

SZÉCHENYI 2020



NEMZETGAZDASÁGI  
MINISZTERIUM

# Tájékoztató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) készítéséről



MAGYARORSZÁG  
KORMÁNYA

Európai Unió  
Európai Strukturális  
és Beruházási Alapok



BEFECTETÉS A JÖVŐBE

## TARTALOMJEGYZÉK

<b>BEVEZETÉS .....</b>	<b>3</b>
<b>A. A MOBILITÁSI TERV KÉSZÍTÉS MÓDSZERTANI HÁTTERE.....</b>	<b>4</b>
A.1. A MOBILITÁSI TERV MEGKÖZELÍTÉSE .....	5
A.2. A MOBILITÁSI TERV KÉSZÍTÉSÉNEK FOLYAMATA .....	5
<b>B. A MOBILITÁSI TERV JAVASOLT TARTALMA.....</b>	<b>8</b>
<b>C. A MOBILITÁSI TERV ILLESZTÉSE A MEGLÉVŐ STRATÉGIAI DOKUMENTUMOKHOZ.....</b>	<b>10</b>
<b>D. A MOBILITÁSI TERV KÉSZÍTÉSÉNEK ILLESZTÉSE A PROJEKT ELŐKÉSZÍTÉSI FOLYAMATHOZ .....</b>	<b>13</b>
<b>E. MELLÉKLETEK.....</b>	<b>15</b>
E.1. A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV KÉSZÍTÉSÉHEZ AJÁNLOTT SPECIFIKUS ÚTMUTATÓK .....	15
E.2. MEGVALÓSULT SUMP PROJEKTEK ÉS KEZDEMÉNYEZÉSEK .....	19
<b>FÜGGELÉK: AJÁNLOTT TARTALOM A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV (SUMP) KÉSZÍTÉSÉHEZ .....</b>	<b>22</b>
<b>VÁROSVEZETŐI ELŐSZÓ.....</b>	<b>23</b>
<b>1 ÖSSZEFOGLALÁS.....</b>	<b>24</b>
<b>2 BEVEZETÉS .....</b>	<b>25</b>
2.1 A MOBILITÁSI TERVEZÉS CÉLJAI.....	25
2.2 A MOBILITÁSI TERVEZÉS MÓDSZERE .....	25
<b>3 A MOBILITÁSI TERV MEGALAPOZÁSA.....</b>	<b>26</b>
3.1 TÉRSÉGI SZEREP, FUNKCIONÁLIS VÁROSTÉRSÉG LEHATÁROLÁSA .....	26
3.2 SZAKPOLITIKAI TERVEZÉSI KERETEK.....	26
3.3 MOBILITÁST BEFOLYÁSOLÓ HÁTTÉR .....	27
3.4 KÖZLEKEDÉSI IGÉNYEK.....	28
3.5 KÖZLEKEDÉSI RENDSZER KÍNÁLATA.....	28
3.6 A PROBLÉMÁK AZONOSÍTÁSA .....	29
<b>4 CÉLRENDSZER.....</b>	<b>31</b>
4.1 JÖVŐKÉP.....	31
4.2 CÉLRENDSZER.....	31
<b>5 ESZKÖZRENDSZER .....</b>	<b>32</b>
5.1 BEAVATKOZÁSI TERÜLETEK (INTÉZKEDÉSCSOPORTOK).....	32
5.2 INTÉZKEDÉSEK RÉSZLETES BEMUTATÁSA .....	32
5.3 PROJEKTEK .....	33
<b>6 A MOBILITÁSI TERV MEGVALÓSÍTÁSA .....</b>	<b>34</b>
6.1 INDIKÁTOROK, MONITORING RENDSZER .....	34
6.2 CSELEKVÉSI TERV.....	36
6.3 KÖLTSÉG- ÉS FINANSZÍROZÁSI TERV.....	36
6.4 KOCKÁZATKEZELÉSI TERV .....	36
<b>7 MELLÉKLETEK .....</b>	<b>38</b>

## Bevezetés

Jelen Tájékoztató célja, hogy információt adjon a városok szakemberei, a tervezők, valamint a döntéshozók számára a fenntartható városi mobilitási terv (SUMP) jelentőségéről, készítésének módszertanáról és folyamatáról, valamint elvárt tartalmi felépítéséről.

A fenntartható városi mobilitási terv a hazai városok számára az elkövetkező évek egyik legjelentősebb közlekedéstervezési dokumentuma lesz. Az Európai Unió által is szorgalmazott tervezési dokumentum alapja a fenntartható városi mobilitás iránti elkötelezettség. Az emberközpontú tervezésre alapozó mobilitási terv hasznos dokumentum a meglévő város- és közlekedésfejlesztési tervek szintetizálására, a megvalósítható, finanszírozható és a környezetbarát mobilitási megoldásokat tartalmazó fejlesztések elősegítésére.

Annak érdekében, hogy a mobilitási terv készítésének folyamata, módszertana, tartalmi felépítése és a benyújtandó dokumentumok köre az Európai Bizottság által megfogalmazott szempontoknak és a hazai tervezési elvárásoknak is megfeleljen, jelen Tájékoztató, valamint jelen Tájékoztató függelékében szereplő, „Ajánlott tartalom a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) készítéséhez” dokumentum nyújt segítséget az elkészítéshez.

## A. A Mobilitási Terv készítés módszertani háttere

Az Európai Unió lakosságának 70%-a él városi területeken, a GDP 80%-át is városokban termelik meg. Ugyanakkor egyre nehezebb közlekedni a városokban, és az számos negatív hatással is jár:

- állandósultak a forgalmi torlódások;
- a közlekedési eredetű széndioxid-kibocsátás 23%-a városi területeken keletkezik;
- rendszeresen a légszennyezettségi határérték-túllépések és a zajterhelés;
- a közúti balesetek évi 28 000 halálos áldozatot követelnek, 38%-ban városi területeken.

Az egyes városok között e problémák feltárásban, kezelésében jelentős különbségek vannak, így megfogalmazódott az az igény, hogy a városi mobilitás-tervezés legsikeresebb és átadható gyakorlatait összegyűjtsék és elérhetővé tegyék minden európai város, várostérség részére.

A megoldás felé vezet, ha a városok, várostérségek a közlekedéstervezés szemléletében és módszereiben is meg tudnak újulni. Ennek érdekében az európai közlekedéspolitika egyik jelentős feladata a fenntartható városi mobilitás-tervezés elősegítése a tagállamok városaiban, várostérségeiben.

A városi mobilitás cselekvési terve (2009) 1. intézkedésként nevesíti a fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozásának felgyorsítását útmutatók kidolgozásával, tapasztalatcserével, egyéb ösztönzőkkel és ajánlásokkal, valamint arra bátorítja a tagállamokat is, hogy saját hatáskörben is városaik számára segítsék a tervek elkészítését.

A közlekedéspolitikai Fehér Könyv (2011) már felveti a városi mobilitási tervek esetleges kötelezővé tételét bizonyos méretű városok esetében, megfelelő, egységes módszertan alapján. Ezen felül javasolja a regionális fejlesztési és kohéziós alapok támogatásainak e feltételhez kötését. Az erre épülő Városi mobilitási csomag (2013) részletesebben is meghatározza a fenntartható városi mobilitási terv fogalmát, céljait és jellemzőit, egyúttal hangsúlyozza, hogy a tagállamok feladata a koncepció helyi adottságokhoz illesztése és a városok elérésében is jelentős a szerepük.

Az Európai Bizottság annak érdekében, hogy a városokat segítse a sikeres Mobilitási Tervek kidolgozásában, megalakította az Európai SUMP Platformot, számos módszertani és tapasztalatcsere projektet és programot támogat (pl. ELTIS-Plus SUMP, CH4ALLENGE, BUMP), többek között magyar városok részvételével, valamint évente SUMP konferenciát is szervez. Emellett a legjobb gyakorlatok tanulmányozása alapján, nemzetközi szakértői csapattal kidolgoztattott egy Útmutató<sup>1</sup> (a továbbiakban SUMP útmutató), mely ismerteti a fenntartható városi mobilitási tervek alapelveit és előnyeit, a terv kidolgozásához szükséges lépéseket és tevékenységeket, valamint számos esettanulmányon keresztül illusztrálja az egyes lépések gyakorlati megvalósításának menetét.

---

<sup>1</sup> EU Guidelines, 2013: Developing and implementing a sustainable urban mobility plan, angol nyelvű változat: [http://www.eltis.org/sites/eltis/files/guidelines-developing-and-implementing-a-sump\\_final\\_web\\_jan2014b.pdf](http://www.eltis.org/sites/eltis/files/guidelines-developing-and-implementing-a-sump_final_web_jan2014b.pdf); magyar nyelvű változat: [http://www.eltis.org/sites/eltis/files/BUMP\\_Guidelines\\_HU.pdf](http://www.eltis.org/sites/eltis/files/BUMP_Guidelines_HU.pdf)

## A.1. A Mobilitási Terv megközelítése

A SUMP útmutatóban foglaltak szerint egy fenntartható városi mobilitási terv céljai között az alábbiaknak minden esetben tükröződnie kell:

- Minden lakosnak legyen lehetősége választani közlekedési alternatívák közül, hogy eljuthasson a számára legfontosabb célpontokra.
- Javuljon a biztonság és a lakosok biztonságérzete.
- Csökkenjen a levegőszennyezettség, illetve a zajszennyezés, valamint az energiafelhasználás.
- Javuljon a személy- és áruszállítás hatékonysága és fajlagos költségmutatója.
- A tervben megfogalmazott intézkedések járuljanak hozzá a városi környezet vonzerejének növeléséhez és minőségének javulásához.

A SUMP útmutató szerint a terv kidolgozása során kiemelten fontos a következő megközelítés:

- a fenntarthatóság iránti elkötelezettség,
- az integrált megközelítés, a klasszikus közlekedési rendszeren túlmutató gondolkodásmód,
- az érintettek teljes körű bevonása, érdemi partnerség a tervezés és a megvalósítás során;
- a mérhető és elérhető célok követelményrendszere,
- a közlekedés költségeinek és hasznainak átfogó számbavétele
- és a visszacsatolás.

A Mobilitási Tervben foglalt intézkedések kiterjednek a **városi agglomeráció összes közlekedési ágára**. Így a tervben foglalt irányelvek, intézkedések átfogóan érintik a teljes várostér és valamennyi közlekedési módját és típusát: közösségi és egyéni, a motorizált és nem motorizált módok, a személy- és teherszállítás kérdéseit.

## A.2. A Mobilitási Terv készítésének folyamata

A mobilitási terv készítési folyamat a BUMP<sup>2</sup> projekt keretében az Európai Bizottság támogatásával készített Fenntartható Városi Mobilitási Tervek kidolgozása és végrehajtása útmutatóban foglaltak alapján kerül összefoglalásra. Ezen útmutató a mobilitási terv készítési folyamatát 4 fázisra, 11 lépésre osztja, ezeken belül pedig összesen 32 pontosan definiált tevékenységet határoz meg. Az útmutató konkrét esettanulmányokon, példákon keresztül bemutatja az egyes tevékenységek gyakorlati megvalósítását.

Az **első fázis** során az **előkészítő tevékenységek** elvégzése szükséges. Fel kell mérni, hogy milyen lehetőségek adóttak, milyen erőforrások állnak rendelkezésre a jelenlegi helyzetben. Ezt követően meg kell határozni a tervezés menetrendjét és fókuszpontjait. Szükség van az érintett és vizsgált terület lehatárolására, a politikai koordináció és az integráció kereteinek azonosítására, az érintettekkel történő kommunikáció megtervezésére, valamint a tervezésben részt vevők feladatainak, hatásköreinek tisztázására. Az előkészítési fázis utolsó lépése a helyzetelemzés, azt követően pedig az elemzés során feltárt problémák megoldását szolgáló forgatókönyvek (szcenáriók) kidolgozása.

A **második fázis a célrendszer felállítása**. Elsőként szükséges egy átfogó jövőkép meghatározása, hogy hogyan képzeljük el a városunkat – a közlekedést, a társadalmat, a környezetet – a terv időhorizontján. A jövőkép meghatározása során elengedhetetlen kommunikálni és egyeztetni az érintettekkel annak érdekében, hogy egy széles körben támogatott jövőképre támaszkodva lehessen meghatározni azokat a célokat, amelyek az abban festett helyzet elérését szolgálják. Miután kialakult egy, az érintettek többsége által elfogadott átfogó jövőkép, meg kell határozni a prioritásokat és azokat a célokat, melyek a jövőkép eléréséhez a leghatékonyabban járulnak hozzá. Fontos, hogy a célok kielégítsék a "SMART" kritériumot, vagyis minden cél legyen specifikus, mérhető, átlátható,

---

<sup>2</sup> BUMP (Booting Urban Mobility Plans) lásd Mellékletek

releváns, valamint teljesíthető. A fázis utolsó lépése a hatékony intézkedések, cselekvési terv kialakítása. E lépés során szintén kiemelt jelentőségű az érintettekkel történő kommunikáció.

A **harmadik fázisban** magának a **tervnek a kidolgozására** kerül sor. E fázisban történik a felelősségi körök pontos meghatározása, a cselekvési és költségterv megtervezése, a lehetséges finanszírozási források feltérképezése. Mind a tervezés, mind a megvalósítás nyomon követhetősége, illetve a visszacsatolás megvalósíthatósága érdekében szükséges kidolgozni egy monitoring- és értékelési rendszert. A terv elkészítése után – habár optimális esetben az érintettekkel történő folyamatos konzultációk mellett készült – szükséges annak megismertetése és elfogadtatása a politikai szereplők, illetve a társadalom által.

A végső, **negyedik fázisban** történik a **terv megvalósítása**. Fontos, hogy a megvalósítás során biztosítva legyen a megfelelő menedzsmet, valamint a kommunikáció és az információáramlás mind a megvalósításban részt vevők között, mind a lakosság felé.



1. ábra SUMP eljárás lépései Forrás: „ÚTMUTATÓ – Fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozása és végrehajtása” 14. old. (Brüsszel, 2014. ápr., [www.bump-mobility.eu](http://www.bump-mobility.eu))

A mobilitási terv kidolgozása során kiemelten fontos szempont a **széleskörű, érdemi partnerség megvalósítása** a tervezés és a megvalósítás fázisában egyaránt. Az érintettek bevonásával a tervezés során a városi mobilitást érintő döntések, így maga a mobilitási terv is jelentős legitimitációt nyer, elfogadottsága, támogatottsága erősödik. Ez a konzultatív tervezési hozzáállás előfeltétele annak, hogy a lakosság és a különböző érdekcsoportok képviselői magukénak érezzék a mobilitási tervet és az ahhoz tartozó intézkedéscsomagokat. Nagyobb társadalmi támogatottsággal könnyebbé válik a javasolt intézkedések megvalósítása is.

A partnerségi folyamat fő célja az érintettek igényeinek, szükségleteinek, problémáinak feltárása, ötleteinek, javaslatainak megismerése, sajátos fejlesztési érdekeik és céljaik megismerése és összehangolása, megnyerése és ösztönzése arra, hogy saját tevékenységükkel, illetve

fejlesztéseikkel segítsék a stratégia megvalósulását és fenntartását, együttműködésének segítése, kölcsönös informálása egymás tevékenységéről, valamint ezek beépítése a készülő Fenntartható Városi Mobilitási Tervbe.

#### A partnerség szerepe az egyes szakaszokban:

- Tervezés: A dokumentum egyes munkarészeinek kidolgozása széleskörű partnerség keretében valósul meg. A partnerek szerepe a tervezési folyamat előrehaladását során a részeredmények megismerésén, véleményezésén, jóváhagyásán túl aktív részvételükre is kiterjed.
- Megvalósítás: A partnerek szerepet kaphatnak a mobilitási terv időközönként felülvizsgálatában, a Terv megvalósulásának értékelésében, illetve egyes szereplők vonatkozásában tervezett projektek előkészítésében és megvalósításában is. Fontos, hogy a lakosság megfelelő tájékoztatást kapjon az intézkedések megvalósulásának előre haladásáról.
- Fenntartás: A projektek megvalósítása után is fontos az átfogó tájékoztatás, a folyamatos egyeztetés a közvetlenül érintettekkel (pl. lakossági elégedettség mérés). A tapasztalatok fontos visszacsatolást jelentenek a további tervezési folyamatokhoz és a felülvizsgálathoz.

#### A közlekedési projektekbe jellemzően bevont érdekcsoportok

Kormányzat/hatóságok	Üzleti szektor/szolgáltatók	Közösségek/helyi szerveződések	Egyéb
Helyi önkormányzatok	Közlekedési szolgáltatók	Országos környezetvédő NGO-k	Kutatóintézetek
Szomszédos települések	Közlekedési tanácsadók	Motorizált közlekedés szövetségei	Egyetemek
Helyi közlekedési hatóság	Közösségi autó szolgáltatók	Szakszervezetek	Képző intézmények
Rendőrség	Kerékpárkölcsonzők	Média	Más városok szakértői
Közlekedési társaságok	Egyéb közlekedési szolgáltatók	Helyi hatósági fórumok	Alapítványok
Politikusok	Országos üzleti szövetségek	Helyi közösségi szervezetek	
Egyéb döntéshozók	Főbb foglalkoztatók	Helyi érdekcsoportok	
Partner intézmények	Magán finanszírozók	Kerékpárosok/gyalogosok csoportja	
Projektmenedzserek	Nemzetközi/országos vállalatok	Közösségi közlekedést használók csoportja	
Katasztrófavédelem	Helyi gazdasági szövetségek	Közlekedést használók	
Egészségügyi és munkavédelmi döntéshozók	Kisvállalkozók	Lakosság	
Európai Unió képviselői	Kiskereskedők	Látogatók	
Közlekedésért felelős minisztérium	Szolgáltató cégek	Környező települések lakossága	
Egyéb minisztériumok	Mérnökök/kivitelezők	Fogyatékosok	
Területi önkormányzat		Földtulajdonosok	
		Közlekedési alkalmazottak	
		Szülők/gyerekek	
		Idősek	

Forrás: GUIDEMAPS Handbook 2004 alapján, SUMP útmutató

## B. A Mobilitási Terv javasolt tartalma

A mobilitási terv tartalmi felépítésére vonatkozó javaslat a nemzetközi útmutatók ajánlásai, számos külföldi tanulmány és a jelenleg készülő hazai mobilitási tervek tapasztalatai alapján került összeállításra, figyelembe véve a hazai tervezési környezet sajátosságait.

Az ajánlott tartalomjegyzék elsősorban iránymutatásként szolgál a hazai mobilitási tervek kidolgozásához, meghatározva azokat az elveket, szakmai szempontokat, amelyek vizsgálandók a fenntartható mobilitási tervek készítése során.

A mobilitási terv kidolgozása során a következőket kell követni:

- A mobilitási terv szakmai megfelelőségével szemben az egyik legfontosabb elvárás az átgondolt, következetes beavatkozási logika. A beavatkozási logikában biztosítani kell az alábbiak egymásra épülését, felépítését:
  - a problémák azonosítása
  - a fejlesztési szükségletek azonosítása
  - a célrendszer megfogalmazása
  - a jövőkép illesztése a célrendszerhez
  - a célok eléréséhez szükséges eszközrendszer (beavatkozások, intézkedések) megfogalmazása
  - az eszközrendszer további részletezéseként a projektek megfogalmazása
  - a célrendszerhez, eszközrendszerhez rendelt indikátorkészlet, amely a helyzetfeltárásban, a problémák bemutatásában is már megjelenik
  - a célrendszerből, eszközrendszerből felülről levezetett, a projektek megvalósításának értékelésével alátámasztott indikátor célértékek.
- A közlekedési kérdéseket komplexen kezelje, szakítson az egyoldalú, hagyományos ágazati megközelítéssel.
  - A célokat és eszközöket az utazási szokások és igények alapján vezesse le, szolgáltatási szegmensekben gondolkodva (a személyszállítás, az áruszállítás különböző, az adott településen releváns szegmensei)
  - A kínálati oldal bemutatásában közlekedési módonként vizsgálja meg, hogy azok infrastrukturális, eszközellátottsága hogyan felel meg az utazási igényeknek, de jelenjen meg az integrált megközelítés mind a jelenlegi helyzet értékelésében, mind a célok, beavatkozások területén.
- A mobilitási tervben az infrastruktúrafejlesztések mellett hangsúlyosan jelenjen meg a szolgáltatásfejlesztés, a közlekedési komfort javítása.
- Nemcsak a város szűken értelmezett területét, hanem a közlekedési szempontból releváns vonzáskörzetét is figyelembe kell venni a mobilitási terv készítése során.
- Illeszkednie kell a különböző szintű stratégiákhoz (részletesebb kifejtés jelen tájékoztató 3. fejezetében).
- A kidolgozás során fontos elvárás, hogy a terv készítője építsen a meglévő tervekre, az azokban összegyűjtött és rendelkezésre álló adat és információtartalomra. A mobilitási terv



készítése során csak a szükséges mértékű adatgyűjtésbe (pl.: hiányzó adatok, adatfrissítések) kezdjen, a hangsúlyt az adatok és információk összerendezésére, a mobilitás tervezés szempontjából levonható következtetések, lényegi megállapítások megfogalmazására fordítva.

- A mobilitási terv időtávja:
  - részben egy közép- és hosszú távú fejlesztési stratégia, 30 éves kitekintéssel, valamint
  - egy rövid távú, operatív intézkedési terv 2023-ig, a jelenlegi támogatási periódus beruházási időszakának a végéig.
- A mobilitási terv felépítésében, nyelvezetében és terjedelmében figyelembe kell venni a dokumentum szélesebb körű társadalom számára készülő jellegét. A dokumentum javasolt terjedelme: 80-100 oldal. Ahol indokolt, mellékletek, háttéranyagok szolgálhatnak részletesebb magyarázattal a mobilitási terv szövegéhez.

A fentiek figyelembe vételével kialakított tartalomjegyzék javaslatot „Ajánlott tartalomjegyzék Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) készítéséhez” c. dokumentum tartalmazza.

## **C. A Mobilitási Terv illesztése a meglévő stratégiai dokumentumokhoz**

A városok jellemzően rendelkeznek az elmúlt évek során készített településfejlesztési dokumentumokkal. A hosszú távú településfejlesztési koncepció (TFK), majd a 2014-2020-as időszak operatív fejlesztéseit összefogó integrált településfejlesztési stratégia (ITS) meghatározza a települések főbb fejlesztési irányait. Komplexitásából adódóan e dokumentumok a mobilitás kérdéseit is tárgyalták, de ennek mélysége nem egyenértékű a Fenntartható Városi Mobilitási Tervek készítése során elvárt tartalommal.

Szintén léteznek különböző időpontokban és mélységben készült közlekedésfejlesztési koncepciók, programok, tervek, valamint kerékpáros és közösségi közlekedés-fejlesztési dokumentumok. Ezek gyakran nem alkotnak egymással és a településfejlesztési dokumentumokkal szinergiát, illetve az eltérő időszakban való készítés miatt a szemléletük és fejlesztési tartalmuk is felülvizsgálatra szorul.

Az elmúlt évek során a legtöbb megyei jogú város esetén, illetve további településeken is készültek, főként projekt alapú beruházásokhoz (pl. intermodális központ, elővárosi vasútfejlesztések) koncepciók, tanulmánytervek, megvalósíthatósági tanulmányok. Ezen dokumentumok jellegükből és a megrendelői diszpozícióból adódóan nem csak a beruházás közvetlen környezetére, hanem akár összvárosi szintre is megfogalmaztak fejlesztéseket, hálózati javaslatokat, ezzel erősítve a konkrét beruházások megvalósíthatóságát.

A mobilitási terv készítése során nagyon fontos, hogy megfelelő ismeret álljon rendelkezésre az elmúlt időszak (8-10 év) során készült koncepciók, tervek tartalmáról, és megtörténjen azok rendszerszintű felülvizsgálata, a bennük foglalt fejlesztési elemek újragondolása. A mobilitási terv készítése során nem cél, hogy a korábbi tervekben szereplő projektek mind beépüljenek megfelelő értékválasztás nélkül. Ezek tartalmát a bennük foglalt fejlesztési elemek áttekintésével újra kell gondolni. Melyek azok az elemek, amelyek a jövőben is aktuálisak, ezek közül melyeket kell tartalmában is módosítani? Melyek azok, amelyek szellemiségük, költségigényük vagy egyéb más szempontok miatt aktualitásukat veszítették, vagy csak jelentős újratervezés, hatékonyság-növelés után kerülhetnek vissza a város tervezési rendszerébe?

A dokumentumok készítésük ideje, mélységük, szellemiségük alapján nem egyenszilárdságúak. Először szükség van ezek szintetizálására, projektleltár készítésére, amely egységes szerkezetben mutatja be a korábbi évek közlekedésfejlesztési és városfejlesztési elképzeléseit.

A mobilitási terv készítése kapcsán nem csak a városi dokumentumokat, hanem a térségre, megyére vonatkozó fejlesztési koncepciókat, terveket is figyelembe kell venni, valamint azokat az országos ágazati terveket, amelyek a területfejlesztés és -rendezés, a közlekedésfejlesztés, valamint az energia- és klímapolitika tekintetében a városra és térségére célokat, intézkedéseket, konkrét beruházásokat fogalmaznak meg.

A mobilitási terv ugyanakkor nem csak figyelembe veszi, hanem jelentős mértékben épít a már jóváhagyott és megfelelő szakmai és társadalmi legitimációval rendelkező tervekre. Azok tartalmát úgy kell felülvizsgálni és a mobilitási tervbe beépíteni, hogy a fenntartható mobilitás céljait és a városlakók érdekeit szem előtt tartva költség-hatékony, megvalósítható és megfelelően prioritizálható fejlesztések kerüljenek megfogalmazásra.

A mobilitási terv egy, a meglévő tervek szintézisén és új, innovatív, emberközpontú fejlesztéseken alapuló tervezési dokumentum. A különböző tervekkel való illeszkedés vizsgálata esetén minden esetben fel kell tárnunk a terv készítésének körülményeit (készítés ideje, indoka), az aktualitását, a tervhierarchiában betöltött szerepét. A tervekben szereplő egyes fejlesztések áttekintésével,

## Tájékoztató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) készítéséről

aktualitásuk és fontosságuk felülvizsgálatán alapulva tekinthető át, hogy milyen mértékben és mely elemek vonhatók be a mobilitási tervbe.

Fenitek érdekében az alábbi fejlesztési dokumentumok / tervek figyelembe vétele és illeszkedésük áttekintése javasolt.

- **Nemzetközi szintű dokumentumok:**
  - EU2020
  - Fehér Könyv
  - Zöld Könyv
  - egyéb releváns EU-s közlekedési dokumentumok (pl: A városi mobilitás cselekvési terve, Európai teherszállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa COM(2006) 336, stb.)
  - Európai Unió Duna Régió Stratégiája (amennyiben releváns)
  - egyéb környezetvédelmi, klímapolitikai dokumentumok
- **Országos és regionális szintű dokumentumok**
  - Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia releváns részei
  - Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia
  - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió
  - Országos Területrendezési Terv
  - Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2008-2025
  - Nemzeti Energiastratégia 2030
  - Magyarország Megújuló Energia Hasznosítási Cselekvési Terv
  - Energia és Klímatudatossági Szemléletformálási Cselekvési Terv
  - Jedlik Ányos Terv
  - adott régi intelligens szakosodási stratégiája
- **Megyei szintű dokumentumok**
  - érintett megyei területfejlesztési koncepció, stratégia és program (2014-2020)
  - Integrált Területi Program (ITP) és Fejlesztési Terv (2014-2020)
  - megyei területrendezési terv
- **Települési szintű dokumentumok**
  - Hosszú távú településfejlesztési koncepció (TFK, 2014-2030)
  - Integrált településfejlesztési Stratégia (ITS, 2014-2020)
  - Integrált Városfejlesztési Stratégia (IVS), ha még releváns
  - Közlekedési koncepció, program, DET (ha léteznek)
  - Településszerkezeti terv, Szabályozási terv, Helyi Építési Szabályzat
  - Intermodális RMT (ha létezik)
  - Elővárosi RMT (ha létezik)
  - Szakági koncepciók, tervek, programok (pl. kerékpáros, gyalogos, hálózati, közösségi közlekedési)
  - Települési Klímastratégia
  - Fenntartható Energia Akcióterv (SEAP) – amennyiben rendelkezésre áll
  - Kapcsolódó térségi közlekedési tervek (pl. vasútfejlesztési, közútfejlesztési)

## **D. A Mobilitási Terv készítésének illesztése a projekt előkészítési folyamathoz**

Az útmutatók által becsült és a nemzetközi mobilitási terv készítési tapasztalatok alapján megfogalmazható időigényeket figyelembe véve a fenntartható városi mobilitási tervek készítése a szükséges stratégiai megalapozással, szakmai vizsgálatokkal és a civil szféra széleskörű bevonásával együtt kb. 3 évre tehető a terv elfogadásáig terjedően.

Tekintettel arra, hogy az IKOP pályázati felhívások szerint a projektek fizikai megvalósítására a projekt megkezdését, illetve a támogatási szerződés hatálybalépését követően legfeljebb 24 hónap áll rendelkezésre, mindenképpen szükséges a mobilitási terv készítésének időigényét az optimális, EU-s módszertan szerint becsült kb. 3 évhez képest valamelyest gyorsítani annak érdekében, hogy az ne hátráltassa vagy akadályozza a tervezett projekt megvalósítását.

A mobilitási terv megnövekedett szerepére felkészülve és a pályázati felhívásokban foglalt elvárásokat is figyelembe véve igyekeztünk összefoglalni, miként illeszthető a mobilitási terv készítése a projekt-előkészítési folyamatokhoz.

Az érintett IKOP felhívásokban a fentieket figyelembe véve a támogatási kérelem benyújtása során nem kötelező elvárás a város képviselőtestülete által elfogadott és az Európai Unió ajánlások, módszertani szempontok figyelembe vételével készült Fenntartható Városi Mobilitási Terv támogatási kérelemmel együtt történő benyújtása. Amennyiben az adott város a támogatási kérelem benyújtása során még nem rendelkezik mobilitási tervvel, a projekt előkészítése megkezdhető. Ez esetben:

- a csatolandó mellékletek között a támogatást igénylő írásbeli nyilatkozata szükséges arról, hogy a projekt kivitelezésének megkezdéséig a mobilitási terv elfogadásra kerül, továbbá
- a projekt-előkészítési tevékenység feladatai között önálló cselekvési tervet szükséges kidolgozni a mobilitási terv elkészítésére is, melyet a projekt előkészítési mérföldkövekhez kell igazítani.
- Biztosítani szükséges, hogy a kivitelezés megkezdése előtt a város elfogadott Fenntartható Városi Mobilitási Tervvel rendelkezzen.

Ebből következik, hogy azon városi közlekedésfejlesztési projektek esetén, ahol a támogatási kérelem csak a projekt kivitelezés finanszírozására irányul, azaz az IKOP projekt részeként csak kivitelezéshez kapcsolódó mérföldkövek kerülnek meghatározásra, akkor a támogatási kérelem benyújtásának feltétele a Fenntartható Városi Mobilitási Terv megléte.

Ilyen esetekben a mobilitási tervvel nem / vagy nem EU-s módszertani elvárások szerint készült mobilitási tervvel rendelkező városok érintett projektjének támogatási időszakon belüli ütemezését célszerű a prioritás-sorrendben hátrébb sorolni és legalább a mobilitási terv elkészítésének időigényével későbbre tervezni.

A mobilitási terv kidolgozásának időigényét tekintve kulcskérdés, hogy az adott település esetében milyen előzménytervek állnak rendelkezésre és azok milyen módszerrel készültek. Azon települések esetén csökkenthető a tervezés időszükséglete, amelyek olyan friss Integrált Településfejlesztési Stratégiával (ITS) rendelkeznek, amelynek közlekedési fejezete más szakterületekkel is összehangolásra került, valamint a partnerségi tervezés részeként a résztvevők között civil és közlekedési szakemberek is érdemben bevonásra kerültek, továbbá részletes és friss közlekedésfejlesztési tervek és elképzelések állnak a város rendelkezésére.

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv jelentős módszertani megkötései és speciális elvárásai miatt a rendelkezésre álló előzmény dokumentumokhoz képest a legtöbb megalapozó lépésnél szükségesek

## Tájékoztató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) készítéséről

új vizsgálatok, illetve egyeztetések. Az időigény másik meghatározó eleme az érintett szereplők folyamatos és aktív bevonása a tervezési folyamatba.

## E. MELLÉKLETEK

### E.1. A Fenntartható Városi Mobilitási Terv készítéséhez ajánlott specifikus útmutatók

#### Előkészítési folyamat

CiViTAS Handbooks: Involving Stakeholders: Toolkit on Organising Successful Consultations	<a href="http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/civitas_brochure_stakeholder_consultation_web.pdf">http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/civitas_brochure_stakeholder_consultation_web.pdf</a>
CiViTAS-VANGUARD Project, 2011: Involving Stakeholders: Toolkit on Organising Successful Stakeholder Consultations, Civitas Handbook	<a href="http://www.civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/Brochure_STAKEHOLDER_CONSULTATION_web.pdf">http://www.civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/Brochure_STAKEHOLDER_CONSULTATION_web.pdf</a>
European Commission, 2005: PROSPECTS Project Developing Sustainable Urban Land Use and Transport Strategies, A decision makers' guidebook	<a href="http://www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Forschung/International/PROSPECTS/DMG_English_Version_2005.pdf">http://www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Forschung/International/PROSPECTS/DMG_English_Version_2005.pdf</a>
Expert Working Group on Sustainable Urban Transport Plans, 2004, Final Report, Deliverable 4	<a href="http://www.ocs.polito.it/biblioteca/mobilita/final_report_trasporti.pdf">http://www.ocs.polito.it/biblioteca/mobilita/final_report_trasporti.pdf</a>
King Baudouin Foundation and Flemish Institute for Science and Technology Assessment (viWTA), 2006: Participatory Methods Toolkit – A Practitioner's Manual	<a href="http://archive.unu.edu/hq/library/Collection/PDF_files/CRIS/PMT.pdf">http://archive.unu.edu/hq/library/Collection/PDF_files/CRIS/PMT.pdf</a>
PILOT Project, 2007: Sustainable Urban Transport Plans – SUTP Manual, Guidance for Stakeholders	<a href="http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/Pilot_EN_WEB.pdf">http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/Pilot_EN_WEB.pdf</a>
Rupprecht Consult and Edinburgh Napier University, 2012: State-of-the-Art of Sustainable Urban Mobility Plans in Europe, revised version	<a href="http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUMP_state-of-the-art_of_report.pdf">http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUMP_state-of-the-art_of_report.pdf</a>
DISTILLATE, 2008: The DISTILLATE Guide to Cross-sectoral and Intra-organisational Partnership Working for Sustainable Transport	<a href="http://www.distillate.ac.uk/outputs/D1%20guide%20to%20partnership%20working%20(14-04-">http://www.distillate.ac.uk/outputs/D1%20guide%20to%20partnership%20working%20(14-04-</a>

## Tájékoztató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) készítéséről

Decision Making

[08\).pdf](#)

UN-Habitat, 2001: Tools to Support Participatory  
Urban Decision Making, Nairobi

<http://mirror.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=1122&AspxAutoDetectCookieSupport=1>



## Célrendszer kialakítása, indikátorok meghatározása

- BESTUFS – Best Urban Freight Solutions Project, 2007: Jó gyakorlati példák a városi teherszállításban (2007) [http://www.bestufs.net/download/BESTUFS\\_II/good\\_practice/Hungarian\\_BESTUFS\\_Guide.pdf](http://www.bestufs.net/download/BESTUFS_II/good_practice/Hungarian_BESTUFS_Guide.pdf)
- BUSTRIP Project, 2007: Moving sustainably – Guide to Sustainable Urban Transport Plans <http://www.movingsustainably.net/>
- Challenge Description – Working document, Why is monitoring and evaluation a challenge in sustainable urban mobility planning? [http://www.sump-challenges.eu/sites/www.sump-challenges.eu/files/page\\_files/ch4\\_challenge\\_description\\_wp5\\_lhd\\_its\\_0.pdf](http://www.sump-challenges.eu/sites/www.sump-challenges.eu/files/page_files/ch4_challenge_description_wp5_lhd_its_0.pdf)
- CiViTAS-ELAN, 2012: Citizen Engagement in the Field of Mobility – CiViTAS-ELAN Work and Lessons Learned Related to Citizen Engagement, [http://civitas.eu/sites/default/files/citizen\\_engagement\\_in\\_the\\_field\\_of\\_mobility\\_2.pdf](http://civitas.eu/sites/default/files/citizen_engagement_in_the_field_of_mobility_2.pdf)
- DISTILLATE Programme Reports, 2004-2008: Project C: Indicators <http://www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/reports.php>
- Európai Bizottság, 2009: A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, A városi mobilitás cselekvési terve, COM(2009) 490 végleges <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0490&from=EN>
- Európai Bizottság, 2011: Fehér Könyv - Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, COM(2011) 144 végleges <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN>
- Európai Bizottság, 2013: A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. Együtt a versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitás felé, COM(2013) 913 final, [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com\(2013\)913\\_hu.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com(2013)913_hu.pdf); melléklete
- Koncepció a fenntartható városi mobilitási tervekre, COM(2013) 913 final, ANNEX 1, [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com\(2013\)913-annex\\_hu.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com(2013)913-annex_hu.pdf)
- European Commission, 2014: Guidance document on Monitoring and Evaluation – Concepts and Recommendations [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/2014/working/wd\\_2014\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2014/working/wd_2014_en.pdf)

PILOT Project, 2007: Sustainable Urban Transport Plans – SUTP Manual, Guidance for Stakeholders [http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx\\_rupprecht/Pilot\\_EN\\_WE\\_B.pdf](http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/Pilot_EN_WE_B.pdf)

SUTP - Sustainable Urban Transport Project, Sustainable Urban Transport Project, 2014, Urban Mobility Plans, National Approaches and Local Practice [http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/td13\\_ump\\_final.pdf](http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/td13_ump_final.pdf)

Outcome indicators and targets, Towards a new system of monitoring and evaluation in EU cohesion policy, 2011 June, Revised version [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/evaluation/doc/performance/outcome\\_indicators\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/evaluation/doc/performance/outcome_indicators_en.pdf)

UN-HABITAT, 2013, Planning and design for sustainable urban mobility [http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/planning\\_design\\_sus\\_mob.pdf](http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/planning_design_sus_mob.pdf)

## Monitoring és értékelés

CiViTAS-CATALIST Project, 2012: CiViTAS Guide for the Urban Transport Professional – Results and Lessons of Long-Term Evaluation of the CIVITAS Initiative [http://www.eltis.org/sites/eltis/files/tool/guide\\_for\\_the\\_urban\\_transport\\_professional\\_-\\_civitas\\_catalist.pdf](http://www.eltis.org/sites/eltis/files/tool/guide_for_the_urban_transport_professional_-_civitas_catalist.pdf)

European Commission, 2002: Developing Sustainable Land Use and Transport Strategies – Deliverable 2, Evaluation Tools <http://www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool/-/verkehrsplanung/Diverse/Forschung/International/PROSPECTS/D2v6web.pdf>

European Commission, 2003: Developing Sustainable Land Use and Transport Strategies – Deliverable 14, A Methodological Guidebook [http://www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool/-/verkehrsplanung/Diverse/Forschung/International/PROSPECTS/pr\\_del14mg.pdf](http://www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool/-/verkehrsplanung/Diverse/Forschung/International/PROSPECTS/pr_del14mg.pdf)

EPOMM, 2009: MaxSumo: Guidance on how to plan, monitor and evaluate mobility projects <http://www.epomm.eu/index.php?id=2602>

Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects – Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, online [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/studies/pdf/cba\\_guide.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/cba_guide.pdf)

Guidemaps Project, 2004: Successful Transport Decision-making – A project management and stakeholder engagement handbook [http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook\\_web%5B1%5D.pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web%5B1%5D.pdf)

Transport Analysis Guidance honlap <https://www.gov.uk/guidance/transport-analysis-guidance-webtag>

Todd Litman, 2015: Valuing Transit Service Quality Improvements Considering Comfort and Convenience In Transport Project Evaluation <http://www.vtpi.org/traveltime.pdf>

## E.2. Megvalósult SUMP projektek és kezdeményezések

### ADVANCE

Az ADVANCE projekt során egy audit-rendszer került kidolgozásra, mely segíti az egyes városokat a sikeres SUMP kidolgozásában. A projekt kifejezetten SUMP készítésre kiképzett auditorokat biztosít a mobilitási tervet kidolgozó városok számára, illetve igény esetén a már meglévő Fenntartható Városi Mobilitási Tervek fejlesztésében. (forrás: ADVANCE honlap)



A projekttel kapcsolatos információs és letölthető útmutatók a <http://eu-advance.eu/index.php?id=15> oldalon érhetők el.

### BUMP (Boosting Urban Mobility Plans)

„A BUMP a helyi önkormányzatok várostervezőit, környezeti és szakmai munkatársait új ismeretekkel és szakértelemmel látják el a fenntartható mobilitás tervezéséhez és megvalósításához a városi és városkörnyéki területeken. Ezután a BUMP támogatja a legelkötelezettebb városokat a saját Fenntartható Városi Mobilitási Tervük elkészítésében. A BUMP tréning csomagja a várostervezők, környezeti és műszaki munkatársak számára készült azzal a céllal, hogy segítse a 40.000 és 350.000 lakosú városok fenntartható mobilitás tervezését és a megvalósítását városi és városkörnyéki összefüggésben. A munka-program tartalmaz egy konkrét, eredmény-orientált szemléletű első képzési fázist és a tapasztalatcserét, valamint kölcsönös tanulást célzó nemzetközi szekciókat. A legelhivatottabb helyi önkormányzatok kiválasztásra kerülnek a felkészítő programba, melynek célja támogatást nyújtani a saját Fenntartható Mobilitási Terveik (SUMP) elkészítésében.” (forrás: BUMP honlap)



A projekt keretében elkészült dokumentumok a <http://www.bump-mobility.eu/hu/resources.aspx> honlapon a Dokumentumok menüpont alatt érhetők el.

### Ch4llenge

„A CH4LLENGE projektben 9 európai város 8 támogató szervezettel együtt vesz részt a mobilitás tervezés négy legnagyobb kihívásának feldolgozásában, melyek a participáció, a kooperáció, a megfelelő intézkedések kiválasztása, valamint a monitoring és értékelés. A projektben több mint negyven pilot került kidolgozásra, melynek keretében a résztvevő városok a helyi mobilitás fejlődésének elemzése után stratégiát dolgoznak ki a városi mobilitás problémáinak kezelésére, vizsgálják a helyi akadályok leküzdésének lehetséges megoldási javaslatait, a CH4LLENGE négy kiemelt témakörében. Participatív tervezési elvek: A helyi érintettek és a lakosság aktív bevonása a mobilitás-tervezés folyamataiba.” (forrás: Ch4llenge brossúra)



A projekt keretében készült dokumentumok a <http://www.sump-challenges.eu/content/outputs> linken tölthetők le.

### CiViTAS

„A CIVITAS projekt az Európai Bizottság kezdeményezése, melynek célja, hogy kapcsolatok jöjjenek létre a városi közlekedés problémáinak megoldásában élenjáró európai városok között. A CIVITAS részben pályázati lehetőséget nyújt előremutató közlekedési megoldások kutatás-fejlesztési projektjeinek a finanszírozására, részben tapasztalatcserére biztosít lehetőséget a városok szakemberei számára.



Az elmúlt években több országos, illetve országhatárokon átnyúló térségi CIVITAS hálózat (CIVINET) jött létre, hogy a hasonló helyzetben, hasonló keretek között működő városok nyelvi akadályok nélkül oszthassák meg egymással eredményeiket és

tapasztalataikat, tanulhassanak egymás példáiból. A Magyar CIVINET hálózat célja, hogy magyar nyelven biztosítsa a tapasztalatcsere lehetőségét a magyarországi, valamint a magyar nyelvet (is) használó határon túli városok között, valamint segítse a CIVITAS programban megnyíló pályázati lehetőségekhez (pl. szakembercserékhez, innovációs projektekhez) való hozzáférést. "(forrás: CIVITAS honlap)

A CIVITAS keretében megvalósult projektek:

- DYN@MO
- 2MOVE2
- ARCHIMEDES
- ELAN
- NIMOSA
- MODERN
- RENAISSANCE
- CARAVEL
- MOBILIS
- SMILE
- SUCCESS
- MIRACLES
- TELLUS
- TRENDSETTER
- VIVALDI

A projektek részletei és eredményei a <http://www.civitas.eu/display-all-projects> oldalról, érhetők el.

### **ENDURANCE – European SUMP Network**

Az ENDURANCE projekt célja nemzeti SUMP hálózatokat létrehozása az Európai Unió tagállamaiban és Norvégiában. Emellett a projekt keretében egy olyan hálózat megvalósítására is sor kerül, mely auditrendszer, oktatási struktúrák és irányelvek megosztására (audit, training and policy transfer) alkalmas. Az ENDURANCE hosszú távú célja, hogy a SUMP jelentőség szempontjából a városok egyik fő városi irányelvévé, stratégiájává alakuljon. Konkrét mérhető, hosszú távú célkitűzése, hogy a 483 db 100ezer lakos feletti Európai nagyváros közül 400-ban 5%-ra csökkenjen a gépkocsi használat aránya. (forrás: ENDURANCE honlap)



A projekt keretében eddig elkészült anyagok a <http://www.epomm.eu/endurance/index.php?id=2807> linken érhetők el. A projekt záró jelentése 2016 áprilisában várható.

### **EVIDENCE – Economic benefits of sustainable transport**

A projekt eredménye egy online adatbázis, mely nagy segítséget nyújt a fenntartható közlekedésfejlesztési tevékenységek közgazdasági hasznainak becsléséhez. Az adatbázisból számos, kategória (pl. kerékpár, díjszedés, környezetkímélő közlekedési megoldások, stb.) szerint rendezett tanulmány, útmutató és költség-haszon elemzés érhető el a regisztráció után. (forrás: EVIDENCE honlap)



A projekt eredményei 2015 őszétől, a <http://evidence-project.eu/index.php/access-to-evidence> honlapon érhetők el.

### **PoliSUMP - Polycentric Sustainable Urban Mobility Plans**



A projekt keretében kifejeztem policentrikus régiók számára készül útmutató a SUMP készítés módszertanáról. Az útmutató letölthető a projekt honlapján, a <http://www.poly-sump.eu/tools/> linken.

### **QUEST-Project,**

Az QUEST projekt keretében egy minőségmenedzsment eszköz került kidolgozásra annak érdekében, hogy segítse – elsősorban a kis és közepes méretű - városokat saját Városi Fenntartható Városi Mobilitási Tervük megfelelő kidolgozásában és a sikeres és valóban fejlesztő hatású intézkedések meghatározásában. (forrás: QUEST honlap)

A projekt eredménye 46 cselekvési terv 46 városra, melyek egyaránt tartalmazzák a városok kapacitásának növekedését elősegítő, fenntartható közlekedéssel kapcsolatos rövid- és hosszú távú intézkedéseket valamint szervezeti fejlesztéseket.

### **SOLUTIONS - Sharing Opportunities for Low carbon Urban transporTatION**

A projekt célja, hogy segítse a városi közlekedésben alkalmazott innovatív és zöld megoldások megosztását az Európai, Ázsiai, a Latin-Amerikai, valamint a mediterrán országok között. Ennek érdekében megteremti a könnyebb kommunikáció és a tudás-megosztás lehetőségeit, promotálja a példaértékű irányelveket, stratégiákat, terveket. Ezen felül útmutatást ad és szükség esetén konkrét javaslatokkal, tanácsokkal szolgál a városoknak, illetve támogatást nyújt a KFI területén a szereplők közötti kooperációnak. (forrás: SOLUTIONS honlap)



A SOLUTIONS projekt keretében elkészült dokumentumok letölthetőek a <http://www.urban-mobility-solutions.eu/resources/products/> linken.

### **TIDE**

A TIDE projekt célja 15 innovatív fenntartható közlekedésfejlesztési intézkedés kidolgozása és azok végrehajtásának mindenki számára nyomon követhetővé tétele, ezáltal egyfajta példát állítva a helyes intézkedéscsomagok összeállítására és azok végrehajtására. (forrás: TIDE honlap)



A projekt keretében egyéb útmutatók is készültek (pl. költség-haszon- és hatáselemzés módszertani útmutató) melyek elérhetők a <http://www.tide-innovation.eu/en/Results/Overview/> linken.

# FÜGGELÉK: Ajánlott tartalom

a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) készítéséhez



## **Városvezetői előszó**

A bevezetésben javasolható egy rövid városvezetői előszó megfogalmazása (városi mobilitással kapcsolatos állásfoglalás, meglévő, kapcsolódó irányelvek, tervezési irányok meghatározása)

# 1 **Összefoglalás**

A dokumentum rövid, lényegre törő összefoglalása, amely ismerteti a város és vonzáskörzetének mobilitási helyzetképét, meglévő problémákat, a kialakított cél és intézkedésrendszert, valamint a mobilitási terv megvalósításának főbb lépéseit (javasolt terjedelem: 3-5 oldal)



## 2 Bevezetés

A mobilitási terv közérthető, világos lényegre törő bemutatása, valamint az adott városra vonatkozó kihívások és lehetősége felvázolása.

### 2.1 A mobilitási tervezés céljai

A fejezetben a következő szempontok lényegre törő ismertetése szükséges:

- Fenntartható városi mobilitás-tervezés az európai szakpolitikában
- Fenntartható városi mobilitás-tervezés a hazai tervezési rendszerben (szembeállítva az eddigi tervezési módszerekkel)
- A fenntartható városi mobilitás-tervezés céljai, fenntarthatóság iránti elköteleződés
- A mobilitási terv időtávja

### 2.2 A mobilitási tervezés módszere

#### Alapfogalmak

#### A tervezés folyamata

A fejezeten belül szükséges kitérni a következőkre:

- **Partnerség, közösségi tervezés:** szakmai és társadalmi részvétel keretei és folyamata (kulcsszereplők, érintettek köre, bevonásuk módja)
- **Kommunikációs terv** önállóan vagy ennek részeként
- **A mobilitási terv készítésének munkaterve, ütemezése, kockázatelemzése**  
Az előkészítési fázis eredményeként kidolgozott részletes ütemterv ismertetése a főbb határidők, mérföldkövek és felelősök ismertetése

#### A tervezés során alkalmazott módszerek

Részletezni kell az alkalmazandó módszereket, pl. beavatkozási logika felépítése, projektek értékelésének módszere, a forgalombecslés és előrejelzés módszere (ahol szükséges a forgalmi modellezés).

#### A tervezés adat háttere

A mobilitási terv készítéséhez felhasznált adatok körének bemutatása a kapcsolódó mellékletben történik. A bevezetésben az adatokkal kapcsolatos legfontosabb megállapításokat kell csak kiemelni.

### **3 A mobilitási terv megalapozása**

A település szerepköre és közlekedési jellemzői alapján kell meghatározni a terv területi határait. Továbbá e terület gazdasági, társadalmi, környezeti, jogszabályi és közlekedés szakmai háttérét kell ebben a fejezetben bemutatni, ami megalapozza a fejlesztési igények meghatározását is.

A fejezet végén ajánlott a megoldandó kulcsproblémákat problémafa, problématérkép, vagy SWOT analízis segítségével összegezni.

#### **3.1 Térségi szerep, funkcionális várostérség lehatárolása**

##### **A város térségi szerepe**

A településhálózatban betöltött hely meghatározása, a különböző szintű területi egységekben betöltött szerepkör definiálása, egyedi jellemzők azonosítása, ismertetése. A vizsgálandó területre vonatkozó különböző (oktatási, egészségügyi, intézményi, közigazgatási, közműi, közlekedési) hálózati és vonzaskörzeti kapcsolatok bemutatása.

A településfejlesztési dokumentumokhoz készült megalapozó vizsgálat részét képező „települési szerepkör és vonzaskörzet” bemutatása megfelelő minőség esetén felhasználható, hivatkozható.

##### **Területlehatárolás**

Tényleges mobilitási minták alapján (elemezve a közlekedési szokásokat és szerkezeti kereteket) a város funkcionális vonzaskörzetének lehatárolása, amelyhez felhasználhatók a KSH 2011. évi Népszámlálás honnan-hova típusú adatai („A helyben lakó és dolgozó, valamint a naponta ingázó foglalkoztatottak száma és megoszlása” mutató), valamint korábbi vagy jelen terv kapcsán elvégzett forgalmi/lakossági kikérdezési adatok.

A területlehatárolás módszertanának rövid ismertetése és indoklása, valamint a Mobilitási Terv által vizsgálandó terület térképi bemutatása szükséges.

#### **3.2 Szakpolitikai tervezési keretek**

A magasabb szintű fejlesztési dokumentumokhoz való illeszkedések bemutatása, valamint a település szintű dokumentumokban megtalálható fenntarthatósági- és mobilitási elvek összefoglalása (megegyeznek-e a város jövőképevel, térségi pozíciójáról alkotott elhatározásokkal).

Az egyes dokumentumok tartalmának, főbb céljainak részletes ismertetése, esetleges összefoglalása helyett az adott település mobilitási tervének készítése szempontjából fontos és hangsúlyos megállapítások kiemelésére törekedve.

Fenitek érdekében az alábbi fejlesztési dokumentumok / tervek figyelembe vétele és illeszkedésük áttekintése javasolt.

- **Nemzetközi szintű dokumentumok:**
  - EU2020
  - Fehér Könyv (COM (2011) 144)
  - Zöld Könyv

- egyéb releváns EU-s közlekedési dokumentumok (pl: A városi mobilitás cselekvési terve, Európai teherszállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa COM(2006) 336, stb.)
- Európai Unió Duna Régió Stratégiája (amennyiben releváns)
- egyéb környezetvédelmi, klímapolitikai dokumentumok
- **Országos és regionális szintű dokumentumok**
  - Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia releváns részei
  - Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia
  - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió
  - Országos Területrendezési Terv (2003. évi XXVI. törvény)
  - Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2008-2025
  - Nemzeti Energiastratégia 2030
  - Magyarország Megújuló Energia Hasznosítási Cselekvési Terv
  - Energia és Klímatudatossági Szemléletformálási Cselekvési Terv
  - Jedlik Ányos Terv
  - adott régió intelligens szakosodási stratégiája
- **Megyei szintű dokumentumok**
  - érintett megyei területfejlesztési koncepció, stratégia és program (2014-2020)
  - Integrált Területi Program (ITP) és Fejlesztési Terv (2014-2020)
  - megyei területrendezési terv
- **Települési szintű dokumentumok**
  - Hosszú távú településfejlesztési koncepció (TFK, 2014-2030)
  - Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS, 2014-2020)
  - Integrált Városfejlesztési Stratégia (IVS), ha még releváns
  - Közlekedési koncepció, program, DET (ha léteznek)
  - Településszerkezeti terv, Szabályozási terv, Helyi Építési Szabályzat
  - Intermodális RMT (ha létezik)
  - Elővárosi RMT (ha létezik)
  - Szakági koncepciók, tervek, programok (pl. kerékpáros, gyalogos, hálózati, közösségi közlekedési)
  - Települési Energia- és/vagy Klímastratégia
  - Fenntartható Energia Akcióterv (SEAP) – amennyiben rendelkezésre áll
  - Kapcsolódó térségi közlekedési tervek (pl. vasútfejlesztési, közútfejlesztési)
- **Szomszédos és egyéb települések releváns dokumentumai**

Amennyiben a vizsgálandó terület jelentősen túlnyúlik a közigazgatási határon, akkor a további érintett települések releváns fejlesztési dokumentumainak a bemutatása is szükséges.

### 3.3 Mobilitást befolyásoló háttér

A gazdasági, a társadalmi és a környezeti háttér elkülönített, rövid bemutatása a feladat, kiemelve az országos és térségi átlagtól való eltéréseket, az elmúlt évek trendjeit. Nincs szükség részletes szöveges leírásokra, helyette rövid számszerűsíthető jellemzések, értékelések készítése a cél.

## Városszerkezeti és környezeti háttér

- A város és vonzáskörzetének mobilitás szempontjából lényeges természeti adottságai, helyi erőforrásai (pl. megújuló energiák)
- Épített környezet, településszerkezet és konfliktusai

## Társadalmi háttér

A város és vonzáskörzetének jövőjét meghatározó társadalmi folyamatok mobilitás tervezés szempontjából lényeges tendenciáinak összefoglalása (a népességváltozás trendjei, vándorlási, ingázási folyamatok, iskolázottság, korszerkezet változásának folyamatai, személyi jövedelmek alakulása stb.).

Részletes szöveges leírások helyett rövid számszerűsíthető jellemzések értékelések készítése a cél.

## Gazdasági háttér

A város és vonzáskörzetének jövőjét meghatározó gazdasági jellemzők, mobilitás tervezés szempontjából lényeges tendenciáinak összefoglalása. (gazdasági pozíció, gazdaságszerkezet jellemzői, vállalkozói aktivitás, foglalkoztatási helyzet, jelentősebb foglalkoztatók és fejlesztések, a gazdasági térszerkezet főbb súlypontjai, stb.)

Részletes szöveges leírások helyett rövid számszerűsíthető jellemzések értékelések készítése a cél.

## 3.4 Közlekedési igények

A közlekedési igények teljes spektrumának integrált bemutatása a cél, amelyhez fontos azonban számba venni:

- Közlekedési szokásjellemzőket
- Közösségi- és egyéni (motorizált és nem motorizált) közlekedés terén jelenleg megjelenő igényeket minden közlekedési módra
- Áruszállítási terén jelenleg megjelenő igényeket minden közlekedési módra
- Forgalomvonzó és -kibocsátó létesítmények, területek egymáshoz képesti volumenét, elhelyezkedését
- Jelenleg nem érzékelhető igények (közösségi tervezés, korábbi közvélemény kutatások és tervelőzmények során felmerült igények) – ha releváns

## 3.5 Közlekedési rendszer kínálata

A meglévő közlekedési rendszer kínálati oldalának elemzése történhet közlekedési módok és tématerületek szerint. A komplex megközelítés utóbbi alkalmazása esetén hatékonyabban érvényesül, az alágazati szempontok integrációja is jobban megvalósul.

### Közlekedési módok és személy- és áruszállítási szegmensek:

Személyszállítás

- Közösségi közlekedés
  - városi (autóbusz, trolibusz, villamos, metró, stb.)
  - elővárosi (autóbusz, vasút stb.)
  - távolsági (autóbusz, vasút, vízi, légi, stb.)
- Nem motorizált egyéni közlekedés
  - gyalogos
  - kerékpáros
- Motorizált egyéni közlekedés

Áruszállítás

- távolsági, települések közötti
  - vasúti
  - közúti
  - egyéb (vízi, légi, csővezetékes, stb.)
- city logisztika: városon belüli

## Tématerületek

- Utazási módok megoszlása (modal split), összekapcsoltsága (multimodalitás)
- Közlekedési fizikai rendszerelemek (és a kapcsolódó működtetési háttér) jellemzése, értékelése
  - infrastruktúra (vonalas és pontszerű létesítmények, hálózati elemek pl. vasútvonalak, állomások, utak, zsilipek, kikötők, repülőterek, forgalomirányítási rendszerek, kommunikációs és ellenőrzési rendszerek)
  - jármű (közúti, vasúti vízi, légi)
  - a fizikai rendszerelemek üzemeltetési és működtetési rendszere
- Szolgáltatási színvonal (menetrend, utazási idő, utazási minőség, kényelem, megbízhatóság, pontosság, hozzáférhetőség, tájékoztatás, kapcsolódási lehetőség a többi szolgáltatáshoz és módhoz, baleseti kockázat, biztonság, stb.), a szolgáltatások egyéb jellemzői (pl. díjak)
- Közlekedésbiztonság és -védelem<sup>3</sup>
- Fenntarthatóság
  - környezeti
  - társadalmi (elérhetőség, akadálymentesség, szociális kérdések)
  - gazdasági
- Parkolás, tárolás
- Közlekedési szabályozás (forgalomszabályozás)
- Közlekedésszervezés, mobilitás menedzsment
- Finanszírozás, intézményi kérdések
- Intelligens közlekedési rendszerek (ITS), SMART megoldások
- Szemléletformálás, oktatás, képzés

Alapvetően nem egy részletes elemzéseket tartalmazó, terjedelmes leíró szöveg szükséges, hanem csak a meglévő állapotokat, problémákat bemutató rövid összefoglaló (mely épít a korábbi releváns fejlesztési dokumentumokra).

## 3.6 A problémák azonosítása

### SWOT elemzés

A fenti vizsgálatok eredményei alapján SWOT elkészítése, majd az alapján mobilitási helyzetkép felvázolása.

---

<sup>3</sup> közlekedésvédelem: a közlekedést használók azon jogának érvényesülésével foglalkozó szakterület, amely azt biztosítja, hogy védve érezhessük magunkat egy esetleges támadás bekövetkezésétől miközben a közlekedési rendszert használjuk. E terület kiterjed a terrorizmus megelőzésétől a vandalizmus elleni védelemig

Ajánlott tartalom a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) készítéséhez

### **Problémafa / Problématérkép**

A helyzetfeltárás eredményei alapján probléma-fa / problématérkép elkészítése, majd az alapján probléma-elemzés elkészítése.

## 4 Célrendszer

A fejezet lényege, hogy a korábban bemutatott meglévő problémák és a kapcsolódó fejlesztési dokumentumok alapján egyedi célrendszer kerüljön kidolgozásra, amelyhez már hozzárendelhetők az intézkedések, beavatkozások.

### Trendelemzés

A célrendszer megfogalmazása előtt érdemes felvázolni, hogy jelenlegi tudásunk szerint miként fognak alakulni a közlekedési és a vele szoros összefüggésben lévő környezeti, gazdasági és társadalmi trendek 2020-ra, vagy 2030-ra. Itt van lehetőség bemutatni, hogy miképp alakulnának a folyamatok, ha nem történne semmilyen beavatkozás („do nothing”), vagy csak minimális mértékű („do minimum”). Műd van a folyamatok optimista, pesszimista, és realista bemutatására, melyek lehetővé teszik a majdani javaslatok ezekhez való viszonyítását. Javasolható továbbá a várható nemzetközi és az országos trendek összehasonlítása, és a hozzájuk való viszonyulás bemutatása, az ebből származó feladatok, kihívások meghatározása.

### 4.1 Jövőkép

A mobilitás-tervezés alapelveihez alkalmazkodva a bemutatott fejlesztési dokumentumok (de elsősorban a településfejlesztési koncepció és az integrált településfejlesztési stratégia) célrendszere, valamint a trendelemzés alapján jövőkép megalkotása. A jövőkép céldátuma a fejlesztési dokumentumokhoz illeszkedve 2030.

### 4.2 Célrendszer

A hosszú távú jövőkép elérése érdekében átfogó – közlekedési témakörön túlnyúló – fejlesztési célok kijelölése szükséges. Az időtáv illeszkedik az EU fejlesztési ciklusához, ezért 2020-ig terjed ki. Ezen átfogó célok akkor tekinthetők megfelelőnek, ha széles körben elfogadottá válnak a közösségi tervezés során, ha kellően illeszkednek a településfejlesztési dokumentumokban foglaltakhoz, ha választ adnak a feltárt problémákra, valamint, ha érvényesülnek bennük az alábbi alapelvek:

- a gazdaság élénkítése, versenyképesség növelése,
- a jólét, az életminőség, a társadalmi egyenlőtlenség javítása;
- a környezetvédelem és fenntarthatóság.

Az átfogó célokhoz kapcsolódva középtávon elérhető közlekedési célok kijelölése javasolható.

A célhierarchia városi szinten alakítható, a beavatkozási logikát következetesen kell alkalmazni.

## 5 Eszközrendszer

A mobilitási terv, mint operatív stratégia, tartalmazza azon lényeges fejlesztési jellegű beavatkozások indikatív listáját, amelyek a meghatározott célok eléréséhez szükségesek. Az operatív jellege nem jelenti ugyanakkor azt, hogy annak kidolgozottan és részletekbe menően vagy akár teljes körűen kellene tartalmaznia a kitűzött céljai elérése érdekében megvalósítandó intézkedéseket. Fontos azonban annak szem előtt tartása, hogy a stratégia céljaihoz kapcsolódóan a megvalósítás fázisában reális lehetőség legyen konkrét intézkedések végrehajtására.

Az intézkedések a kitűzött célok elérésének eszközei.

A fejezet fókuszát:

- Intézkedések meghatározása
- Intézkedések értékelése és szűrése
- Intézkedéscsomagok (beavatkozási területek) kialakítása (szinergiák megteremtése) képezi.

### 5.1 Beavatkozási területek (intézkedéscsoportok)

A helyzetértékelés és a jövőkép figyelembe vételével a beavatkozási területek első körös meghatározása, intézkedések csoportosítása.

Adott esetben, ha az intézkedések köre nem túl széles és egymástól viszonylag független, akkor beavatkozási területek (intézkedéscsoportok) megkülönböztetése nem feltétlenül szükséges.

### 5.2 Intézkedések részletes bemutatása

Az alábbiakban felsorolásra kerül néhány javaslat, melyek általánosságban segítik a mobilitási tervezés elveinek érvényesítését, a közlekedési rendszer modernizálását. Természetesen minden település a saját adottságai és jellemzői alapján választhat ezek közül, illetve további intézkedéseket megvizsgálhat.

- Magas minőségű infrastruktúra (közúti, gyalogos, kerékpáros, közösségi közlekedés, közvilágítás);
- Magas minőségű szolgáltatások (közúti, gyalogos, kerékpáros, közösségi közlekedés, közvilágítás);
- Intermodalitás erősítése;
- Intelligens és dinamikus közlekedési rendszerek alkalmazása (intelligens útdíjrendszerek, flottamenedzsment, utastájékoztató, forgalomirányítás);
- Közlekedési adatok interoperábilis megosztásának, feldolgozásának támogatása;
- Alternatív közlekedési mód használatának reklámozása, népszerűsítése;
- Parkolási politika újradefiniálása (járműtípus, terület és idő szerinti differenciált parkolási díjak, P+R);
- Behajtási rendszerek újradefiniálása (járműtípus, terület és idő szerinti differenciált útdíjak, gyalogos zónák);



- Közösségi közlekedési jegyrendszer újradefiniálása (utazási ideje, célcsoportja és hossza szerinti differenciálása, közös díjpolitika);
- Vezetési szokások javítása továbbképzés, szemléletformálás által;
- Felszabaduló kapacitások újraelosztása;
- Car-sharing ösztönzése;
- Car-pooling ösztönzése;
- Virtuális mobilitás (táv munka, e-vásárlás, e-közigazgatás, e-ügyintézés) támogatása;
- Többcélúan használt infrastruktúra (rugalmas buszsávok, parkoló területek);
- City-logisztika fejlesztése (városon belül környezetkímélő áru fuvarozásra váltás);
- Energiahatékony, környezetkímélő járművek vásárlásának ösztönzése;
- Zöld közbeszerzés alkalmazása;
- Kerékpáros Közösségi Közlekedési Rendszer.

A prioritások meghatározásához és bemutatásához hasonlóan az intézkedési javaslatok vizsgálata is elkülönítve történik.

#### .... intézkedés

- Az intézkedési javaslat város specifikus bemutatása, valamint a szükséges területi kiterjedésének meghatározása.
- Intézkedés célrendszerhez való illeszkedése

A megvizsgált és megvalósítandónak ítélt intézkedéseket érdemes intézkedési csomagokba rendezni. A hasonló intézkedések egy csomagba rendezése segíti a megvalósítás lebonyolítását, továbbá hatékonyan és jól kommunikálhatóvá teszi a mobilitási tervet.

A csomagok összeállításakor a szinergiák megteremtése rendkívül fontos: elszigetelt – kevés célt előmozdító – beavatkozás helyett egymást erősítő intézkedések összeállítása célszerű.

## 5.3 Projektek

A beavatkozási logika következő operatív, programozási szintjét képezik az intézkedésekből/intézkedéscsomagokból levezetett **beavatkozások, projektek**. A projekt az intézkedés/intézkedéscsomag megvalósításának eszköze.

### Projektek meghatározása

A célrendszerhez igazodó projektek számbavétele, rendszerezése, jellemzése.

A projektek besorolhatók az intézkedésekbe, ezen keresztül – amennyiben szükséges - besorolhatók a beavatkozási területekbe is. Előfordul, hogy egy projekt több intézkedéshez is kapcsolódik, ezt a projektgenerálás és értékelés során kell kezelni.

### Projektek rangsorolása, ütemezése

A projektek rangsorolásánál javasolt:

- Megvalósíthatóság (előkészítettség, műszaki megvalósíthatóság, társadalmi támogatottság értékelése, finanszírozási lehetőségek).
- Társadalmi hasznosság (társadalmi költségek, társadalmi hatások) számbavétele, majd következtetések megfogalmazása az értékelés alapján,

## 6 A mobilitási terv megvalósítása

### 6.1 Indikátorok, monitoring rendszer

#### Indikátorok

Az indikátorokkal szemben támasztott követelmények összefüggenek az indikátor készlet kialakításának módszerével. Az indikátor készletet ki lehet alakítani meglévő indikátor készletből és/vagy saját indikátorok létrehozásával.

Az indikátorokkal szemben támasztandó követelményeknek kimerítő összefoglalását adja egy, az Új-Zélandi Statisztikai Hivatalban<sup>4</sup> készült tanulmány, mely szerint a jó indikátor<sup>5</sup>:

- Érvényes és jelentéssel bíró (releváns)
- Érzékeny és specifikus a vizsgált jelenség szempontjából (Az érzékenység arra utal, hogy a vizsgált jelenség változására képes érzékenyen reagálni, mégpedig gyorsan és megbízhatóan.)
- Kutatásokkal megalapozott
- Statisztikailag is helytálló, megbízható
- Érthető és könnyen interpretálható
- Egyértelműen kapcsolódik, világosan illeszkedik a többi indikátorhoz
- Lehetővé teszi a nemzetközi összehasonlítást (egyszerre legyen használható hazai és nemzetközi célokra)
- Alkalmas a mélyebb bontásokra is (nemcsak globálisan, összesítve mond valamit a vizsgált jelenségről, hanem területi, társadalmi csoportokra vonatkozó bontásokban is)
- Hosszabb távon (is) konzisztens
- Időszerű, időben rendelkezésre álló, naprakész
- Kapcsolódik a felmerülő és sürgető társadalmi-gazdasági kérdésekhez, a (szak)politikai döntésekhez
- Kényszerítő erejű (impozáns), érdeklődésre számot tartó és érzékeny”

Az indikátorokkal szemben támasztandó követelményeknek összefoglalását adja a Distillate projekt keretében készült elemzés is, amely szerint a jó indikátor<sup>6</sup>:

---

<sup>4</sup> Új-Zélandi Statisztikai Hivatal [2007]

<sup>5</sup> Havasi Éva: Az indikátorok, indikátor rendszerek jellemzői és statisztikai követelményei, Statisztikai Szemle, 85. évfolyam 8. szám

<sup>6</sup> Distillate, Improved Indicators for Sustainable Transport and Planning, Deliverable C1, Sustainable Transport Indicators: Selection and Use, [www.its.leeds.ac.uk/projects/dishllate/outputs/products.php](http://www.its.leeds.ac.uk/projects/dishllate/outputs/products.php)

- a szervezet /stratégia számára releváns
- világosan definiált/könnyen érthető/transzparens
- elérhető adatokon alapul/mérhető
- ellenőrizhető/ hozzárendelhető
- költség-hatékony
- korlátos számú
- aktuális
- kerüli a hibás/ ellentétes hatású ösztönzőket
- statisztikailag/ tudományosan hiteles
- összehasonlítható/ időben is következetes
- választ ad a kérdésekre
- lehetővé teszi az innovációt
- aggregálható.

Az **indikátorok kiválasztására** az alábbi folyamatot javasolja a „Ch4llenge<sup>7</sup>” tanulmány:

- Célok/célkitűzések meghatározás (vagy megoldandó főbb problémák)
- A nyomon követendő / értékelendő stratégiák és intézkedések azonosítása
- Melyek a lehetséges indikátorok?
  - hosszú lista (Ch4llenge template), meglévő adatbázisokon alapul
  - „alap” indikátorok minden célkitűzéshez
  - a beavatkozás típusokhoz legmegfelelőbb indikátor javaslatok
  - bottom-up (mi az, ami van) és top-down (mire van szükségünk) megközelítés szisztematikus összehangolása
- Melyek ezek közül a legmegfelelőbbek?
  - „rövid lista” kialakítása, az egyes városok igényeihez igazítva
  - relevancia, elérhetőség, a mérés költsége, jogi vagy működési/üzemeltetési követelmények alapján
  - az „alap” indikátorok száma legyen alacsony, könnyen érthető és világosan kapcsolódjanak a célkitűzésekhez.

Fontos, hogy az indikátorok kielégítsék a “SMART” kritériumot, vagyis minden indikátor legyen specifikus, mérhető, átlátható, releváns, valamint teljesíthető.

Minimálisan javasolt indikátor típusok a következők. Ezen felül alkalmazható háttér- és hatásindikátorok is.:

- **Eredmény indikátorok:** A kitűzött célhoz viszonyítva bekövetkezett változást, s annak hatását mérik egy meghatározott szempont szerint. A hatékonyság, hatásosság mérőszámai, a közlekedés rendszerében számszerűsíthető változást, a szolgáltatás nyújtásának valós hatását és értékét, a célok teljesülésének mérését támasztják alá, a mobilitási terv sikerét mérik.

---

<sup>7</sup> Challenge Description – Working document, Why is monitoring and evaluation a challenge in sustainable urban mobility planning?

- **Output indikátor:** A tevékenység, döntés, cselekvés kimenetét, az erőfeszítéseket mérik, s a nyújtott közszolgáltatásról vagy a hálózatban bekövetkező fizikai változásról, a közlekedési beavatkozások előrehaladásáról nyújtanak információt.

Az indikátorok pontos definiálása, számításának vagy mérésének részletes leírása kulcsfontosságú. Az indikátorok definiálását követően meg kell határozni az adatok forrását, a bázisértékeket (kiinduló értékeket) és a mérés gyakoriságát. A kiválasztandó indikátorokat módszertannal együtt szükséges rögzíteni.

Az egyes indikátorok meghatározásakor ajánlott illeszkedni a településfejlesztési tervekben, illetve az EU operatív programjaiban alkalmazott indikátorokhoz, célértékekhez. Az European Commission Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE) várhatóan 2017-ben adja közzé az Urban Mobility Scoreboard-ot (a fenntartható város mobilitásának 40-es, ill. 15-ös indikátor listája), mely indikátorok alkalmazása európai összehasonlítást is lehetővé tesz.

## Monitoring rendszer

Az eredményes monitoring tevékenység feltétele, hogy a nyomon követés rendszerének kialakítása az előkészítés és a megvalósítás integráns részét képezze. A monitoring tevékenység alapvetően belső feladat, azaz a mobilitási terv végrehajtásáért felelős szervezet felelősségi körébe tartozik.

A monitoring eszköze a specifikus mérőszámok (indikátorok) alakulásának ütemezett mérése. Lényege, hogy az egyes célokhoz kapcsolt indikátorok előre definiált célértékei és az aktuális érték közötti reláció visszajelzést ad a célok teljesülésének mértékéről.

## Értékelési és visszacsatolási rendszer

A monitoring alapján bizonyos időközönként (legalább három-öt évente ajánlott) át kell gondolni a Mobilitási Tervben megfogalmazott célok és prioritások megvalósulásának eredményességét, s ennek alapján átgondolni annak korrekcióját, felülvizsgálatát.

## 6.2 Cselekvési terv

### A megvalósítás szervezeti keretei

Stratégiai és operatív feladatok meghatározása, felelősségek hozzárendelése

Partnerség, együttműködések a megvalósítás során

### Ütemterv

A mobilitási terv megvalósításához szükséges feladatok, felelősök, határidők meghatározása, figyelemmel a feladatok egymásra épülésére.

## 6.3 Költség- és finanszírozási terv

### Költségterv

A mobilitási terv különböző időtávjaira, a beavatkozási logika különböző szintjeire (célrendszer, intézkedések, projektek) összegzett költségtervet kell készíteni a fejlesztésekre és a működésre vonatkozóan.

### Finanszírozási terv

A költségtervhez illeszkedően a finanszírozási tervet kell összeállítani.

## 6.4 Kockázatkezelési terv

A megvalósítás kockázatainak elemzésénél először a főbb kockázatokat kell számba venni, azok valószínűsíthető bekövetkeztével és a városra gyakorolt hatásának mértékével. Ezek után következik a rájuk adható válaszok felkutatása, majd ezek várható kimenetelét szükséges elemezni, a felelősöket megnevezni. A táblázatos felsorolás segíti mindezek áttekintését.

### **Kockázatok azonosítása**

A kockázatokat típus és kapcsolódó cél vagy intézkedés szerint javasolt rendezni, majd hozzárendelni a bekövetkezés valószínűségét és hatás mértékét.

A kockázatokat érdemes külső és belső, illetve társadalmi, gazdasági, környezeti típusokra bontani, valamint külön kitérni a tervezési, megvalósítási és üzemelési időszakokra.

### **Kockázatok kezelése**

Az azonosított kockázatokhoz kapcsolódóan meg kell határozni a kezelési módot, valamint a kockázat kezelésének felelősét, aki kellő szakértelemmel és jogkörrel rendelkezik a feladat elvégzéséhez.

## **7 Mellékletek**

### **A tervezés adat háttere**

A mobilitási terv készítéséhez felhasznált adatok körének bemutatása

- KSH adatok
- Egyéb nyilvánosan elérhető országos adatbázisok adatai
- Települési adatszolgáltatás eredményeként megszerzett adatok
- Egyéb érdekelték (intézmények, vállalkozások, civil szervezetek, főbb forgalomvonzó létesítmények, közszolgáltatók) adatszolgáltatása
- Település fejlesztési dokumentumaiban, projekt tanulmányaiban rendelkezésre álló adatok, információk
- Saját adatgyűjtés, felmérések, kikérdezések, kérdőíves felmérés eredményei
- Forgalmi modell (amennyiben az adott település esetén releváns és amennyiben a mobilitási terv készítése során felhasználásra kerül.)

### **Indikátorok nyomon követése**

A meghatározott indikátorok nyomon követése e mellékletben történhet. Az egyes indikátorok aktuális elért értékeinek és célértékeinek viszonyának követésére célszerű táblázatos formátumban vezetni monitorozást, amely jelentősen könnyítheti az értékelést és a döntéshozást.