felülvizsgálat a Lakótelepen		<p>Projekt értékelés</p>																																			
Projekt rövid leírása	A lakótelepen a forgalomtechnika egzakt jelölése hiányában több olyan csomópont is található (pl. a festékbolt előtti található csomópont, ahol jellemző a szembemenesztés), ami balesetveszélyes. Ezek fejlesztésével biztonságosabb közlekedés várható, elsősorban a védtelen gyalogosok és kerrékpárosok számára																																					
Műszaki tartalom	A beavatkozási helyszínek lokalizálása, majd csomóponti kiskorrekciók megvalósítása, forgalomtechnikai elemek kihelyezése		<p>Célrendszerhez való kapcsolódás</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Tematikus célok</th> <th colspan="7">Területi célok</th> </tr> <tr> <th>(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése</th> <th>(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása</th> <th>(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása</th> <th>(K1) Városközpont</th> <th>(K2) Kertvárosias lakóterületek</th> <th>(K3) Lakótelep</th> <th>(K4) Iskolák és környezetük</th> <th>(K5) Iparterület</th> <th>(K6) Funkcionális várostérség</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nem</td> <td>Igen</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Igen</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> </tr> </tbody> </table>								Tematikus célok			Területi célok							(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem
Tematikus célok											Területi célok																											
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása									(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség																						
Nem	Igen	Nem									Nem	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem																						
Prioritás	Legmagasabb prioritás																																					
Prioritás indoka	Megalapozó projekt																																					
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális																																					
Fontosság	Közepes																																					
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)																																					
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között																																					
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent																																					
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás																																					
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás																																					
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás																																					
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás																																					
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás																																					
Pontszám	128																																					
Pontszám bizonytalansága	± 25																																					
Projektek egymásra hatása	<p>Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P3/10, P4/4</p> <p>Közvetett erősítő hatás:</p>																																					

Projektsomag száma	P7										
Programcsomag neve	A mobilitási igények befolyásolása										
Projekt száma	P7/1										
Projekt címe	Mobilitási igények változtatását célzó városi kezdeményezések	<div style="text-align: center;"> <p>Projekt értékelés</p> </div>									
Projekt rövid leírása	A közlekedési paradigmaváltás komplex folyamat, nem lehet csak az infrastruktúra fejlesztésével tartós hatást elérni, de arra sem lehet számítani, hogy az emberek külső tényezők nélkül megváltoztatják a közlekedési attitűdjüket. A kettő egyszerre szükséges, és ez a projekt az utóbbi szempont esetében segítség. Egyrészt növeli a megszokott közlekedési attitűdtől eltérő projektek elfogadottságát, valamint a közlekedési tudatosságot										
Műszaki tartalom	Minden olyan, az önkormányzat, vagy valamilyen civil szervezet által koordinált esemény, program, kampány, kiadvány stb. ami a mobilitási szemléletváltást elősegíti. E programok pénzügyi-szervezeti fenntarthatósága érdekében az éves költségvetésben szükséges egy összeget elkülöníteni, és megtalálni azt a felelős szervezetet, aki a projektek gazdája lesz, azokat megbízhatóan vezeti										
Prioritás	Legmagasabb prioritás										
Prioritás indoka	Folyamatos fenntartást igénylő/ Kiemelt projekt										
Beavatkozás típusa	Soft										
Fontosság	Magas										
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)										
Megvalósítás költsége	10 millió Forint alatt										
Üzemeltetés költsége	Nincs üzemeltetési költsége, nem jelent bevételt										
		Célrendszerhez való kapcsolódás									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás	Tematikus célok			Területi célok						
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás	(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség	
Gazdasági hatások	Közvetett pozitív hatás										
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás										
Területi hatása	A város egészére kiterjedő hatás										
Pontszám	209										
Pontszám bizonytalansága	± 25	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem	
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges:	P1/5, P2/6, P3/6									
	Közvetett erősítő hatás:	P1/3, P2/2, P3/1, P3/2, P3/4, P3/5, P3/23, P4/2, P4/6, P4/7, P5/1, P5/2, P5/3, P5/7, P5/8, P7/2, P8/3									

Projektcsoport száma	P7																																			
Programcsoport neve	A mobilitási igények befolyásolása																																			
Projekt száma	P7/2																																			
Projekt címe	Iskolák digitális kapcsolattartása			Projekt értékelés 																																
Projekt rövid leírása	A világvárvány megmutatta, hogy a digitalizációban hatalmas potenciálok vannak. Ezt eddig kényszerűen kellett alkalmazni, azonban a jövőben tudatos tervezéssel a mobilitási igények átrendezhetőek mind térben, mind időben																																			
Műszaki tartalom	Különböző, elsősorban szervezést igénylő, alacsony költségű projektek bevezetése az oktatási tevékenységek körében (szülői értekezlet, ballagás, tanrend stb.)																																			
Prioritás	Legmagasabb prioritás																																			
Prioritás indoka	Folyamatos fenntartást igénylő																																			
Beavatkozás típusa	Soft																																			
Fontosság	Magas																																			
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)																																			
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között																																			
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent																																			
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás			Célrendszerhez való kapcsolódás <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Tematikus célok</th> <th colspan="6">Területi célok</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése</td> <td>(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása</td> <td>(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása</td> <td>(K1) Városközpont</td> <td>(K2) Kertvárosias lakóterületek</td> <td>(K3) Lakótelep</td> <td>(K4) Iskolák és környezetük</td> <td>(K5) Iparterület</td> <td>(K6) Funkcionális várostérség</td> </tr> <tr> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Igen</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> <td>Nem</td> </tr> </tbody> </table>						Tematikus célok			Területi célok						(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem
Tematikus célok			Területi célok																																	
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség																												
Nem	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem																												
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás																																			
Gazdasági hatások	Közvetett pozitív hatás																																			
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás																																			
Területi hatása	Funkcionális várostérségen is túlnyúló hatás																																			
Pontszám	198																																			
Pontszám bizonytalansága	± 25																																			
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P2/6 Közvetett erősítő hatás: P2/2, P3/9, P7/1																																			

Projektcsomag száma	P7										
Programcsomag neve	A mobilitási igények befolyásolása										
Projekt száma	P7/3										
Projekt címe	KETOSZ tagság létesítése		<p>Projekt értékelés</p>								
Projekt rövid leírása	Kerékpárosbarát Települések Országos Szövetsége szakmai tapasztalattal és együttműködéssel tudja segíteni azokat a települési önkormányzatokat, akik szeretnék a kerékpáros közlekedésért tenni településükön. A tevékenységeik között szerepel a kerékpáros közlekedésre nevelés és szakmai tanácsadás is										
Műszaki tartalom	Csatlakozás a Kerékpárosbarát Települések Országos Szövetségéhez										
Prioritás	-										
Prioritás indoka	-										
Beavatkozás típusa	Soft										
Fontosság	Közepes										
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)										
Megvalósítás költsége	10 millió Forint alatt										
Üzemeltetés költsége	Nincs üzemeltetési költsége, nem jelent bevételt										
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás		Célrendszerhez való kapcsolódás								
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás		Tematikus célok			Területi célok					
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás		(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás		Nem	Igen	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem	Nem
Területi hatása	A város egészére kiterjedő hatás										
Pontszám	169										
Pontszám bizonytalansága	± 25										
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges:		P5/3								
	Közvetett erősítő hatás:		P3/1, P3/6								

Projektcsoport száma	P7																																							
Programcsoport neve	A mobilitási igények befolyásolása																																							
Projekt száma	P7/4																																							
Projekt címe	Mobilitás és településfejlesztés kapcsolata		<p>Projekt értékelés</p>																																					
Projekt rövid leírása	<p>A terület- és településfejlesztési dokumentumokban egy új, a mobilitást előtérbe helyező szemlélet kap szerepet, ahol a kisebb távolságok megtétele, decentralizáció, fenntartható közlekedési módok fejlesztésének előírása, a város lakosságának bővülésének mértéke mind</p>																																							
Műszaki tartalom	<p>Vegyes funkciójú területek, maximális parkolóhelyek száma OTÉK-nél szigorúbb, ingatlanfejlesztők bevonása a közterületfejlesztésbe</p>																																							
Prioritás	-																																							
Prioritás indoka	-																																							
Beavatkozás típusa	Soft																																							
Fontosság	Magas																																							
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)																																							
Megvalósítás költsége	10 millió Forint alatt																																							
Üzemeltetés költsége	Nincs üzemeltetési költsége, nem jelent bevételt																																							
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás		<p>Célrendszerhez való kapcsolódás</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Tematikus célok</th> <th colspan="6">Területi célok</th> </tr> <tr> <th>(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése</th> <th>(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása</th> <th>(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása</th> <th>(K1) Városközpont</th> <th>(K2) Kertvárosias lakóterületek</th> <th>(K3) Lakótelep</th> <th>(K4) Iskolák és környezetük</th> <th>(K5) Iparterület</th> <th>(K6) Funkcionális várostérség</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nem</td> <td>Igen</td> <td>Nem</td> <td>Igen</td> <td>Igen</td> <td>Igen</td> <td>Igen</td> <td>Igen</td> <td>Igen</td> <td>Igen</td> </tr> </tbody> </table>										Tematikus célok			Területi célok						(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség	Nem	Igen	Nem	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen
Tematikus célok													Területi célok																											
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség																																
Nem	Igen	Nem	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen																															
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás																																							
Gazdasági hatások	Közvetett pozitív hatás																																							
Közlekedésbiztonsági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás																																							
Területi hatása	A város egészére kiterjedő hatás																																							
Pontszám	171																																							
Pontszám bizonytalansága	± 25																																							
Projektek egymásra hatása	<p>Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges:</p> <p>Közvetett erősítő hatás:</p>																																							

Projektcsoport száma	P8									
Programcsoport neve	Magas színvonalú városi infrastruktúra									
Projekt száma	P8/1									
Projekt címe	Forgalomtechnikai szempontból balesetveszélyes útszakaszok felülvizsgálata									
Projekt rövid leírása	Kevés befektetett energiával jelentősen csökkenthető a balesetveszély (pl. Mély úti hajtűkanyar), illetve fokozható a komfortszint. A városi közlekedési infrastruktúrája folyamatosan amortizálódik (pl. Városréti utca, Csengey utca burkolata), illetve városszerte előfordulnak olyan műszaki kialakítások, amik nem töltik be helyesen a funkciójukat (pl. Kondoros tér mögötti csomópont, vagy volt vásártérre vezető út zsákutca jelölése). Ezek felülvizsgálata szükséges, akár lakossági bejelentések, akár saját adatgyűjtés alapján									
Műszaki tartalom	A felülvizsgálat alapján kiskorrekciók elvégzése a beazonosított helyszíneken									
Prioritás	Legmagasabb prioritás									
Prioritás indoka	Kiemelt projekt/megalapozó projekt									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Magas									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10-100 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent									
Környezeti hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Területi hatása	A város egészére kiterjedő hatás									
Pontszám	156									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projektek egymásra hatása	<p>Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges: P1/1, P1/2, P1/4, P2/1, P3/3, P3/5, P3/7, P3/8, P3/12, P3/13, P4/5, P8/2, P8/5</p> <p>Közvetett erősítő hatás: P3/11</p>									

Projekt értékelés



Célrendszerhez való kapcsolódás

Tematikus célok

Területi célok

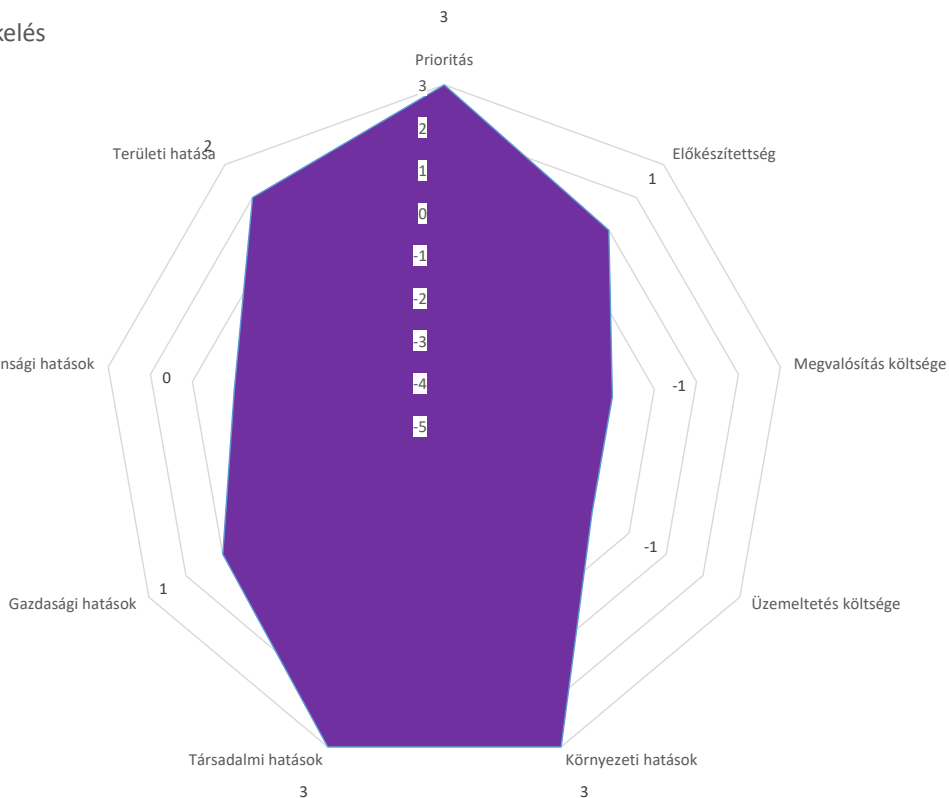
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Nem	Igen	Nem	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Nem

Projektsomag száma	P8										
Programcsomag neve	Magas színvonalú városi infrastruktúra										
Projekt száma	P8/2										
Projekt címe	Városi infrastruktúra karbantartási program	<p>Projekt értékelés</p>									
Projekt rövid leírása	A városi infrastruktúra folyamatosan amortizálódik, a megfelelő tervszerű karbantartás nélkül nem csak az üzemeltetése drágul, és egyre költségesebbé válik azok cseréje, de esztétikai-használhatósági, de akár baleseti kockázatokat is rejt. A projekt célja, hogy összefogja és koordinálja a karbantartásokat										
Műszaki tartalom	Olyan ágazatokra kiterjedően karbantartási program kidolgozása, mint közvilágítás, vízvezetés, növényzet, köztisztaság, lakossági bejelentések, vagy saját adatgyűjtés alapján										
Prioritás	Legmagasabb priorítás										
Prioritás indoka	Folyamatos fenntartást igénylő										
Beavatkozás típusa	Soft										
Fontosság	Magas										
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)										
Megvalósítás költsége	10 millió Forint alatt										
Üzemeltetés költsége	#HIÁNYZIK	Célrendszerhez való kapcsolódás									
Környezeti hatások	Közvetlen pozitív hatás	Tematikus célok			Területi célok						
Társadalmi hatások	Nincs hatás	(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség	
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás	Nem		Igen	Nem		Igen	Igen	Igen	Igen	Nem
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetett pozitív hatás										
Területi hatása	A város egészére kiterjedő hatás										
Pontszám	153										
Pontszám bizonytalansága	± 25										
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges:	P8/1, P8/3, P8/5									
	Közvetett erősítő hatás:	P1/3, P3/16, P3/20									

Projektsomag száma	P8									
Programcsomag neve	Magas színvonalú városi infrastruktúra									
Projekt száma	P8/4									
Projekt címe	Burkolatlan utcák pormentes burkolattal történő ellátása	<p>Projekt értékelés</p>								
Projekt rövid leírása	A burkolatlan utcákon a közlekedés - különösen csapadékos időjárás esetén - kényelmetlen, balesetveszélyes, gyalogosan és kerékpárral egyáltalán nem vonzó. Az utak víztelenítése kontrollálatlanul történik. A még burkolatlan utak burkolását célozza ez a projekt									
Műszaki tartalom	Síklakihegy és temetőnél lévő városrészt érinti a leginkább. A műszaki kialakításnál arra kell figyelni, hogy a jobb minőségű burkolat ne jelentse automatikusan a nagyobb járműbességet, ezért a megfelelő útpálya szélesség és egyéb forgalomcsillapító elemek használatát minden esetben vizsgálni kell									
Prioritás	-									
Prioritás indoka	-									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Közepes									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	100-500 millió Forint között									
Üzemeltetés költsége	#HIÁNYZIK	Célrendszerhez való kapcsolódás								
Környezeti hatások	Nincs hatás	Tematikus célok			Területi célok					
Társadalmi hatások	Közvetlen pozitív hatás	(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont	(K2) Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6) Funkcionális várostérség
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Közvetlen pozitív hatás									
Területi hatása	A város egészére kiterjedő hatás									
Pontszám	135									
Pontszám bizonytalansága	± 25	Nem	Igen	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem	Nem
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges:									
	Közvetett erősítő hatás:	P3/6								

Projektsomag száma	P8									
Programcsomag neve	Magas színvonalú városi infrastruktúra									
Projekt száma	P8/6									
Projekt címe	Zajvédő fal létesítése a Falujárók útja mentén	<p>Projekt értékelés</p>								
Projekt rövid leírása	A Lakótelep mellett futó Falujárók útjának nagy forgalma miatt a zajterhelése is nagy, amit a lakótelepen élők nap mint nap éreznek. Egy zajvédő fal ezt a hatást csökkentené, azonban tájba illeszkedése, illetve a tény, hogy a Fenyőharaszti úti elkerülővel csökkenni fog a Falujárók útjának forgalma, hosszútávon javasolt inkább tájépítészeti elemekkel hanggátló növényzetet telepíteni, a meglévő zöldállomány hatásfokát növelni									
Műszaki tartalom	Zajméréssel a tervezett állapotban a becsült zajszint meghatározása, majd az alkalmazandó hanggátlási technológia kiválasztása, alkalmazása									
Prioritás	-									
Prioritás indoka	-									
Beavatkozás típusa	Infrastrukturális									
Fontosság	Közepes									
Előkészítettség	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)									
Megvalósítás költsége	10 millió Forint alatt									
Üzemeltetés költsége	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent									
Környezeti hatások	Közvetett pozitív hatás									
Társadalmi hatások	Közvetett pozitív hatás									
Gazdasági hatások	Gyenge közvetett pozitív hatás									
Közlekedésbiztonsági hatások	Nincs hatás									
Területi hatása	Városrész jelentőségű hatás									
Pontszám	89									
Pontszám bizonytalansága	± 25									
Projektek egymásra hatása	Közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges:									
	Közvetett erősítő hatás:									

Projekt értékelés



Célrendszerhez való kapcsolódás

Tematikus célok

Területi célok

Tematikus célok	Területi célok	(K1)Város-központ	(K2)Kertvárosias lakóterületek	(K3) Lakótelep	(K4) Iskolák és környezetük	(K5) Iparterület	(K6)Funkcionális várostérség
(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igények fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása					
Nem	Igen	Nem	Nem	Igen	Nem	Nem	Nem