	K1	K2	K3	K4	K5	K6	...	...
A beavatkozás alapadatai								
1. A beavatkozás megnevezése	K1: 821. sz. főút – Kálvária utca csomópont	K2: Fehérvári út – Zöld utca csomópont	K3: Révfalu városrész úthálózat és csapadékvíz-elvezetés fejlesztése	K4: Pápai út melletti kerékpárút építése	K5: Szigethy Attila út burkolatfelújítása	K6: Győrszentiván Körtér felújítása és kerékpárút építés	K7: Bácsai úti kerékpárút építése	K8: Szabadhegy városrész úthálózat és csapadékvíz-elvezetés fejlesztése
2. Beavatkozás gazda	Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata	Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata	Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata	Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata	Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata	Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata	Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata	Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata
3. Megvalósító partnerek	GYMJV Útkezelő Szervezete, Magyar Közút Nonprofit Zrt. Közlekedési és Beruházási Minisztérium	GYMJV Útkezelő Szervezete, Magyar Közút Nonprofit Zrt. Közlekedési és Beruházási Miniszterium	GYMJV Útkezelő Szervezete, Pannon-Víz Zrt.	GYMJV Útkezelő Szervezete	GYMJV Útkezelő Szervezete, Magyar Közút Nonprofit Zrt.	GYMJV Útkezelő Szervezete, Magyar Közút Nonprofit Zrt. Közlekedési és Beruházási Minisztérium	GYMJV Útkezelő Szervezete	GYMJV Útkezelő Szervezete, Pannon-Víz Zrt.
4. FVS cél, melyhez illeszkedik	**S4**. Városfenntartás, üzemeltetés és közlekedés (Közlekedésfejlesztés)	**S4**. Városfenntartás, üzemeltetés és közlekedés (Közlekedésfejlesztés)	**S4**. Városfenntartás (Közlekedés és hatékony közműellátás) és S5. Természeti környezet (Kék-zöld hálózat)	**S4**. Városfenntartás, üzemeltetés és közlekedés (Közlekedésfejlesztés / fenntartható mobilitás)	**S4**. Városfenntartás, üzemeltetés és közlekedés (Közlekedésfejlesztés)	**S4**. Városfenntartás (Közlekedésfejlesztés) és S3. Épített környezet (Igényes településkép)	**S4**. Városfenntartás, üzemeltetés és közlekedés (Közlekedésfejlesztés / fenntartható mobilitás)	**S4**. Városfenntartás (Közlekedés és hatékony közműellátás) és S5. Természeti környezet (Kék-zöld hálózat)
5. Egyedi projekt, stratégiai, vonalas	Egyedi projekt (csomóponti kapacitásbővítés)	Egyedi projekt (csomóponti sávbővítés)	Vonalas (úthálózati és csatornarekonstrukció)	Vonalas (kerékpárút)	Vonalas (városi főgyűjtőút)	Egyedi projekt (lokális alközpont megújítása)	Vonalas (kerékpárút)	Vonalas (úthálózati és csatornarekonstrukció)
6. Egyedi, erőforrás igényes, innovatív, magas társadalmi érzékenységű	Erőforrás-igényes (komplex jelzőlámpás körforgalommá alakítás)	Erőforrás-igényes (csomópont bővítés, autóbusz-megálló áthelyezés és sávkorrekció, Győri Forgalmi Modell fejlesztése)	Erőforrás-igényes (komplex, több utcát érintő burkolat- és hálózatépítés)	Egyedi (elkülönített hivatásforgalmi és rekreációs kerékpáros folyosó)	Erőforrás-igényes (nagy kapacitású tranzitút egy szakaszának rekonstrukciója)	Egyedi (városrészi központi tér megújítása kerékpáros kapcsolattal)	Egyedi (hivatásforgalmi kerékpáros összeköttetés)	Erőforrás-igényes (komplex, lakóterületi utak burkolat- és vízelvezetés-fejlesztése)
7. Előkészítettség állapota	Tervek felülvizsgálata, aktulizálása folyamatban (támogatási szerződéssel bíró projekt)	Tervek rendelkezésre állnak (építési engedéllyel rendelkező), csp.kivitelezés lezárult GYFM előkészítése folyamatban	Koncepcióterv rendelkezésre áll, kiviteli tervek kidolgozása folyamatban	Tervek rendelkezésre állnak (építési engedéllyel rendelkező)	Tervek rendelkezésre állnak (kiviteli fázisban)	Koncepcióterv rendelkezésre áll, kiviteli tervek kidolgozása, engedélyek beszerzése folyamatban	Tervek rendelkezésre állnak (építési engedélyek birtokában)	Tervek kidolgozása folyamatban
8. A beavatkozás tervezett időzítése	2025 Q1 – 2028 Q2	2025 Q4 – 2027 Q4	2025 Q2 – 2027 Q4	2025 Q2 – 2027 Q4	2025 Q2 – 2028 Q2	2025 Q3 – 2027 Q4	2025 Q2 – 2027 Q4	2025 Q4 – 2027 Q4
9. Értékelés sürgősség/ hatás mátrix alapján	Magas sürgősség / Magas hatás	Magas sürgősség / Magas hatás	Magas sürgősség / Magas hatás	Magas sürgősség / Magas hatás	Magas sürgősség / Magas hatás	Magas sürgősség / Alacsony hatás	Magas sürgősség / Alacsony hatás	Magas sürgősség / Magas hatás
10. Kapcsolódó FVS monitoring indikátor	Biztonságos és korszerűsített csomópontok száma / Megújított belterületi utak hossza	Biztonságos és korszerűsített csomópontok száma / Megújított belterületi utak hossza	Korszerűsített belterületi utak hossza / Kiépített csapadékvíz-elvezető hálózat hossza	Újonnan kiépített kerékpáros létesítmények hossza / Fenntartható közlekedési módokat használók aránya	Korszerűsített belterületi utak hossza / Áthaladó napi gépjárműforgalom nagysága	Megújított városi terek, közterületek nagysága / Újonnan kiépített kerékpáros létesítmények hossza	Újonnan kiépített kerékpáros létesítmények hossza / Fenntartható közlekedési módokat használók aránya	Korszerűsített belterületi utak hossza / Kiépített csapadékvíz-elvezető hálózat hossza
11. Dimenzió pénzügyi indikátor	SROI	SROI	SROI	SROI	SROI	SROI	SROI	SROI
Finanszírozási információk								
1. A beavatkozás tervezett beruházási költsége (Ft)	2 974 000 000	520 000 000	750 000 000	600 000 000	505 000 000	520 000 000	350 000 000	800 000 000
2. Várható megtakarítás (éves, M Ft)	0 M Ft	0 M Ft	2,0 M Ft	0 M Ft	1,5 M Ft	0 M Ft	0 M Ft	1,8 M Ft
3. Szöveges kifejtés (megtakarítás)	Közvetlen önkormányzati rezsimegtakarítást nem eredményez, de a torlódások csökkenése miatti társadalmi szintű üzemanyag- és időmegtakarítás kiemelkedő.	Közvetlen pénzügyi megtakarítást önkormányzati szinten nem hoz, de javítja a közösségi közlekedés (autóbuszok) menetidejét és menetrendi pontosságát.	A csapadékcsatornák korszerűsítése és a szikkasztórendszerek kiépítése csökkenti a felhőszakadások okozta útburkolat- és előntési károk reaktív helyreállítási költségeit (OPEX).	Közvetlen önkormányzati rezsimegtakarítást nem hoz, de az aktív mobilitás terjedése mérsékli a közúthálózat amortizációját és javítja a lakosság egészségügyi mutatóit.	A burkolat teljes megújítása révén a következő 8-10 évben minimálisra csökken a szakasz kátyúzási és reaktív lokális javítási igénye (karbantartási OPEX csökkenés).	Közvetlen rezsimegtakarítást nem eredményez, célja a győrszentiváni alközpont esztétikai, funkcionális és közlekedésbiztonsági szintjének emelése.	Közvetlen önkormányzati rezsimegtakarítással nem jár, közvetve csökkenti a közúti baleseti és egészségügyi károkat.	A csapadékcsatornák bővítése és a szikkasztórendszerek kiépítése kiküszöböli a pincék és úttestek elöntéseből származó rendkívüli önkormányzati kárelhárítási kiadásokat.
4. Várható bevétel (éves, M Ft)	0 M Ft	0 M Ft	0 M Ft	0 M Ft	0 M Ft	0 M Ft	0 M Ft	0 M Ft
5. Szöveges kifejtés (bevétel)	Ingyenesen és nyitottan használható közúti infrastruktúra, közvetlen használati vagy áthaladási díjat nem szednek.	Városi belterületi közúti csomópontként használata teljesen díjmentes, közvetlen bevételeket nem generál.	Lakossági belterületi utak és csapadékvíz-csatornák, amelyekhez közvetlen használati vagy csatlakozási díjbevétel nem kapcsolódik.	Nyitott és ingyenes hálózati kerékpáros infrastruktúra, közvetlen díjbevételeket nem termel.	Városi gyűjtőút lévén használata teljesen ingyenes, közvetlen bevétele nincs.	Nyitott közösségi alközponti tér és kerékpáros hálózat, közvetlen látogatói vagy lakossági bevételek nélkül.	Ingyenesen és akadálymentesen használható kerékpárút, közvetlen bevételi forrás nélkül.	Lakóutcák és gravitációs vízelvezető hálózat, amelyek közvetlen használati vagy szolgáltatási díjakat nem termelnek.
6. Megtérülési idő	Életcikluson belül nem térül meg tisztán pénzügyileg (közúti infrastruktúra, amelynek társadalmi megtérülése/SROI-ja kiemelkedő).	Életcikluson belül nem térül meg tisztán pénzügyileg; a csomóponti áteresztőképesség javulása az elsődleges társadalmi-gazdasági haszon.	Pénzügyileg életcikluson belül nem térül meg; a lakóterületi életminőség és a klímaadaptív árvízbiztonság javulása a mérvadó.	Tisztán pénzügyileg nem térül meg; a kerékpáros modal-split növekedéséből és az ÜHG csökkenéséből adódó társadalmi megtérülése kiemelkedő.	Pénzügyileg nem térül meg az élettartamon belül, de a tranzit- és tömegközlekedési forgalom gördülékenysége nemzetgazdasági érdek.	Életcikluson belül nem térül meg tisztán pénzügyileg (közcélú városrészi tér- és funkciófejlesztés).	Tisztán pénzügyileg nem térül meg, de magas környezeti, ÜHG-csökkentési és modal-split javító hatása van.	Pénzügyileg nem térül meg az élettartamon belül; a biztonságos lakókörnyezet és a csapadékvíz-megtartás a fő eredmény.
7. Bevételtermelő/jövedelemtermelő elemet tartalmaz a beavatkozás, kiegészíthető ilyen tartalommal	Nem tartalmaz és a funkció jellege miatt nem is egészíthető ki (ingyenes használatú belterületi csomópont).	Nem tartalmaz és nem is kiegészíthető (közhasznú belterületi úthálózat).	Nem tartalmaz, és a lakossági kiszolgáló jelleg miatt nem is javasolt kiegészíteni.	Nem tartalmaz. Kiegészíthető lenne fizetős kerékpár-tároló/szerviz-pontokkal vagy e-bike töltőkkel, de ezek bevétele elhanyagolható.	Nem tartalmaz és a funkció miatt nem is kiegészíthető.	Nem tartalmaz. Minimálisan kiegészíthető lenne fizetős piacnapok bérleti díjaival vagy egy szezonális pavilon/kávézó üzemeltetésével.	Nem tartalmaz. Kiegészíthető lenne kerékpáros pihenőhelyen hirdetési vagy reklámfelületek értékesítésével.	Nem tartalmaz, és a lakóterületi infrastruktúra-jelleg miatt nem is javasolt kiegészíteni.
8. Milyen finanszírozás vonható be (vissza nem térítendő támogatás, hitel, tőkealap stb.)	Pályázati és saját forrás	Pályázati és saját forrás	Pályázati és saját forrás	Pályázati és saját forrás	Pályázati és saját forrás	Pályázati és saját forrás	Pályázati és saját forrás	Pályázati és saját forrás
9. Finanszírozás elemek aránya	Pályázati (TOP Plusz 1.3.2.) és saját forrás	Pályázati (TOP Plusz 1.3.2.) és saját forrás	Pályázati (TOP Plusz 1.3.2.) és saját forrás	Pályázati (TOP Plusz 1.3.2.) és saját forrás	Pályázati (TOP Plusz 1.3.2.) és saját forrás	Pályázati (TOP Plusz 1.3.2.) és saját forrás	Pályázati (TOP Plusz 1.3.2.) és saját forrás	Pályázati (TOP Plusz 1.3.2., Versenyképes járások Program) és saját forrás
10. Eredménymérés kategóriája	Csak társadalmi haszon (jelentős forgalomáramlási, légszennyezés-csökkentési és időmegtakarítási értékekkel).	Csak társadalmi haszon (az autóbuszok elsőbbségének és a közlekedésbiztonság javításának köszönhetően).	Minimális pénzügyi haszon (a reaktív burkolat- és előntéskárok, valamint a kárigények csökkenése miatt).	Csak társadalmi haszon (a hivatásforgalmi kerékpáros közlekedés feltételeinek javításával).	Minimális pénzügyi haszon (a reaktív útkarbantartási és kátyúzási költségek mérséklődése okán).	Csak társadalmi haszon (közösségi tér megújulása és a városrészi lakókörnyezet minőségének javulása).	Csak társadalmi haszon (a kerékpáros munkába és iskolába járás biztonságossá tételével).	Minimális pénzügyi haszon (a megvédett infrastruktúra és az elmaradó előntési károk miatt).
11. Kockázatok nevesítése	Forgalomterelés okozta csúcsidőszaki torlódások a munkálatok idején; közműkiváltások bonyolultsága; építőanyag-árak növekedése.	Forgalomterelési nehézségek a megvalósítás során; rejtett közművek feltárása a sávbővítéskor; közbeszerzési eljárás csúszása.	Talajvízszint-problémák a csatornaépítés során; szűk utcák miatti korlátozott gépi megközelíthetőség; lakossági ellenállás az útlezárások miatt.	Kisajátítási eljárások esetleges elhúzódása a nyomvonal mentén; kerékpáros baleseti kockázatok az átmeneti szakaszokon; kedvezőtlen időjárás.	Súlyos belvárosi torlódások a kiemelkedő forgalmú út sávlezárásai miatt; aszfaltozási árak ingadozása; közműfedlapok szintbehelyezési hibái.	A lakosság átmeneti elégedetlensége a forgalmi rend megváltozásakor; burkolat- és zöldterületi rongálások; növénytelepítési záradási veszteség.	Meglévő fasorok és zöldsávok védelme miatti szűkös nyomvonal-kialakítási lehetőségek; kivitelezési időcsúszás.	A mélyépítési munkálatok miatti jelentős lakossági por- és zajterhelés; rejtett talajmechanikai hibák az árokásáskor; más közművek véletlen sérülése.
Fenntartási információk								
1. Éves üzemeltetési költség (OPEX) (éves, M Ft)	1,5 M Ft/év (közlekedési jelzőlámpák áram- és karbantartási díja, burkolat-tisztítás).	1,1 M Ft/év (jelzőlámpa-üzemeltetés, burkolat és zöldsáv-gondozás).	2,2 M Ft/év (belterületi úthálózat és csapadékcsatorna-tisztítás, iszapmentesítés).	1,5 M Ft/év (kerékpárút burkolatseprés, zöldterület-gondozás, táblacsere).	7,8 M Ft/év (belterületi gyűjtőút burkolati jelek felújítása, jelzőlámpák és vízelvezetés karbantartása).	9 M Ft/év (köztér- és parkfenntartás, utcabútorok és a kerékpáros kapcsolat karbantartása).	2 M Ft/év (burkolatseprés, táblák és felfestések karbantartása, rézsűfűnyírás).	3 M Ft/év (utak karbantartása, csapadékvíz-hálózati aknák tisztítása, szikkasztó árkok gondozása).
2. Projekt élettartama	15–20 év (a jelzőlámpás rendszereknél 10-15 év, a csomóponti aszfaltburkolatnál 20 év).	15–20 év (a jelzőlámpás rendszereknél 10-15 év, a csomóponti aszfaltburkolatnál 20 év).	25–35 év (a csapadékvíz-műtárgyak és csővezetékek élettartama 35 év, az útburkolaté 15-20 év).	15–20 év (kerékpárutak aszfaltburkolatának élettartama).	15–20 év (nagy forgalmú belterületi gyűjtőút burkolatának élettartama).	20–25 év (városrészi központi tér és rekreációs elemek élettartama).	15–20 év (kerékpárutak aszfaltburkolatának élettartama).	25–35 év (a csapadékvíz-műtárgyak és csővezetékek élettartama 35 év, az útburkolaté 15-20 év).
3. Üzemeltető szervezet	GYMJV Útkezelő Szervezete (a csatlakozó belterületi szakaszokon) és a Magyar Közút Nonprofit Zrt. (főút ágakon).	GYMJV Útkezelő Szervezete (Zöld utca ág) és a Magyar Közút Nonprofit Zrt. (Fehérvári út ág).	GYMJV Útkezelő Szervezete (úthálózat) és a Pannon-Víz Zrt. (csapadékcsatorna-hálózat).	GYMJV Útkezelő Szervezete (karbantartás koordinációi) és a Győr-Szol Zrt. (tisztítás és parkgondozás).	GYMJV Útkezelő Szervezete (közszolgáltatóként).	Győr-Szol Zrt. (köztér-fenntartás, parkgondozás) és a GYMJV Útkezelő Szervezete (kerékpáros szakasz).	GYMJV Útkezelő Szervezete (karbantartás koordinációi) és a Győr-Szol Zrt. (tisztítás, seprés).	GYMJV Útkezelő Szervezete (úthálózat) és a Pannon-Víz Zrt. (csapadékvíz-hálózat).
4. Milyen finanszírozás vonható be a fenntartásba	Költségvetési finanszírozás: Az állami utakra a Magyar Közút, a saját önkormányzati szakaszokra a GYMJV Útkezelő Szervezete költségvetési kerete.	Költségvetési finanszírozás: Az állami utakra a Magyar Közút, a saját önkormányzati szakaszokra a GYMJV Útkezelő Szervezete költségvetési kerete.	Költségvetési finanszírozás: Önkormányzati költségvetés városüzemeltetési és víziközmű-gondozási kerete a Pannon-Víz Zrt. bevonásával.	Költségvetési finanszírozás: Önkormányzati városüzemeltetési keret a Győr-Szol Zrt. részére biztosított éves fenntartási kereten keresztül.	Költségvetési finanszírozás: GYMJV Önkormányzata által az Útkezelő Szervezet számára biztosított éves költségvetési keret.	Költségvetési finanszírozás: Önkormányzati költségvetési forrás a Győr-Szol Zrt. éves közszolgáltatási díján keresztül.	Költségvetési finanszírozás: Önkormányzati városüzemeltetési keret a Győr-Szol Zrt. részére biztosított éves fenntartási kereten keresztül.	Költségvetési finanszírozás: Önkormányzati költségvetés városüzemeltetési és csatorna-karbantartási dedikált kerete.

5. Értékesíthető-e a projekt életciklusa egy adott pontjában?	**Nem értékesíthető.** Elidegeníthetetlen állami/önkormányzati közúti törzsvagyon.	**Nem értékesíthető.** Elidegeníthetetlen állami/önkormányzati közúti törzsvagyon.	**Nem értékesíthető.** Belterületi úthálózat és csapadékcsatorna-közmű, eladása jogilag kizárt.	**Nem értékesíthető.** Közcélú kerékpáros infrastruktúra, elidegeníthetetlen önkormányzati törzsvagyon.	**Nem értékesíthető.** Kiemelt belterületi gyűjtőút, eladása jogilag és stratégiailag kizárt.	**Nem értékesíthető.** Városrészi köztér és park, elidegeníthetetlen közvagyon.	**Nem értékesíthető.** Közcélú hivatásforgalmi kerékpárút, eladása kizárt.	**Nem értékesíthető.** Lakóutcák és lakóterületi csapadékcsatorna-közművek, nem értékesíthetők.
6. Externáliák (pozitív, negatív)	(+) Csomóponti áteresztőképesség javulása, csökkenő torlódások és lokális légszennyezés [dd]. (-) Munkálatok alatti csúcsidőszaki forgalmi akadályok.	(+) Autóbuszok menetrendi pontosságának javulása a sávkorrekcióval, növekvő közlekedésbiztonság. (-) Átmeneti sávlezárások és zajterhelés.	(+) Révfalu belvízbiztonságának radikális növekedése, pinceelöntések kockázatának kiküszöbölése. (-) Hosszan tartó útlezárások és porterhelés.	(+) Biztonságos kerékpáros mobilitás megteremtése, környezetbarát közlekedési módok részarányának növekedése. (-) Kivitelezés alatti fakivágási/zöldterületi igény.	(+) Gördülékeny és csendes forgalomáramlás, gépjárművek amortizációjának csökkenése. (-) Főútvonal sávlezárása miatti súlyos lokális torlódások.	(+) Városrészi alközpont arculatának minőségi javulása, civil és közösségi kohézió erősödése. (-) Parkolási és közlekedési rend megváltozása miatti átmeneti lakossági elégedetlenség.	(+) Bácsa és a belváros közötti hivatásforgalmi bicikli elérés javulása, ÜHG-kibocsátás csökkenése. (-) Szűk nyomvonal-kialakítási korlátok.	(+) Szabadhegyi lakóterületek villámárvíz-védelme, útfelületek kimosódás elleni védelme. (-) A csatornaépítéssel járó jelentős lakossági zaj- és porterhelés.