



PROSPERITY

FROM A COMMON VISION TO SPECIFIC MEASURES - EXPERIENCES FROM SMALL AND MEDIUM SIZED HUNGARIAN TOWNS

Academy of Urban Mobility, 04.10. 2018

Třebíč

András EKÉS

Mobilissimus Ltd. Budapest

ekes@mobilissimus.hu



MOBILISSIMUS



- MOBILITY PLANNING AND CONSULTANCY COMPANY BASED IN BUDAPEST
- COMMITTED TO SMART, ECO-FRIENDLY AND COST-EFFICIENT MOBILITY SYSTEMS
- WORKING IN LOCAL AND INTERNATIONAL CONTEXT
- MAIN ACTIVITIES: STRATEGIC PLANNING AND CONSULTANCY



MOBILISSIMUS

Sustainable Urban Mobility Planning and Consultancy

Planning and elaboration of strategies

Professional cooperation

Preparation of analyses and forecasts

Consultancy, communication and marketing

Education and trainings

Tendering and project management

Mobilissimus Ltd.
H-1093 Budapest, Lónyay utca 34.
mobilissimus@mobilissimus.hu
www.mobilissimus.eu



MOBILISSIMUS IN CIVITAS PROSPERITY



SUMP RELATED H2020 TRAINING PROGRAMME
TAKE UP OF SUMP BY INVOLVEMENT AND ACTIVATION OF THE NATIONAL LEVEL

11 PARTNER CITIES

CITY OF SZEGED FROM HUNGARY
HRADEC KRALOVE FROM CZECH REPUBLIC
MOBILISSIMUS IS A PROJECT PARTNER



MOBILISSIMUS IN CIVITAS PROSPERITY



SUMP TRAININGS IN PRELIMINARY DEFINED TOPICS

SUMP COACHING EVENTS

NATIONAL SUMP PROGRAMMES

INNOVATION BRIEFS



ROLE OF MOBILISSIMUS' EXPERTS IN SUMP_s IN HUNGARY



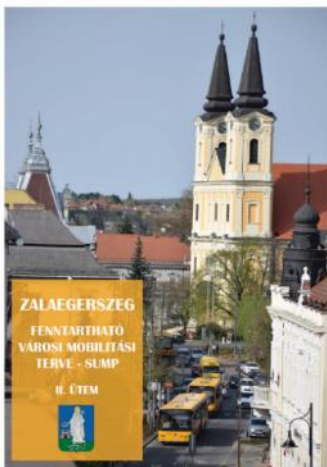
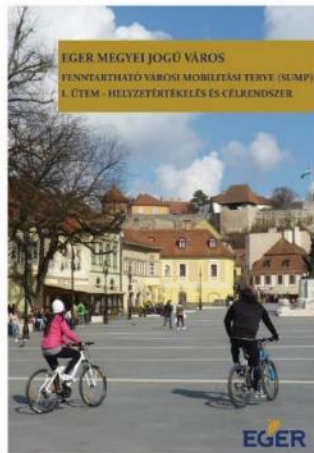
2010–2011:
PARTICIPATION IN THE
INTERNATIONAL SUMP
DEVELOPING PROCESS

2012–2015:
IMPLEMENTATION OF
SUMP METHODOLOGY IN
HUNGARY

2015–2018:
PREPARATION OF SUMPS
FOR 4 HUNGARIAN
MEDIUM AND SMALLER
CITIES AND
NEGOTIATIONS WITH
OTHERS

PARTICIPATION IN CIVITAS
PROSPERITY WITH THE
CITY OF SZEGED (HU)

SECRETARIAT OF MAGYAR
CIVINET



BESIDES SUMPS



BESIDES SUMPS



WHY ARE WE WORKING?



WHY ARE WE WORKING?



Auto
50 KM/U MET 1 INZITTENDE



Auto
GEPARKEERD



Tram
50 INZITTENDEN



Fietser
15 KM/U



Fiets
GEPARKEERD



Voetganger
LOPEND



Voetganger
STILSTAAND

FIGUUR 3 RUIMTEGEBRUIK, VERVOERMIDDELEN

ROLE OF MOBILISSIMUS' EXPERTS IN SUMP_s IN HUNGARY

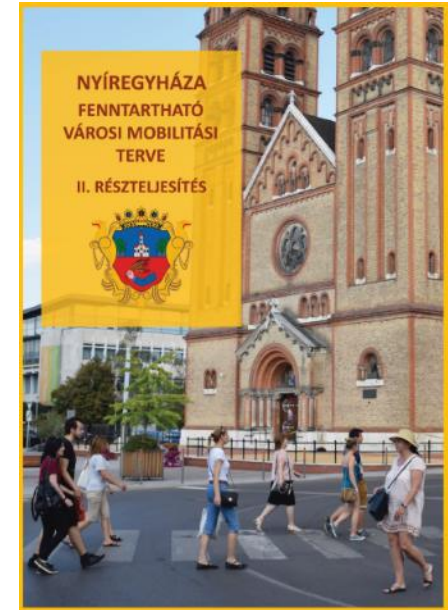
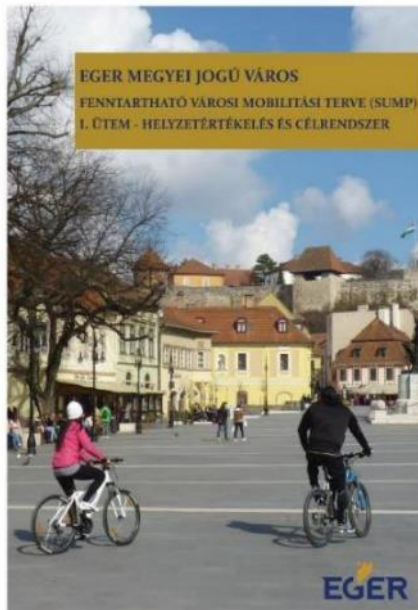
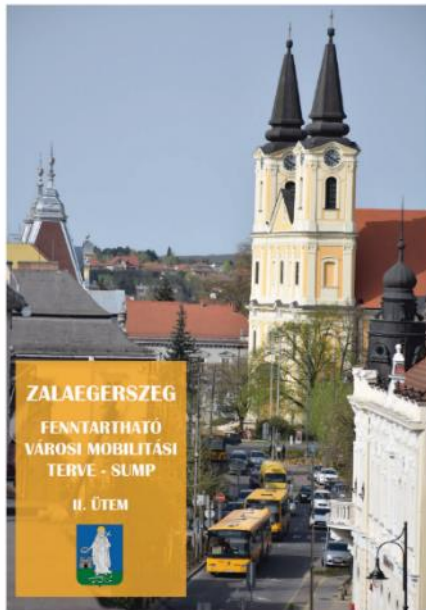


ZALAEGRSZEG
61.000 INHABITANTS

EGER
55.000 INHABITANTS

DUNAÚJVÁROS
48.000 INHABITANTS

NYÍREGYHÁZA
120.000 INHABITANTS



ROLE OF MOBILISSIMUS' EXPERTS IN SUMP_s IN HUNGARY



SUMP OF CITY OF EGER AND ZALAEGERSZEG

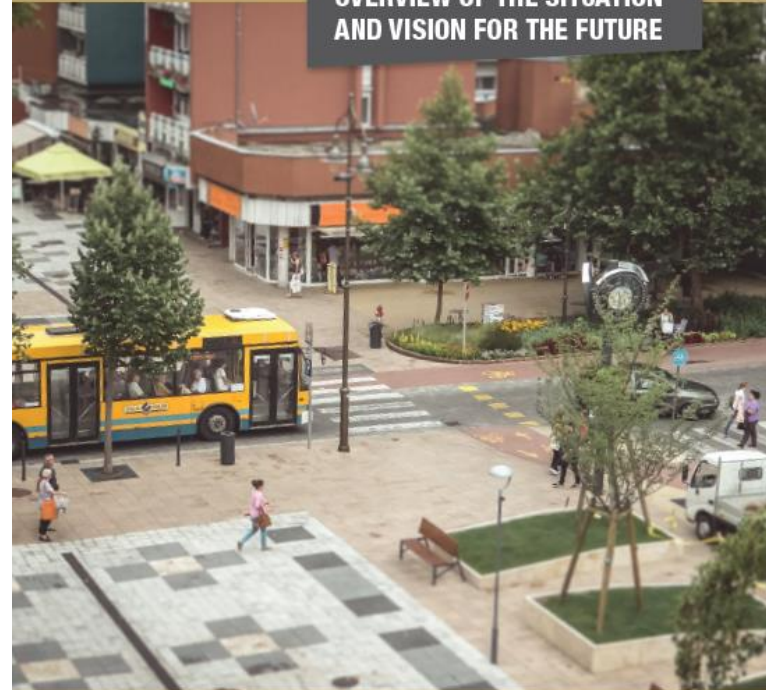


SUSTAINABLE URBAN
MOBILITY PLAN OF THE
CITY OF EGER



SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN (SUMP) ZALAEGERSZEG

OVERVIEW OF THE SITUATION
AND VISION FOR THE FUTURE



SUMP SURVEYS

MAINTAINING EXISTING ROADS, SIDEWALKS IS AT LEAST AS IMPORTANT AS BUILDING NEW ONES (96% - 4% SUPPORT - OPPOSE).

MOBILITY TRAINING AND SHAPING ATTITUDES IS AT LEAST AS IMPORTANT, AS INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT (91% - 6%).

IT WOULD DO GOOD THE CITY IF MORE PEOPLE WOULD CHOSE WALKING OR CYCLING (88% - 7%).

IF EGER BECOMES EUROPEAN CAPITAL OF CULTURE, IT NEEDS EUROPEAN LEVEL ACCESSIBILITY AND LOCAL TRANSPORT (87% - 7%).



„Eger: the City of Quality”

MAIN PROBLEMS AND DILEMMAS



BEHAVIOUR OF THE CITIES



FIRST RUNNERS



FOLLOWERS



LATE RUNNERS



FROM GOAL SETTING TO MEASURES: “ALL YOU CAN EAT OR DAILY MEAL”?



FOCUS: MORE A DAILY MEAL THAN A COMPLEX “ALL YOU CAN EAT” DREAM MENU WITHOUT REAL PRIORITIES – PROJECT SELECTION

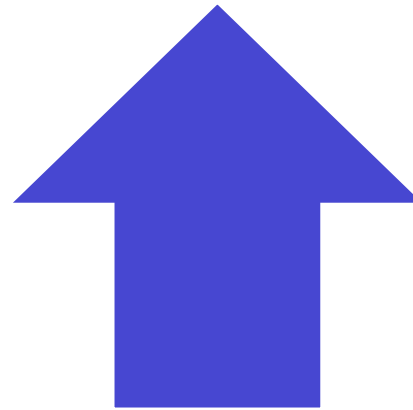
VISION ORIENTED, EFFICIENT MEASURES TO BE SET UP

COHERENT AND WELL CONNECTED MEASURES INSTEAD OF SEPARATED PROJECT PUZZLES

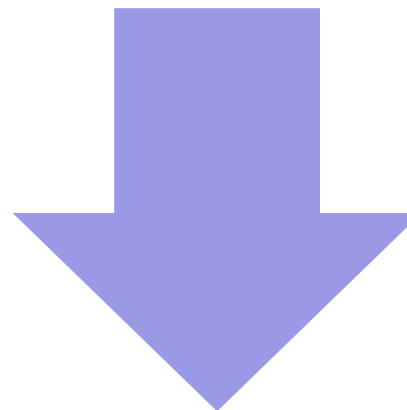




STRATEGIC PLANNING VS. AD HOC PLANNING ENVIRONMENT



STRATEGIC PLANNING
VISION, TARGET SYSTEM
VISION AND PROGRAMME
OF THE CITY LEADERSHIP



AD HOC OPPORTUNITIES
AND PRESSURES
FINANCIAL DEPENDENCY,
LIMITATION OF OWN
RESOURCES

MAKING COMMON VISION



WHICH CITY WE WOULD LIKE TO LIVE IN?

- HOW DO WE IMAGINE THE CITY 15 YEARS LATER?
- HOW DO WE IMAGINE THE FUTURE OF THE CITY?
- GOAL: MAKING A COMMON VISION IN A WIDE RANGE



MAKING COMMON VISION (EGER)



„Eger: the City of Quality”



In accordance with the city's long and medium-term guidelines and plans, and based on the thorough analysis of the mobility situation in Eger, the present plan defines six strategic objectives for mobility development. The development of transport serves economic, social and environmental goals that determine the quality of life of people.



1. **IMPROVED ACCESSIBILITY, STRONGER REGIONAL CONNECTIONS**
 - 1.1 Improving connectivity to national networks
 - 1.2 Integrated urban and suburban transport system
 - 1.3 Reduction of time loss caused by congestion
2. **WORKPLACES AND EDUCATION AVAILABLE TO EVERYONE**
 - 2.1 Improving the multi-modal accessibility of workplaces
 - 2.2 Improving the mobility situation of educational institutions
 - 2.3 Mobility-conscious institutions
3. **ATTRACTIVE, FUNCTION-RICH CITY CENTRE**
 - 3.1 Traffic-free public spaces with people in focus
 - 3.2 Accessible services
 - 3.3 Serving touristic and event traffic
4. **CLEAN, GREEN AND HEALTHY LIVING ENVIRONMENT**
 - 4.1 Efficient land use
 - 4.2 Soft modes gaining ground
 - 4.3 Passenger-oriented, attractive public transport
 - 4.4 Energy efficient and clean car transport
5. **SAFE TRANSPORT**
 - 5.1 Safe transport infrastructure
 - 5.2 Prepared transport users
6. **EFFICIENT OPERATION, WELL MAINTAINED INFRASTRUCTURE**
 - 6.1 Well-functioning institutional system
 - 6.2 Well maintained infrastructure



MAKING COMMON VISION – EXAMPLES



Vision of the city leadership

- The city leaders' exchange of experience, „peer review”
- Method: „Way of the mayor”
 - Mayors visit each other
 - Personal and experiential exchange of experience
 - Learning and reflection on each other's position, goals and projects
 - <http://www.exante.hu/blog/95-a-polgarmester-utja.html> (with a 18 minute long summary film)



MAKING COMMON VISION – EXAMPLES



- ## Involving the population – what kind of city we would like to live in?
- **Method: visiting urban events (e.g.. European Mobility Week, Day of the Earth)**



MAKING COMMON VISION – EXAMPLES



Involving the population – what kind of city we would like to live in?

- **Aiming the children, young people**
- **Method: draw: what will be the transport of the city like when you will be an adult?**



MAKING COMMON VISION – EXAMPLES



Involving the population – what kind of city we would like to live in?

- Aiming the children, young people
- Method: draw: what will be the transport of the city like when you



MAKING COMMON VISION – EXAMPLES



Involving the population – what kind of city we would like to live in?

- What are the most important values, point of views? (making priorities)
- Method: making value priorities (which five are the most important ones?)



MAKING COMMON VISION – EXAMPLES



Involving the population – what kind of city we would like to live in?

- Open discussion about the suggestions
- Method: talking with the experts above the map





- Preparatory or following planning process?
- Timing → if it starts a few years earlier, the Territorial OP in Hungary could have built on it (2014-2020)
- How long does it take to determine the measures – whom do we involve in, how much do/can we open the question ?
- Politically supported / needed projects vs. professionally suggested projects



COMMUNICATION WITH DECISION-MAKERS



FEAR OF CHANGE

- Is the change necessarily bad?

17-17T		ÖRÖKÖSFÖLD — SZÉLSŐBOKORI U.	
Menetidő (perc)	MEGÁLLÓHELYEK	Menetidő (perc)	17 17T
0	0	ÖRÖKÖSFÖLD	26 27
1	—	SZALAG U.	25 —
—	1	TÖRZS U.	— 25
—	3	ÓVODA	— 23
—	—	CSALÁD U.	— 22
2	—	CSALÁD U. 108.	23 —
3	—	CSALÁD U. 52.	22 —
4	4	EÜ. SZAKKÖZÉPISKOLA	21 21
5	5	RENDELŐINTÉZET	18 18
7	7	SZEGFÜ U. (INTERSPAR)	16 16
8	8	KODÁLY ZOLTÁN ÁLT. ISKOLA	15 15
10	10	VAY ÁDÁM KÖRÚT	13 13
12	12	BÚZA TÉR	12 12
—	—	RAKÓCZI U. 50.	11 11
14	14	MEZŐ U.	— —
—	—	MEZŐ U. 5.	9 9
15	15	BETHLEN G. U. 67.	8 8
17	17	DERKOVITS U. 5.	8 8
18	18	DERKOVITS U. 73.	7 7
20	20	DUGONICS U.	6 6
22	22	ROZSNYÓ U.	5 5
23	23	LEGYEZŐ U. 14.	4 4
24	24	LEGYEZŐ U. 33.	— —
25	25	LEGYEZŐ U. 65.	— —
—	—	FÉSZEK U. ABC.	2 2
—	—	IV U.	1 1
26	27	SZÉLSŐBOKORI U.	0 0

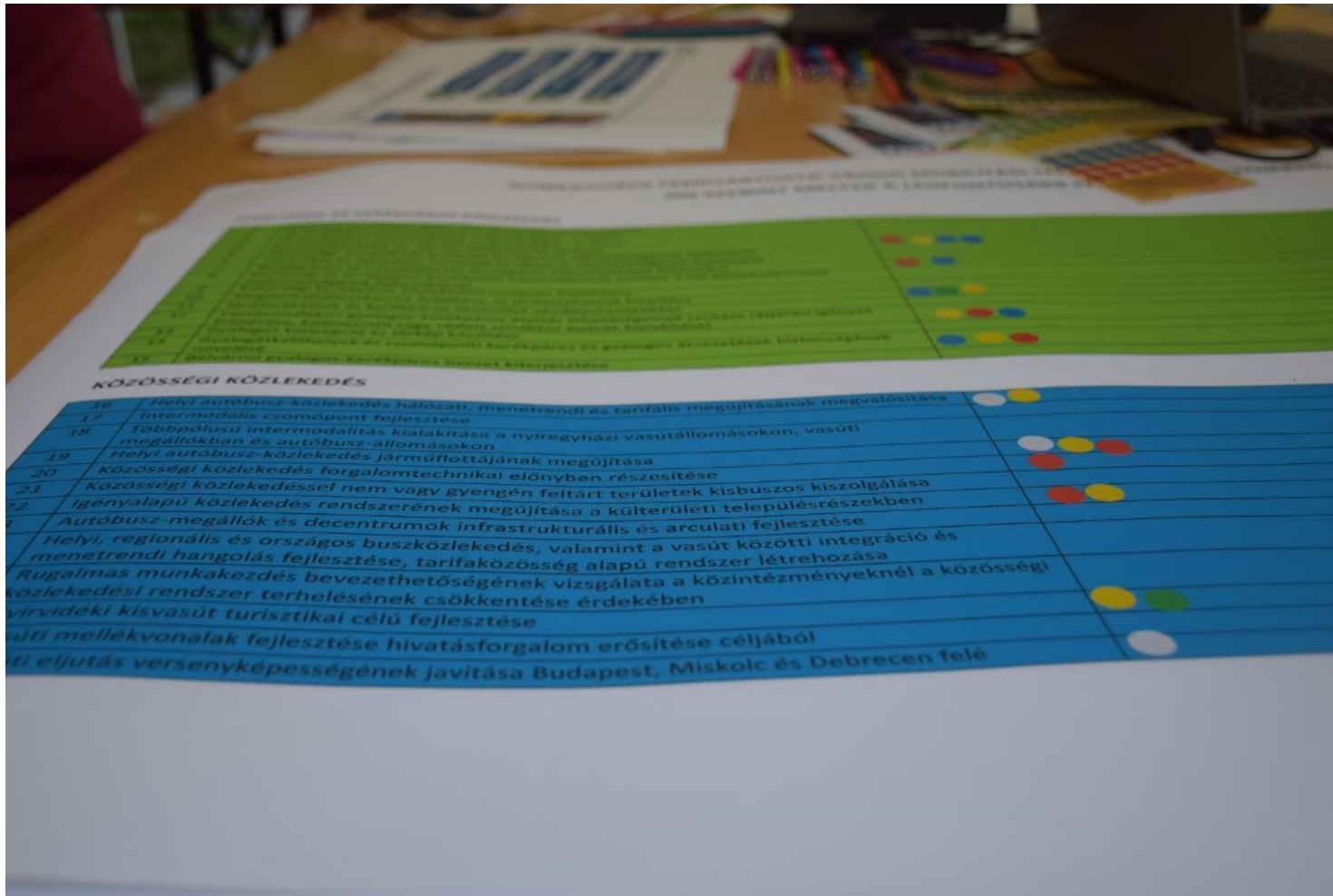
TELI MENETREND	
Érvényes: 2017. január 1-től 2017. június 15-ig	
2017. szeptember 1-től	
Örökösföldről indul:	
⊗ 5.30	⊗ 5.55
✱ 7.07	✱ 7.22
○ 9.05	○ 9.25
⊗ 10.45	⊗ 10.45
⊗ 12.25	⊗ 12.25
⊗ 13.40	⊗ 14.10
⊗ 15.40	⊗ 15.55
⊗ 17.10	⊗ 17.30
⊗ 18.55	⊗ 19.25
⊗ 22.30	○ 22.44
Szélsőbokori utcáról indul:	
✱ 5.06	⊗ 5.36
✱ 7.05	⊗ 7.20
⊗ 8.53	✱ 9.13
✱ 10.33	○ 10.53
⊗ 12.13	○ 12.33
⊗ 13.23	⊗ 13.39
⊗ 15.38	⊗ 16.08
⊗ 17.08	⊗ 17.24
⊗ 18.53	⊗ 19.07
⊗ 21.52	+ 22.20

Jelmagyarázat:
 a jelzés nélküli járatok naponta közlekednek
 ⊗ munkanapokon (hétfőtől péntekig) ○ szabadnapokon (szombaton)
 + munkaszüneti napokon (vasárnap)
 ✱ munkaszüneti napok kivételével naponta (hétfőtől szombatiig)
 ⊗ szabadnapok kivételével naponta (hétfőtől péntekig és vasárnap)
 ⊗ szabad és munkaszüneti napokon (szombaton és vasárnap)
 Az aláhúzott és vastagon szedett járatok a 17T útvonalán közlekednek

77 ÖRÖKÖSFÖLD -> KERTVÁROS, SZÉLSŐBOKORI UTCA						
Indulási időpontok: Örökösöld végállomásról						
Megállóhelyek:	Óra	Tanítási időszakban munkanapokon		Tanszünetben munkanapokon	Szombaton	Munkaszüneti napokon
		Perc	Perc	Perc	Perc	
ÖRÖKÖSFÖLD	4	50	50	50	50	
SZALAG U.	5	15, 30, 45	15, 35, 55	35	35	
CSALÁD U. 108.	6	00, 15, 30, 45	15, 35, 55	35	35	
CSALÁD U. 52.	7	00, 15, 30, 50	15, 35, 55	05, 35	35	
EÜ. SZAKKÖZÉPISKOLA	8	10, 35	15, 45	05, 35	35	
NAGYVÁRAD U.	9	15, 55	15, 55	05, 35	35	
KÓRHÁZ	10	35	35	05, 35	35	
Inczedy sor	11	15	15, 55	05, 35	35	
SZEGFÜ UTCA, INTERSPAR	12	25	35	05, 35	35	
KODÁLY ZOLTÁN ÁLT. ISK.	13	00, 30, 55	15, 45	05, 35	35	
VAY ÁDÁM KÖRÚT	14	15, 35, 55	15, 45	35	35	
BÚZA TÉR	15	15, 35, 55	15, 45	35	35	
MEZŐ UTCA	16	15, 35, 55	15, 45	35	35	
BETHLEN GÁBOR UTCA 67.	17	15, 35, 55	15, 45	35	35	
DERKOVITS U. 5.	18	15, 35	15, 45	35	35	
DERKOVITS U. 73.	19	35	35	35	35	
DUGONICS U.	20	35	35	35	35	
ROZSNYÓ U.	21	35	35	35	35	
LEGYEZŐ U. 14.	22	35	35	35	35	
LEGYEZŐ U. 33.	23	35	35	35	35	
LEGYEZŐ U. 65.						
KERTVÁROS, SZÉLSŐBOKORI UTCA						



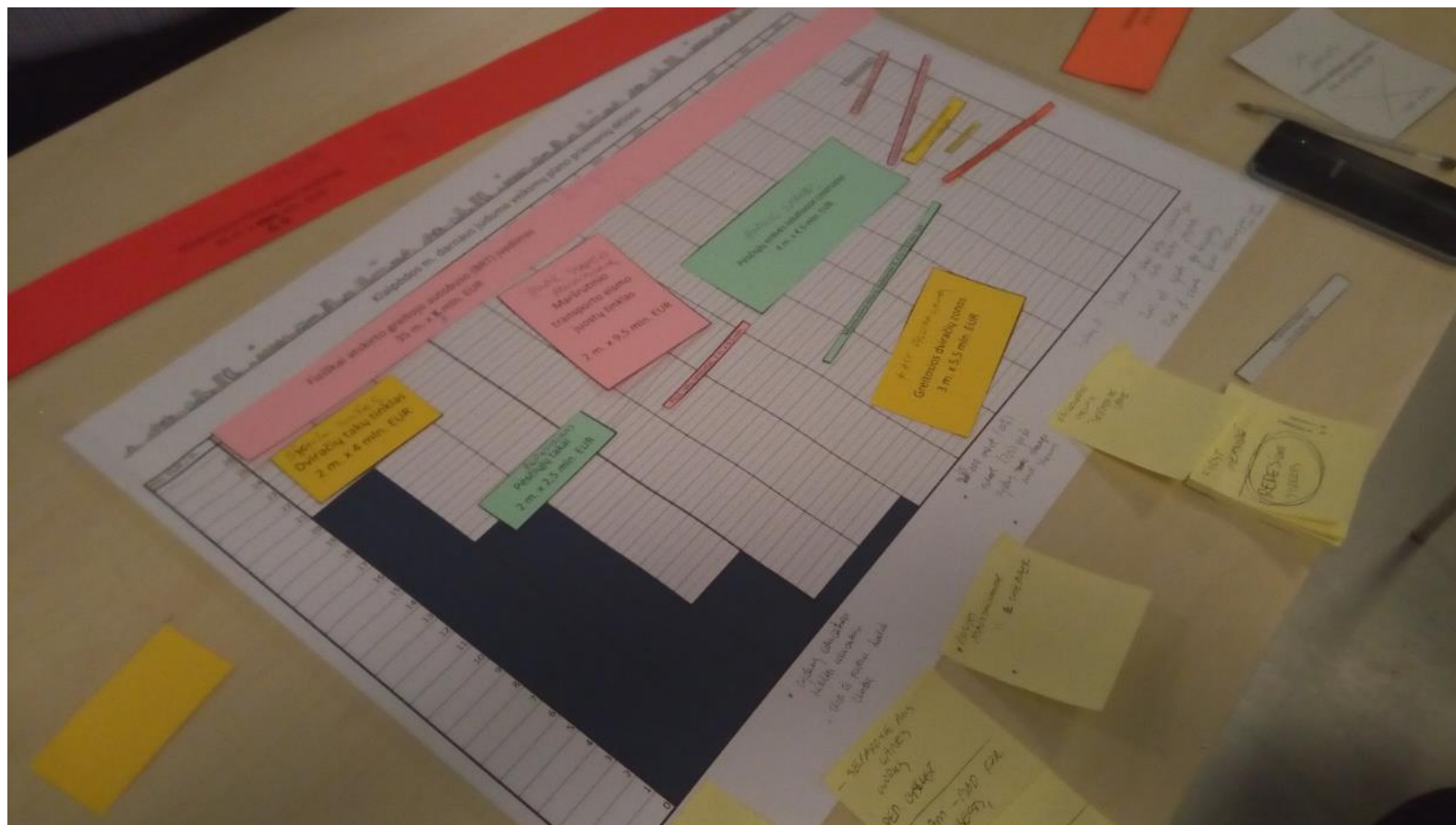
COMMUNICATION WITH THE CITIZENS



COMMUNICATION WITH THE CITIZENS



BUDGET DIVISION



COMMUNICATION WITH THE CITIZENS



PROJECTMARKET



COMMUNICATION VIDEOS

AVARENESS RAISING VIDEOS

<https://www.youtube.com/watch?v=Om1trrI0SJM&feature=youtu.be>

<http://www.eger.hu/hu/varos/kozlekedes/videok>



PROJECT TABLE FROM EGER



PROJECT NAME AND IDENTIFICATION NUMBER

Projekt azonosító és projekt név	4.3.4.1	Közösségi közlekedés díjtermék kínálatának és értékesítési rendszerének fejlesztése
	 <p data-bbox="1166 893 1644 939">123. ábra: Jegyértékesítő készülék idő- és zónaalapú jegykínálattal (Pozsony)</p>	
Megvalósításban érintettek	Eger MJV Önkormányzata Mindenkori közszolgáltató (KMKK Zrt.)	
Indokoltság	A helyi közlekedés tarifarendszere rendkívül egyszerű, ezáltal rugalmatlan is: menetjegy, valamint naptári hónapra szóló félhavi, havi, negyedéves és éves bérletek alkotják. Jegy- és bérletértékesítést a szolgáltató az autóbusz-állomás elővételi pénztárában végez (helyi és országos/regionális), valamint az irányított végállomásokon és bizományosi rendszerben (van, ahol csak jegyet, van, ahol minden terméket árusítanak).	
Előzmény	-	
Előfeltételek	Előkészítés, tervezés	
Kapcsolódó projektek	6.1.2.1 Helyi közösségi közlekedési közszolgáltatás működési modelljének megújítása 4.3.3.2 Elektronikus forgalomirányító és utastájékoztató rendszer kiépítése	

STAKEHOLDERS INVOLVED IN IMPLEMENTATION

BACKGROUND AND JUSTIFICATION

ANTECEDENTS PRECONDITIONS

CONNECTED MEASURES, PROJECTS



MULTI-CRITERIA ANALYSIS (MCA) OF THE MEASURES



INTEGRATED ANALYSIS
OF ALL MEASURES
BASED ON THE SAME
METHODOLOGY
DEFINED PARAMETERS
AND THEIR WEIGHTS IN
THE ANALYSIS
GOOD BASIS FOR
COMPARISON OF THE
MEASURES, PROJECTS
IN ORDER TO BASE THE
BACKGROUND OF THE
DECISION-MAKING

Azonosító	Projektnév	Összesített értékelés	MEGVALÓSÍTHATÓSÁG			Hatáskör
			A PROJEKT ELŐKÉSZÍTÉSI ÁLLAPOTA	FINANSZÍROZÁS KATEGÓRIÁJA	KOCKÁZATOK	
			3: előkészített 2: közepesen előkészített (tanulmányterv van rá) 1: nincs előkészítve	3 - nem igényel jelentős forrást VAGY saját forrás áll rendelkezésre VAGY elküldött pályázati vagy egyéb forrás 2 - valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás 1 - nem áll rendelkezésre forrás	3: alacsony kockázatos 2: közepesen kockázatos 1: nagyon kockázatos	önkormányzati, részben önkormányzati, nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
	Súlyszámok	1	0,09	0,11	0,11	-
hivatkozási ol	hivatkozási ol	súlyszámok*pondszámok szorzatosszég * 100/3	figgvény számítja			hivatkozási ol
16	Helyi autóbusz-közlekedés hálózati, menetrendi és tarifális megújításának megvalósítása	95,23	3	3	3	önkormányzati
17	Intermodális csomópont fejlesztése	76,05	2	3	2	részben önkormányzati
18	Többpórusú intermodalitás kialakítása a nyíregyházi vasútállomásokon, vasúti megállóknál és autóbusz-állomásokon	80,36	1	2	3	
19	Helyi autóbusz-közlekedés járműflottájának megújítása	77,38	3	3	2	önkormányzati
20	Közösségi közlekedés forgalomtechnikai előnyben részesítése	78,25	1	2	3	önkormányzati
21	Közösségi közlekedéssel nem vagy gyengén feltárt területek kisbuszos kiszolgálása	72,13	2	2	3	
22	igényalapú közlekedés rendszerének megújítása a külterületi településrészekben	67,23	2	1	2	önkormányzati
23	Autóbusz-megállók és decentrumok infrastrukturális és arculati fejlesztése	72,36	1	2	3	önkormányzati



MULTI-CRITERIA ANALYSIS OF THE MEASURES (ZALAEGERSZEG, 61.000)



NAME OF THE PROJECT

PROJECT
IDENTIFICATION
NUMBER

AZONOSÍTÓ		PROJEKTNÉV	PONT- SZÁM
KGY	2D	Pózva – Zalaszentiván kerékpáros nyomvonal kiépítése	76
KK	12	Helyi autóbusz-hálózat és menetrendi struktúra utasbarát fejlesztése, a városrészek közötti eljutási lehetőségek javítása	75
KT	7	Intézményi (többek között iskolai) és munkahelyi mobilitási tervek készítésének ösztönzése	74
KT	1	Környezet- és energiatudatos tudatformálás kampány	73
KT	6	A város közlekedésiinfrastruktúra-vagyonának tervszerű fenntartását, felújítását segítő rendszerek fejlesztése	72
KT	5	Városi áruszállítási (city-logisztikai) koncepció kidolgozása	72
KT	3	Mobilitási együttműködésekben való részvétel	71
KZ-KGY	2	Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével	71
KGY	3	Gébárti-tó – Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal kiépítése	70
KGY-KK	1	Közösségi és kerékpáros közlekedés összekapcsolása (pl. B+R kerékpárparkolókkal)	70
KGY	2A	Bagod – Andrásida kerékpáros nyomvonal kiépítése	69
KZ-KGY	4	Iskolák környezetének közlekedésbiztonsági fejlesztése a fenntartható módok előnyben részesítésével	69
KZ	20	Parkolási rendszer fejlesztése (felhasználóbarát, de módváltást ösztönző módon)	69
KGY	16	Kerékpárparkolás feltételeinek javítása	68
KGY	1	Gyalogos koncepció és térkép készítése	68
KK	9	Integrált közlekedési rendszer (közlekedésszervező, tarifaközösség, közlekedési szövetség) kialakításának támogatása	68
KGY	14	Kerékpáros Centrum kialakítása a Zala völgyében a Gőcseji Falumúzeum és a Sportcentrum között	66
KGY	2B	Andrásida – Belváros kerékpáros nyomvonal kiépítése	66
KGY	2C	Belváros – Pózva kerékpáros nyomvonal kiépítése	66
KK	4	A közösségi közlekedés szolgáltatásaihoz való hozzáférés javítása az utastájékoztató és a forgalomirányítás fejlesztésével	66
KZ-KGY	1	Gyalogátkelőhelyek és kerékpáros csomóponti átkelőhelyek fejlesztése	66
KGY	6	Zalaegerszegi közösségi kerékpáros rendszer kialakítása innovatív technológiai megoldásokkal	66
KGY	13	A Gébárti-tó körbejárhatóságának biztosítása, a tó és környékének szabadidős használatát elősegítő infrastruktúra kialakítása	66

RESULT
(POINTS) AFTER
MCA



MULTI-CRITERIA ANALYSIS OF THE MEASURES (ZALAEGERSZEG, 61.000)



NAME OF THE PROJECT

PROJECT
IDENTIFICATION
NUMBER

AZONOSÍTÓ		PROJEKTNÉV	PONT-SZÁM
KGY	8	Flex „B” – Bocsfölde kerékpáros nyomvonal	65
KGY	11	Lakossági járdaépítési program	65
KK	6	Autóbusz-megállók infrastrukturális és arculati fejlesztése	65
KT	2	Intelligens technológiákra épülő mobilitási megoldások alkalmazása, különös tekintettel az elektromobilitásra	65
KGY	5	Csácsbozsok városrész kerékpáros elérhetőségének biztosítása	65
KGY	9	Flex „B” – Botfa kerékpáros nyomvonal fejlesztése	65
KGY	18	Északi térségi kerékpáros kapcsolatok fejlesztése Kispáli és Egervár irányában	64
KGY	10	Ola utca – Rákóczi utca (Kazinczy tér) közti kerékpáros infrastruktúra kiépítése	63
KK	13	Igényvezérelt közlekedés bevezetése a közösségi közlekedés lefedettségének és a szolgáltatás hatékonyságának javítására	63
KZ	5	Belvárost tehermentesítő parkolók létesítése	62
KGY	4	Északi Ipari Park kerékpáros elérhetőségének biztosítása	61
KGY	15	Meglévő kerékpáros hálózat felülvizsgálata, kerékpárosbarát és közlekedésbiztonsági fejlesztése	61
KZ	1	Kazinczy tér forgalomcsillapítása és funkcióbővítése	61
KK	5	Zalaegerszeg belvárosi átszállópont – a Kovács Károly téri autóbusz-megállók fejlesztése	60
KZ-KGY	3	Közterületek rendezése a Kosztolányi Dezső utca és az Ady Endre utca között, gyalogos és vegyes forgalmú utcák hálózatának kiépítésével	60
KGY	12	A városközpont járdáinak egységesítése	60
KZ	21	Forgalomcsillapított övezetek egységes szemléletű kijelölése, kialakítása és kommunikálása a város lakóterületein	60
KK	7	A közösségi közlekedés járműflottájának környezetbarát megújítása	60
KGY	7	Zrínyi Miklós utca (vasútállomás – Flex „A”) kerékpáros nyomvonal fejlesztése	60
KZ	2	A belváros forgalomcsillapításának előkészítése – a Kosztolányi Dezső utca kétirányúsítása	58
KK	2	Északi Ipari Park vasúti bekötése iparvágánnyal	55
KZ	7	A városközpontot körülvevő körgyűrű (északnyugati) szakaszának kiépítése a Gasparich Márk utcától a belső tehermentesítő útig	55
KZ	23	A Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó szakaszainak megépítése a Jákom Ferenc utca és a Balatoni út között	54

RESULT
(POINTS) AFTER
MCA



MULTI-CRITERIA ANALYSIS OF THE MEASURES (ZALAEGERSZEG, 61.000)



NAME OF THE PROJECT

PROJECT
IDENTIFICATION
NUMBER

RESULT
(POINTS) AFTER
MCA

AZONOSÍTÓ		PROJEKTNÉV	PONT-SZÁM
KK	1	Intermodalitás fejlesztése (IMCS)	54
KGy	17	Vasútvonalakon gyalogos-kerékpáros átjutás lehetőségeinek javítása (átjárási igények felmérése, különszintű vagy védett szintbeni átjárók kialakítása)	54
KZ	15	Földburkolatú utcákban aszfalt utak kiépítése	54
KT	4	Közösségi autóhasználat feltételeinek megteremtése	54
KK	8	A városi közszolgáltatók járműflottájának környezetbarát megújítása	53
KZ	10	Északi Ipari Park – a belső infrastruktúra kiépítése és funkcióbővítés	53
KZ	22	Az észak-déli tehermentesítő kapcsolatok erősítése a Bíró Márton utca fejlesztésével	52
KZ	17	Déli elkerülő út keleti szakaszának megépítése	52
KZ	3	Zrínyi Miklós utca – Kosztolányi Dezső utcai csomópont fejlesztése	52
KK	3	Az észak-déli irányú vasútvonal páterdombi iparvágányra helyezése és kapcsolódó beruházásai	51
KZ	11	Ganz Ipari Park feltáró útja a 74-es főút irányából	49
KZ-KK	1	Logisztikai Kiválósági Központ – Vasúti és közúti terminál kialakítása	49
KZ	19	Déli iparterület elérhetőségének javítása	48
KZ	16	Déli elkerülő út nyugati szakaszának megépítése	48
KZ	9	Volt Honvédségi laktanya belső infrastruktúrájának kiépítése	47
KZ	8	Tudáskerület elérhetőségének javítása: új, megfelelő szintű közlekedési kapcsolat kialakítása az Ebergényi, illetve a Gasparich Márk utca között	47
KK	10	Vasúti eljutás versenyképességének javítása (Ljubljana –) Zalaegerszeg – Budapest viszonylatban	47
KK	11	Vasúti eljutás versenyképességének javítása Zalaegerszeg-Szombathely és Zalaegerszeg – Nagykanizsa viszonylatban	47
KZ	6	Északi bekötő út: új közúti kapcsolat kiépítése a Belváros és az Északi Ipari Park között vasúti felüljáró és Zala híd építésével	46
KZ	13	Gyorsforgalmi kapcsolat kiépítése Zalaegerszeg és az M7-es autópálya között	46
KZ	14	Zalaegerszeg – Vasvár autópálya (M9) előkészítése és megépítése	46
KZ	12	„RING” projekt 2: a Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó, keleti szakaszainak megépítése	44
KZ	18	Andráshida elkerülő megépítése	43
KZ	4	A Kazinczy tér – Rákóczi Ferenc utca és a tehermentesítő út közötti terület belső úthálózatának, közmű infrastruktúrájának kiépítése	43



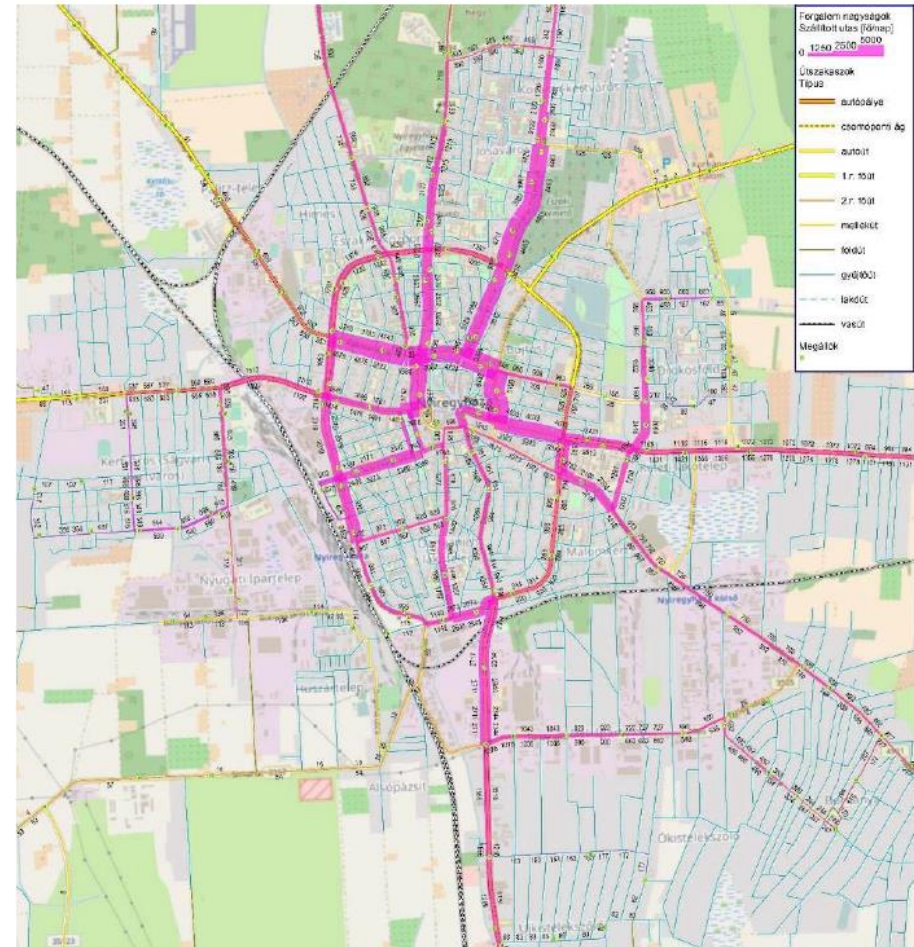
INDICATORS AND MONITORING



SMART GOALS (MEASURABLE, ACHIEVABLE, RELEVANT, TIME BOUNDED)

DILEMMAS ABOUT PROCURING DATA AND TO FORCE MUNICIPALITIES TO MEASURE THEM AS WRITTEN IN THE SUMP WHEN TO MEASURE?

- BEFORE THE IMPLEMENTATION (BASIS)
- JUST AFTER THE IMPLEMENTATION
- AFTER THE IMPLEMENTATION MEASURING REGULARLY THE CHANGES
- BY THE END OF THE MEDIUM TERM PERIOD INDICATED IN THE SUMP





WHO CONSIDERS ITS IMPORTANCE?

IN SMALLER CITIES WHO CAN BE RESPONSIBLE FOR THE DATA COLLECTION AND MONITORING?

WHO WILL PROVIDE THE CONTINUITY?

WHO COLLECTS DATA?

WHAT CAN BE A SOURCE OF THE INDICATORS IF THE CITY DOESN'T HAVE A TRANSPORT MODEL?



Thank you for your attention!



Contacts

András EKÉS
Mobilissimus Ltd.
H1093 Budapest
Lónyay Street 34.
+36 30 869 1674
ekes@mobilissimus.hu
mobilissimus.eu
<http://www.civitas.eu>



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

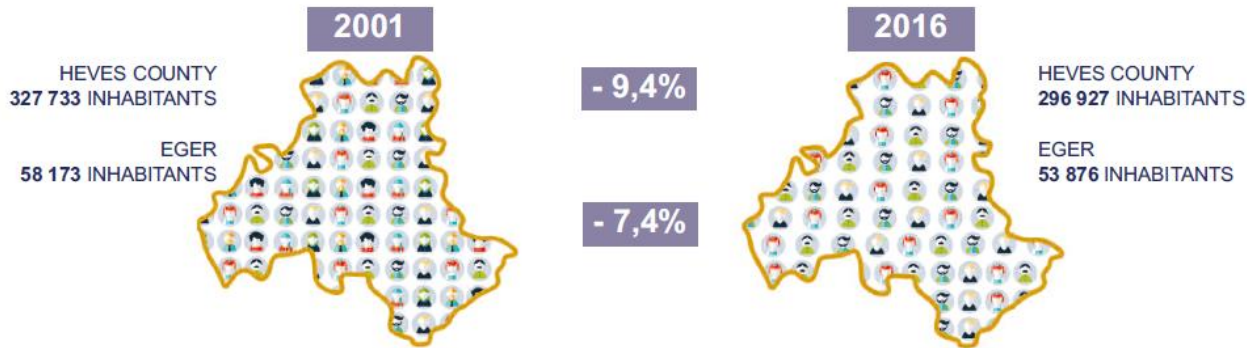
ANNEXES



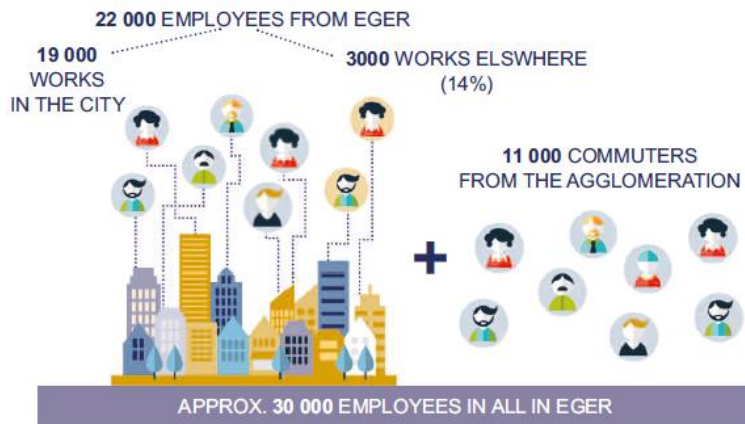
THE CITY OF EGER



POPULATION



ECONOMIC ROLE



SUMP SURVEYS

POSSIBLE INNER CITY MEASURES

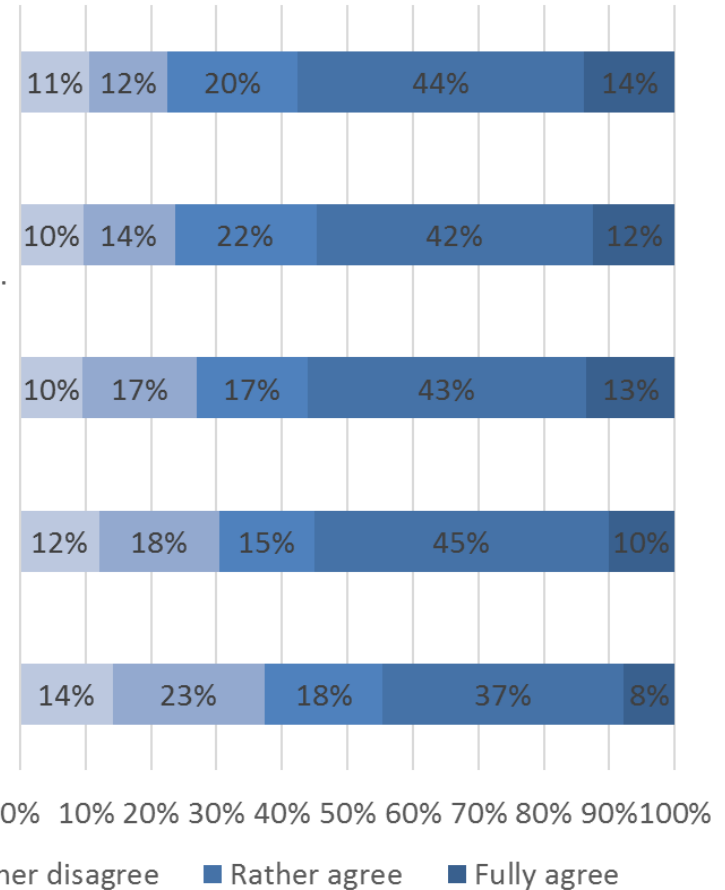
I agree with allowing entry to the inner city for clean vehicles only on the longer term, if there is enough time (at least 5 years) for preparation

I accept the limitation of car entry and parking in the inner city, if alternative access (e.g. electric minibuses) are offered to people with...

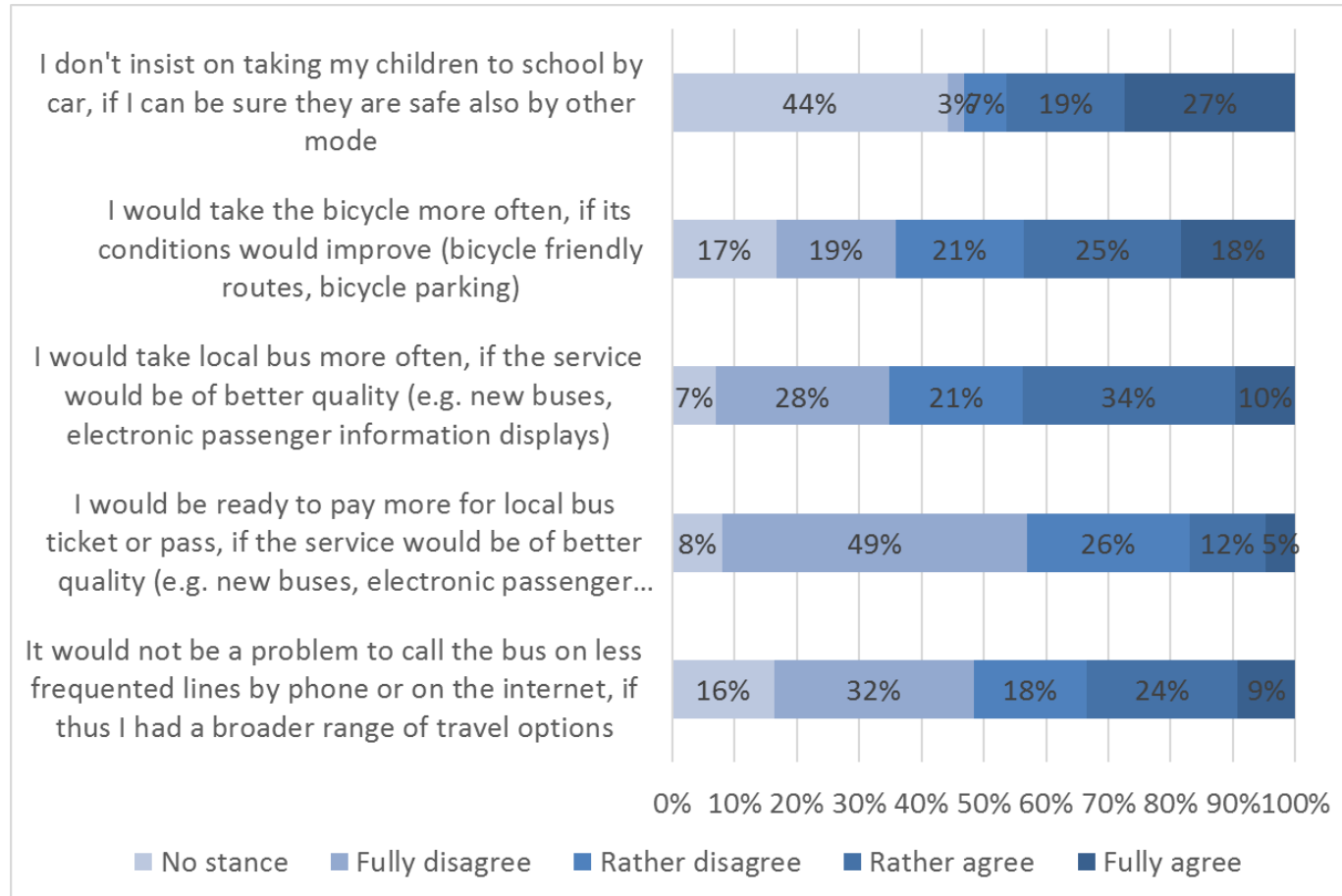
I agree with extending quality public spaces in the inner city, even if it costs the decrease of parking spaces

I accept extending the pay parking zone up to Road 25, if new free parking places are opened around the inner city

I agree with extending the pay parking zone up to Road 25, to decrease crowding of parking places



STATED CHANGE IN BEHAVIOUR



PROJECT TABLE FROM NYÍREGYHÁZA



PROJECT NAME AND CODE

SUMP PRIORITY

FIRST INTERVENTION AREA

OTHER INTERVENTION AREAS

STAKEHOLDERS INVOLVED IN IMPLEMENTATION

BACKGROUND AND JUSTIFICATION

DESCRIPTION OF THE MEASURE

I-24 Helyi, regionális és országos buszközlekedés, valamint a vasút közötti integráció és menetrendi hangolás fejlesztése, tarifaközösség alapú rendszer létrehozása	
SUMP prioritás:	2. Integrált nagytérségi, elővárosi és városi közlekedési rendszer
Elsődleges beavatkozási terület:	2.1. A közlekedési szolgáltatások városon belüli, regionális és nagytérségi integrációja
További beavatkozási területek	3.1. Az autóbusz-hálózat, a menetrend és az utastájékoztató megújítása, valamint utasközpontú tarifarendszer kialakítása a megváltozott utazási igények kielégítése érdekében 5.3. Intelligens megoldások alkalmazása a közlekedésben
Megvalósításban érintettek:	Nyíregyháza MJV Önkormányzata helyi civil szervezetek helyi oktatási intézmények helyi nagyfoglalkoztatók tervezők és szakértők
Az intézkedés indoklása	Jelenleg két különböző szolgáltató, két megrendelő szervezet három elkülönülő szolgáltatása biztosítja a közösségi közlekedést Nyíregyháza területén. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium megrendelésére közlekedő vonatok és regionális, illetve országosan közlekedő autóbuszok mellett Nyíregyháza MJV megrendelésére közlekednek a helyi autóbuszok a városban. Utóbbi két szolgáltatást az ÉMKK Zrt. biztosítja. A három szolgáltatás jelenleg menetrendileg, hálózatilag és tarifáisan is széttagolt, se nem utasbarát, se nem költséghatékony. E problémák országos, térségi és helyben történő megoldása együttesen és integráltan szükséges.
Az intézkedés leírása:	Az országos, regionális és helyi közösségi közlekedés megrendelői és szolgáltatói oldalról is egyaránt rendkívül széttagolt. A projekt nem kizárólag Nyíregyházán valósítható meg, de jelentősen előremozdítaná a városban és vonzáskörzetében is a közösségi közlekedés használhatóságát. Ennek érdekében támogatni szükséges minden olyan kezdeményezést, amely a közlekedés szervezési feladatait integráltan közelíti meg, illetve biztosítja a tarifális, hálózati és menetrendi átjárhatóságot a ma egymástól nagyrészt elszigetelt rendszerek között. A tarifaközösség és a közlekedési szövetségi rendszer megalapozására Nyíregyházán belül, emellett az érintett országos és regionális szereplőknél is szakmai és szakmapolitikai kezdeményezésekre van szükség.



MULTI-CRITERIA ANALYSIS (MCA) OF THE MEASURES



ESTIMATED COSTS OF THE MEASURE (CATEGORIES) -

WEIGHT – 0,17

AREA OF INVOLVED PEOPLE (LOCAL, CITY-WIDE, CITY+MORE) – WEIGHT - 0,14

BENEFITS (KonSULT + LOCAL METHODOLOGY) – WEIGHT – 0,38 (0,1 + 0,28)

- CONTRIBUTION TO THE EFFICIENCY OF THE MOBILITY SYSTEM (0,11)
- ECONOMIC IMPACTS (0,08)
- SOCIAL IMPACTS (0,08)
- ENVIRONMENTAL IMPACTS (0,11)

Projektnevé	Összesített értékelés	Haszon - KonSULT (konvertált)				HASZON - szakértői értékelés			
		Hozzájárulás a közlekedési	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élıhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élıhetőségéhez [szakértői értékelés]
		0-1: 1 2-3: 2 4-5: 3	0: 1 1: 2 2-3: 3	-1-0: 1 1-2: 2 3-4: 3	-1-0: 1 1: 2 2-3: 3	1: enyhén negatív vagy semleges 2: enyhe pozitív hatás 3: erőteljes pozitív hatás	1: enyhén negatív vagy semleges 2: enyhe pozitív hatás 3: erőteljes pozitív hatás	1: enyhén negatív vagy semleges 2: enyhe pozitív hatás 3: erőteljes pozitív hatás	1: enyhén negatív vagy semleges 2: enyhe pozitív hatás 3: erőteljes pozitív hatás
Súlyszámok	1	0,03	0,02	0,02	0,03	0,08	0,06	0,06	0,08
hivatkozásból	súlyszámok*pontszámok szorzatösszeg * 100/3	függvény számítja (KonSULT pontszámok szélsőértékei alapján) Ahol n.a. ott a szakértői értékelés veszi figyelembe				manuálisan beírandó (saját értékelés)			
Meglévı kerékpárforgalmi létesítmények korszerősítése	77,59	2	3	3	3	3	1	3	3
Új kerékpáros létesítmények megvalósítása - I. ütem	83,02	2	3	3	3	3	2	3	3
Új kerékpáros létesítmények megvalósítása - II. ütem	75,69	2	3	3	3	3	2	3	3
Kerékpárparkolás és -tárolás feltételeinek javítása	73,56	2	2	2	3	3	2	3	3
Gazdasági, munkahelyi területek kerékpáros elérhetőségének fejlesztése	80,59	2	3	3	3	3	2	3	3
Turisztikai és rekreációs területek kerékpáros elérhetőségének fejlesztése	81,36	2	3	3	3	2	2	2	3
Nyíregyháza és vonzáskörzete kerékpáros kapcsolatainak fejlesztése	83,02	2	3	3	3	3	2	3	3



MULTI-CRITERIA ANALYSIS (MCA) OF THE MEASURES



FEASIBILITY – WEIGHT – 0,31

- STATUS OF PREPARATION (0,09)
- FINANCING POSSIBILITIES (0,11)
- RISKS (0,11)

RESPONSIBILITY (NOT IN MCA BUT TAKES PART OF THE ANALYSIS)

Azonosító	Projektnév	Összesített értékelés	MEGVALÓSÍTHATÓSÁG			Hatáskör
			A PROJEKT ELŐKÉSZÍTETTSÉGI ÁLLAPOTA	FINANSZÍROZÁS KATEGÓRIÁJA	KOCKÁZATOK	
			3: előkészített 2: közepesen előkészített (tanulmányterv van rá) 1: nincs előkészítve	3 - nem igényel jelentős forrást VAGY saját forrás áll rendelkezésre VAGY elkülönített pályázati vagy egyéb forrás 2 - valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás 1 - nem áll rendelkezésre forrás	3: alacsony kockázatú 2: közepesen kockázatos 1: nagyon kockázatos	önkormányzati, részben önkormányzati, nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
	Súlyszámok	1	0,09	0,11	0,11	-
hivatkozásból	hivatkozásból	súlyszámok*pontszámok szorzatösszeg * 100/3	függvény számítja			hivatkozásból
16	Helyi autóbusz-közlekedés hálózati, menetrendi és tarifális megújításának megvalósítása	95,23	3	3	3	önkormányzati
17	Intermodális csomópont fejlesztése	76,05	2	3	2	részben önkormányzati
18	Többpólusú intermodalitás kialakítása a nyíregyházi vasútállomásokon, vasúti megállókban és autóbusz-állomásokon	80,36	1	2	3	
19	Helyi autóbusz-közlekedés járműflottájának megújítása	77,38	3	3	2	önkormányzati
20	Közösségi közlekedés forgalomtechnikai előnyben részesítése	78,25	1	2	3	önkormányzati
21	Közösségi közlekedéssel nem vagy gyengén feltárt területek kisbuszos kiszolgálása	72,13	2	2	3	
22	Igényalapú közlekedés rendszerének megújítása a külterületi településrészekben	67,23	2	1	2	önkormányzati
23	Autóbusz-megállók és decentrumok infrastrukturális és arculati fejlesztése	72,36	1	2	3	önkormányzati



MULTI-CRITERIA ANALYSIS OF THE MEASURES (NYÍREGYHÁZA, 120.000)



Azonosító	Projekt név	Összesített értékelés	Int.csomag	Int.csomag	Érintettek köre	KÖLTSÉG	HASZON - KONSULT				Haszon - Konsult (konvertált)			
							Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KONSULT]	Várható gazdasági hatás [KONSULT]	Várható társadalmi hatás [KONSULT]	Hozzájárulás a városi környezet éhezéséhez [KONSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet éhezéséhez
			NYÍR1	Strat. Célok alapján		Lépték pontszám Becsült költség [millió Ft] 3-9: 10 M Ft 2,57: 10-50 M Ft 2,14: 50-100 M Ft 1,71: 100-500 M Ft 1,28: 500-1000 M Ft 0,85: 1000-5000 M Ft 0,42: 5000+ M Ft	KonsULT (efficiency) -5 től +5-ig	KonsULT (economic growth) -5 től +5-ig	KonsULT (equity + safety) -5 től +5-ig	KonsULT (liveability, environment) -5 től +5-ig	0-1: 1 2-3: 2 4-5: 3	0-1 1-2 2-3: 3	-1-0: 1 1-2 3-4: 3	-1-0: 1 1-2 2-3: 3
	Súlyszámok	1			0,14	0,17	0,03	0,02	0,02	0,03	0,02	0,02	0,03	
hivatkozási	hivatkozási	súlyszámok*pontszámok storzottság * 100/3				függvény számlója	függvény számlókonSULT értékek kerekítve				függvény számlója (Konsult pontszámok szélsőértékei alapján) Ahol n.a. ott a szakértői értékelés veszi figyelembe			
11	Járdaszakaszok és kerékpáros útvonalak akadálymentesítése	77,13		4.3.	2	2,14	0	1	4	2	1	2	3	3
12	Vasútvonalakon gyalogos-kerékpáros átjutás lehetőségeinek javítása (átjárási igények felemérése, külsőszintű vagy védett szintbeni átjárók kialakítása)	67,59		4.3.	2	1,28	0	2	2	2	1	3	2	3
13	Gyalogos koncepció és térkép készítése	64,13		4.2.	1	2,14	1	2	2	3	1	3	2	3
14	Gyalogátkelőhelyek és csomóponti kerékpáros és gyalogos átvezetések biztonságának növelése	81,02	x	4.3.	2	1,71	0	2	3	3	1	3	3	3
15	Belvárosi gyalogos-kerékpáros övezet kiterjesztése	71,25		4.2.	2	1,28	1	2	3	2	1	3	3	3
16	Helyi autóbusz-közlekedés hálózati, menetrendi és tarifális megújításának megvalósítása	95,23	x	3.1.	3	2,57	2	1	2	2	2	2	2	3
17	Intermodális csomópont fejlesztése	76,05	x	2.2.	3	0,42	3	2	1	1	2	3	2	2
18	Többpólusú intermodalitás kialakítása a nyíregyházi vasúttállomásokon, vasúti megállóknak és autóbusz-állomásokon	80,36		2.2.	3	1,71	3	2	1	1	2	3	2	2
19	Helyi autóbusz-közlekedés járműflottájának megújítása	77,38	x	3.2.	3	0,42	0	3	-1	1	1	3	1	2
20	Közösségi közlekedés forgalomtechnikai előnyben részesítése	78,25	x	5.3.	3	1,28	2	1	2	2	2	2	2	3
21	Közösségi közlekedéssel nem vagy gyengén feltárt területek kisbuszos kiszolgálása	72,13		3.1.	1	2,14	0	0	2	1	1	1	2	2
22	Igényalapú közlekedés rendszerének megújítása a külterületi	67,23		2.3.	1	2,57	0	0	2	1	1	1	2	3



MULTI-CRITERIA ANALYSIS OF THE MEASURES (ZALAEGERSZEG, 61.000)



KGy	Kerékpáros és gyalogos közlekedés	CYCLIST + WALKING PROJECTS
KGy-KK	Kerékpáros, gyalogos és közösségi közlekedés	CYCLIST + WALKING + PUBLIC TRANSPORT PROJECTS
KK	Közösségi közlekedés	PUBLIC TRANSPORT PROJECTS
KT	Közlekedést támogató projektek	MOBILITY SUPPORTING PROJECTS
KZ	Közúti közlekedés	ROAD TRAFFIC PROJECTS
KZ-KGy	Közúti, kerékpáros és gyalogos közlekedés	ROAD + CYCLING + WALKING PROJECTS
KZ-KK	Közúti és közösségi közlekedés	ROAD + PUBLIC TRANSPORT PROJECTS

PACKAGES OF MEASURES



BASIC GROUP OF MEASURES WITH A STRONG IMPACT ON MOBILITY IMPROVEMENTS

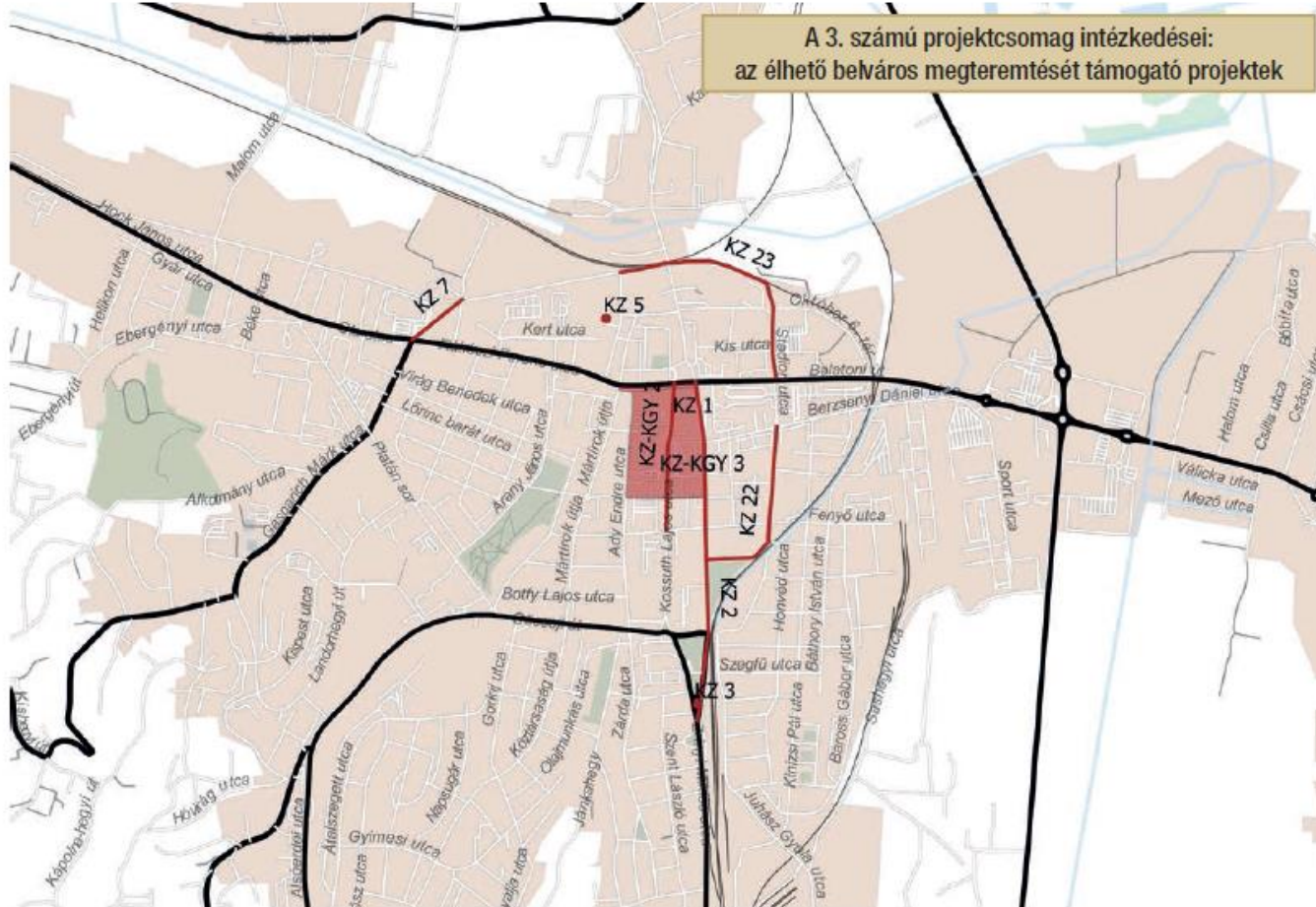
PACKAGES CONNECTED TO THE 5 STRATEGIC GOALS

"NYÍR1" - Nyíregyháza közlekedési prioritásai		
Projekt azonosító száma	Intézkedés neve	MCA pontszám
16	Helyi autóbusz-közlekedés hálózati, menetrendi és tarifális megújításának megvalósítása	95.23
24	Helyi, regionális és országos buszközlekedés, valamint a vasút közötti integráció és menetrendi hangolás fejlesztése, tarifaközösség alapú rendszer létrehozása	85.90
14	Gyalogátkelőhelyek és csomóponti kerékpáros és gyalogos átvezetések biztonságának növelése	81.02
5	Gazdasági, munkahelyi területek kerékpáros elérhetőségének fejlesztése	80.59
20	Közösségi közlekedés forgalomtechnikai előnyben részesítése	78.25
19	Helyi autóbusz-közlekedés járműflottájának megújítása	77.38
17	Intermodális csomópont fejlesztése	76.05

1. Gazdaság erősödését támogató mobilitásfejlesztés		
Projekt azonosító száma	Projekt neve	MCA pontszám
6	Turisztikai és rekreációs területek kerékpáros elérhetőségének fejlesztése	81.36
5	Gazdasági, munkahelyi területek kerékpáros elérhetőségének fejlesztése	80.59
26	Nyírvideki kisvasút turisztikai célú fejlesztése	71.25
37	Városi áruszállítási (city-logisztikai) stratégia kidolgozása és megvalósítása	68.36



PACKAGES OF PROJECTS (ZALAEGERSZEG, 61.000)



PACKAGES OF PROJECTS (ZALAEGERSZEG, 61.000)



PROJECT IDENTIFICATION NUMBER →

	PROJECT NAME	TIME SCALE	RESPON- SIBILITY	COSTS	TYPE OF THE FINANCING
	3. AZ ÉLHETŐ BELVÁROS MEGTEREMTÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projektnév	Időtáv	Hatáskör	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás
KZ 2	A belváros forgalomcsillapításának előkészítése – a Kosztolányi Dezső utca kétirányúsítása	2018-ig	önkormányzati	700	elkülönített pályázati forrás
KZ 22	Az észak-déli tehermentesítő kapcsolatok erősítése a Bíró Márton utca fejlesztésével	2018-ig	önkormányzati	160	(részben) igényelhető pályázati forrás
KZ 3	Zrínyi Miklós utca – Kosztolányi Dezső utcai csomópont fejlesztése	2018-ig és 2022-ig	önkormányzati	200	(részben) igényelhető pályázati forrás
KZ-KGY 2	Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével	2022-ig	önkormányzati	500	elkülönített pályázati forrás
KZ 20	Parkolási rendszer fejlesztése (felhasználóbarát, de módváltást ösztönző módon)	2022-ig	önkormányzati	50	(részben) igényelhető pályázati forrás
KZ 5	Belvárost tehermentesítő parkolók létesítése	2022-ig	önkormányzati	500	(részben) igényelhető pályázati forrás
KZ-KGY 3	Közterületek rendezése a Kosztolányi Dezső utca és az Ady Endre utca között, gyalogos és vegyes forgalmú utcák hálózatának kiépítésével	2022-ig	önkormányzati	300	(részben) igényelhető pályázati forrás
KZ 7	A városközpontot körülvevő környűri (északnyugati) szakaszának kiépítése	2022-ig	önkormányzati	400	(részben) igényelhető pályázati forrás
KZ 23	A Belvárost elkerülő, tehermentesítő környűri hiányzó szakaszainak megépítése a Jáku Ferenc utca és a Balatoni út között	2022-ig	önkormányzati	3 640	(részben) igényelhető pályázati forrás
KZ 1	Kazinczy tér forgalomcsillapítása és funkcióbővítése	2022-ig és 2022 után	önkormányzati	580	(részben) igényelhető pályázati forrás



OUTPUT INDICATORS



SPECIFIED FOR

- WALKING AND CYCLING
- PUBLIC TRANSPORT
- ROAD TRAFFIC
- OTHER MEASURES

MAIN CHARACTERISTICS

- NAME OF THE INDICATOR
- MEASURE UNIT
- FREQUENCY OF DATA COLLECTION
- METHOD OF DATA COLLECTION
- ACTUAL VALUE
- VALUE FOR 2030 WITHOUT THE PROJECT (BAU)
- VALUE FOR 2030 INCLUDING THE PROJECT

Közösségi közlekedés						
Indikátor neve	Mérték egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset (becslés 2030-ra)	Célérték (becslés 2030-ra)
Közösségi közlekedési járművek átlagos életkora	[év]	projekt előtt és után, majd ötévente	projekt dokumentáció, közösségi közlekedési szolgáltató adatai	16	16	8
Az igényvezérelt közösségi közlekedési rendszer fejlesztése érdekében megvalósított projektek száma	[db]	projekt előtt, majd évente	projekt dokumentáció	0	0	2

OUTCOME INDICATORS



SECOND LEVEL OF DATA COLLECTION, HOW MOBILITY NEEDS AND DEMAND ARE CHANGING

- MORE GENERAL INDICATORS
- HIGHER LEVEL

MAIN CHARACTERISTICS

- NAME OF THE INDICATOR
- MEASURE UNIT
- FREQUENCY OF DATA COLLECTION
- METHOD OF DATA COLLECTION
- ACTUAL VALUE
- VALUE FOR 2030 WITHOUT THE PROJECT (BAU)
- VALUE FOR 2030 INCLUDING THE PROJECT

Általános mutatószámok						
Indikátor neve	Mérték egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset (becslés 2030-ra)	Célérték (becslés 2030-ra)
Modal split az egri kistérségi közlekedési rendszer egészére nézve	[%] – minden közlekedési módra	projekt előtt, majd évente	háztartásfelvétel ¹⁷⁸	szgk, motorkerék pár 53% közösségi közlekedés 24% kerékpár 8% gyalog 15% ¹⁷⁹	szgk, motorkerék pár 58% közösségi közlekedés 19% kerékpár 9% gyalog 14%	szgk, motorkerék pár 40% közösségi közlekedés 30% kerékpár 15% gyalog 15%
Közösségi közlekedés						
Indikátor neve	Mérték egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset (becslés 2030-ra)	Célérték (becslés 2030-ra)
A városi közösségi közlekedés iránti kereslet	[tanítási hétköznapi utasszám]	projekt előtt, majd évente	utas-számlálás	27 405	21 700	34 000
Az igényvezérelt közlekedési szolgáltatás iránti igény	[átlagos napi utasszám]	projekt előtt, majd évente	forgalmi mérések, közösségi közlekedési szolgáltató adatai	0	0	100



IMPACT INDICATORS



INDIRECT CHANGES BASED ON THE SUMP PROJECTS

- LIVEABILITY OF THE CITY
- SOCIAL SATISFACTION REGARDING TO ALL MODES
- SOCIAL SATISFACTION REGARDING TO LIVEABILITY OF THE CITY
- JOURNEY TIME AMONG DIFFERENT POINTS OF THE CITY BY ALL TRANSPORT MODES
- SOCIAL COST OF POLLUTANTS

MAIN CHARACTERISTICS

- NAME OF THE INDICATOR
- MEASURE UNIT
- FREQUENCY OF DATA COLLECTION
- METHOD OF DATA COLLECTION
- ACTUAL VALUE
- VALUE FOR 2030 WITHOUT THE PROJECT (BAU)
- VALUE FOR 2030 INCLUDING THE PROJECT

Indikátor neve	Mérték egység	Általános jellemzők				Projekt nélküli eset (becslés 2030-ra)	Célérték (becslés 2030-ra)
		A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték			
Társadalmi elégedettség minden közlekedési alrendszerre kiterjedően	skálán meghatározva, 1-5 között	projekt előtt és után, majd ötévente	közvélemény-kutatás	a 2017 évi közvélemény-kutatás elvégzése után meghatározandó ¹⁸²	szinten tartás	a közvélemény-kutatás eredményei alapján kitűzendő	
Társadalmi elégedettség a város élhetőségére nézve	skálán meghatározva, 1-5 között	projekt előtt és után, majd ötévente	közvélemény-kutatás	módszertan meghatározandó, felmérendő	szinten tartás	felmérés alapján kitűzendő	
Utazási idő az egyes városrészek és főbb forgalomvonzó létesítmények között, közösségi és egyéni közlekedési módokon	[perc]	projekt előtt és után, majd évente	mérések a releváns útvonalakon, lakossági felmérés (közút, közösségi közlekedés, kerékpár, gyalogos közlekedés)	módszertan meghatározandó, felmérendő	szinten tartás	felmérés alapján kitűzendő	

